

О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 "О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы"

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2011 года № 1649. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2013 года № 1561

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 31.12.2013 № 1561 (вводится в действие с 01.01.2014).

В соответствии с Законом Республики Казахстан от 24 ноября 2011 года «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» Правительство Республики
Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы» (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 20, ст. 240) следующее изменение:

Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы, утвержденный указанным постановлением, изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания и подлежит официальному опубликованию.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

К. Масимов

П р и л о ж е н и е

к постановлению
Республики Казахстан
от 29 декабря 2011 года № 1649

Правительства

У т в е р ж д е н
постановлением

Республики Казахстан
от 11 февраля 2011 года № 129

Правительства

Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы

Раздел 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. Высокотехнологичный конкурентоспособный транспортно-коммуникационный комплекс, способный в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

Раздел 2. Анализ текущей ситуации

1. Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

Основные параметры развития регулируемой отрасли или сферы деятельности

Железнодорожная отрасль

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,3 тысяч км (в том числе двухпутных линий - 4,8 тысяч км (34 %), электрифицированных линий - 4,1 тысяч км (29 %), плотность - 5,5 км на 1000 квадратных км, грузонапряженность - 24,2 миллионов тонно-км на км.

Основные производственно-экономические показатели акционерного общества

«Национальная компания «Қазақстан Темір жолы»

Показатели	Ед. изм.	Период			
		2008 год	2009 год	2010 год	з а месяцев 2011 года ⁹
Перевезено грузов	млн.тонн	268,9 (+3 %)	247,7 (-7,9 %)	267,7 (+8 %)	203,9
Перевезено пассажиров	млн.пасс.	16,6 (-2 %)	18,9 (+5,9 %)	19,2 (+1,6 %)	15,4

Доходы	млрд.тенге	433,7	432,3 (-0,3 %)	597,6 (+38,2 %)	521,7
Расходы	млрд.тенге	392,0	416,0 (+6,1 %)	532,6 (+28 %)	423,2
Финансовый результат	млрд.тенге	41,8	16,3 (-61 %)	65,2 (+400 %)	98,5

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60 %, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20 %.

При реализации реформ на железнодорожном транспорте в течение последних 10 лет были определены следующие цели:

1) адаптация железнодорожного транспорта к рынку при условии сохранения государственного контроля над магистральной железнодорожной сетью (далее - М Ж С) ;

2) обеспечение доступности, эффективности, безопасности и качества услуг железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности ;

3) создание институциональных условий для вовлечения частной инициативы и инвестиций в отрасль ;

4) развитие импортозамещающей производственной базы железнодорожного транспорта .

В ходе реформы железнодорожной отрасли Республики Казахстан (далее - РК) были достигнуты следующие промежуточные результаты:

1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти ;

2) выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;

3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок. Начато частичное государственное субсидирование пассажирских перевозок .

По состоянию на 1 января 2011 года парк локомотивов насчитывает 1751,5 локомотивов, в том числе 566,5 электровозов, 1163 тепловозов и 22 паровоза. Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 72 %. Более 37 % парка локомотивов эксплуатируется с нормативным перепробегом, а 50 % парка достигли завершения срока службы.

По состоянию на 1 января 2011 года общий парк грузовых вагонов РК составляет 96 144 единиц, из них 52 839 единиц или 55 % являются инвентарными, а 43 305 единиц или 45 % собственными. Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов составляет 81 % (47 805 единицы). Парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3

раза и увеличился более чем на 24 тысячи вагонов.

Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 72 %.

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава. Так, в структуре парка собственников грузовых вагонов, насчитывающего 34 967 вагонов, доля вагонов со сроком эксплуатации более 20 лет составляет только 30 %.

