



Об утверждении Программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006-2012 годы

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 декабря 2005 года N 1227. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года N 302

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 14.04.2010 № 302.

В целях реализации постановления Правительства Республики Казахстан от 5 сентября 2003 года N 903 "О Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Программу развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006-2012 годы (далее - Программа).

2. Центральным и местным исполнительным органам:

1) обеспечить своевременное выполнение мероприятий, предусмотренных Программой ;

2) представлять информацию о ходе реализации Программы в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан ежегодно, не позднее 10 января.

3. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан представлять сводную информацию о ходе реализации Программы в Правительство Республики Казахстан ежегодно, не позднее 25 января.

4. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер - Министр
Республики Казахстан*

У т в е р ж д е н а
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 9 декабря 2005 года N 1227

**Программа развития автодорожной отрасли
Республики Казахстан на 2006-2012 годы Оглавление**

П а с п о р т

П р о г р а м м ы

1 .

В в е д е н и е

- 1.1. Основные итоги реализации Государственной программы развития автодорожной отрасли на 2001-2005 годы
2. Анализ современного состояния автодорожной отрасли
 - 2.1. Роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии Казахстана
 - 2.2. Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования
 - 2.3. Безопасность дорожного движения
 - 2.4. Развитие автотранспортных перевозок
 - 2.5. Транзитный транспортный потенциал
3. Цель и задачи Программы
4. Основные направления и механизм реализации Программы
 - 4.1. Приоритеты и основные объемы работ
 - 4.2. Совершенствование эксплуатации автомобильных дорог и Совершенствование эксплуатации автомобильных дорог
Повышение безопасности дорожного движения
 - 4.3. Учет автомобильных дорог общего пользования и хозяйственных дорог
 - 4.4. Совершенствование системы управления автодорожной отраслью
 - 4.5. Повышение эффективности бюджетного планирования
 - 4.6. Техническая политика
Внедрение в отрасли международных стандартов управления качеством
Научное и инновационное развитие
Совершенствование правовой и нормативно-технической базы
 - 4.7. Охрана окружающей среды
 - 4.8. Повышение кадрового потенциала
 - 4.9. Развитие придорожной инфраструктуры
 - 4.10. Формирование правовой основы для создания платных дорог
5. Необходимые ресурсы и источники финансирования
6. Ожидаемый результат от реализации Программы
7. Перспективы дальнейшего развития отрасли
8. План мероприятий по реализации Программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан

на 2006-2012 годы

Паспорт Программы

Наименование	Программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006-2012 годы
Основание для разработки Программы	Постановление Правительства Республики Казахстан N 903 от 5 сентября 2003 года "О Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы"
Разработчик	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Цель Программы	Совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных перевозках
Задачи Программы	Сохранение и развитие сети автомобильных д о р о г ; определение приоритетов развития сети автомобильных дорог; улучшение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог, мостов и повышение их потребительских свойств; соблюдение межремонтных сроков на участках автомобильных дорог после их реконструкции и капитального ремонта; развитие лесозащитных насаждений вдоль автомобильных дорог; повышение эффективности инвестиций в автодорожную отрасль за счет увеличения эксплуатационного ресурса автомобильных дорог, внедрения прогрессивных технологий и материалов, усовершенствования конструкций дорожных одежд; внедрение в автодорожной отрасли международных стандартов управления к а ч е с т в о м ; совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли,

переход на техническое регулирование;
повышение кадрового потенциала отрасли;
создание нормативно-правовой базы для
формирования системы платных автомобильных
дорог, внедрение альтернативных источников
финансирования, включая механизмы
государственно-частного партнерства;
организация приоритетных научных
исследований и внедрение их результатов;
оптимизация структуры управления и
государственного регулирования на сети
местных дорог.

Этапы реализации 2006-2012 годы

Необходимые
ресурсы и источники
финансирования

Общий объем финансовых ресурсов
для реализации Программы составляет
1283 млрд. тенге, в том числе:

- 1) 830 млрд. тенге из республиканского
бюджета на дороги республиканского
значения в соответствии с решением
Республиканской бюджетной комиссии,
в том числе: на 2006 год - 62 млрд. тенге;
2007 год - 93 млрд. тенге; 2008 год - 113
млрд. тенге; 2009 год - 125 млрд. тенге;
2010 год - 133 млрд. тенге; 2011 год -
144 млрд. тенге; 2012 год - 160 млрд.
т е н г е ;
- 2) 271 млрд. тенге из местных бюджетов
и целевых трансфертов из республиканского
бюджета на дороги областного и районного
значения, в том числе:
за счет целевых трансфертов из
республиканского бюджета на 2007 год -
15 млрд. тенге; 2008 год - 19 млрд. тенге;
2009 год - 24 млрд. тенге; 2010 год - 26
млрд. тенге; 2011 год - 27 млрд. тенге;
2012 год - 30 млрд. тенге;
за счет средств местных бюджетов
на 2006 год - 11 млрд. тенге;
2007 год - 13 млрд. тенге;

2008 год - 15 млрд. тенге;
2009 год - 18 млрд. тенге;
2010 год - 21 млрд. тенге;
2011 год - 24 млрд. тенге;
2012 год - 28 млрд. тенге;

3) 182 млрд. тенге на реализацию инвестиционных проектов в автодорожной отрасли с внедрением механизмов государственно-частного партнерства.

При этом объемы финансирования из республиканского и местных бюджетов будут ежегодно уточняться при формировании и уточнении бюджетов соответствующего года в установленном порядке.

Ожидаемые
результаты

Выполнение реконструкции на участках автомобильных дорог республиканского значения общей протяженностью 7205 км, капитального ремонта на 1660 км и среднего ремонта на 16800 км, строительство, реконструкция, капитальный и средний ремонт участков местной сети автомобильных дорог общей протяженностью 18089 км, строительство и реконструкция участков автодорог республиканского значения с внедрением механизмов государственно-частного партнерства протяженностью 1281 км; доведение уровня бездефектного содержания автомобильных дорог республиканского значения до 86 %; повышение обеспеченности населенных пунктов круглогодичным бесперебойным транспортным сообщением; снижение уровня аварийности по дорожным условиям; реконструкция и капитальный ремонт 412 мостов на республиканской сети автомобильных дорог, не соответствующих требованиям по грузоподъемности и габаритам.

1. Введение

В течение последнего десятилетия Казахстан стал активным участником мировых интеграционных процессов. Важным элементом экономической интеграции является качественная транспортная инфраструктура, обеспечивающая внутренние и транзитные перевозки грузов и пассажиров, с высоким уровнем сервисного обслуживания.

Современные требования к качеству автомобильных дорог и уровню придорожного сервиса ставят перед автодорожной отраслью новые задачи. Многогранность данной проблемы требует проведения последовательной государственной политики развития автомобильных дорог.

Настоящая Программа развития автодорожной отрасли на 2006-2012 годы (далее - Программа) разработана на основе Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2010 года, утвержденного Указом Президента Республики Казахстан от 4 декабря 2001 года № 735, и Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан N 903 от 5 с е н т я б р я 2 0 0 3 г о д а .

Программа базируется на итогах реализации предыдущей Государственной программы развития автодорожной отрасли на 2001-2005 годы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 28 ноября 2001 года N 730 (далее - Госпрограмма), и результатах анализа современного состояния сети автомобильных дорог республики. Она направлена на дальнейшее развитие и углубление технических и экономических реформ в автодорожной отрасли с целью совершенствования сети дорог общего пользования для максимального удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных перевозках .

В рамках реализации Программы предполагается улучшение технического состояния грузонапряженных участков автомобильных дорог и реконструкция аварийных мостов. Продолжится реализация проектов развития автомобильных дорог по приоритетным направлениям определенным предыдущей Государственной программой развития автодорожной отрасли на 2001-2005 годы .

1.1. Основные итоги реализации Государственной программы развития автодорожной отрасли на 2001-2005 годы

В ходе реализации Госпрограммы намечается завершение работ по строительству, реабилитации, капитальному и среднему ремонту участков автомобильных дорог республиканского значения общей протяженностью 11346 км дорог и 45 мостов из предусмотренных Госпрограммой 16487 км и 65 мостов.

