

Об утверждении Стратегического плана Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2009-2011 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 23 декабря 2008 года № 1219

В соответствии со статьей 62 Бюджетного кодекса Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ** :

1. Утвердить прилагаемый Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2009-2011 годы.

2. Настоящее постановление вводится в действие с 1 января 2009 года и подлежит официальному опубликованию.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

К. Масимов

У т в е р ж д е н

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 23 декабря 2008 года № 1219

Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2009-2011 годы

Астана - 2008 год

Содержание

- 1 . М и с с и я и в и д е н и е
- 2 . А н а л и з т е к у щ е й с и т у а ц и и
3. Стратегические направления, цели и задачи деятельности
 Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
4. Функциональные возможности Министерства транспорта и
 коммуникаций Республики Казахстан и возможные риски
5. Н о р м а т и в н ы е п р а в о в ы е а к т ы
6. Бюджетные программы

1. Миссия и видение

Миссия . Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее - Министерство) формирует и проводит эффективную государственную политику Республики Казахстан в сфере транспорта и коммуникаций в целях обеспечения опережающего темпа развития транспортно-коммуникационного комплекса и полного удовлетворения потребностей экономики и общества в доступных и качественных транспортных услугах.

Видение . Транспортно-коммуникационный комплекс Республики Казахстан - высокотехнологичный, конкурентоспособный, соответствующий мировым стандартам, безопасный для участников транспортного процесса, органично интегрированный в мировую транспортную систему, транспортно-коммуникационный комплекс, способный гармонично увязать интересы экономики, национальной безопасности, геополитики, бизнеса во благо общества и государства.

2. Анализ текущей ситуации

В Послании народу Казахстана "Казахстан-2030" Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев" Глава государства поставил задачу:

Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры с т р а н ы .

В решении поставленной задачи Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан является уполномоченным органом, формирующим и обеспечивающим реализацию государственной политики в области транспорта.

Транспортно-коммуникационный комплекс Республики Казахстан объединяет железнодорожный, автомобильный, водный, авиационный, а также различные другие виды технологического транспорта.

Железнодорожная отрасль

Протяженность магистральной сети железных дорог - 14 205,4 километров (далее - км), электрифицированных железных дорог - 4 143,5 км, (29,6 %). Развернутая длина магистральных путей - 19,1 тысячи километров (далее - тыс. км), станционных путей - более 6 тыс. км. Из общей протяженности 10 547 км оборудовано автоблокировкой, 8 816 км - диспетчерской централизацией. Магистральную железнодорожную сеть обслуживают 130 филиалов численностью более 56 тыс. человек. В 2007 году доля железнодорожного транспорта составила 57,4 % всего грузооборота страны.

В период с 2001 по 2006 годы Правительством были приняты и реализованы две Программы реструктуризации отрасли. В рамках программ непрофильные активы выведены из состава АО "НК "Қазақстан темір жолы", предприятия ремонтной и обеспечивающей деятельности выведены в конкурентную сферу, создан рынок операторов грузовых вагонов (40 % грузового вагонного парка находится в 190

частных компаниях) а также экспедиторских услуг (70 компаний обеспечивают сопровождение 75 % перевозок грузов). Принят Закон "О железнодорожном транспорте" и создана нормативно-правовая база для функционирования отрасли в рыночных условиях, с 2005 года начато субсидирование убытков пассажирских перевозчиков из республиканского бюджета.

В то же время сохраняется убыточность тарифов на такие массовые виды грузов, как уголь, железная руда, сельхозпродукция (перевозки этих грузов являются основными и в структуре перевозок занимают около 50 %). Не в полной мере субсидируются из республиканского бюджета убытки пассажирских перевозчиков, курсирующих на социально-значимых маршрутах (порядка 40 %), не решена проблема с обновлением парка пассажирских вагонов.

В связи с этим, в соответствии с поручением Правительства в 2007 году Министерством совместно с заинтересованными государственными органами, разработан План комплексных мер развития железнодорожной отрасли до 2011 года. Основные задачи Плана комплексных мер: 1) создание благоприятных условий для развития конкуренции, 2) совершенствование тарифной политики и нормативной базы, 3) обеспечение равного доступа к услугам железнодорожного транспорта, 4) привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры.

Основные производственно-экономические показатели АО "НК "КТЖ"

Показатели	Е д . изм.	Период		
		2005 год	2006 год	2007 год
Перевезено грузов	млн. тонн	222,6	246,8 (+10,8 %)	260,5 (+5,5 %)
Перевезено пассажиров	млн. пасс.	16,4	17,3 (+5,5 %)	18 (+3,8 %)
Доходы	млрд. тенге	286 162	389 223	428 173
Расходы	млрд. тенге	303 395	366 777	417 320
финансовый результат	млрд. тг.	-17,2	+22,4	+10,8

Перевезено грузов по сообщениям

Показатели	Ед. изм.	Период		
		2005 год	2006 год	2007 год
внутриреспубликанское	млн. тонн	129,7	135,0 (+4,1 %)	140,3 (+3,9 %)
экспорт		69,0	83,8 (+21,4 %)	84,8 (+1,2 %)
импорт		15	17,7 (+18 %)	22,2 (+25,4 %)
транзит		8,9	10,3 (+15,7 %)	13,2 (28,1 %)

Вагоны

--	--	--	--

Наименование	инвентарный парк	рабочий парк	нерабочий парк
пассажирские вагоны	2091	1816	275
грузовые вагоны	62 342	46 038	16 304

Частный парк грузовых вагонов - 34 685 ед. (35,7 %) у 189 собственников.

В 2007 году на рынке пассажирских перевозок перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте осуществляли 7 компаний, по итогам конкурса в 2008 году перевозки осуществляют 12 компаний. Дефицит пассажирских вагонов с нарастающим итогом составляет в 2008 году - 315 ед., в 2009 году - 489 ед., в 2010 году - 608 ед., в 2011 году - 720 ед., в 2012 году - 807 ед.

Локомотивы

наименование	Инвентарный парк (ед.)	Потребность (ед.)
	01.01.2008 г.	01.01.2008 г.
Магистральные тепловозы	565	437
Электровозы	552	342
Маневровые тепловозы	443	425

Инвестиции с 2008 до 2012 гг. с учетом ежегодного повышения тарифов

наименование	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Итого
	Стоимость млрд. тенге					
Магистральная сеть	69	79	75	76	81	379
Локомотивное хозяйство	22.3	23.2	26.7	72.1	109.7	254.2
Вагонное хозяйство	25.3	36.0	45.4	70.5	77.1	254.5
Всего	116.7	137.9	146.9	218.3	267.9	887.8

В 2007 году инвестиции в железнодорожную отрасль составили 138 626 млн. тенге, и з н и х :
собственные средства - 86 337 млн. тенге (в т.ч. 9,5 млрд. тенге на строительство ж/д линии Шар - Усть-Каменогорск);
заемные средства - 42 859 млн. тенге;
средства республиканского бюджета - 9 430 млн. тенге (субсидирование пассажирских перевозок).

До 2012 года планируется оздоровить 3000 км магистральной сети, приобрести 500 ед. локомотивов и 23 000 грузовых вагонов.

Основные инфраструктурные проекты

№ п/п	Проекты	Протяженность км	Стоимость млрд. тг	Источник финансирования	Сроки реализации
Строительство железнодорожных линий					
1	Шар - Усть-Каменогорск	149	24,3	Концессия	2005-2008
2	Ералиев - Курык	14,4	7,5	Концессия	2008-2010

3	Мангышлак - Баутино	135,1	22,7	Концессия	
4	Коргас - Жетыген	298,4	93	Концессия	2009-2011
5	Бейнеу - Жезказган	988	328	Концессия	2009-2012
6	Узень - гос. граница с Туркменистаном	137	60,8	РБ	2009-2011
Электрификация железнодорожных участков					
7	Макат - Кандыагаш	392	35,7	Концессия	2009-2011
8	Алматы - Актогай	588	148	Заемные средства	ТЭО в 2008
9	Достык - Актогай	312	76	Заемные средства	ТЭО в 2008
10	Актогай - Моинты	524	111	Заемные средства	ТЭО в 2008

Реформирование железнодорожной отрасли

	Мероприятия	Кол-во
1	Предприятия, выведенные в конкурентный сектор	58
	2 предприятия по ремонту пути, 15 предприятий по ремонту грузовых вагонов, 31 предприятий по ремонту локомотивов, 10 прачечных комбинатов	
2	Ремонтные предприятия, подлежащие к передаче в конкурентный сектор	12
	1 предприятие по ремонту пути, 3 предприятия по ремонту вагонов, 8 предприятий по ремонту локомотивов	
3	Предприятия обеспечивающей деятельности, подлежащие к передаче в конкурентный сектор	7
	АО «Кедентранссервис», ТОО «Компания «Жолаушылартранс»; АО «Казтранссервис» (49 %), АО «Транстелеком» (49 %), ИПС: «Акжайык - Батыс», «Ертыс - Сервис», «Казыкурт - Юг»	
4	Предприятия, оставляемые в составе АО «НК «КТЖ»	12
	АО «ВЖДО», АО «Локомотив», АО «Локомотивный сервисный центр», АО «Центр транспортного сервиса», АО «Центр информационного сервиса», АО «Казтемиртранс», АО «Темиржолжылу», АО «Темиржолсу», ТОО «Лесозащита», АО «Казтранссервис» (51 %), АО «Транстелеком» (51 %), АО «Казкортранссервис» (12,69 %)	
5	Вокзалы, переданные в коммунальную собственность	80
6	Вокзалы, подлежащие к передаче в коммунальную собственность	36
	По Акмолинской обл. - 6, по Костанайской обл. - 9, по Восточно-Казахстанской обл. - 14, по Актыбинской обл. - 7	

Автомобильная отрасль

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128 тыс. км, из которых более 93 тыс. км автодороги общего пользования. Из общей протяженности автодорог общего пользования 23,5 тыс. км республиканского значения, 69,5 тыс. км относятся к местной сети.

Начиная с 2005 года строительство и реконструкция дорог в республике ведется с расчетной нагрузкой на ось до 13 тонн, все международные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории. Гармонизированы 72 стандарта. Внедрен 5-ти ступенчатый контроль качества.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 декабря 2005 года № 1227 утверждена Программа развития автодорожной отрасли на 2006-2012 годы, согласно которой всеми видами ремонта планируется охватить 42 тыс. км автодорог общего пользования, с объемом финансирования 1,3 трлн. тенге или свыше 10 млрд. долл. США, при этом начиная с 2007 года из Республиканского бюджета выделяются трансферты на местную сеть дорог, всего до 2013 года планируется выделить 141 млрд. тенге.

К концу 2012 года ожидается улучшение состояния 86 % автодорог республиканского значения и порядка 70 % местной сети.