По состоянию на 1 января 2011 года парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 2 252 единицы. При нормативном сроке службы пассажирских вагонов в 28 лет на сегодняшний день средний возраст казахстанских вагонов составляет 21 год. Из 155 вагонов инвентарного парка электропоездов - 90 вагонов находятся в рабочем парке, в течение следующих 5 лет подлежит списанию еще 70 вагонов электропоездов. Уровень износа парка электропоездов в настоящее время превышает 90 %.

В настоящее время в республике железнодорожные пассажирские перевозки в межобластных сообщениях осуществляют государственные и частные компании по государственному социальному заказу на конкурсной основе с выделением субсидий.

В конкурентной модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходим полный контроль и ответственность за обновление активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно вагонов и локомотивов.

Согласно действующей практике регулирования тарифы дифференцированы в зависимости от вида сообщения и рода груза. В результате доходы от перевозок различаются в зависимости от сегмента рынка, определяемого видом сообщения и родом груза.

Из указанных сегментов перевозок можно выделить три группы.

1 группа - низкодоходные перевозки: каменный уголь (экспорт, межобластное сообщение), руда (экспорт, межобластное сообщение), строительные грузы (импорт), хлебные грузы (экспорт, межобластное сообщение), остальные грузы (межобластное сообщение);

2 группа - высокодоходные перевозки: нефтяные грузы (экспорт), черные металлы (экспорт, импорт, межобластное сообщение), химические и минеральные удобрения (экспорт, импорт, межобластное сообщение), остальные грузы (импорт);

3) группа - самокупаемые перевозки: каменный уголь (импорт), нефтяные грузы (импорт, межобластное сообщение), руда (импорт), строительные грузы (экспорт, межобластное сообщение), хлебные грузы (импорт), остальные грузы (

экспорт) .

В настоящее время Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан Темір жолы» (далее - АО «НК «КТЖ») является единственным перевозчиком грузов на рынке РК. При этом для осуществления перевозок АО «НК «КТЖ» использует подвижной состав АО «Локомотив», АО «Қазтеміртранс», инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний.

В 2007 году создано дочернее общество Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД») - операторская компания ОАО «Первая грузовая компания» с капиталом в 200 тысяч грузовых вагонов. Данное решение позволило ОАО «РЖД» вывести часть инвентарного парка из под государственного регулирования цен на свои услуги и установить свободное ценообразование.

В 2010 году в ОАО «РЖД» создана ОАО «Вторая грузовая компания» (аналогичная ОАО «Первая грузовая компания») и планируется передача оставшегося российского инвентарного парка вагонов.

Это принципиально меняет ситуацию на рынке перевозок грузов на пространстве СНГ и РК в частности.

Перевезено грузов по сообщениям

Показатели	Е д . изм.	Период			
		2008 г.	2009 г.	2010 г.	9 2011 г. м е с .
в н у т р и республиканское		1 4 0 , 0 (-0,2)	1 3 1 , 5 (-6,1 %)	1 4 0 , 9 (+7,1 %)	107,8
экспорт	млн.	9 3 , 4 (+10,1 %)	8 5 , 6 (-8,3 %)	9 6 , 0 (+12 %)	71,5
импорт	тонн	2 0 , 0 (-10 %)	1 5 , 8 (-21,3 %)	1 6 , 9 (+6,9 %)	13,5
транзит		1 5 , 5 (+17,4 %)	1 4 , 8 (-4,5 %)	1 4 , 0 (-5,4 %)	11,1

Инвестиции с 2009 до 2014 годов с учетом ежегодного повышения тарифов

Наименование	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Итого
	Стоимость, млрд. тенге					
Магистральная сеть	53,7*	69,3*	133,3*	78,4*	92,1*	426,8
Локомотивное хозяйство	17**	29,1**	56,4**	55,7**	77,2**	395,4
Вагонное хозяйство	12,9***	21,6***	133,7***	32,5***	73,3***	274
Всего	83,6	120	823,4	166,6	242,6	936,2

П р и м е ч а н и е :

* без учета строительства новых ж.д. линий Корғас - Жетыген и Узень - Гос.