В рамках реализации Госпрограммы будут завершены следующие объекты дорожного строительства:

- 1) реконструкция и реабилитация:
 - Алматы - Астана - 937 км;
 - Астана - Боровое (включая дороги курортной зоны) - 249 км;
 - Северо-Западный обход города Астаны - 7 км;
 - Бейнеу - Акжигит - 27 км;
 - проезд через город Караганду - 33 км;
 - западный обход города Рудный - 7 км;
 - Алматы - Бишкек - 205,4 км;
 - автодороги Западного Казахстана - 932 км.
- 2) строительство дорог и мостов:
 - Кызыласкер - Кировский (с мостом через р. Сырдарья) - 54 км;
 - Северный обход города Астаны - 15 км
 - Риддер - граница Республики Алтай (участок) - 40 км
 - мостовые переходы через реки Урал и Сырдарья.

Производится реконструкция участков автодорог Самара - Шымкент на участке Карабутақ - Иргиз - граница Кызылординской области, Астана - Костанай - Челябинск, Ушарал - Достык, Кызылорда - Жезказган.

Выполненные работы позволят восстановить участки с разрушенными покрытиями и улучшить общее транспортно-эксплуатационное состояние автодорог. Однако, по причине недостаточного финансирования (диаграмма 1) запланированные Госпрограммой работы по строительству, реконструкции и ремонту дорог не будут произведены в полном объеме. В то же время увеличение бюджетных расходов на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог по сравнению с предусмотренным объемом финансирования позволит улучшить транспортно-эксплуатационное состояние 53 % дорог республиканского значения при прогнозном уровне, предусмотренном Госпрограммой - 70 %.

Диаграмма 1. Анализ финансового обеспечения реализации Государственной программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы (млн.тенге)

(См. бумажный вариант)

Финансирование автодорожной отрасли по статьям расходов за 2001-2005 годы приведено в таблице 1.

**Таблица 1. Анализ структуры бюджетных расходов
в автодорожной отрасли.**

Статьи рас- ходов	2001	2002	2003	2004	2005					
млн. тг.	уд. вес, %	млн. тг.	уд- вес, %	млн. тг.	уд. вес, %	млн. тг.	уд. вес, %	млн. тг.	уд. вес, %	
Строи- тель- ство, ре- кон- струк- ция и реаби- лита- ция	18164	76,5	22562	73,9	27482	79,9	30662	74,6	39339	71,5
Капи- таль- ный, сред- ний и теку- щий ре- монт, содер- жание и озе- лене- ние	5155	21,7	6020	19,7	6710	19,5	9743	23,7	15601	28,4
Прик- ладныенауч- ные ис- следо- вания	44	0,2	50	0,2	138	0,4	110	0,3	60	0,1
Прочие(обо- рудо- вание, долги дорож- ного фонда)	375	1,6	1916	6,3	81	0,2	575	1,4	0	0,0
Общий бюджет отрас- ли	23738	100	30548	100	34411	100	41090	100	55000	100

Анализ структуры расходов свидетельствует, что работы по строительству, реконструкции и реабилитации дорог занимают преобладающее значение (75 % отраслевого бюджета). Данная тенденция сохраняется в течение ряда лет и приводит к тому, что при растущих объемах инвестиций по-прежнему выделяется недостаточно средств на содержание дорог. Кроме того, недостаток средств приводит к несоблюдению межремонтных сроков по выполнению капитального и среднего ремонта.

В рамках реализации Госпрограммы особое внимание уделялось решению вопросов институционального развития и повышения эффективности

функционирования отрасли в целом.

За указанный период финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в отрасли составило более 400 млн. тенге, за счет которых проведен широкий круг прикладных научных исследований. В основном научные исследования были направлены на разработку новых материалов и технологий, гармонизацию нормативно-технической базы дорожной отрасли с международными стандартами, разработку и внедрение программных комплексов и баз данных и другие вопросы развития автомобильной отрасли.

В рамках работ по гармонизации намечается переработка 62 стандартов Республики Казахстан и 27 иных нормативно-технических документов, применяемых в автомобильной отрасли. Разработано программное обеспечение для формирования электронной базы данных транспортно-эксплуатационного состояния дорог республиканского значения.

С 2001 проводится техническое переоснащение Республиканского государственного предприятия "Казахавтодор", закуплено для дорожно-эксплуатационных служб отрасли более тысячи единиц техники.

Совместная работа с иностранными компаниями позволила отечественным подрядчикам приобрести опыт, повысить квалификацию работников, усовершенствовать систему управления и планирования работ, обновить парк основных средств путем приобретения передового высокотехнологичного оборудования. В отрасли внедряются новые технологии производства работ и новые дорожно-строительные материалы, такие как: холодное ресайклирование, геотекстиль, полимерные модификаторы и так далее. Подрядными организациями внедряется международная система управления качеством, многие подрядчики имеют сертификаты ISO 9001-2000.

2. Анализ современного состояния автомобильной отрасли

2.1. Роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии Казахстана

За последние 5-6 лет в экономике Казахстана произошло значительное оживление с достижением годовых темпов роста порядка 8-10 %. В этот период значительные ресурсы были направлены на восстановление инфраструктуры общенационального значения. Многие социально-экономические индикаторы развития экономики достигли докризисного уровня, свидетельствуя о необходимости приведения количественного и качественного состояния транспортной инфраструктуры в соответствие с перспективной потребностью.

Автомобильные дороги существенным образом влияют на уровень экономической активности регионов, обеспечивают доступ к рынкам сбыта продукции. Дороги значительно расширяют возможности трудоустройства населения, а их отсутствие имеет крайне негативный социальный эффект, являясь одной из причин безработицы в сельской местности и порождая у населения чувство оторванности от цивилизации. В тех странах, где сеть автомобильных дорог не получила должного развития, стоимость предоставления населению социальных услуг в 2-3 раза выше, чем в странах с развитой инфраструктурой.

Помимо обслуживания внутренних транспортных потребностей, дорожная инфраструктура выполняет функции межрегионального и межгосударственного транспортного моста, удовлетворяя потребности в международных и транзитных перевозках.

В современных условиях дорожная отрасль должна планировать свое развитие таким образом, чтобы полностью удовлетворить существующий и перспективный спрос на услуги автодорожной инфраструктуры со стороны пользователей.

Проводимая в республике Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан до 2015 года утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года N 1096, будет сопровождаться ростом спроса на услуги автомобильного транспорта и дальнейшим увеличением его доли в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок.

В условиях социально-экономического развития сфера применения автомобильного транспорта интенсивно расширяется. Автомобильный транспорт используется для перевозки высокоценных и скоропортящихся грузов на дальние расстояния, а также постепенно занимает доминирующее положение в перевозках на средние расстояния в 500-1000 км и особенно в перевозках на короткие расстояния до 100 км.

Учитывая тенденции социально-экономического развития страны, прогнозируется, что на автомобильном транспорте к 2012 году по данным экспертов грузооборот возрастет с 33 до 55 млрд. тонно-километров.

Дальнейший рост объемов перевозок на автомобильном транспорте будет связан с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности, расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий и месторождений полезных ископаемых, расширением международной торговли, развитием транзитных перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории Казахстана.

2.2. Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования

Протяженность сети дорог республиканского значения, включая международные коридоры, являющихся частью сети европейских и азиатских шоссейных дорог (Приложение 1), составляет 23 тыс. км. Большая часть дорог имеет твердое покрытие (таблица 2). Общая протяженность грунтовых разрывов составляет 144 км.

Таблица 2. Распределение дорог республиканского значения по категориям и типам покрытий

Общая протяженность	Категории					Типы покрытий				Мосты	Трубы
	I	II	III	IV	V	A/б	Черно-щебеночное	Щебеночное	Грунтовое		
км	км	км	км	км	км	км	км	км	км	шт.	шт.
22996	705	3424	16667	2059	141	7427	13584	1841	144	1177	13828

Ожидаемое состояние автомобильных дорог на начало 2006 года представлено на диаграмме 2.

Диаграмма 2. Ожидаемое состояние сети автодорог на 01.01.2006 (км) при общей протяженности 22996 км (См. бумажный вариант)

В настоящее время межремонтные сроки службы дорожных одежд капитального типа составляют 15-16 лет для капитального ремонта и 5 лет для среднего ремонта. С ростом осевых нагрузок и количеством тяжеловесных автотранспортных средств, темпы разрушения покрытий существенно у с к о р я ю т с я .

Из общего количества капитальных мостов (1177) находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют ремонта 32 %, из которых 8 % - в аварийном состоянии (диаграмма 3).

Диаграмма 3. Состояние мостов на дорогах республиканского значения (См. бумажный вариант)

Общая протяженность сети дорог областного и районного значения по состоянию на 01.01.2005 составляет 65365 км или 74 % от всей сети дорог общего пользования. По оценкам экспертов, по причине недостаточного финансирования ежегодно переходит в неудовлетворительное состояние до 1200 км м е с т н ы х д о р о г .