За последние 7 лет на развитие отрасли, включая местную сеть, выделено более 420 млрд. тенге, при этом если в 2001 году профинансировано 24,5 млрд. тенге, то уже в 2007 году 134,3 млрд. тенге. За эти годы из 93 тыс. км дорог общего пользования подвергнуто реконструкции и различным видам ремонта более 22 тыс. км дорог, в том числе на республиканской сети - 16,4 тыс. км.

В 2007 году освоено 134 млрд. тенге, в том числе 119 млрд. тенге из Республиканского бюджета и 15 млрд. тенге из местного бюджета. В общей сложности в 2007 году на автодорогах общего пользования, включая местную сеть, охвачены ремонтными работами порядка 4 тыс. км. На автодорогах республиканского значения сданы в эксплуатацию пограничный мостовой переход через реку Кигач на автодороге Астрахань - Атырау, участок протяженностью 41 км на автодороге Астана - Челябинск, 15 км на автодороге Омск - Павлодар и участок Карабатан - Доссор протяженностью 64 км автодороги Атырау - Бейнеу.

В 2008 году освоено 154,6 млрд. тенге на развитие автодорог общего пользования, в том числе из республиканского бюджета 126,1 млрд. тенге (из которых 105,7 млрд. тенге на автодороги республиканского значения и 20,4 млрд. тенге - трансферты на местную сеть) и 28,5 млрд. тенге из местного бюджета. Всеми видами ремонта охвачено 4,5 тыс. км, в том числе на республиканской сети ведутся работы на 2,3 тыс. км и на местной сети на 2,2 тыс. км.

До конца года вводятся в эксплуатацию участки реконструкции протяженностью 579 км: 114 км автодороги Чунджа - Кольжат, 238,3 км участка Доссор - Бейнеу, 65 км участка Уральск - Актобе, 81 км автодороги Астана - Костанай - Челябинск, 64 км автодороги Таскескен - Бахты, строительство Южного обхода г. Астаны 17 км.

К концу года ожидается улучшение состояния 64 % республиканской и 56 % местной сети автодорог.

Нормативная потребность на содержание и текущий ремонт республиканских дорог

в ценах 2008 года составляет 19 млрд. тенге. Из Республиканского бюджета выделено 7,4 млрд. тенге, что составляет 39 % от необходимой суммы. Нормативная потребность на содержание и текущий ремонт дорог местной сети составляет 29 млрд. тенге. Из Республиканского бюджета выделено 7 млрд. тенге, что составляет 26 % от необходимой суммы.

В 2007 году разработано комплексное технико-экономическое обоснование (далее - ТЭО) на развитие коридора "Западная Европа - Западный Китай", согласно которому по территории Казахстана подлежит реконструкции 2 287 км. Общая стоимость проекта - 804,1 млрд. тенге (около 6,7 млрд. долл. США). С 2007 года ведутся работы на участке Карабута - Иргиз - граница Кызылординской области, протяженностью 215 км. На 2008 год выделено 2,5 млрд. тенге.

В 2008 году предусмотрены проектно-изыскательские работы (далее - ПИР), на что выделено 2,6 млрд. тенге, по результатам которой будет подготовлена проектно-сметная документация (далее - ПСД) на 1984 км по 5-ти областям. Определена схема финансирования проекта, без участка Карабута - Иргиз - граница Кызылординской области, которое финансируется из РБ, остальные участки с привлечением средств республиканского бюджета (Северный обход город Актобе, проезд через город Шымкент, выход на большую Алматинскую кольцевую автомобильную дорогу (далее - БАКАД) в Алматинской области, с привлечением внешних займов и софинансирования из республиканского бюджета), и за счет привлечения частных инвестиций на концессионной основе (участки Ташкент - Шымкент - граница Жамбылской области и Алматы - Хоргос).

В целом реализация проекта будет завершена к концу 2012 года, за исключением участков Актобе - Карабута и Алматы - Бишкек, которые реабилитированы в 2004-2005 годы.

Внедрение платных автодорог

Подписанный 5 июля 2008 года Закон Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в законодательные акты Республики Казахстан по вопросам концессии" позволил снять барьеры и усовершенствовать государственную поддержку концессионеров, при этом исключение альтернативного бесплатного проезда, при введении платности значительно снижает стоимость автодорожных проектов.

В настоящее время завершено формирование блока подзаконных нормативных правовых актов.

Всего по автодорожной отрасли предусматривается реализовать 10 концессионных проектов на общую сумму 1,2 трлн. тенге, которые планируется реализовать в 2 этапа.

На первом этапе в декабре 2008 года - январе 2009 года планируется объявить конкурсы и с 2009 года начать практическую реализацию 4 проектов озвученных в послании Президента народу Казахстана от 6 февраля 2008 года, это: реконструкция автодорог Астана - Караганда, Алматы - Капшагай, Алматы - Хоргос, строительство

Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги. По данным проектам получено положительное заключение по предложениям МТК РК для реализации их на концессионной основе и утвержден Постановлением Правительства Республики Казахстан Реестр отобранных предложений для передачи их в концессию. В настоящее время Министерство экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан (далее - МЭБП РК) проводится экспертиза ТЭО вышеуказанных концессионных п р о е к т о в .

Вторым этапом, в первом квартале 2009 года будут объявлены конкурсы на следующие 3 проекта: реконструкция автодорог Ташкент - Шымкент - граница Жамбылской области, Бейнеу - Актау и устройство интеллектуальной транспортной системы (далее - ИТС) на автодороге Астана - Щучинск.

Остальные 3 проекта (реконструкция и строительство автомобильных дорог Уральск - Озинки, Караганда - Капшагай, Бейнеу - Шалкар) будут объявлены в соответствии со сроками, предусмотренными в законодательстве.

На примере 2007 года в Республике от общего объема финансирования ремонтных работ на автомобильных дорогах 69 % занимает строительство и реконструкция, 12 % - капитальный, 10 % - текущий и 9 % - средний ремонты. Ремонтные работы в первую очередь проводятся на наиболее загруженных участках автодорог 6-ти международных коридоров. Более половины средств, выделяемых на реконструкцию, приходится на Акмолинскую область (56 %), далее - Алматинская (13 %), Атырауская (9 %), Западно-Казахстанская (5 %), Мангыстауская (5 %), Восточно-Казахстанская (5 %), Павлодарская (4 %) и Актюбинская (3 %).

Распределение средств на капитальный, средний и текущий ремонты по регионам производится в зависимости от состояния и протяженности сети дорог.

Средняя стоимость строительства и реконструкции 1 км дороги 3-й технической категории составляет - 120 млн. тенге, капитального ремонта 80 млн. тенге, среднего ремонта - 5,0 - 7,0 млн. тенге, нормативная стоимость 1 км текущего ремонта - более 300 тыс. тенге. При этом финансирование текущего ремонта в настоящее время производится только 39 % от нормативной потребности. Для дорог 2-й и 1-й технической категории эти показатели увеличиваются в 1,5 и 2 раза.

Г р а ж д а н с к а я а в и а ц и я

В республике осуществляют деятельность 66 авиакомпаний, 41 авиакомпания осуществляет пассажирские и грузовые перевозки, из них 7 задействованы на регулярных перевозках. 25 авиакомпаний выполняют авиационные работы (авиационно-химические, лесопатрулирование, облет нефте- и газопроводов, освоение Каспийского шельфа и другие виды работ).

Функционируют 22 аэропорта, из них 15 аэропортов имеют статус международных, в том числе 9 аэропортов имеют категорию ИКАО. В Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан состоят на учете 729 воздушных

судов, из них 620 самолетов и 109 вертолетов.

Казахстанские авиаперевозчики (АО "Эйр Астана", АО "Скат") выполняют полеты в 15 иностранных государств. В Казахстан регулярные пассажирские полеты осуществляют 28 иностранных авиакомпаний из 19-ти зарубежных стран. В области внутреннего авиасообщения осуществляются регулярные полеты по 40 маршрутам.

За счет средств бюджетной программы "Субсидирование внутренних авиаперевозок" (667 млн. тенге в 2008 году) выполняются авиаперевозки по 9 авиамаршрутам, связывающим Астану с гг. Тараз, Жезказган, Петропавловск, Семей, Костанай, Талдыкорган, Павлодар, и двум межобластным маршрутам Караганда - Усть-Каменогорск и Караганда - Кызылорда. Всего в перспективе будут открыты до 6-8 новых межобластных маршрутов. С июня 2007 года открыты первые внутриобластные субсидируемые авиарейсы в Восточно-Казахстанской области.

В период с 2005 по 2007 годы казахстанскими авиакомпаниями перевезено порядка 6,2 млн. пассажиров (в 2005 году - 1,6 млн., в 2006 году - 1,9 млн., в 2007 году - 2,7 млн.). В 2008 году прогнозный объем авиаперевозок составит 2,8 - 2,9 млн. пассажиров. Прирост за 2006-2007 годы составляет в среднем 35 %.

В 2007 году аэропорты республики обслужили 5,4 млн. пассажиров, рост - на 34 % (в 2006 году - 4,0 млн., в 2005 году - 3,3 млн.). Основные аэропорты - Алматы и Астана (2,7 млн. (2,0 млн. в 2006 году) и 1,2 млн. (0,86) пассажиров, рост объема пассажиропотока в 2007 году составил 33 % и 36 % соответственно).

Обновляется парк воздушных судов. В 2007 году авиакомпанией "Эйр Астана" приобретены в операционный лизинг 6 воздушных судов (в т.ч. 2 ед. Boeing 767/300, 2 ед. Airbus 320, 2 ед. Airbus 321), общий авиапарк компании достиг 18 единиц. Авиакомпаниями республики приобретены в собственность 8 новых вертолета "Eurocopter" для полетов на морские буровые установки и оказания услуг населению.

В 2008 году "Эйр Астана" приобретены в операционный лизинг 3 воздушных судна (1 ед. Airbus - 319, 2 ед. Airbus - 320), авиакомпанией "SCAT" приобретены в операционный лизинг 2 воздушных судна Боинг-737-500. На конец 2008 года парк современных воздушных судов составил 23 ед.

В 2009 году планируется приобрести современные региональные воздушные суда для замены устаревших воздушных судов Ан-24-Як-40.

Организацией обслуживания воздушного движения занимается республиканское государственное предприятие "Казаэронавигация". Продолжается работа по модернизации аэронавигационной системы Республики Казахстан. Общий объем инвестиций в 2007 году на модернизацию оборудования составил 6 млрд. тенге, всего в период 2006-2008 годы будет освоено 15 млрд. тенге инвестиций.

В о д н ы й т р а н с п о р т

Казахстан является грузообразующим государством в Каспийском бассейне и основными видами экспортируемых грузов являются нефть, металл, зерно и др.