г р а н и ц а

Т у р к м е н и с т а н

** АО «Локомотив» и АО «Локомотивный сервисный центр»

*** АО «Казтемиртранс» и АО «Казтранссервис»

В 2011 году инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры составило 93,8 млрд. тенге, из них:

48,2 млрд. тенге средства республиканского бюджета (строительство железнодорожной линии Жетыген - Коргас);

6,5 млрд. тенге собственные средства АО «НК «КТЖ» (строительство железнодорожной линии Жетыген - Коргас);

19,5 млрд. тенге заемные средства (12,4 млрд. тенге - строительство железнодорожной линии Жетыген - Коргас; 7,1 млрд. тенге - строительство железнодорожной линии Узень - государственная граница с Туркменистаном);

19,8 млрд. тенге средства республиканского бюджета (строительство железнодорожной линии Узень - государственная граница с Туркменистаном);

До 2015 года планируется оздоровить 4 191 км магистральной сети, приобрести 513 ед. локомотивов и 30 505 грузовых вагонов.

Основные инфраструктурные проекты

№ п/п	Проекты	Протяженность км	Стоимость млрд. тг.	Источник финансирования	Сроки реализации
Строительство железнодорожных линий					
1	Узень государственная граница Туркменистаном	- 146	61,7	Республиканский бюджет и заемные средства Национального Фонда РК	2009-2012
2	Коргас Жетыген	- 293,2	139,4	Республиканский бюджет, собственные и заемные средства Национального Фонда РК	2009-2013
3	Бейнеу Жезказган	- 988	343,9	Не определен	2015-2019
4	Аркалык Шубарколь	- 248	100	Не определен	2012-2015

А в т о д о р о ж н а я о т р а с л ь

Протяженность автомобильных дорог РК составляет 128 тыс. км, из которых более 97,1 тыс. км автодороги общего пользования. Из общей протяженности автодорог общего пользования 23,5 тыс. км республиканского значения 73,6 тыс. км относятся к местной сети.

Начиная с 2005 года, строительство и реконструкция всех типов дорог

ведется с расчетной нагрузкой на ось до 13 тонн, все международные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории. Внедрен 5-ти ступенчатый контроль качества.

За последние 11 лет на развитие отрасли, включая местную сеть, выделено 1 254,6 млрд. тенге, при этом если в 2001 году профинансировано 27,7 млрд. тенге, то уже в 2011 году 255 млрд. тенге. За эти годы из 97,1 тыс. км дорог общего пользования подвергнуто реконструкции и различным видам ремонта более 44 тыс. км дорог, в том числе на республиканской сети - 24,3 тыс. км.

В рамках выделенных средств в 2011 году ведутся работы пореконструкции участков автомобильных дорог Алматы-Астана-Петропавловск, Самара-Шымкент, Омск-Майкапшагай, Астрахань-Атырау-Актау-Туркменбаши, Ташкент-Шымкент-Алматы-Хоргос, Актобе-Мартук, Астана-Костанай-Челябинск, Таскескен-Бахты, подъезды к Щучинско-Боровской курортной зоне и к СЭЗ ПИТ с общей протяженностью 912 км, а также капитальный, средний ремонт 1 238 км дорог.

В 2011 году предусмотрено завершение работ по строительству, реконструкции и ввод в эксплуатацию 308 км дорог.

По итогам 10 месяцев 2011 г. отремонтировано 1989 км дорог республиканского значения, из которых 858 км по строительству и реконструкции и 1131 км по капитальному и среднему ремонтам.

Продолжена реализация проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай».

Финансирование данного проекта, предусмотрено из 3-х источников: заемные средства, республиканский бюджет и частные инвестиции на концессионной основе.

Основную долю финансирования проекта составляют внешние займы 9 международных финансовых институтов и подписаны Соглашения о займах на общую сумму 3,2 млрд. долларов США.