В настоящее время участки дорог, находящиеся в неудовлетворительном состоянии, составляют более 40 % от общей протяженности сети местных дорог. На местной сети имеется более трех тысяч км грунтовых разрывов, проезд по

которым в весенне-осенний период полностью или частично прекращается. Состояние и категории дорог местного значения по типам покрытий приведены в таблице 3 и на диаграмме 4.

Таблица 3. Сеть местных дорог по типам покрытия и категориям

Общая протяженность	Категории						Типы покрытий			
	I	II	III	IV	V	б/к	A/б	Чернощебеночные	Щебеночное	Грунтовое
км	км	км	км	км	км	км	км	км	км	км
65365	72	751	18714	39289	4675	1864	6322	29163	24566	5314

Диаграмма 4. Транспортно-эксплуатационное состояние дорог областного и районного значения
(См.бумажный вариант)

До настоящего времени в республике имеется около 2000 сельских населенных пунктов, не имеющих связи с областными и районными центрами по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

Не менее сложной и серьезной проблемой является транспортно-эксплуатационное состояние автодорожных мостов и путепроводов на сети дорог местного значения. Из обследованных 1911 мостов 502 требуют капитального и среднего ремонта и 25 - полной замены.

Недостаток объемов финансирования автодорожной отрасли и их сохранение на низком уровне до 2000 года привело к критическому ухудшению состояния дорог, которое не в полной мере удалось преодолеть и сегодня.

В период ограниченного финансирования дорожной отрасли пропущено 2-3 положенных по межремонтным срокам среднего и капитального ремонта, что привело к значительным разрушениям дорожной одежды на большей части автодорог. Так, по сравнению с 1993 годом протяженность дорог с дефектами основного элемента проезжей части по республиканской сети увеличилась в три раза и по данным осмотра 2004 года составляет более 50 %.

В настоящее время для восстановления технического состояния дорог вкладываются большие средства на реконструкцию и реабилитацию, в то же время недостаточно внимания уделяется эксплуатационным расходам. В результате из года в год накапливается недоремонт автодорог, что потребует в последующем их полной реконструкции.

Из-за ограниченности средств не в полной мере производится содержание и профилактический ремонт автомобильных дорог, что приводит к сокращению срока службы и преждевременному разрушению дорожной одежды, земляного полотна и искусственных сооружений. По озеленению проводятся только работы

по механической обработке лесополос, не проводятся работы по новой посадке и уходу за насаждениями.

Остановить процесс преждевременного разрушения возможно лишь при строгом соблюдении норм на содержание. Это касается в первую очередь участков дорог, прошедших реконструкцию и реабилитацию.

Как показывают практические наблюдения, ежегодно разрушается в среднем до 1500 км дорог республиканского значения, в среднем за год всеми видами ремонта приводится в порядок около 2000 км. Учитывая, что протяженность республиканских дорог, требующих реконструкции и ремонта, составляет более 19 тыс. км, для восстановления всей сети дорог при сохранении существующего уровня финансирования потребуется более 35 лет.

2.3. Безопасность дорожного движения

Снижение аварийности на дорогах общего пользования является сегодня одной из главных задач дорожной отрасли.

В настоящее время работы по повышению уровня безопасности движения производятся в соответствии с ежегодными планами, формируемыми на основе анализа причин аварийности на дорогах. Результаты весенне-осенних осмотров отражают все стороны безопасного содержания дорог, что позволяет своевременно планировать необходимые мероприятия по повышению условий безопасного движения на автодорогах.

В 2003-2004 годах была разработана Инструкция по определению, учету и устранению аварийно-опасных мест на автомобильных дорогах. Разработан программный комплекс по регистрации и анализу дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) для органов дорожной полиции и методическое пособие по оценке экономического ущерба от ДТП. Введен в действие ряд нормативно-технических документов, регулирующих вопросы обеспечения безопасности, в частности - требования к дорожным знакам, средствам организации дорожного движения, разметке и ограждениям.

Вместе с тем, несмотря на принимаемые меры, количество ДТП, а также число раненных и погибших в ДТП на дорогах общего пользования, с каждым годом растет с недопустимой прогрессией, что объясняется ростом численности парка автотранспортных средств.

Анализ статистических данных о количестве ДТП (диаграмма 5) свидетельствует о непрерывном росте их количества в течение последних пяти лет, который в целом составил 35 %.

Диаграмма 5. Анализ количества дорожно-транспортных происшествий (См. бумажный вариант)

За 2000-2004 годы на всех дорогах Казахстана произошло около 9,5 тыс. ДТП. В среднем ежегодно в результате ДТП гибнет до тысячи человек и около четырех тысяч человек получают ранения. При этом три четверти ДТП происходит в населенных пунктах республики. На дорогах общего пользования количество ДТП составляет 23 %. Показатель тяжести последствий ДТП в населенных пунктах в 2003 году достиг 9 (тяжесть последствий ДТП - это отношение количества погибших к общему количеству пострадавших при ДТП (погибшие и раненые) умноженному на 100 пострадавших); аналогичный показатель на республиканских автомобильных дорогах выше в 2,7 раза.

Учитывая низкую плотность населения в республике и относительно невысокий уровень автомобилизации, представленные данные говорят о наличии серьезных проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Вышесказанное позволяет сделать вывод, что анализу причин ДТП на дорогах общего пользования и мерам по их предотвращению необходимо уделять особое внимание при разработке программных документов, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

2.4. Развитие автотранспортных перевозок

Динамичное развитие экономики в последние годы отразилось на темпах роста интенсивности движения и объемах грузовых перевозок на автомобильных дорогах страны. Сегодня на большей части сети дорог республиканского значения интенсивность движения в пределах 1000-4000 автотранспортных средств в сутки и продолжает увеличиваться до 7-8 % в год.

Интенсивность движения на дорогах областного значения в целом ниже, однако, на отдельных участках она соизмерима с загруженностью республиканской сети.

Пропускная способность ряда важнейших автомобильных дорог значения уже сейчас не соответствует фактической интенсивности движения (Приложение 2). При этом интенсивность движения автотранспорта на дорогах Казахстана значительно ниже, чем в европейских странах.

С учетом дальнейшего роста интенсивности для обеспечения бесперебойного автотранспортного сообщения в ближайшей перспективе необходимо осуществить перевод более 7 тыс. км дорог на повышенные технические категории, включая строительство четырехполосных автомагистралей.

Наряду с активизацией межрегиональной и международной торговли столь значительное увеличение автомобильных перевозок во многом обусловлено бурными процессами автомобилизации. В последние годы рост количества автотранспортных средств (таблица 4) происходил достаточно умеренными

темпами - менее 4 % в год, однако показатели потребления горюче-смазочных материалов свидетельствуют о фактическом увеличении количества автомобилей и связанной с этим ростом интенсивности движения более чем в 2 раза.

Таблица 4. Динамика роста парка автотранспортных средств Республики Казахстан за 1999-2003 годы

А в т о - транспортные средства	2000	2001	2002	2003	В % 2003 год к 2000 году
Всего автомобилей, ед.	1279009	1349491	1365050	1471472	115 %
В т . ч . грузовые	196980	204568	214191	223063	113,2 %
автобусы	45666	50162	51367	61391	134,4 %
легковые	1000298	1055529	1062554	1148754	114,8 %
специальные	36065	36960	36938	38264	106,09 %
Полуприцепы, ед.	13945	13765	14778	16044	115,05 %
Прицепы, ед.	42493	39825	39750	43339	101,9 %

Одновременно с повышением интенсивности движения наблюдается ускоренный рост объемов перевозок автомобильным транспортом. Анализ динамики роста объемов перевозок грузов и пассажиров, приведенной в таблице 5 показывает увеличение в 2004 году на 24 % и 17 % соответственно по сравнению 2001 годом.

Таблица 5. Динамика роста объемов перевозок грузов

Годы	Грузовые перевозки	
	Грузы, млн. тн	Грузооборот, млн. тн. км
2001	1076,9	33023
2002	1219,3	37589
2003	1318,2	40158,4
2004	1445,9	43435,7
2006 (прогноз)	1700	51000,0
2012 (прогноз)	2350	55000,0

С учетом реализации индустриально-инновационной политики с развитием производств более высокотехнологичных товаров и продукции роль автомобильного транспорта значительно возрастет. Это приведет к неизбежному росту интенсивности движения с возможным переходом части объемов перевозок с других видов транспорта. Данный процесс будет протекать естественным образом, являясь неотъемлемой частью рынка, регулируемого принципами здоровой конкуренции между отдельными видами транспорта.