Отечественный морской торговый флот представлен судоходной компанией АО "НМСК "Казмортрансфлот". Флот АО "НМСК "Казмортрансфлот" составляет 16 судов, в том числе: 3 нефтеналивных танкера грузоподъемностью 12 тыс. тонн, 8 барж-площадок грузоподъемностью 3 600 тонн, 5 буксиров.

Порт Актау - единственный международный морской торговый порт Казахстана. В 2007 году объем перевалки грузов через порт Актау составил 11,0 млн. тонн или на уровне 2006 года, из них нефти - 9,3 млн. тонн и сухих грузов - 1,7 млн. тонн.

В связи с достижением проектной мощности ведется работа по расширению порта Актау с целью доведения его пропускной способности до 20 млн. тонн нефти и 3 млн. тонн сухих грузов. В рамках проекта предполагается строительство нефтеналивных и сухогрузных причалов, а также защитных гидротехнических сооружений. Общая стоимость проекта составляет 41,7 млрд. тенге или 347 млн. долларов США.

Порт Баутино используется как база поддержки морских операций и осуществляет перевалку грузов (оборудование, стройматериалы, горюче-смазочные материалы и др.) для нефтедобывающих компаний. В порту Баутино базируются, в основном, суда компаний, занятых разработкой шельфа Каспийского моря.

Интенсивное освоение казахстанского сектора Каспия предполагает дальнейшее развитие операторами морских терминалов производственной инфраструктуры порта Б а у т и н о .

В порту Курык в рамках Государственной программы по освоению казахстанского сектора Каспийского моря планируется строительство специализированного нефтеналивного терминала с производственной мощностью до 20 миллионов тонн в год, который будет ориентирован на участие в проекте "Баку - Тбилиси - Джейхан", а также реализация сопутствующих с ним проектов.

В целях обеспечения безопасности мореплавания в акватории порта Курык предполагается создание системы управления движением судов.

Внутреннее судоходство осуществляется в трех водных бассейнах: Иртышском (1719,5 км), Или-Балхашском (1308 км) и Урало-Каспийском (956 км), на участках водных путей протяженностью 3983,3 км. За 2007 год внутренним водным транспортом перевезено порядка 1,28 млн. тонн различных грузов, что на 127,1 % превышает показатели 2006 года.

Автомобильный транспорт

Республиканский парк автотранспортных средств насчитывает около 1 745 тыс. легковых, около 312 тыс. грузовых АТС и 75 тыс. автобусов (данные МВД РК по состоянию на 1 января 2008 года).

В 2007 году объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом составил 11,28 млрд. чел., пассажирооборот - 111,4 млрд. пасс-км. По сравнению с аналогичным периодом 2006 года рост объемов перевозок пассажиров составил 6,7 %, а по пассажирообороту 9,9 %. Объем перевозок грузов составил 1,65 млрд. тонн,

грузооборот - 61,3 млрд. т-км. По сравнению с аналогичным периодом 2006 года рост объемов перевозок грузов составили 4,7 % и по грузообороту 13,9 %.

Объем перевозок грузов автотранспортом в международном сообщении в 2007 году предварительно составил в экспортном сообщении 1,9 млн. тонн и в импортном сообщении 3,2 млн. тонн. При этом доля казахстанских перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг составляет порядка 58 %. Основной объем грузов перевозится в экспортно-импортном сообщении с Российской Федерацией, странами Европы (Германия, Польша), странами Центральной Азии и с Китаем.

В перевозках по системе МДП в настоящее время задействовано около 4650 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 39 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров.

По регулярному сообщению имеется свыше 110 международных и 115 межобластных регулярных пассажирских маршрутов.

В целях дальнейшего развития конкурентоспособной отечественной промышленности, защиты внутреннего рынка от импорта устаревших автотранспортных средств, а также низкокачественных нефтепродуктов, 29 декабря 2007 года постановлением Правительства РК утвержден Технический регламент, устанавливающий ввод стандартов Евро с начала 2009 года. Это позволит установить запрет на ввоз и производство на территории Республики Казахстан автомобилей с низкими техническими характеристиками по экологическим параметрам с целью повышения экологической обстановки в крупных городах Казахстана.

Безопасность на транспорте

Проблема безопасности движения - одна из первоочередных задач, и является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.

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.

Износ специализированного подвижного состава обеспечивающего бесперебойную эксплуатацию магистральной железнодорожной сети составляет: дрезинный грузовые - 213 ед. или 59 %; дрезинный пассажирские - 93 ед. или 64 %; снегоуборочная техника - 211 ед. или 74 %; подвижной состав пожарных и восстановительных поездов - 419 ед. и л и 7 4 % .

Средний износ грузового вагонного парка составляет 67,8 %, наиболее изношен парк платформ (76,69 %), прочих вагонов (71,25 %) и крытых (68,63 %), преимущественную долю в структуре "прочих" вагонов занимают зерновозы (65 %), цементовозы (14 %) и фитинговые платформы (14 %). Дефицит подвижного состава составляет более 20 тыс. вагонов.

В структуре пассажирского вагонного парка при средне-нормативном сроке службы

пассажирских вагонов 28 лет доля вагонов со сроком эксплуатации свыше 28 лет 413 ед. - 19,7 %, от 20 до 27 лет 703 ед. - 33,6 %, от 10 до 19 лет 834 ед. - 40 %, до 10 лет 142 ед. - 6,8 %. Количество вагонов, подлежащих списанию в 2008 году по сроку эксплуатации, составляет 150 единицы или около 7 % от общего инвентарного парка. При этом физический износ пассажирских вагонов превышает критический пороговый

С 1992 года износ основных производственных фондов отрасли возрос с 32 % до 70 %. Согласованные КЗК МИТ ставки не в полной мере учитывают капитальные вложения предприятий железнодорожной отрасли.

Ряд аэропортов требует реконструкции взлетно-посадочных полос, строительство и ремонт аэровокзалов, обновления специальной техники и оборудования.

Состояние сети автодорог республиканского значения по состоянию на 1 января 2008 года: хорошее - 21 %; удовлетворительное - 44 %; неудовлетворительное - 35 %. По итогам работы за 2006-2007 годы протяженность неудовлетворительных дорог сократилась на 3 тыс. км.

Состояние автодорог местного значения по состоянию на 1 января 2008 года:
хорошее - 8,5 %; удовлетворительное - 45 %; неудовлетворительное - 46,5 %.

Парк автомобилей характеризуется высокой степенью старения: удельный вес АТС, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет по легковым автомобилям составляет 59 %, по грузовым - 84 %, по автобусам - 57 %. Это негативно влияет на качество автотранспортного обслуживания населения и отраслей экономики, безопасность движения и долю транспортных издержек в цене отечественной продукции.

Развитие речного транспорта на Иртыше напрямую связано с техническим состоянием судоходных шлюзов. Усть-Каменогорский и Бухтарминский шлюзы введены в эксплуатацию в конце 50-х годов. Постоянное нахождение в агрессивной среде и негативное воздействие на сооружения указанных шлюзов привело к их крайней степени изношенности и возможности возникновения гидродинамической аварии.

Интеграция в мировую транспортную систему

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Необходимо использовать это уникальное геополитическое положение. Фактически, при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север - Юг и Запад - Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально-азиатских транспортных коридоров.

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой актуальной становится возрождение великого "Шелкового

пути" - создание комплексного евразийского трансконтинентального моста.

Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Вместе с тем, большие надежды в Центральной Азии возлагаются на создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион с Китаем и дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали.

Одним из важнейших факторов является динамично развивающаяся экономика Китая, демонстрирующего чрезвычайно высокие темпы внешнеторгового оборота (около 1,7 трлн. долл. США по итогам 2006 года), главным партнером которого является Европейский Союз. Более того, Китай заинтересован в осуществлении перевозок товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где третья часть маршрута приходится на нашу территорию, что позволит нам получать большие доходы от транзита.

В настоящее время объем товарооборота между Европой и Азией составляет порядка 700 млрд. долл. США, по некоторым прогнозам к 2015 году данный показатель достигнет 1 трлн. долл. США, доход от транзита Казахстана прогнозируется около 1,1 млрд. долл. США к 2015 году (в 2007 году - 500 млн. долл. США). В целом транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются примерно в 330 - 400 млрд. долл. США, при этом до 20 % этих потоков могут проходить через территорию Казахстана.

Иран является важным коридором на пути к портам Персидского залива и Индийского океана, а также к рынку Турции и ЕС, и прилагает серьезные усилия для развития новых транспортных коридоров и инфраструктурных объектов, позволяющих иностранным грузоотправителям более широко использовать иранскую территорию в транзитных операциях.

Наиболее стабильным рынком и ключевым грузополучателем и грузоотправителем в Южной Азии является Индия, что связано с быстрыми темпами промышленного производства и ростом иностранных инвестиций в производственную сферу. Ежегодный рост индийской экономики составляет порядка 9-10 %, экспорт индийских товаров в США сейчас в процентном соотношении растет гораздо быстрее, чем китайский, хотя и в гораздо меньших объемах, а более 2/3 иностранных инвестиций в индийскую экономику были направлены в сферу производства.

В 2006 году Казахстан принял долгосрочную Транспортную стратегию, логически увязанную с территориальным развитием страны и Азиатского континента в целом. Стратегией предполагается создание современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север - Юг и Запад - Восток.

Все проекты строительства и электрификации в железнодорожной отрасли в первую очередь направлены на создание новых транзитных коридоров, развитие оптимальной сети, сокращение расстояния и времени доставки (расширение станции Достык, строительство новых железнодорожных линий Шар - Усть-Каменогорск, Ералиево - Курык, Мангышлак - Баутино, Коргас - Жетыген, Бейнеу - Жезказган, Узень - госграница с Туркменистаном, электрификация железнодорожных участков Макат - Кандыагаш, Достык - Актогай, Алматы - Актогай, Актогай - Моинты и др.).

Развитие транзитного потенциала Республики Казахстан в области осуществления трансконтинентальных перевозок во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений:

1. Коридор ТРАСЕКА: Достык - Актау, Актау - Достык (протяженность - 3836 км; срок доставки по Республике Казахстан - 19 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 1282832 тонн; планируется в 2008 году перевезти 1411115,2 тонн).

2. Оазис: Аксарайская, Аксарайская - Оазис (протяженность - 832 км; срок доставки по Республике Казахстан - 4 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 824430 тонн; планируется в 2008 году перевезти 906873 тонны).

3. Среднеазиатский коридор: Сарыагаш - Озинки, Озинки - Сарыагаш (протяженность - 2147 км; срок доставки по Республике Казахстан - 11 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 808867 тонн; планируется в 2008 году перевезти 8 8 9 7 5 4 т о н н ы) .

4. Озинки: Озинки - Сарыагаш, Сарыагаш - Озинки (протяженность - 2147 км; срок доставки по Республике Казахстан - 11 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 325805 тонн; планируется в 2008 году перевезти 358385 тонн).