В 2011 году строительные работы велись на протяжении 1 734 км.

На строительных работах было мобилизовано более 6-х тыс. единиц дорожно-строительной техники, 30 асфальтобетонных и 24 цементобетонных заводов, 32 дробильных установок, задействовано более 35 тыс. человек (с учетом производителей инертных материалов, авто и жд. перевозчиков).

В 2011 году по данному проекту устроено покрытие на протяженности 728 км.

На 1.01.2012 года состояние сети автодорог республиканского значения ожидается: хорошее - 37 %; удовлетворительное — 42 %; неудовлетворительное

- 21 % ,

состояние автодорог местного значения составило: хорошее - 9 %;

удовлетворительное - 47 %; неудовлетворительное - 44 %.

За период 2010-2014 годы планируется реконструкция и ремонт около 21 тыс. км автодорог, в том числе реконструкция 5 тыс. км, ремонт 6 тыс. км республиканской сети, 10 тыс. км по местной сети дорог.

Новизной является внедрение рыночных подходов и для этих целей немаловажно применение механизмов государственно-частного партнерства с введением платности. По данному направлению проводятся мероприятия по реализации реконструкции автодорог «Алматы-Капшагай», «Астана -Караганда», - Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги на концессионной основе. Постановлением Правительства РК от 4 октября 2010 г. № 1020 проект «Внедрение ИТПС и эксплуатация участка «Астана-Щучинск» включен в Перечень объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2010-2012 гг.), завершение работ предусмотрено до 1 июля.2012 года.

Гражданская авиация

В республике осуществляют деятельность 54 авиакомпании и эксплуатантов воздушных судов из них 34 авиакомпании осуществляют коммерческие воздушные перевозки и 1 авиакомпания некоммерческие воздушные перевозки, 19 эксплуатантов воздушных судов выполняют авиационные работы (aviационно-химические, лесопатрулирование, облет нефте-газопроводов и другие виды работ).

В Государственном реестре гражданских воздушных судов РК состоят на учете 411 воздушных судов.

Казахстанские авиаперевозчики (АО «Эйр Астана», АО «Скат») выполняют полеты на территории 18 иностранных государств. В Казахстан регулярные пассажирские полеты осуществляют 25 иностранных авиакомпаний из 19-ти стран мира. В области внутреннего авиасообщения осуществляются регулярные полеты по 40 маршрутам.

Реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 10 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО): аэропорты гг. Астана и Алматы по категории ША, аэропорт г. Атырау по II-й категории, аэропорты гг. Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск, Кызылорда по I-й категории ИКАО.

Большая работа была проведена по дальнейшему развитию транзитного потенциала республики, эффективное использование которого, является мерой направленной на извлечение дополнительных доходов для гражданской авиации и сохранения высокой динамики ее развития.

Рост транзитного движения воздушных судов через воздушное пространство

Казахстана за период 2005-2008 гг. составлял свыше 10 % в год. Если в 2005 году транзит составлял 84,8 млн. самолето-километров, то в 2008 году - 121,1 млн. самолето-километров, в 2009 году - 114,2 млн. самолето-километров, в 2010 году - 128,4 млн. самолето-километров, за 10 месяцев 2011 года - 127,4 млн. самолето-километров.

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 д р у г и е .

За 10 месяцев 2011 года объем перевалки грузов через порт Актау составил 10,1 млн. тонн, что составляет 94 % от показателя аналогичного периода прошлого года, из них: нефть - 6,8 млн. тонн, сухие грузы - 2,1 млн. тонн, паромные перевозки - 1,2 млн. тонн.

Снижение объемов экспорта нефти и зерна связано с:

- 1) отсутствием свободных цистерн на железнодорожном участке Баку - Б а т у м и ;
- 2) изменением транспортировки нефти АО «Мангистаумунайгаз» по трубопроводу Атырау - Самара;
- 3) повышением стоимости зерна в Иране.