Развитие автомобильных дорог должно по возможности происходить с опережением роста спроса на услуги автомобильного транспорта и своевременно

удовлетворять потребности экономики и населения страны в этом виде сообщения. Основные направления настоящей Программы определены с учетом роста транспортных перевозок по автомобильным дорогам.

2.5. Транзитный транспортный потенциал

Международные транзитные коридоры, проходящие по территории Республики Казахстан, играют особо важную связующую роль, обеспечивая транспортное сообщение на межгосударственном и межрегиональном уровнях.

Действующие автомобильные транзитные коридоры по своему географическому расположению соответствуют основным направлениям международных перевозок грузов. Учитывая высокие темпы развития государств Юго-Восточной Азии и Китая, международные транспортные коридоры Казахстана имеют благоприятные перспективы освоения объемов транзитных перевозок.

Согласно данным Агентства Республики Казахстан по статистике, основной объем экспортно-импортных автомобильных перевозок осуществляется с Кыргызстаном, Россией и Китаем (диаграмма 6). Остальной объем международных перевозок осуществляется со странами Европы и Азии.

Диаграмма 6. Распределение объемов экспортно-импортных автомобильных перевозок

(См. бумажный вариант)

Транзитные автоперевозки через территорию Казахстана осуществляются, в основном, Кыргызстаном (10,5 %), Узбекистаном (5,5 %) и Россией (3,6 %) и казахстанскими перевозчиками китайских грузов (85,8 %).

Вместе с тем, в результате значительного снижения ставок сбора за транзитный проезд в 2004 году общая сумма сборов за проезд автотранспорта сократилась на 41 %.

По территории Казахстана проходит несколько азиатских маршрутов, включая два маршрута международного значения: Хоргос - Алматы - Мерке - Шымкент - граница Узбекистана (маршрут N АН 5) и Каракуга - Петропавловск - Чистое (маршрут N АН 6). Оба маршрута расположены на главных автотранспортных коридорах Восток - Запад в северной и южной частях Казахстана.

Госпрограммой было определено шесть основных международных транзитных коридоров общей протяженностью 8290 км. Степень использования пропускной способности ряда коридоров уже исчерпана или близка к исчерпанию при среднем значении 70 % (таблица 6).

По данным Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и

коммуникаций Республики Казахстан отмечается рост интенсивности движения транзитного транспорта по автомобильным дорогам республики. Если в 2003 году через посты транспортного контроля прошло около 130 тысяч грузовых автотранспортных средств, то в 2004 году интенсивность транзитного грузопотока увеличилась до 203 тысяч единиц.

Для приведения пропускной способности транзитных коридоров в соответствие с текущей и перспективной потребностью уже в ближайшее время будет необходимо провести их реконструкцию с переводом на повышенную техническую категорию (как минимум, вторую). В частности, при сохранении существующих тенденций роста интенсивности движения на отдельных участках международных транзитных коридоров она достигнет 12 тысяч и более автомобилей в сутки.

Таблица 6. Интенсивность движения на международных автотранспортных коридорах

Наименование коридора	Протяженность, км	Суточная интенсивность движения Авт/сут	Степень использования, %
1	2	3	4
Граница Узбекистана - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Хоргос - граница Китая	1137	> 7000	> 100
Граница Узбекистана - Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - граница Российской Федерации	2048	> 3000	> 100
Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск	1669	> 500	~80
Граница Российской Федерации - Атырау - Актау - граница Туркменистана	1420	> 1800	~50
Граница Российской Федерации - Павлодар - Семипалатинск - Майкапшагай - граница Китая	1105	> 1500	~50
Астана - Костанай - граница Российской Федерации	879	> 1300	~40
Итого	8258	2850	70

Важным элементом привлекательности международных автотранспортных коридоров для транзитных перевозчиков является их обеспеченность объектами придорожного сервиса и качество услуг.

В таблице 7 ниже приведены данные о наличии мотелей и кемпингов,

автостоянок, станций технического обслуживания автомобилей, автозаправочных станций, пунктов питания и торговли на шести основных международных транзитных коридорах по состоянию на начало 2005 года.

Международные маршруты нуждаются в дальнейшем развитии придорожной инфраструктуры, включая станции технического обслуживания, автозаправочные станции, мотели и т.д. Их дислокация и техническая оснащенность в настоящее время не позволяют в полной мере удовлетворять потребности всех пользователей, в первую очередь - водителей крупнотоннажных автотранспортных средств.

Существующие мотели и кемпинги предназначены преимущественно для обслуживания водителей легковых автомобилей и располагают недостаточным количеством стоянок для грузового транспорта. Пункты отдыха в большинстве случаев, не соответствуют требованиям, предъявляемым к мотелям и кемпингам, ни по дизайну, ни по уровню оказываемых услуг.

Недостаточное количество пунктов отдыха с охраняемыми стоянками отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения и не позволяет операторам соблюдать требования Правил организации труда и отдыха водителей, требований по оснащению автотранспортных средств контрольными устройствами, регистрацией режима труда и отдыха (тахографами), утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 января 2004 года N 16-1, а также требования Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки.

Таблица 7. Обеспеченность основных международных транзитных коридоров объектами придорожного сервиса

Наименование маршрута	Мотели, кемпинги, гостиницы		Охраняемые стоянки		СТО		АЗС		Пункты питания		Пункты торговли
	шт.	мест	шт.	мест	шт.	пос-тов	шт.	ко-ло-нок	шт.	мест	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Граница Узбекистана - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Хоргос - граница Китая	13 (6)	344 (194)	16 (6)	673 (541)	48 (5)	147 (59)	129	344	162	3610	55

Граница Узбекис- тана - Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - граница Р о с - сийской Федерации	4 (2)	7 7 (27)	3 (1)	2 6 (6)	1 5 (2)	5 9 (9)	98	261	65	1346	4
Алматы - Кара- ганда - Астана - Петро- павловск	2 1 (8)	456 (169)	3(3)	8 0 (80)	1 6 (4)	4 7 (22)	134	339	185	3218	19
Граница Рос- сийской Федера- ции - Атырау - Актау - граница Туркме- нистана	2 (0)	16(0)	1 (1)	3 0 (30)	6 (10)	2 1 (4)	28	72	51	658	14
Граница Рос- сийской Феде- рации - Павлодар - Семипа- латинск - Майкап- шагай - граница Китая	8 (6)	175 (141)	0 (0)	0 (0)	1 0 (1)	3 3 (16)	71	224	49	679	12
Астана - Костанай - граница Р о с - сийской Федерации	(6)3	120 (50)	3(0)	5 0 (0)	4 (1)	2 0 (10)	47	177	43	758	18
Итого	5 4 (25)	1191 (581)	2 6 (11)	859 (657)	(99(14)	327 (120)	507	1417	555	10269	122

Примечание: В скобках приведено количество объектов расположенных в
г о р о д с к о й ч е р т е .

Недостаточно развито информационное обслуживание пользователей о
наличии и размещении объектов придорожного сервиса, а также о текущем
состоянии дорог по маршруту следования.

Перечисленные факторы отрицательно влияют на безопасность дорожного
движения и снижают транзитно-транспортный потенциал республики, так как
сегодня даже более короткое расстояние казахстанского маршрута не является
определяющим фактором в выборе иностранными перевозчиками маршрута
с л е д о в а н и я .

Таким образом, повышение эффективности использования транзитного потенциала должно быть сконцентрировано на обеспечении достаточной пропускной способности транзитных коридоров, их высокого транспортно-эксплуатационного и сервисного уровня, включая создание условий для развития объектов придорожного сервиса.

3. Цель и задачи Программы

Целью Программы является совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных перевозках.

Для достижения поставленной цели программы потребуется реализация следующих задач:

сохранение и развитие сети автомобильных дорог;
определение приоритетов развития сети автомобильных дорог;
улучшение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог, мостов и повышение их потребительских свойств;

соблюдение межремонтных сроков на участках автомобильных дорог после их реконструкции и капитального ремонта;

развитие, уход и содержание лесозащитных насаждений вдоль автомобильных дорог;

повышение эффективности инвестиций в автодорожную отрасль за счет увеличения эксплуатационного ресурса автомобильных дорог, внедрения прогрессивных технологий и материалов, усовершенствования конструкций дорожных одежд;

внедрение в автодорожной отрасли международных стандартов управления качеством;

совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, переход на техническое регулирование;

повышение кадрового потенциала отрасли;
создание нормативно-правовой базы для формирования системы платных автомобильных дорог;

внедрение альтернативных источников финансирования, включая механизмы государственно-частного партнерства;

организация приоритетных научных исследований и внедрение их результатов;

оптимизация структуры управления и государственного регулирования на сети местных дорог.