5. Трансазиатский коридор (северное направление): Достык - Петропавловск, Петропавловск - Достык (протяженность - 1910 км; срок доставки по Республике Казахстан - 10 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 111294 тонны; планируется в 2008 году перевезти 1 2 2 2 9 4 т о н н ы) .

6. Трансазиатский коридор (центральное направление): Достык - Сарыагаш, Сарыагаш - Достык (протяженность - 1831 км; срок доставки по Республике Казахстан - 9 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 1143222 тонны; планируется в 2008 году перевезти 1 2 5 7 5 4 4 т о н н ы) .

7. Сарыагаш: Сарыагаш - Достык, Достык - Сарыагаш (протяженность - 1831 км; срок доставки по Республике Казахстан - 9 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 217049 тонн; планируется на 2008 год перевезти 238753 тонны).

Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Важнейшее, часто решающее значение имеет устранение нефизических препятствий на пути движения транзитных грузопотоков, таких как отсутствие согласованной со всеми заинтересованными сторонами политики

по развитию международных транспортных коридоров, несовершенство технологии пропуска грузов через пограничные переходы, недостаточное информационное обеспечение в правовой сфере и др.

В 2007 году по территории Казахстана организовано 1006 контейнерных поездов, в т.ч. по маршрутам: Алматы - Алашанькоу (311 поездов), Ляньюньган - Алматы (337 поезд), Тяньцзинь - Алматы (153 поезда), Находка - Локоть - Алматы (112 поезда), Находка - Локоть - Сарыагаш (37) Ляньюньган - Ассаке (33 поезда). По сравнению с тем же периодом 2006 года количество организованных поездов увеличилось на 45 % (больше на 254 поезда) всего по всем направлениям в составах контейнерных поездов перевезено 42 090 вагонов, 47 138 контейнеров в том числе 8 283 - 20 фут. контейнеров, 38 855 - 40 фут. контейнеров.

Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. Сеть воздушных международных транзитных сообщений за период с 1995 по 2008 годы увеличилась с 5 тыс. км. до 65 тыс. км. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые воздушные суда Боинг-747 авиакомпаний "EL AL" (Израиль), "KLM" (Нидерланды), "FedEx" (США), и др.

Начата реализация самого крупного в Казахстане проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа - Западный Китай, который проходит по территории Казахстана и России с выходом на страны Западной Европы. В составе проекта предусматривается реконструкция всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе из Узбекистана и Кыргызстана. Общая протяженность маршрута составляет 8 445 км, в том числе: по России - 2 233 км, по Казахстану - 2 787 км (подлежит реконструкции - 2 552 км), по Китаю - 3 425 км.

Дорога Европа - Россия - Казахстан - Китай - это самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Данные конкурентные преимущества делают проект перспективным, время в пути составляет около 10 дней (автодорожный Транссиб - 14 суток, морской через Суэцкий канал - 45 суток). Проект обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров.

Порт Актау является составляющей частью трех международных транспортных коридоров - ТРАСЕКА, Север - Юг, Иногейт.

Общий объем грузов, перевозимый в Каспийском бассейне в водном сообщении, составляет порядка 30 млн. тонн. При этом доля порта Актау составляет около 38 % от суммарного объема.

Интеграция в мировую транспортную систему требует внедрения международных стандартов, развития международных коридоров, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решение других торгово-транспортных

проблем и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей.

Проблемы в транспортных отраслях

В первые годы независимости Казахстана в силу объективных причин произошло значительное сокращение объемов перевозок, что создало резервы по провозной способности практически в каждом секторе транспортного комплекса, как по транспортной инфраструктуре, так и подвижному составу.

До последнего времени эти резервы позволяли без значительных инвестиций поддерживать отрасль на удовлетворительном уровне.

В настоящее время значительный рост экономики Казахстана на фоне высокой степени амортизации основных средств исчерпал ресурсы отрасли, качественные и количественные возможности оказания услуг.

Этим и объясняется критическая оценка конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Казахстана.

Так, например, согласно международному рейтингу конкурентоспособности по качеству дорог Казахстан занимает 109, состоянию железной дороги 39, инфраструктуры портов - 88, аэропортов - 92 место.

В целом транспортная инфраструктура Казахстана согласно Глобальному индексу конкурентоспособности занимает 73 место в мире (показатель ГИК на 2007-2008 гг., Всемирный Экономический Форум).

Необходимо отметить, что показатель конкурентоспособности отражает не столько прямое сопоставление стран по абсолютным физическим и экономическим параметрам, но в большей мере дает оценку степени качественных изменений, имеющих тенденций, характеру развития.

В этой связи первым стратегическим направлением выбрано "Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан".

В настоящее время либерализация экономики и структурные преобразования в транспортном комплексе Казахстана привели к развитию свободного рынка транспортных услуг и интеграции в рыночную экономику, значительно изменилась нормативно-правовая база, а также система управления транспортом. Внутренняя и межотраслевая конкуренция, конкуренция с иностранными перевозчиками за освоение рынков транспортных услуг обеспечивают удовлетворительное состояние рынка транспортных услуг и конкуренции.

Наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в национальной экономике. Так, в период с 2002 по 2007 год выросли все базовые показатели транспортной отрасли: перевозки грузов всеми видами транспорта возросли в 1,5 раза, грузооборот - более чем в 2 раза, перевозки пассажиров - в 1,2 раза, пассажирооборот - в 1,4 раза. По оценке экспертов на период 2009-2011 гг. тенденция роста базовых показателей будет сохранена.

В то же время одним из необходимых условий прогрессирующего экономического развития страны является развитие транспортного комплекса темпами, опережающими рост экономики, т.к. мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5-1,7 %.

Чтобы обеспечить необходимый темп развития, потребуется провести целый комплекс мер, в первую очередь по инфраструктурному развитию.

Данные обстоятельства легли в основу выбора первой стратегической цели: "Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса".

Достижение данной цели планируется путем решения задач по повышению уровня развития транспортных отраслей, а также по улучшению инвестиционного климата, совершенствованию и более широкому применению механизмов государственно-частного партнерства.

Говоря о развитии транспортной инфраструктуры страны, необходимо отметить, что по многим параметрам ее состояние подходит к критическому уровню. Значительная часть транспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта.

Так, с 1992 года износ основных производственных фондов отрасли возрос с 32 % до 70 %. Доля автомобильных дорог в неудовлетворительном состоянии на начало 2008 года составила по дорогам республиканского значения - 35 %, местного значения - 46,5 %. Парк автомобилей характеризуется высокой степенью старения, в частности 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей находятся в эксплуатации более 12 лет.

Понятие безопасность на транспорте охватывает целый спектр процессов и взаимоотношений: определение обязательств и ответственности каждого участника транспортного процесса, качество дорожно-транспортной сети и технические требования к транспортным средствам, подготовку специалистов, оказание медицинской помощи и гражданско-правовую ответственность владельцев транспортных средств.

В этой связи вторым стратегическим направлением выбрано "Обеспечение безопасности транспортных процессов".

По данному направлению деятельность Министерства транспорта и коммуникаций будет способствовать достижению стратегической цели: обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта.

Эта цель будет достигнута путем решения задач по совершенствованию системы государственного контроля за безопасностью на транспорте, а также мер по повышению безопасности во всех транспортных отраслях.

Помимо решения внутренних задач страны в транспортной отрасли международная составляющая играет важную роль в формировании и направлении движения основных

т р а н с п о р т н ы х

п о т о к о в .

Расположение Казахстана в центре евразийского континента предопределяет его геополитическую роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем. Казахстан занимает важное место в международной транспортно-коммуникационной системе и представляет собой территорию, через которую проходят три основных транзитных направления:

Европа - Китай (с участием России);

Европа - Китай (через страны ОЭС);

Россия - Центральная Азия.

В связи с этим, активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей К а з а х с т а н а .

В настоящее время объем товарооборота между Европой и Азией составляет порядка 700 млрд. долл. США, по некоторым прогнозам к 2015 году данный показатель достигнет 1 трлн. долл. США, доход от транзита Казахстана прогнозируется около 1,1 млрд. долл. США к 2015 году (в 2007 году - 500 млн. долл. США). В целом транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются примерно в 330 - 400 млрд. долл. США, при этом, по мнению экспертов, до 20 % этих потоков могут проходить через территорию Казахстана.

Учитывая значимость и перспективность развития транзита, третьим стратегическим направлением выбрано "Развитие транзитно-транспортного потенциала Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н " .

Стратегической целью третьего стратегического направления является увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан.

Это потребует формирования необходимой международной нормативной правовой базы, внедрения международных стандартов, развития международных коридоров, создания условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решения других торгово-транспортных проблем и активного развития своих экспортных, импортных и транзитных возможностей по всем транспортным отраслям.

Основной задачей по достижению этой цели является повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные т р а н с п о р т н ы е с е т и .

В этой связи Министерством транспорта и коммуникаций ведется активная работа по координации работы с международными и субрегиональными организациями.

3. Стратегические направления, цели и задачи деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Сноска. Раздел 3 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 08.05.2009 N 670 .

Показатели развития Министерства транспорта и коммуникаций РК

Цель/задача	Индикатор/ показатель	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007	2008	2009	2010	2011
Стратегическое направление 1 . Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан							
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса	1) Перевозка грузов*	млн. тонн	1 930,5	1 983,2	1 923,3	1 923,0	1 961,7
	2) Перевозка пассажиров*	млн. чел.	11 159,4	11 677,6	11 327,5	11 327,6	11 554,2
	3) Грузооборот*	млрд. т-км	262,7	266,8	259,0	259,0	264,3
	4) Пассажирооборот*	млрд. п-км	129,4	136,8	132,8	133,0	135,9
	5) Позиция в ГИК п. 2.01. «Качество инфраструктуры в целом»**	место	73	71	69	67	65
Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли	1) Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог республиканского значения, вводимых в эксплуатацию	км	190	655	536	666	229
	2) Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	км	2 373	3 376	3 372	3 826	3 291
	3) Протяженность автодорог республиканского значения в хорошем состоянии	км	6 505	7 160	7 615	8 362	8 591
	4) Позиция в ГИК п. 2.02. «Качество дорог»**	место	109	108	106	104	102
Задача 1.1.2. Повышение уровня развития	1) Построено новых ж/д дорог	км	-	150	-	14	436
	2) электрифицировано ж/д дорог	км	-	-	-	-	392