Основными направлениями транспортировки являются порты России (Махачкала), Азербайджана (Баку) и Ирана (Нека, Амирабад).

За 10 месяцев 2011 года национальной судоходной компанией «Казмортрансфлот» перевезено 6,96 млн. тонн или 97 % от показателя аналогичного периода прошлого года. Снижение объемов транспортировки отмечается в иранском направлении.

На сегодняшний день флот компании состоит из 19 судов, в том числе: 6 нефтеналивных танкера грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн, 8 барж-площадок грузоподъемностью 3 600 тонн, 5 буксиров.

В целях обеспечения безопасности мореплавания в 2014 году 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 3983,5 км. За 10 месяцев 2011 года внутренним водным транспортом перевезено 1,05 млн. тонн различных грузов, что на 7 % выше от показателя аналогичного периода прошлого года.

А в т о м о б и л ь н ы й т р а н с п о р т

Республиканский парк автотранспортных средств (далее - АТС) насчитывает, около 2 183 тыс. легковых, около 359 тыс. грузовых АТС и 83 тыс. автобусов (данные Министерства внутренних дел РК по состоянию на 1 ноября 2011 года).

В перевозках по системе международные дорожные перевозки (далее - 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 ПО международных и 115 межобластных регулярных пассажирских маршрутов.

Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет составляет 63 %, в том числе 57 % автобусов, 59 % легковых и 84 % грузовых а в т о м о б и л е й .

В этой связи, в РК выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,5 млн. тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1 млн. тонн/год.

Поэтапное введение стандартов Евро позволит ограничить ввоз устаревших автомашин, повысить конкурентоспособность казахстанских автосборочных предприятий, а также повысить качество выпускаемого и импортируемого т о п л и в а .

Тем самым, к 2015 году планируется снижения количество автотранспортных средств, работающих свыше 12 лет, с 63 % до 35 %.

Анализ основных проблем

Железнодорожная отрасль

В железнодорожной отрасли недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств, дефицит пассажирского подвижного состава; низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции; недостаточное финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта; действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента. Необходимо максимально эффективно реализовать транзитный потенциал, страны и привлечь новых (частных) субъектов на развитие железнодорожных линий, которые в свою очередь позволят сформировать конкурентную среду в транспортно-коммуникационном комплексе и увеличить парк транспортных с р е д с т в .

Экономическая политика, допускающая на протяжении многих лет перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, а также других отраслей экономики (горнодобывающая, строительная и агропромышленный комплекс) за счет падения железнодорожных тарифов относительно роста цен, приводит к «вымыванию» активов отрасли и ухудшению качества транспортной инфраструктуры государства.

Накопленный износ основных фондов отрасли создает опасность потери

технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях в обновление вырабатывающих свой ресурс подвижного состава и объектов инфраструктуры.

Эффективность железнодорожного транспорта, существующий ассортимент, доступность и качество услуг, предоставляемых пользователям, уровень внедрения инноваций в деятельность не в полной мере отвечают современным требованиям рынка.

Учитывая значение работы железнодорожного транспорта для всех отраслей экономики государства Министерством транспорта и коммуникаций РК совместно с АО «НК «КТЖ», была проведена масштабная, системная работа по разработке комплексных подходов по дальнейшему развитию железнодорожного транспорта РК, составивших основу раздела железнодорожного транспорта Программы по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы, утвержденной постановлением Правительства РК от 30 сентября 2010 года № 1006.

При этом основными задачами настоящей программы является завершение процесса реформирования на основе корректировки действующей институциональной структуры и реформы экономической модели отрасли.

Предусматривается полное разделение естественно-монопольной деятельности (услуги МЖС) и перевозочной деятельности, дерегулирование тарифа на перевозочную деятельность, 100 % субсидирование убытков перевозчика, связанных с перевозкой пассажиров по социально значимым маршрутам, и т. д.