4. Основные направления и механизм реализации Программы

4.1. Приоритеты и основные объемы работ

Программой предусматриваются следующие приоритеты:
первоочередная реконструкция основных международных транзитных
к о р д о р о в ;

поэтапная ликвидация разрушений на сети автомобильных дорог;
реконструкция и капитальный ремонт 412 мостов и путепроводов, не
отвечающих требованиям по грузоподъемности и по габаритам;
соблюдение межремонтных сроков на участках, прошедших реконструкцию
и р е а б и л и т а ц и ю ;

ликвидация грунтовых разрывов на автодорогах республиканского значения;
обеспечение круглогодичной доступности населенных пунктов в сельской
местности автотранспортным сообщением;

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог на обходах
о б л а с т н ы х ц е н т р о в ;

сохранение и восстановление автомобильных дорог областного и районного
з н а ч е н и я ;

строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог с низкой
себестоимостью в сельской местности;

реконструкция и капитальный ремонт отдельных участков автомобильных
дорог республиканского и областного значения обеспечивающих доступ к
историческим, культурным и природным туристским объектам Республики
Казахстан, в целях развития внутреннего и въездного туризма и кластерных
и н и ц и а т и в .

Реконструкция участков автомобильных дорог республиканского значения
будет производиться в соответствии с вышеуказанными приоритетами на
с л е д у ю щ и х н а п р а в л е н и я х :

Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос;
Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара, включая обход городов
Т у р к е с т а н а и А к т о б е ;

Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск - граница Российской
Федерации на участках "Астана - Щучинск", "Боровое - Кокшетау -
Петропавловск - граница Российской Федерации";

Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;

Строительство моста через реку Кигач;

Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапчагай (выборочно);

Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург;
Алматы - Аягуз - Георгиевка;
Таскескен - Бахты;
Чунджа - Кольжат;
Ушарал - Достык (выборочно);

Кызылорда - Жезказган - Павлодар - граница Российской Федерации (выборочно);

Жезказган - Петропавловск - граница Российской Федерации (выборочно);
Бейнеу - Акжигит - граница Узбекистана (второй этап).

Объемы работ по реконструкции участков автомобильных дорог запланированы с учетом частичной переработки имеющейся в наличии, проектно-сметной документации, разработанной под нормативный прирост интенсивности движения и соответствующей требованиям III технической категории с расчетной нагрузкой на ось 10 тонн. При разработке проектов реконструкции новых участков автомобильных дорог будут учитываться требования переработанных строительных норм и правил, предусматривающие перевод автомобильных дорог международного значения как минимум во II техническую категорию с усилением конструкций дорожных одежд на расчетную осевую нагрузку не менее 13 тонн.

Таким образом, в течение 2006-2012 годов объемы работ на дорогах республиканского значения составят:

строительство и реконструкция - 7205 км;
капитальный ремонт - 1660 км;
средний ремонт - 16800 км;

реконструкция и капитальный ремонт мостов - 412 шт. Основные инвестиционные проекты, которые планируется выполнить в рамках реализации Программы, нанесены на карту и представлены в Приложении 3.

Прогнозируемые объемы работ по строительству, реконструкции, капитальному и среднему ремонту участков автомобильных дорог областного и районного значения составляют 18089 км.

Для установления необходимости строительства недостающих автодорог в перспективе с учетом планов социально-экономического развития государства должно быть проведено комплексное исследование транзитного транспортного потенциала республики. В рамках исследования должны быть охвачены следующие приоритетные направления строительства новых участков с внедрением механизмов государственно-частного партнерства:

Шалкар - Аральск протяженностью 200 км (сокращение маршрута Алматы - Кызылорда - Актау более чем на 200 км);

Бейнеу - Шалкар протяженностью 500 км (обеспечение сквозного

автомобильного сообщения западных, центральных и восточных регионов);

Карабутақ - Торғай протяженностью 200 км (сокращение маршрута "Астана - Атбасар - Костанай - Денисовка - граница Актюбинской области - Карабутақ" более чем на 500 км);

Аральск - Жезказган (на участке Аральск - Косколь) протяженностью 200 км (обеспечение сквозного сообщения центральных и восточных регионов с портом Актау и сокращение расстояния перевозки более чем на 2500 км);

Алматы - Иссык-Куль протяженностью 62 км (сокращение маршрута до озера Иссык-Куль более чем 200 км).

Кроме того, намечается реконструкция участка Тортколь - Шаульдер - Туркестан протяженностью 119 км за счет внедрения механизмов государственно-частного партнерства с последующим возмещением из средств республиканского бюджета.

Выполнение Программы будет осуществляться на основе плана мероприятий по ее реализации.

4.2. Совершенствование эксплуатации автомобильных дорог и повышение безопасности дорожного движения

Совершенствование эксплуатации автомобильных дорог

В целях повышения качества эксплуатации автомобильных дорог и эффективности использования выделяемых средств, Программой предусматривается реализация следующих мер:

своевременное выявление и устранение дефектов;

более эффективная дислокация дорожно-эксплуатационных служб;

доведение технической оснащенности дорожно-эксплуатационных служб до нормативных требований;

внедрение гармонизированных международных стандартов при производстве работ по эксплуатации (капитальный, средний и текущий ремонт, содержание в соответствии с РД 218 РК 69-95 "Инструкция по классификации работ при эксплуатации автомобильных дорог общего пользования в Республике Казахстан") ;

постепенный переход на оценку качества содержания закрепленной сети по уровню бездефектного содержания;

систематическое проведение диагностики и инструментального обследования автомобильных дорог;

дополнение и поддержание базы данных о технико-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог и мостов;

улучшение технического состояния дорожно-эксплуатационных комплексов;
улучшение транспортно-эксплуатационного состояния мостовых сооружений

Решение задачи по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния дорог областного и районного значения будет достигаться за счет изменения стратегии планирования и производства работ по ремонту и содержанию. На дорогах, связывающих областные центры с районными центрами, предполагается применение новых методов ремонта.

Одной из главных задач управления эксплуатацией является сохранение существующих дорожных одежд в условиях повышающихся осевых нагрузок и интенсивности транспортного потока. Для решения данной задачи необходимо провести комплексный анализ соответствия дорожных одежд, земляного полотна и искусственных сооружений современному уровню осевых нагрузок и интенсивности движения, включающий:

оценку потребности работ по реконструкции и капитальному ремонту для приведения дорог в соответствие с осевыми нагрузками и интенсивностью движения ;

разработку рекомендаций в рамках программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по внедрению современных технологий для измерения и мониторинга осевых нагрузок, включая дислокацию пунктов учета.

Повышение безопасности дорожного движения

Для снижения уровня аварийности на автомобильных дорогах совместно с Департаментом дорожной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан будет проводиться целенаправленная работа по повышению безопасности дорожного движения, включающая:

выявление опасных участков на автомобильных дорогах и их устранение;

разработка мероприятий по оснащению дорог общего пользования современным оборудованием для обеспечения безопасности дорожного движения, в первую очередь на международных маршрутах;

анализ причин аварийности на дорогах и разработка предложений по их снижению ;

разработка дислокации дорожных знаков, защитных и ограждающих сооружений на всей сети автодорог республиканского значения.

4.3. Учет автомобильных дорог общего пользования и хозяйственных дорог

В рамках реализации Программы предполагается проведение полной инвентаризации автомобильных дорог, включая хозяйственные дороги.

По итогам инвентаризации автомобильные дороги областного и районного значения подлежат классификации по принадлежности. Все дороги, не имеющие балансодержателей, необходимо классифицировать в соответствии с их социально-экономической значимостью и закрепить за соответствующими местными исполнительными органами или иными хозяйствующими субъектами. Кроме того, по инициативе местных исполнительных органов планируется перевод наиболее грузонапряженных участков местных дорог в республиканскую сеть.

Все автомобильные дороги общего пользования подлежат государственному и техническому учету с выдачей технических паспортов и актов землепользования.

4.4. Совершенствование системы управления автодорожной отраслью

Основной упор в управлении автодорожной отраслью будет направлен на совершенствование взаимоотношений между уполномоченным государственным органом и местными исполнительными органами в сфере проведения единой технической политики на всей сети автомобильных дорог общего пользования, согласовании региональных программ развития дорог областного и районного значения, согласование мест дислокации дорожно-эксплуатационных служб.