инфраструктуры железнодорожной отрасли	3) Позиция в ГИК п. 2.03. «Качество инфраструктуры железных дорог»**	место	39	34	32	32	32
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации	1) Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	9	9	10	10	11
	2) Количество приобретенных воздушных судов отечественными авиакомпаниями*	ед.	6	5	2	2	3
	3) Позиция в ГИК п. 2.05. «Качество инфраструктуры воздушного транспорта»**	место	92	102	92	90	88
	4) Позиция в ГИК п. 2.06. «Доступность мест на километр»**	место	63	62	61	60	59
Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта	1) Производственная мощность морских портов РК по перевалке грузов*	млн. тонн в год	12,9	12,6	12,7	13,0	13,5
	2) Позиция в ГИК п. 2.04. «Качество инфраструктуры портов»**	место	88	101	96	94	92
Задача 1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли	1) Количество проектов в рамках ГЧП***	ед.	1	4	9	11	11
Стратегическое направление 2. Обеспечение безопасности транспортных процессов							
	1) Снижение к 2012 году количества транспортных происшествий	% к 2007 году	факт - 3 5 4 3	по факту			

Цель 2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта	на 8 % к уровню 2007 года		про-исшеств-вий				
	2) Снижение к 2012 году уровня смертности при транспортных происшествиях на 10 % к уровню 2007 года	% к 2007 году	факт-уровень смертно-сти - 30 %	по факту			
Задача 2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте	1) Техническая оснащенность с л у ж б транспортного контроля	%	16	40	48	64	80
Задача 2.1.2. Повышение безопасности в автодорожной отрасли	1) Внедрение интеллектуаль-ных систем управления автодорожным движением	км	0	0	0	0	224
	2) протяженно-сть автодорог республиканско-го значения 1 и 2 технической категории	км	-	4 818	5 315	5 848	5 968
Задача 2.1.3. Повышение безопасности в железнодорожной отрасли	1) разработка технических регламентов	ед.	-	-	4	4	4
	2) модерниза-ция верхнего строения железнодорожных путей*	км	46	483	600	600	600
	3) внедрение средств диагностики*	ед.	-	152	157	102	107
	4) модернизация и внедрение средств техни-ческого контро-ля подвижного состава*	ед.		166	145	103	98
	5) модернизация диспетчерской централизации*	км	-	797	597	636	684

Задача 2.1.4. Повышение безопасности в гражданской авиации	1) разработка технических регламентов	ед.	-	-	1	1	1
	2) Модернизация средств радиотехнического обеспечения полетов*	ед.	44	33	63	56	46
Задача 2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте	1) разработка технических регламентов	ед.	-	-	4	4	4
	2) Внедрение систем управления движением судов	ед.	1	-	-	0	2
	3) протяженность судоходных водных путей, обеспеченных навигационной обстановкой	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5
Задача 2.1.6. Повышение безопасности на автомобильном транспорте	1) Внедрение технических регламентов Евро	уровень	-	-	Евро-2	-	Евро-3
Стратегическое направление 3 . Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан							
Цель 3.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан	1) Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении*	млн. тонн	13,3	14,8	14,4	14,4	14,9
	- железнодорожный транспорт*	млн. тонн	12,8	14,0	13,7	13,7	14,1
	- автотранспорт*	млн. тонн	0,5	0,8	0,7	0,7	0,8
	2) Увеличение дохода от транзитных перевозок*	млрд. тенге	64,2	69,8	68,4	68,4	70,5
	- железнодорожный транспорт*	млрд. тенге	52,7	57,9	56,8	56,8	58,5
	- гражданская авиация*	млрд. тенге	10,1	10,3	10,1	10,1	10,4
	- автотранспорт*	млрд. тенге	1,4	1,6	1,5	1,5	1,6
	1) Доля протяженности						

Задача 3.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса РК в международные транспортные сети	автодорог международного значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям	%	11,2	15,7	19,5	23,6	24,5
	2) Увеличение средней скорости движения грузов по автомобильным транзитным коридорам	км/ч	39,0	40,0	45,0	50,0	60,0
	3) Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог	км/ч	47,2	47,2	48,7	49,2	51,5
	4) Увеличение количества автотранспортных средств, проследовавших транзитом по территории Казахстана*	ед.	23 525	25 877	25 359	25 359	26 120

* - согласно планов финансово-хозяйственной деятельности субъектов отрасли

** - ГИК - Глобальный индекс конкурентоспособности

*** - ГЧП - государственно-частное партнерство

**Соответствие стратегических направлений и целей
Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
стратегическим целям государства**

Стратегические направления и цели МТК РК	Стратегические цели государства, на реализацию которых направлена деятельность МТК РК	Наименование стратегического документа, нормативного правового акта
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан		
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса	Опережающее инфраструктурное обеспечение основных секторов экономики	Послание Президента страны народу Казахстана «Повышение благосостояния граждан Казахстана - главная цель государственной политики»

Стратегическое направление			2.
Обеспечение безопасности транспортных процессов			
Цель 2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта	обеспечение безопасности транспортных процессов, снижение количества и тяжести происшествий на транспорте	Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года	
Стратегическое направление			3.
Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан			
Цель 3.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан	Развитие и эффективное использование транзитного потенциала	Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года	

4. Функциональные возможности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и возможные риски

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан является центральным исполнительным органом Республики Казахстан, осуществляющим руководство и межотраслевую координацию по вопросам разработки и реализации государственной политики в сфере транспорта и коммуникаций.

В рамках административной реформы Министерством по 8 действующим отраслевым законам транспортно-коммуникационного комплекса ("О транспорте в Республике Казахстан", "Об автомобильном транспорте", "О внутреннем водном транспорте", "О торговом мореплавании", "О государственном регулировании гражданской авиации", "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан", "О железнодорожном транспорте", "Об автомобильных дорогах") проведен функциональный анализ по функциям, закрепленным законодательно.

В результате проведенного анализа 42 функции исключены, по 22 функциям изменена редакция, 3 функции определены как права, 4 функции переданы в другие государственные органы (АРЕМ). В результате проведенного анализа за Министерством сохранилось 252 функции, из которых 94 являются стратегическими и регулятивными, закрепленными за Аппаратом Министерства, и 158 функций являются реализационными и контрольными, переданными в ведомства Министерства. Структура Министерства в настоящее время выстроена исходя из вышеуказанного распределения функций.

В рамках первоочередных мероприятий по модернизации системы государственного управления, в соответствии с Типовым стандартом оказания государственных услуг, Министерством утверждено 6 стандартов оказания государственных услуг, включенных в Реестр государственных услуг. При этом

определен уполномоченный орган Министерства и создано подразделение, контролирующее качество предоставляемых услуг.

Министерством будет продолжена целенаправленная системная работа по совершенствованию внутренней среды и улучшению результатов деятельности, в том числе в рамках мероприятий по модернизации системы государственного управления.

Организационная структура

Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан



Успешность достижения целей по трем выбранным стратегическим направлениям Министерства во многом зависит от степени слаженности и взаимодействия с другими заинтересованными сторонами.

В частности, для повышения конкурентоспособности транспортной отрасли необходимо тесное взаимодействие с Парламентом; НДП "Нур Отан"; министерствами экономики и бюджетного планирования, индустрии и торговли, образования и науки, финансов, юстиции; агентствами по регулированию естественных монополий, защите конкуренции; госхолдингами; социально-предпринимательскими корпорациями; акиматами областей и городов Астана и Алматы; общественностью, и так далее.

Для обеспечения безопасности транспортных процессов необходимо взаимодействие с министерствами внутренних дел, экономики и бюджетного планирования, по чрезвычайным ситуациям, здравоохранения, охраны окружающей Ф Н Б " С а м р у к - К а з ы н а " .

Для реализации транзитно-транспортного потенциала необходимо взаимодействие с министерствами индустрии и торговли, экономики и бюджетного планирования, иностранных дел, внутренних дел, финансов (комитеты налоговой и таможенного контроля), туризма и спорта, здравоохранения (Комитет государственного санитарно-эпидемиологического надзора), сельского хозяйства (Комитет государственной инспекции в АПК); пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан; ФНБ "Самрук-Казына", общественными о р г а н и з а ц и я м и .

Одним из важных аспектов является сотрудничество в рамках международных и региональных организаций, таких как СНГ, ЕврАзЭС, ШОС, ЕС, ЦАРЭС, СПЕКА и так далее.

Стратегическое направление МТК РК	Мероприятия требующие межотраслевой координации
1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан	МЭБП - развитие проектов на основе ГЧП (Ц е н т р Г Ч П) МИТ - развитие транспортного машиностроения МОН - подготовка кадрового потенциала в системе т р а н с п о р т а МФ - гармонизация систем налогообложения поставщиков транспортных услуг АРЕМ - повышение эффективности тарифной политики в отношении субъектов естественной монополии транспортной отрасли АЗК - меры по содействию развитию конкуренции в транспортной отрасли АО ФНБ «Самрук-Казына» - выбор методологии и механизмов внедрения государственно-частного партнерства при инвестировании инфраструктурных проектов, обеспечение развития национальных компаний транспортной отрасли, совместная реализация транспортных проектов с СПК Акиматы областей - обеспечение развития транспортных систем на местном уровне
Стратегическое направление МТК РК	Мероприятия требующие межотраслевой координации

2. Обеспечение безопасности транспортных процессов	МВД - усиление контроля за обеспечением безопасности дорожного движения МЧС - взаимодействие при возникновении чрезвычайных ситуаций и происшествий МЗ - совершенствование оказания экстренной медицинской помощи дорожно-транспортных происшествиях и укрепление материально-технической базы больниц, расположенных вдоль магистральных дорог МООС — взаимодействие по совершенствованию экологических требований к передвижным источникам загрязнения окружающей среды, совершенствование системы мониторинга АО ФНБ «Самрук-Казына» взаимодействие по обеспечению безопасности деятельности национальных компаний
Стратегическое направление МТК РК	Мероприятия требующие межотраслевой координации
3. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан	МИД — осуществление согласованной международной транспортной политики МИТ - формирование системы мультимодальных транспортно-логистических центров МТС - развитие международных туристических транспортных маршрутов МФ (КТК, НК) - приграничное сотрудничество, упрощение таможенных и фискальных процедур при пересечении границ АО ФНБ «Самрук-Казына» - привлечение мирового опыта и капитала (участники, партнеры, консультанты, консорциумы) на реализацию международных транзитных проектов, формирование новых транзитных транспортных магистралей континентального значения, транс и евроазиатских сухопутных транспортных коридоров

На достижение показателей стратегического плана могут оказывать влияние следующие риски:

Макроэкономические риски связаны с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, спада в промышленности и т.д. При таком сценарии нереализуемыми окажутся цели развития не только транспортного комплекса, но и большинства других отраслей экономики. В случае реализации макроэкономических рисков возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на целевых показателях.