Будут приняты практические меры по содействию в формировании во всех областях унифицированной службы Заказчика по реализации программ развития местных дорог и создание в областях специализированных коммунальных дорожно-эксплуатационных предприятий.

Получит дальнейшее развитие проводимая политика по материально-техническому укреплению служб технического надзора. Продолжится работа по внедрению хозяйственного расчета на уровне дорожно-эксплуатационных участков.

В рамках реализации Программы планируется усилить роль Республиканского государственного предприятия "Казахавтодор" в решении вопросов управления эксплуатацией автомобильных дорог, будет стимулироваться создание ассоциаций подрядных дорожных организаций и инжиниринговых компаний.

4.5. Повышение эффективности бюджетного планирования

В целях повышения эффективности бюджетного планирования и формирования объемов работ на предстоящие годы намечается реализация следующих мер:

продолжение работ по формированию и периодическому обновлению электронной базы данных о транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог общего пользования и интенсивности дорожного движения;

дальнейшее внедрение в отрасли современных информационных технологий и программных комплексов по планированию инвестиций в условиях бюджетных ограничений, позволяющих наиболее эффективно планировать работы по реконструкции, капитальному и среднему ремонту;

разработка и внедрение программных комплексов по автоматизированной обработке информации для эффективного планирования работ по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог в дорожно-эксплуатационных службах;

поэтапный переход на нормативное финансирование работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;

введение практики обязательного согласования индикативных планов развития местных дорог с уполномоченным органом.

4.6. Техническая политика

Техническая политика в автодорожной отрасли будет направлена на обеспечение безопасности дорожного движения, повышение долговечности и надежности автомобильных дорог и искусственных сооружений, снижение стоимости дорожных работ, а также на повышение качества строительства, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог.

Техническое регулирование в дорожном хозяйстве будет осуществляться путем установления в специальных технических регламентах обязательных требований по безопасности дорожного движения и экологической безопасности при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений.

Особый приоритет будет иметь разработка и переработка нормативно-технической базы дорожного хозяйства и ее гармонизация с передовыми международными стандартами.

**Внедрение в отрасли международных стандартов
управления качеством**

Внедрение международных стандартов управления качеством является одним из приоритетных направлений проводимой в отрасли технической политики.

Программой предусматривается совершенствование системы управления качеством с реализацией следующего комплекса мер:

повышение эффективности и качества деятельности уполномоченного органа с введением менеджмента качества (ISO) для государственных служащих;

внедрение международных стандартов управления качеством (ISO) на предприятиях отрасли;

введение в систему управления качеством нового института - инжиниринговых организаций для оказания услуг по технологическому сопровождению проектов строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог;

дальнейшее укрепление материально-технической базы дорожно-эксплуатационных служб;

совершенствование национальных технических спецификаций с целью приведения их в соответствие с международными требованиями и их применение в отрасли;

повышение ответственности подрядных организаций за качество выполняемых работ;

совершенствование методики прогнозирования сроков службы дорожных одежд и мостовых конструкций;

совершенствование методов испытаний материалов, изделий и конструкций.

Особую актуальность данный вопрос приобретает в связи с предстоящим вступлением Казахстана во Всемирную торговую организацию.

Научное и инновационное развитие

В целях реализации научного и инновационного развития автодорожной отрасли предусматривается:

проведение прикладных научных исследований по приоритетным направлениям, предусматривающим разработку ресурсосберегающих технологий и повышение эксплуатационной надежности дорожных конструкций;

внедрение современных технологий и средств учета интенсивности движения и состава транспортного потока;

внедрение результатов научных исследований путем строительства опытных участков и организация их мониторинга;

создание условий, стимулирующих предприятия отрасли к внедрению прогрессивных материалов и технологий;

рассмотрение вопроса о создании центра передовых дорожных технологий

для апробации, испытания новых материалов и технологий; исследование тенденций развития автомобильного транспорта для определения перспективных весогабаритных показателей и осевых нагрузок автомобилей и их учет при определении целесообразности увеличения расчетных осевых нагрузок до 13 т и выше.

Совершенствование правовой и нормативно-технической базы

Совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли будет осуществляться по следующим направлениям:

переработка нормативных документов, регламентирующих сроки службы дорожных одежд с учетом их увеличения до 25 лет и более;

переработка методики прогнозирования интенсивности движения с учетом современных экономических тенденций;

совершенствование конструкций дорожных одежд и геометрических параметров дорог с учетом современных нагрузок и состава транспортного потока ;

подготовка предложений по внесению изменений в действующее законодательство о земельных отношениях и недропользовании в части упрощения процедуры временного отвода земельных участков под притрассовые карьеры, временные объездные дороги и временные здания и сооружения;

дальнейшее совершенствование электронной базы данных о нормативно-технической документации автодорожной отрасли и создание условий для ее практического применения;

переработка нормативно-технической базы для строительства и реконструкции автомобильных дорог в сельской местности с применением покрытий переходного типа.

4.7. Охрана окружающей среды

Строительство и эксплуатация автомобильных дорог тесно связаны с нарушением существующего ландшафта местности, разрушением почвенного покрова, нарушением естественного режима движения грунтовых и поверхностных вод. Серьезную угрозу объектам окружающей среды создают производственные предприятия дорожной отрасли. Кроме того, используемые для борьбы с зимними видами скользкости химические реагенты приводят к загрязнению придорожных территорий и подвергают коррозии железобетонных и металлических элементов мостов и путепроводов, снижая их надежность и срок службы .

Для решения данных проблем при эксплуатации автомобильных дорог и

производстве дорожно-строительных работ в соответствии с Правилами оценки воздействия на окружающую среду при разработке государственных, отраслевых и региональных программ развития отраслей экономики, схем размещения производительных сил, утвержденными приказом Министра охраны окружающей среды Республики Казахстан от 9 июня 2003 года N 129-п, и в соответствии со стандартами ISO 14000 будут приняты меры по следующим основным направлениям:

разработка и внедрение системы экологического мониторинга в дорожном хозяйстве с целью понижения уровня загрязнения придорожной природной среды от воздействия транспортно-дорожного комплекса и по рациональному использованию природных ресурсов;

разработка и внедрение новых методов и способов зимнего содержания автомобильных дорог с оценкой их воздействия на загрязнение придорожной среды и на разрушение элементов транспортных сооружений, позволяющих уменьшить их отрицательное влияние с учетом климатических условий местности, и разработка нормативно-технических документов;

проведение природоохранных мероприятий за счет внедрения новых технологий использования отходов промышленности в качестве строительных и технологических материалов и осуществление контроля за пригодностью этих материалов с учетом экологической безопасности;

дополнительное обустройство дорог с интенсивным движением современными средствами защиты от загрязнения окружающей среды, включая создание искусственных барьеров, озеленения и защитных сеток;

разработка и внедрение новых обеспыливающих материалов и технологий, позволяющих снизить пылеобразование на дорогах с низшими типами покрытий, на временных объездных и местных грунтовых дорогах, на производственных стационарных территориях и организовать мониторинг за чистотой атмосферного воздуха в этих зонах;

подготовка и переподготовка специалистов по вопросам экологической безопасности в транспортно-дорожном комплексе.

Реализация перечисленных мер будет осуществляться на основе совершенствования нормативно-технической базы, предусматривающей снижение негативного воздействия автомобильных дорог и дорожных предприятий на окружающую среду.

4.8. Повышение кадрового потенциала

Для успешной реализации Программы потребуется привлечение значительных трудовых ресурсов высокой квалификации. Общая численность

работников, занятых в отрасли, составляет около 18 тыс. человек. С учетом предполагаемого роста объемов работ и увеличения выработки на одного работающего, ожидается увеличение численности занятых в отрасли до 40 тыс. человек, в основном за счет увеличения численности работников в подрядных организациях.

Особое внимание в развитии кадрового потенциала отрасли будет уделяться укреплению и укомплектованию соответствующим линейным персоналом служб контролирующих качество работ и безопасность дорожного движения, эксплуатацию мостов и специалистов по управлению проектами.

Будет совершенствоваться система подготовки и переподготовки кадров для различных категорий рабочих и специалистов с учетом потребностей Программы. Планируется предусмотреть в бюджете автодорожной отрасли целевые источники для повышения квалификации сотрудников Комитета и его территориальных органов.