Ценовые риски. Критическим фактором для развития транспортной отрасли остаются мировые цены на энергоносители, которые формируют вместе с продукцией металлургических предприятий основную часть российских грузопотоков. Ухудшение мировой конъюнктуры в этих сегментах может привести не столько к снижению показателей грузооборота, сколько к снижению доходов транспортных предприятий и,

как следствие, к снижению возможностей инвестиций в инфраструктурные проекты. Снижение данного вида рисков напрямую зависит от диверсификации российской экономики, увеличения структурной доли продукции с высокой добавленной стоимостью. От данного вида рисков также зависит развитие различных видов транспортных услуг, зависящих от стоимости и доступности энергоресурсов. Аналогичным образом опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива.

Сокращение бюджетного финансирования (возможно в следствие кризисов). Несмотря на планируемое увеличение объема частных инвестиций в транспортный комплекс часть стратегически и социально важных проектов не может быть реализована без участия бюджета. Возможные риски бюджетного планирования включают: 1) секвестр республиканского бюджета - специальный механизм, предусматривающий сокращение расходов бюджетных средств в определенных пределах, который вводится в случаях, когда при исполнении республиканских и местных бюджетов утвержденные поступления недопоступают в республиканский бюджет, в результате чего становится невозможным финансирование в полном объеме утвержденных бюджетных программ; 2) корректировка целей и задач Стратегического плана при уточнении республиканского бюджета.

Законодательные риски. Эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность казахстанских транспортных предприятий во многом будут зависеть от своевременного и оперативного принятия новых, а также внесения необходимых изменений и дополнений в существующие нормативно-правовые акты. Непринятие либо затягивание принятия нормативно-правовых актов станет серьезным препятствием в реализации стратегических целей Министерства.

Геополитические риски. Успешная интеграция Казахстана в международные транспортные сети во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних странах. В частности, реализация проекта развития международного транспортного коридора "Север-Юг", проходящего через территорию Ирана, может быть поставлена под угрозу в случае резкого ухудшения отношений и начала военного конфликта между Ираном и США.

Техногенные и экологические риски. Любая крупная техногенная или экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, возможные лавинообразные отказы действующего оборудования, потребуют серьезных дополнительных капиталовложений и приведут к отвлечению средств с других объектов транспортной системы.

На реке Иртыш увеличивается риск разрушения судоходных шлюзов вследствие износа сооружений подверженных постоянной волновой гидродинамической нагрузки,

при этом оборудование шлюзов за более чем полувековую эксплуатацию не обновлялось. При отсутствии финансирования мероприятий по реабилитации шлюзов ведет к нарушению режима судоходства в прииртышских регионах Казахстана.

В результате технического прогресса возможны также качественные изменения в структуре транспортной системы, которые могут привести к структурным изменениям в самом транспортном комплексе, смещению спроса к определенным видам транспорта .

Кадровые риски. Отрасль ощущает дефицит квалифицированных кадров. При этом, у Министерства недостаточно рычагов влияния на вопросы подбора и расстановки кадров как на уровне управления транспортно-коммуникационной системой регионов, так и на уровне управления организациями транспортно-коммуникационного комплекса, которые находятся в коммунальной собственности акиматов.

Снижение престижа и статуса административного и государственного служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведет к оттоку высококвалифицированных работников в коммерческие и другие структуры, снижению количества профессионалов, менеджеров управления среди претендентов на замещение вакантных должностей административных и государственных служащих.

Возможные риски	Мероприятия по снижению рисков
1. Макроэкономические 2. Ценовые 3. Сокращение/секвестр бюджетного финансирования 4. Законодательные 5. Геополитические 6. Техногенные и экологические 7. Кадровые	1. Создание условий для развития рыночных процессов в транспортной о т р а с л и 2. Внедрение энергосберегающих технологий и повышение экономичности работы транспорта 3. Развитие механизма государственно-частного партнерства 4. Открытость нормотворческой деятельности МТК, взаимодействие с госорганами, общественностью, П а р л а м е н т о м Р К 5. Активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан 6. Внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов 7. Взаимодействие с МОН и учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда

5. Положения предвыборной платформы Народно-демократической партии "Нур Отан", учитываемые в стратегическом плане Министерства

В проекте Стратегического плана Министерства нашли отражение ряд положений предвыборной платформы НДП "Нур Отан", работа по выполнению которых будет вестись нами следующим образом:

1) Обеспечение занятости населения: снизить уровень безработицы;

добиваться создания около 100 тысяч новых рабочих мест ежегодно.

Работа по достижению, результатов по данному положению будет проводиться в рамках Стратегического направления 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан.

Реализация инфраструктурных проектов транспортной отрасли за 3 года позволит создать до 20 000 новых рабочих мест ежегодно.

2) Коммунальная инфраструктура:

следить за работами коммунальных служб по ремонту и обновлению дорог, тротуаров, теплотрасс и т.д.

Данный вопрос относится к компетенции местных исполнительных органов (акиматов).

В то же время Министерством ежегодно выделяются целевые трансферты областям и городам Астана и Алматы на развитие местной сети дорог и инфраструктуры.

3) Развитие села:

Село должно быть обеспечено хорошими дорогами, пассажирским транспортом, системой водо- и теплоснабжения, больницами, школами, библиотеками, клубами и спортивными сооружениями.

Развитие инфраструктуры села, обеспечение всех казахстанских сел водой, связью и хорошими дорогами.

Работа по достижению результатов по данному тезису будет проводиться в рамках Стратегического направления 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан (задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли).

4) Обеспечение безопасности на дорогах:

регулярный ремонт и постоянный контроль качества автомобильных дорог и тротуаров, установка всех необходимых дорожных знаков, светофоров, проведение соответствующей разметки, обозначение пешеходных переходов и т.д.

Работа по достижению результатов по данному тезису будет проводиться в рамках Стратегического направления 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики

Казахстан (задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли), а также Стратегического направления 3. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан (задача 3.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети).

5) Бескомпромиссная борьба с коррупцией:

дальнейшее сокращение контрольно-надзорных функций государства и количества государственных контролирующих органов.

6) Поддержка малого и среднего предпринимательства:

сокращения административных процедур и контрольных функций государственных органов.

Как было отмечено ранее, Министерством проведена работа по анализу и ревизии выполняемых функций, в результате текущая структура Министерства была выстроена исходя из обновленного распределения. Проводятся мероприятия по дальнейшему совершенствованию работы Комитета транспортного контроля и функциональной оптимизации.

7) Повышение эффективности работы государственных органов.

Необходимо ускорить проведение административной реформы и добиваться постоянного повышения эффективности работы Правительства.

Мы будем стремиться:

снизить бюрократизацию управления, оптимизировать структуры государственного аппарата;

обеспечить прозрачность работы государственных органов и получение доступа к информации об их работе всеми гражданами Казахстана;

ужесточить требования к уровню профессиональной подготовки и профессиональным качествам государственных служащих;

повысить эффективность работы Правительства и местных органов исполнительной власти, персональную ответственность каждого министра и акима.

Министерством будет продолжена целенаправленная системная работа по совершенствованию внутренней среды и улучшению результатов деятельности, в том числе в рамках мероприятий по модернизации системы государственного управления.

8) Развитие конкурентоспособной экономики, основанной на знаниях:

Высокие темпы экономического роста достигаются на основе постоянного повышения ее конкурентоспособности и перехода к передовой экономике, основанной на знаниях.

формирование в стране пяти мировых высокоразвитых центров конкурентоспособных услуг - финансовых, туристских, транспортно-логистических, образовательных и торговых;

улучшение инвестиционного климата для индустриально-инновационного развития

Казахстана, ускорения экономического роста регионов.

Работа по достижению результатов по данному тезису будет проводиться в рамках Стратегического направления 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан (задача 1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли) и Стратегического направления 3. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан (задача 3.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети).

В частности, в рамках проекта реконструкции международного автотранспортного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" предусматривается формирование порядка 15 крупных ТЛЦ в зависимости от размещения перспективных производственных предприятий и зарождения транзитных грузопотоков.

Частные компании и акиматы областей ведут активную работу по созданию крупных и средних ТЛЦ во всех крупных городах Казахстана, крупных железнодорожных станциях (Манкент, Жем, Мартук), центрах приграничного сотрудничества (Хоргос, Достык, Таскала), в порту Актау.

В 2008 году планируется продолжить работу по созданию ТЛЦ на станциях Достык и Коргас, в городах Актобе, и Уральск, а также в районе морского порта Актау.

9) Создание благоприятной экологической среды:

- снижение уровня выбросов автомобильного транспорта за счет повышения требований к качеству топлива.

Работа по достижению результатов по данному тезису будет проводиться в рамках Стратегического направления 2. Обеспечение безопасности транспортных процессов (задача 2.1.6. Повышение безопасности на автомобильном транспорте).

10) Укрепление позиций Казахстана в регионе и мире.

Процветание Казахстана возможно только в стабильном, безопасном и развивающемся мире. Для этого мы должны использовать и развивать огромный потенциал двустороннего сотрудничества с нашими стратегическими партнерами.

- создание благоприятных условий для свободного передвижения товаров, услуг и рабочей силы между Казахстаном и Россией, странами Центральной Азии;

- упрощение имеющихся пограничных и таможенных процедур при пересечении общих границ гражданами Казахстана, России и стран Центральной Азии.

Работа по достижению результатов по данному тезису будет проводиться в рамках Стратегического направления 3. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан.

6. Нормативные правовые акты

Сноска. Раздел 6 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 08.05.2009 N 670 .

1. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года
2. Таможенный кодекс Республики Казахстан от 5 апреля 2003 года.
3. Трудовой кодекс Республики Казахстан от 15 мая 2007 года
4. Бюджетный кодекс Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года.
5. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года "О транспорте в Р е с п у б л и к е К а з а х с т а н "
6. Закон Республики Казахстан от 24 марта 1998 года "О нормативных правовых а к т а х "
7. Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года "Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан"
8. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах"
9. Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном т р а н с п о р т е "
10. Закон Республики Казахстан от 15 декабря 2001 года "О государственном регулировании гражданской авиации"
11. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года "Об автомобильном т р а н с п о р т е "
12. Закон Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном т р а н с п о р т е "
13. Закон Республики Казахстан от 9 ноября 2004 года "О техническом р е г у л и р о в а н и и "
14. Закон Республики Казахстан от 2 июня 2005 года "О торговом мореплавании"
15. Закон Республики Казахстан от 7 июля 2006 года "О концессиях"
16. Послание Президента народу Казахстана от 10 октября 1997 года "Казахстан - 2030 Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев"
17. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 1 марта 2006 года "Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии"
18. Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана от 28 февраля 2007 года "Новый Казахстан в новом мире"
19. Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана от 6 февраля 2008 года "Повышение благосостояния граждан Казахстана - главная цель г о с у д а р с т в е н н о й п о л и т и к и "
- 19-1. Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана от 6 марта 2009 года "Через кризис к обновлению и развитию"
20. Указ Президента Республики Казахстан от 29 сентября 2004 года № 1449 "О мерах по дальнейшему совершенствованию системы государственного управления Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н "

21. Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86 "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года"

22. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 года № 566 "О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики К а з а х с т а н "

23. Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2004 года № 1232 "Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан"

24. Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 декабря 2005 года № 1227 "Об утверждении Программы развития автодорожной отрасли Республики К а з а х с т а н на 2006-2012 годы "

25. Постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377 "Об утверждении Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года "

26. Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года № 916 "Об утверждении Программы развития морского транспорта Республики К а з а х с т а н на 2006-2012 годы "

27. Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года № 917 "Об утверждении Программы развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях Республики Казахстан на 2007-2012 годы"

28. Постановление Правительства Республики Казахстан от 6 марта 2009 года № 264 "О мерах по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 6 марта 2009 года "Через кризис к обновлению и развитию"

7. Бюджетные программы

Свод бюджетных расходов

Сноска. Раздел 7 в редакции постановления Правительства РК от 29.12.2009 № 2241

тыс. тенге									
Наименование	Отчетный период				Плановый период				
	2007 (факт)	год	2008 год		2009 год		2010 год		2011 год
1	2		3		4		5		6
1. Действующие программы, из них:	214 883	035	230 154	249	241 426 875		271 907	234	227 538 635
Текущие бюджетные программы	42 525 168		48 966 215		84 924 670		54 891	854	60 096 636
Бюджетные программы развития	171 510 715		181 939	282	156 205 502		216 016	380	167 902 538
2. Программы, предлагаемые к разработке, из них:	0		0		0		0		0
Текущие бюджетные программы	0		0		0		0		0
Бюджетные программы развития	0		0		0		0		0

ВСЕГО расходов, из них:	214 035 883	230 249 154	241 426 875	271 234 907	227 635 538
Текущие бюджетные программы	42 525 168	48 966 215	84 924 670	54 854 891	60 096 636
Бюджетные программы развития	171 510 715	181 282 939	156 502 205	216 380 016	167 538 902
3. Платные услуги:	0	0	0	0	0
Поступления	0	0	0	0	0
Расходы	0	0	0	0	0

**Перечень бюджетных программ (подпрограмм)
Министерства транспорта и коммуникаций**

тыс. тенге

П р о г р а м м а	П о д п р о г р	Наименование	Отчет 2007 год	Уточненный за бюджет 2008 года	Утвержденный бюджет		
					на 2009 год	на 2010 год	на 2011 год
1	2	3	4	5	6	7	8
ВСЕГО, в том числе:			214 035 883	230 249 154	241 426 875	271 234 907	227 635 538
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан			213 604 629	229 736 105	240 835 532	270 012 375	226 884 490
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса			213 604 629	229 736 105	240 835 532	270 012 375	226 884 490
Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли			190 897 652	209 196 926	218 902 599	249 465 016	203 330 140
003		Капитальный, средний и текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное обследование автодорог	20 376 792	20 376 916	21 318 097		20 500 000

		республикан- ского зна- чения				20 500 000	
002		Развитие автомобильных дорог на республиканс- ком уровне	86 249 189	85 351 846	79 768 823	141 591 300	148 859 000
	004	за счет внешних займов	4 930 637	2 420 570	21 650 000	82 068 180	116 577 500
	005	за счет внутренних источников	68 887 602	69 222 146	47 699 023	45 040 500	11 709 000
	016	за счет софинансиро- вания внешних займов из республиканс- кого бюджета	12 430 950	13 709 130	10 419 800	14 482 620	20 572 500
010		Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	48 900	52 323	58 492	63 756	69 494
012		Целевые теку- щие трансфер- ты областным бюджетам, бюджету города Астаны на капиталь- ный и средний ремонт авто- мобильных дорог област- ного и район- ного значения и улиц города Астаны	5 998 023	11 371 992	15 629 356	13 356 642	15 528 615
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникаций		22 077	21 632		
		Целевые трансферты на развитие об- ластным бюд-					

028		жетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры	78 224 748	92 021 772	69 313 594	73 953 318	18 373 031
118		Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на ремонт и содержание автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов и населенных пунктов в рамках реализации стратегии региональной занятости и переподготовка кадров			28 905 604		
119		Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на строительство и реконструкцию автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов и населенных пунктов в рамках реализации стратегии региональной занятости и пере-			3 887 001		

		подготовка кадров					
Задача уровня структуры	1.1.2. развития железнодорожной	Повышение инфра- отрасли	9 507 855	9 701 929	11 114 820	13 010 000	15 010 000
009		Субсидирова- ние железно- дорожных пас- сажирских перевозок по социально значимым меж- областным сообщениям	9 430 276	9 520 554	10 000 000	13 000 000	15 000 000
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникаций	65 077	70 997	14 820	10 000	10 000
031		Строительство и реконструк- ция инфраст- руктуры же- лезнодорожно- го транспорта	0	97 000	1 100 000		
Задача уровня структуры авиации	1.1.3. развития гражданской	Повышение инфра- структуры	7 347 966	3 967 680	2 902 381	842 862	895 119
006		Строительство и реконструк- ция инфраст- руктуры воз- душного транспорта	4 831 541	3 300 000	2 160 000	0	0
	005	за счет внутренних источников	4 831 541	3 300 000	2 160 000	0	0
010		Прикладные научные ис- следования в области транспорта и коммуникаций	0	0	8 360	9 592	10 455
019		Субсидирова- ние регуляр- ных внутрен- них авиа- перевозок	642 000	667 680	727 771	793 270	864 664

021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникаций	0	0	6 250	40 000	20 000
Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры транспорта			3 320 865	4 047 966	5 274 255	3 540 757	3 910 448
005		Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов	3 320 865	4 047 966	5 256 235	3 530 757	3 900 448
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникаций	0	0	18 020	10 000	10 000
Задача 1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли			2 530 291	2 821 604	2 641 477	3 153 740	3 738 782
001		Услуги по формированию политики, координации и контроля в области транспорта и коммуникаций	1 842 441	1 884 507	2 175 977	2 527 833	3 108 137
010		Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	46 732	50 012	34 150	37 686	41 077
011		Капитальный ремонт зданий, помещений и сооружений Министерства транспорта и	88 887	85 290	0		

		коммуникаций Республики Казахстан						
022		Материально- техническое оснащение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан	58 063	152 301	0	136 575	108 551	
030		Содержание здания адми- нистративно- технологичес- кого комплек- са "Transport tower"	320 475	332 568	431 350	451 646	481 017	
Стратегическое направление 2. Обеспечение безопасности процессов			направле- ние 2. Обеспечение транспортных	431 254	513 049	591 343	1 222 532	751 048
Цель 2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта			431 254	513 049	591 343	1 222 532	751 048	
Задача 2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте			0	221 329	109 379	236 430	0	
023		Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля	0	221 329	109 379	236 430	0	
Задача 2.1.2. Повышение безопасности в авто- дорожной отрасли			228 888	199 670	216 604	256 672	299 320	
016		Обеспечение качества выпол- нения дорожно- строительных и ремонтных работ	228 888	199 670	216 604	256 672	299 320	
Задача 2.1.3. Повышение безопасности в железнодорожной отрасли								
Задача 2.1.4. Повышение безопасности в гражданской авиации								

Задача 2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте			202 366	92 050	265 360	729 430	451 728
014		Обеспечение классификации и технической безопасности с у д о в внутреннего водного плавания "река-море"	44 056	92 050	101 952	130 462	144 857
020		Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта	158 310	0	163 408	598 968	306 871

Обеспечение деятельности уполномоченного органа в области транспорта и коммуникаций						
Действующая редакция (с указанием кода)			Предлагаемая редакция (с указанием кода)			
№ п/п	программа	подпрограмма	№ п/п	Т и п программы	программа	подпрограмма
1	001 "Обеспечение деятельности уполномоченного органа в области транспорта и коммуникаций"		1	Услуги	"Услуги по координации деятельности в системе транспорта коммуникаций"	
		001 Аппарат центрального органа				
		002 Аппараты территориальных органов				
		007 Повышение квалификации государственных служащих				
		017"Обеспечение функционирования информационных систем и информационно -техническое обеспечение государственных органов"				

2		008 "Капитальный ремонт зданий, помещений и сооружений государственных органов"	2	Капитальные расходы	"Капитальный ремонт зданий, помещений и сооружений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан"	
3		009 "Материально-техническое оснащение государственных органов"	3	Капитальные расходы	"Материально-техническое оснащение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан"	
4	002 Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне		4	Услуги	002 Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне	
		004 за счет внешних займов				004 за счет внешних займов
		005 за счет внутренних источников				005 за счет внутренних источников
		016 за счет софинансирования внешних займов из республиканского бюджета				016 за счет софинансирования внешних займов из республиканского бюджета
5	003 "Капитальный, средний и текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное обследование автодорог республиканского значения"		5	Услуги	003 "Капитальный, средний и текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное обследование автодорог республиканского значения"	
6	005 Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержании шлюзов		6	Услуги	005 Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержании шлюзов	
7	006 Строительство и реконструкция инфра-		7	Услуги	006 Строительство и реконструкция инфра-	005 за счет

	структуры воздушного транспорта	005 за счет внутренних источников			структуры воздушного транспорта	внутренних источников
8	009 Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям		8	Услуги	009 Субсидирование железнодорожных перевозок по социально значимым межобластным сообщениям	
9	010 Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций		9	Услуги	010 Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	
10	012 Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджету города Астаны на капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения и лиц города Астаны		10	Услуги	012 Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджету города Астаны на капитальный и средний ремонт автодорог областного и районного значения и улиц города Астаны	
11	014 Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания "река-море"		11	Услуги	014 Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания "река-море"	
12	016 Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ		12	Услуги	016 Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ	
13	019 Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок		13	Услуги	019 Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок	
14	020 Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта		14	Услуги	020 строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта	
15	021 Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникации		15	Услуги	021 Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникаций	
16	023 Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля		16	Услуги	023 Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля	
	028 Целевые трансферты на развитие областным бюджетам,				028 Целевые трансферты на развитие областным бюджетам,	

17	бюджетам городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры		17	Услуги	городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры	
18	030 "Содержание здания административно-технологического комплекса "Transport tower"		18	Услуги	30 Содержание здания административно-технологического комплекса «Transport tower»	
19	031 Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта		19	Услуги	031 Строительство и реконструкция инфраструктуры железнодорожного транспорта	
20	118 Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан		20	Услуги	118 Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на ремонт и содержание автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов и населенных пунктов в рамках реализации стратегии региональной занятости и переподготовка кадров	
21	119 Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан		21	Услуги	119 Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на строительство и реконструкцию автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов и населенных пунктов в рамках реализации стратегии региональной занятости и переподготовка кадров	