Продолжится реализация программы повышения квалификации кадров предусматривающая формирование ежегодного государственного заказа в учебных заведениях Министерства образования и науки Республики Казахстан. Развитие кадрового потенциала должно охватывать такие направления как управление, технические вопросы, применение систем и организация производственной деятельности. Важно, чтобы персонал не просто следовал организационным нормам, но и умел анализировать их, а также выбирать из числа доступных вариантов оптимальные. Для этого наряду с проведением внутреннего обучения необходимо регулярно знакомить персонал с передовыми международными достижениями во всех сферах управления автодорожной отраслью. Совершенствование существующих систем и технологий управления должно происходить с учетом современных требований. Управленческий и инженерно-технический персонал должен обладать необходимой квалификацией для выработки альтернативных решений.

Конкретные меры по повышению профессионального уровня кадров в автодорожной отрасли будут включать:

ежегодное определение потребностей отрасли по подготовке и переподготовке кадров, участие в разработке учебных программ, организация учебных курсов по повышению квалификации кадров;

определение перспективных технологий, которые будут применяться в будущем, и организация подготовки кадров, необходимых для новых технологий;

разработка программ подготовки и переподготовки кадров; продолжится формирование и развитие института повышения квалификации кадров в автодорожной отрасли.

Обеспечение будущих потребностей автодорожной отрасли в профессиональных кадрах предусматривается посредством взаимодействия с Министерством образования и науки Республики Казахстан по развитию системы средне-специального и профессионально-технического образования и принятием конкретных мер по трудоустройству выпускников.

4.9. Развитие придорожной инфраструктуры

Современная сеть автомобильных дорог должна создавать необходимые условия для безопасного проезда, обеспечения сохранности грузов, отдыха пользователей дорог и развития автотуризма путем повышения уровня придорожного сервиса.

Механизм государственного регулирования и финансирования объектов придорожного сервиса определен Планом мероприятий по развитию придорожной инфраструктуры на международных транзитных коридорах на 2004-2008 годы, утвержденным распоряжением Премьер-Министра Республики Казахстан N 274-р от 17 сентября 2004 года.

Программой предусматриваются дальнейшее развитие объектов придорожной инфраструктуры, входящих в комплекс автомобильных дорог, и их приведение в соответствие с международными требованиями при реализации проектов реконструкции и капитального ремонта.

В ходе реализации Плана будет продолжено формирование и обновление электронной базы данных по дислокации объектов придорожного сервиса с их краткой характеристикой. Такая база данных будет иметь открытый доступ для всех пользователей и предпринимателей.

4.10. Формирование правовой основы для создания платных дорог

Опыт реализации проектов платных дорог в других странах говорит о том, что успешное создание и эксплуатация платных дорог может быть осуществлена при наличии интенсивности движения порядка 10-15 тыс. автомобилей в сутки. В этой связи в период реализации Программы будет изучена возможность перехода на альтернативную систему финансирования дорог и сформирована правовая основа для создания системы платных дорог.

В рассматриваемый период будут изучены различные механизмы привлечения частных инвестиций для строительства платных автомобильных дорог и мостов. Особое внимание будет уделяться изучению и внедрению механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог.

Реконструкция, всего	69042	676	6482	9873	13796	13901	11954	12360
в т.ч. за счет целевых трансфертов из РБ	58532	0	5807	8754	12232	12048	9482	10209
за счет средств МБ	10510	676	675	1119	1564	1853	2472	2151
Капитальный ремонт, всего	110967	2842	11762	13179	16436	19553	22656	24539
в т.ч. за счет целевых трансфертов из РБ	76084	0	8638	9544	11357	13268	15528	17749
за счет средств МБ	34883	2842	3124	3635	5079	6285	7128	6790
Средний ремонт, всего	41322	3279	4113	4940	5480	5965	7228	10317
в т.ч. за счет средств МБ	41322	3279	4113	4940	5480	5965	7228	10317
Текущий ремонт, содержание и озеленение, всего	40963	3662	4502	5005	5614	6364	7360	8456
в т.ч. за счет средств МБ	40963	3662	4502	5005	5614	6364	7360	8456
Объем финансирования, всего	271018	10835	28244	34493	42298	46977	50895	57276
в т.ч. за счет целевых трансфертов из РБ	141073	0	15318	19205	24381	26325	26482	29362
за счет средств МБ	129945	10835	12926	15288	17917	20652	24413	27914

Расчетная стоимость работ определялась по результатам анализа сложившихся рыночных цен с учетом инфляции.

Основным источником финансирования Программы являются республиканский и местные бюджеты.

Объем бюджетных средств для реализации мероприятий в 2006-2012 годах будет ежегодно уточняться при формировании и уточнении бюджетов соответствующего года в установленном порядке.

6. Ожидаемый результат от реализации Программы

Реализация Программы окажет благоприятное воздействие на развитие экономики государства, улучшит ее макро- и микроэкономические показатели. Повышение уровня транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети будет способствовать значительному росту социально-экономического развития регионов.

В качестве основных результатов от реализации Программы ожидается

с л е д у ю щ е е :

1) выполнение реконструкции на участках автомобильных дорог республиканского значения общей протяженностью 7205 км, капитального ремонта на 1660 км и среднего ремонта на 16800 км, выполнение строительства, реконструкции, капитального и среднего ремонта участков местной сети автомобильных дорог общей протяженностью 18089 км;

2) доведение уровня бездефектного содержания автомобильных дорог республиканского значения до 86 %;

3) повышение обеспеченности населенных пунктов круглогодичным бесперебойным транспортным сообщением;

4) снижение уровня аварийности по дорожным условиям;

5) реконструкция и капитальный ремонт 412 мостов и путепроводов, не отвечающих требованиям по грузоподъемности и габаритам.

Ожидаемое состояние автомобильных дорог на начало 2013 года представлено на диаграмме 8.

Диаграмма 8. Ожидаемое состояние сети автодорог на 01.01.2013 при общей протяженности 22996 км

(См. бумажный вариант)

7. Перспективы дальнейшего развития отрасли

Сеть автомобильных дорог представляет собой активы, требующие инвестиционных и ресурсных вложений на протяжении всего срока службы. Для достижения устойчивого развития и повышения эффективности функционирования автодорожной отрасли в долгосрочной перспективе предстоит решить следующие задачи:

доведение и сохранение объемов финансирования автодорожной отрасли на уровне, соответствующем фактической потребности, необходимой для выполнения всего комплекса дорожных работ и соблюдения межремонтных сроков ;

полное внедрение в отрасли международных стандартов управления качеством ;

совершенствование методов и технологий производства работ для повышения общей эффективности использования средств;

повышение профессионального уровня персонала и общей эффективности деятельности организаций отрасли;

повышение участия общественности и пользователей дорог в разработке

программ развития автодорожной отрасли;
разработка долгосрочной программы развития автодорожной отрасли Казахстана.

8. План мероприятий по реализации Программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006-2012 годы

N	Наименование мероприятия	Форма завершения	Ответственный за исполнение	Сроки исполнения	Предполагаемые расходы (млрд. тенге)	Источник финансирования
1	2	3	4	5	6	7
Приоритеты и основные объемы работ						
1	<p>Организация работ по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог республиканского значения общей протяженностью 7205 км, реконструкции и капитальному ремонту 412 мостов и путепроводов в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в 2006 г. - 488 км; 2007 г. - 737 км; 2008 г. - 882 км; 2009 г. - 1203 км; 2010 г. - 1277 км; 2011 г. - 1228 км; 2012 г. - 1390 км. 	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	25 января ежегодно	<p>2006 г. - 44,28; 2007 г. - 69,17*; 2008 г. - 85,25*; 2009 г. - 95,02*; 2010 г. - 100,56*; 2011 г. - 107,81*; 2012 г. - 121,53*.</p>	РБ
	<p>Организация работ по поэтапной ликвидации разрушений на сети автомобильных дорог; поэтапной ликвидации</p>					

2	грунтовых разрывов; строительству и реконструкции обходов областных центров; восстановлению автодорог, обеспечивающих развитие туризма и кластерных инициатив.	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	25 января ежегодно	Н е требуется	-
3	Организация работ по капитальному и среднему ремонту участков автомобильных дорог республиканского значения общей протяженностью 18460 км, в том числе: в 2006 г. - 2210 км; 2007 г. - 2400 км; 2008 г. - 2530 км; 2009 г. - 2650 км; 2010 г. - 2760 км; 2011 г. - 2890 км; 2012 г. - 3020 км.	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	25 января ежегодно	2006 г. - 11,92; 2007 г. - 17,8*; 2008 г. - 20,15*; 2009 г. - 22,05*; 2010 г. - 23,5*; 2011 г. - 25,85*; 2012 г. - 28,2*.	РБ
4	Организация работ по строительству участков автомобильных дорог областного и районного значения общей протяженностью 231 км, в том числе: в 2006 г. - 11 км; 2007 г. - 53 км; 2008 г. - 27 км; 2009 г. - 23 км;	Отчет в МТК	Акимы областей	10 января ежегодно	За счет целевых трансфертов РБ: 2007 г. - 0,87*; 2008 г. - 0,91*; 2009 г. - 0,79*; 2010 г. - 1,0*; 2011 г. - 1,47*; 2012 г. - 1,4*. За счет средств МБ : 2006 г. - 0,38; 2007 г. - 0,51*; 2008 г. - 0,59*; 2009 г. -	Местные бюджеты, целевые транс-

	2010 г. - 48 км; 2011 г. - 44 км; 2012 г. - 25 км.				0,18*; 2010 г. - 0,18*; 2011 г. - 0,23*; 2012 г. - 0,20*.	ферты из РБ
5	Организация работ по реконструкции участков автомобильных дорог областного и районного значения общей протяженностью 1542 км, в том числе: в 2006 г. - 1 км; 2007 г. - 131 км; 2008 г. - 206 км; 2009 г. - 313 км; 2010 г. - 321 км; 2011 г. - 282 км; 2012 г. - 288 км.	Отчет в МТК	Акимы областей	10 января ежегодно	За счет целевых трансфертов РБ: 2007 г. - 5,8*; 2008 г. - 8,75*; 2009 г. - 12,23*; 2010 г. - 12,04*; 2011 г. - 9,48*; 2012 г. - 10,2*. За счет средств МБ: 2006 г. - 0,68; 2007 г. - 0,67*; 2008 г. - 1,11*; 2009 г. - 1,56*; 2010 г. - 1,85*; 2011 г. - 2,47*; 2012 г. - 2,15*.	Местные бюджеты, целевые трансферты из РБ
6	Организация работ по капитальному ремонту дорог областного и районного значения, в том числе: в 2006 г. - 206 км; 2007 г. - 546 км; 2008 г. - 634 км; 2009 г. - 721 км; 2010 г. - 989 км; 2011 г. - 1160 км; 2012 г. - 1169 км.	Отчет в МТК	Акимы областей	10 января ежегодно	За счет целевых трансфертов РБ: 2007 г. - 8,64*; 2008 г. - 9,54*; 2009 г. - 11,35*; 2010 г. - 13,27*; 2011 г. - 15,53*; 2012 г. - 17,75*. За счет средств МБ: 2006 г. - 2,84; 2007 г. - 3,12*; 2008 г. - 3,64*; 2009 г. - 5,08*; 2010 г. - 6,28*; 2011 г. - 7,13*; 2012 г. - 6,79*.	Местные бюджеты, целевые трансферты из РБ
	Организация работ по среднему ремонту дорог областного и районного значения, в том числе: в 2006 г. - 840				2006 г. - 3,28; 2007 г. - 4,11*; 2008 г. - 4,94*; 2009 г. - 5,48*;	Местные

7	км; 2007 г. - 1028 км; 2008 г. - 1322 км; 2009 г. - 1353 км; 2010 г. - 1648 км; 2011 г. - 1995 км; 2012 г. - 2705 км.	Отчет в МТК	Акимы областей	10 января ежегодно	2010 г. - 5,97*; 2011 г. - 7,23*; 2012 г. - 10,32*	бюджеты
Совершенствование эксплуатации автомобильных дорог						
8	Организация работ по текущему ремонту, содержанию и озеленению автомобильных дорог республиканского значения	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	25 января ежегодно	2006 г. - 5,35; 2007 г. - 6,0*; 2008 г. - 7,0*; 2009 г. - 8,0*; 2010 г. - 9,0*; 2011 г. - 10,0*; 2012 г. - 10,5*.	РБ
9	Организация работ по текущему ремонту, содержанию и озеленению автомобильных дорог областного и районного значения	Отчет в МТК	Акимы областей	10 января ежегодно	2006 г. - 3,66; 2007 г. - 4,50*; 2008 г. - 5,01*; 2009 г. - 5,61*; 2010 г. - 6,36*; 2011 г. - 7,36*; 2012 г. - 8,45*.	Местные бюджеты
10	Создание подведомственных государственных учреждений для обеспечения качества дорожно-строительных работ и применяемых дорожно-строительных материалов	Постановление Правительства Республики Казахстан	МТК	30 марта 2006 года	В рамках выделенных средств	РБ
Повышение безопасности дорожного движения						
	Снижение уровня аварийности на автомобильных					

11	дорогах и целенаправленная работа по повышению безопасности дорожного движения	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК (созыв), акимы областей	25 января ежегодно	Не требуется	-
Учет автомобильных дорог общего пользования и хозяйственных дорог						
12	Организация учета, инвентаризации и классификации автомобильных дорог общего пользования и хозяйственных дорог	Технические паспорта, акты землепользования	МТК (созыв), акиматы областей	25 января ежегодно	В пределах средств, выделенных на содержание автомобильных дорог	РБ и местные бюджеты
Совершенствование системы управления автодорожной отраслью						
13	Совершенствование структуры управления автомобильными дорогами областного и районного значения	Отчет в МТК	Акимы областей	10 января ежегодно	Не требуется	-
Повышение эффективности бюджетного планирования						
14	Поэтапный переход на нормативное финансирование работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	25 января ежегодно	Не требуется	-
Техническая политика и подготовка кадров						

15	Организация научных исследований в автотранспортной отрасли	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	2 5 января ежегодно	2006 г. - 0,05; 2007 г. - 0,1*; 2008 г. - 0,1*; 2009 г. - 0,1*; 2010 г. - 0,1*; 2011 г. - 0,1*; 2012 г. - 0,1*.	РБ
16	Подготовка и переподготовка специалистов Комитета развития транспортной инфраструктуры Министерства транспорта и коммуникаций	Информация в Правительство Республики Казахстан	МТК (созыв), МОН	2 5 января ежегодно	В пределах средств, выделенных на содержание аппарата Комитета развития транспортной инфраструктуры МТК	РБ
17	Создание центра по апробации новых технологий и новых дорожно-строительных материалов в дорожном строительстве	Предложения в Правительство Республики Казахстан	МТК (созыв), МИТ	2 5 января ежегодно	В пределах средств, направляемых на финансирование отрасли в соответствии с решением Республиканской бюджетной комиссии	РБ
18	Оказание содействия в развитии инжиниринговых услуг в дорожном строительстве	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК	2 5 января ежегодно	Н е требуется	
19	Содействие в развитии объектов придорожного сервиса	Отчет в Правительство Республики Казахстан	МТК (созыв), МИТ, акимы областей	2 5 января ежегодно	Н е требуется	Частные инвестиции
20	Внедрение в автотранспортной отрасли международных стандартов	Информация в Правительство	МТК (созыв), МИТ	2 5 января ежегодно	Н е требуется	-

	управления качеством ISO 9000	Респуб- лики Казахстан				
21	Подготовка пилотных проектов строительства, реконструкции участков автомобильных дорог с внедрением механизмов государственно- частного партнерства	Предло- жения в Прави- тельство Респуб- лики Казахстан	М Т К (созыв), М Ф, МЭБП	2 5 января ежегодно	2006-2012 г.г. - 182,0	Частные инвес- тиции и РБ
Итого по автомобильным дорогам республиканского значения:					2006 г. - 62; 2007 г. - 93*; 2008 г. - 113*; 2009 г. - 125*; 2010 г. - 133*; 2011 г. - 144*; 2012 г. - 160*.	
Итого по автомобильным дорогам областного и районного значения:					2006 г. - 11; 2007 г. - 28*; 2008 г. - 35*; 2009 г. - 42*; 2010 г. - 47*; 2011 г. - 51*; 2012 г. - 57*.	

П р и м е ч а н и е :

* - объемы финансирования, которые будут ежегодно уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий год.

Р а с ш и ф р о в к а а б б р е в и а т у р :

МОН - Министерство образования и науки Республики Казахстан;
МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан;
МИТ - Министерство индустрии и торговли Республики Казахстан;
РБ - республиканский бюджет.

П р и л о ж е н и е - 1

(См. бумажный вариант)

П р и л о ж е н и е - 2

(См. бумажный вариант)

П р и л о ж е н и е - 3

(См. бумажный вариант)

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