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа	001 "Услуги по формированию политики, координации и контроля области транспорта и коммуникаций"
	Разработка государственных и отраслевых (секторальных) программ развития транспортно-коммуникационного комплекса; разработка законодательных актов, предложений по совершенствованию применения законодательства, а также разработка и принятие нормативных правовых

Описание	актов, технических условий и иных нормативов в области транспортно-коммуникационного комплекса по вопросам, входящим в компетенцию Министерства; разработка прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребностей государственных нужд и экономики в перевозках и коммуникациях; по решениям Правительства осуществление функций, связанных с владением и использованием государственными долями и пакетами акций юридических лиц транспортно-коммуникационного комплекса; обновление теоретических и практических знаний, умений и навыков по образовательным программам в сфере профессиональной деятельности в соответствии с предъявляемыми квалификационными требованиями для эффективного выполнения своих должностных обязанностей и совершенствования профессионального мастерства. Системно-техническое обслуживание и ремонт системно-вычислительной техники. Администрирование, сопровождение локально-вычислительной сети, информационных систем программных продуктов.						
Показатели							
Наименование	Е д . изм	Отчетный период		Плановый период			
		2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	
1. Координация деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и его территориальных органов							
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли						
Показатели количества	Содержание центрального аппарата управления и территориальных подразделений	чел.	1366	1360	1349	1349	1349
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Эффективное выполнение возложенных функций и задач	%	100	100	100	100	100
2. Услуги по повышению квалификации государственных служащих							
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						

Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли						
Показатели количества	Количество государственных служащих, прошедших повышение квалификации, обучение государственному языку и иностранным языкам. Удельный вес государственных служащих прошедших повышение квалификации, обучение государственному языку и иностранным языкам	чел.	202	2 6 0	2 6 0	2 6 0	260
		%	15	19	19	19	19
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Достижение максимально эффективного выполнения возложенных функций и задач реализации государственной политики в сфере транспорта и коммуникаций	%	100	100	100	100	100
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	1 842 441	1 884 507	2 175 977	2 527 833	3 108 137

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	002 "Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне"
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог республиканского значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного и бесперебойного проезда транспортных средств.
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса

Задачи		1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели								
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период			
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	
Показатели количества	Проведение дорожно- строительных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	688	719	700	633	516	
Показатели качества								
Показатели эффективности								
Показатели результата	Своевременный ввод в эксплуатацию объектов автодорог республи- канского и междуна- родного сообщения	км	120	579	488	533	120	
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	86 249 189	85 351 846	79 768 823	141 591 300	148 859 000	

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	003 "Капитальный, средний и текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное обследование автодорог республиканского значения"						
Описание	Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту, озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных дорог и мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение государственной экспертизы.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	1 685	1 535	1 290	1 072	1 072

Показатели качества							
Показатели эффективности	Затраты на 1 км.	млн. тенге	12,1	13,0	16,4	19	19
Показатели результата	Отремонтировано дорог республиканского значения	км	1 685	1 535	1 290	1 072	1 072
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	20 376 792	20 376 916	21 318 097	20 500 000	20 500 000

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	005 "Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов"						
Описание	Обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях. Обеспечение гарантированных габаритов судового хода посредством выставления (снятия) и содержания знаков навигационного оборудования; выполнения дноуглубительных (землечерпательных), выправительных, дноочистительных и тральных работ; содержания судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов) в безопасном рабочем состоянии.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	выставление (снятие) и обслуживание знаков навигационного оборудования	к м	3 982	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5
	работы по дноуглублению	тыс.м3	2 838	2 255	2 165	2 165	2 165
	выправительные работы		55	55	55	55	55
	дноочистительные работы	тыс.м3	10,7	11,6	10,8	10,8	10,8
	тральные работы	тыс.	188	188	-	-	-
	проведение русловых проектно-изыскательских работ	тонн км 2	1 249	4 0 0	3 7 0	3 7 0	3 7 0
	содержание, текущий ремонт и обеспечение безаварийной работы судоходных шлюзов	к м	3	3	3	3	3
		ед .					

	ремонт флота (текущий, средний, капитальный) обновление и модернизация государственного технического речного флота	ед.	1 1 4 6	1 1 5 7	1 2 8 8	1 3 2 0	1 3 2 0
Показатели качества	снижение количества аварийных случаев, связанных с обеспечением безопасности судоходства	ед.	1	0	0	0	0
Показатели эффективности							
Показатели результата	увеличение объема перевозимых грузов к предыдущему году	млн. тонн	1,3	1,35	1,7	1,7	1,7
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	3 320 865	4 047 966	5 256 235	3 530 757	3 900 448

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	006 "Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта"						
Описание	Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан для приведения в соответствие с международными требованиями по обеспечению безопасности полетов.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Реконструкция и строительство искусственной взлетно-посадочной полосы и аэровокзала аэропортов	ед.	1	1	1		
Показатели качества	Количество аэропортов, соответствующих категории ИКАО	ед.	9	9	10	10	11

Описание	Проведение прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной о т р а с л и ; 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации; 1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли.						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Количество тем исследований в областях: - автодорожная отрасль ; - автомобильный транспорт ; - транзитный потенциал ; - железнодорожная отрасль ; - гражданская авиация.	Ед.	9 8 5 2	7 4 3 2	7 3 3 1	1 1 4 2	1 0 5 2
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Отчеты НИР		24	16	14	17	17
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	108 134	115 713	101 002	111 034	1 2 1 027

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	012 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджету города Астаны на капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения и улиц города Астаны"
Описание	Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту, озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных дорог и мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение государственной экспертизы.
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Данный показатель будет определяться в меморандумах заключаемых с акиматами областей						
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Перечисление целевых текущих трансфертов акиматам областей	тыс. тенге	5 998 023	11 658 444	15 629 356	13 356 642	15 528 615
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	5 998 023	11 371 992	15 629 356	13 356 642	15 528 615

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	014 "Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания "река-море"						
Описание	Содержание государственного учреждения "Регистр судоходства". Обеспечение технической безопасности судов и других инженерных сооружений, участвующих в процессе судоходства						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	обеспечение класси- фикации судов и про- ведение освидетельст- вований судов	ед.	400	400	450	500	550
Показатели качества							

Показатели эффективности							
Показатели результата	обеспечение технической безопасности судов и других инженерных сооружений, участвующих в процессе судоходства	Кол-во аварий	0	0	0	0	0
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	44 056	92 050	101 952	130 462	144 857

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	016 "Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ"						
Описание	Осуществление контроля за качеством выполняемых работ по строительству, реконструкции, капитальному, среднему, текущему ремонту автомобильных дорог республиканского значения и применяемыми дорожно-строительными материалами.						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.2. Повышение безопасности в автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование		Ед. изм	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Проведение контроля качества дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	1 974	1 826	2 200	2 628	2 852
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Ориентировочная протяженность реконструированных и отремонтированных участков автомобильных дорог республиканского значения, прошедших контроль качества	км	1 974	1 826	2 200	2 628	2 852

Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2 0 0 7 год	2008 год	2009 год	2 0 1 0 год	2011 год
Показатели количества	Количество разрабатываемых регламентов и стандартов: - водная отрасль; - отрасль гражданской авиации; - железнодорожная отрасль.	Ед.	100	100	4 1 4	4 1 4	4 1 4
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Государственные стандарты и регламенты	Ед.	100	129	9	9	9
Расходы на реализацию программы		тыс . тенге	65 077	1 1 9 008	60 722	60 000	40 000

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	023 "Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля"						
Описание	Оснащение постов транспортного контроля стационарным весовым оборудованием, включая обустройство дорожного полотна						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Количество постов транспортного конт- роля оснащенных стационарным весовым оборудованием, в том числе: переходящие проекты: новые проекты:	шт.			6	4	3
					4	3	4

Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Сумма взысканных сборов за проезд тяжеловесных АТС	тыс. тенге	3 89 165	5 6 8 181	8 2 9 544	1 211 134	1 768 256
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге		221 329	109 379	236 430	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан										
Бюджетная программа (подпрограмма)	028 "Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры"										
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог местного значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного и бесперебойного проезда транспортных средств.										
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан										
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса										
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли										
Показатели											
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период				Плановый период				
			2007 год		2008 год		2009 год		2010 год		2011 год
Показатели количества	Данный показатель будет определяться в меморандумах заключаемых с акиматами областей, городов Астаны и Алматы										
Показатели качества											
Показатели эффективности											
Показатели результата	Перечисление целевых транс- фертов на разви- тие акиматам областей, городов Астаны и Алматы	тыс . тенге	78 226 636	92 021 772	69 313 594	73 953 318	18 373 031				
Расходы на реализацию программы		тыс . тенге	78 224 748	92 021 772	69 313 594	73 953 318	18 373 031				

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	030 "Содержание здания административно-технологического комплекса "Transport tower""						
Описание	Техническое и хозяйственное обслуживание, санитарная обработка, проведение профилактических работ системы хладо-теплоснабжения, горячего и холодного водоснабжения здания						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Содержание здания с целью создания необходимых социально-бытовых условий государственным служащим.	кв. м.	32 294	32 294	32 294	32 294	32 294
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата							
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	320 475	332 568	4 3 1 350	4 5 1 646	481 017

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	031 "Строительство и реконструкция инфраструктуры железнодорожного транспорта"
Описание	Строительство железнодорожных линий
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса
Задачи	1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли

Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Разработка ПСД по проекту строительства ж.д. линии Узень-госграница Туркменистаном, Бейнеу-Жезказган	км		Разра- ботка ПСД	Разра- ботка ПСД		
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Протяженность построенных железных дорог	км	0	0	0	464,2	436,6
Расходы на реализацию программы		тыс . тенге	0	97 000	1 100 000	0	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	118 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на ремонт и содержание автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов и населенных пунктов в рамках реализации стратегии региональной занятости и переподготовка кадров"						
Описание	Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту, озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных дорог и мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение государственной экспертизы.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи 1 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли							
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Данный показатель будет определяться						

	в меморандумах заключаемых с акиматами областей						
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Перечисление целевых текущих трансфертов акиматам областей	км	0	0	28 905 604		
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	0	0	28 905 604	0	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	119 "Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на строительство и реконструкцию автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов и населенных пунктов в рамках реализации стратегии региональной занятости и переподготовка кадров"						
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог местного значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного и бесперебойного проезда транспортных средств.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование		Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Показатели количества	Данный показатель будет определяться в меморандумах заключаемых с акиматами областей, городов Астаны и Алматы						
Показатели качества							
Показатели эффективности							

Показатели результата	Перечисление трансфертов на развитие областей, Астаны и Алматы	целевых на акиматам городов	тыс. тенге	0	0	3 887 001		
Расходы реализацию программы	на		тыс. тенге	0	0	3 887 001	0	0

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