Также, программой предусматривается создание условий для привлечения частной инициативы, формирование конкурентного рынка перевозчиков с предоставлением равного права доступа к магистральной железнодорожной сети и внедрение эффективного механизма государственного субсидирования пассажирских перевозок

Вагоны по состоянию на 1 октября 2011 года:

Наименование	инвентарный парк	рабочий парк	нерабочий парк
пассажирские вагоны, ед.	2212	2 052	160
грузовые вагоны, ед.	50 572	42 009	8 563

Дефицит пассажирских вагонов нарастающим итогом:

Годы	2009	2010	2011	2012	2013
дефицит пассажирских вагонов, ед.	411	448	323	211	128

Локомотивы по состоянию на 1 октября 2011 года:

--	--	--	--	--

Наименование	Инвентарный парк	Эксплуатируемый парк	Неэксплуатируемый парк
магистральные тепловозы, ед.	711	558,5	152,5
электровозы, ед.	581,5	431,5	150
маневровые тепловозы, ед.	488	414	74

А в т о д о р о ж н а я о т р а с л ь

Значительная часть автотранспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку, в связи с чем существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта.

Отмечается высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники; высокая капиталоемкость восстановительных работ; недостаточное финансирование развития сети автодорог республиканского значения и соблюдения межремонтных сроков службы дорог; низкие технические параметры существующих автодорог (по расчетной нагрузке на ось, категории и т.д.); высокий риск аварийности и смертности на дорогах с 2-х полосным движением; низкий уровень развития автомобильных дорог областного и районного значений, вследствие недостаточного финансирования из местных бюджетов; отсутствие подъездных автодорог с твердым покрытием к 890 сельским населенным пунктам.

Г р а ж д а н с к а я а в и а ц и я

В сфере гражданской авиации основными проблемами являются:

- 1) устаревший парк региональных воздушных судов, не соответствующий стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО);
- 2) несоответствие ряда региональных аэропортов международным стандартам ИКАО для приема-выпуска воздушных судов;
- 3) нехватка авиационного персонала, в частности летного состава с 4-м уровнем английского языка в соответствии с требованиями ИКАО.

Необходима замена устаревшего регионального авиапарка (Ан-24, Як-40) на современные воздушные суда западного производства (Эмбраер, Бомбардье).

Развитие наземной инфраструктуры, в том числе реконструкция аэропортов, материально-техническая оснащенность наземной инфраструктуры (ВПП, аэровокзал, спец техника и другие). Состояние взлетно-посадочных полос аэропортов некоторых аэропортов не в полной мере отвечает требованиям безопасности.

Ф о р м и р о в а н и е к а д р о в о г о п о т е н ц и а л а .

В о д н ы й т р а н с п о р т

В области водного транспорта наблюдается недостаточная мощность портовой и сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, низкое техническое состояние судоходных шлюзов, недостаточное количество торгового флота, износ государственного технического флота.

В этой связи требуется продолжение работ по приобретению морского торгового флота и флота поддержки морских операций, замене государственного технического речного флота, реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов, строительству защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза, созданию специализированных систем управления движением судов и спасательными операциями на море.

Автомобильный транспорт

Одной из проблем является экологическая ситуация в РК.

В целях дальнейшего улучшения экологической ситуации в РК постановлением Правительства РК от 29 декабря 2007 года № 1372 утвержден Технический регламент «О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан». Данным техническим регламентом установлен запрет на ввоз и производство на территории страны автотранспортных средств, не удовлетворяющих требованиям по выбросам вредных веществ экологическим стандартам Евро. На территории республики стандарты Евро-2 введены с 15 июля 2009 года по автотранспортным средствам и с 1 января 2010 года по топливу. Стандарты Евро по автотранспортным средствам с более высокими требованиями к вредным выбросам планируется ввести в следующие сроки:

стандарты Евро-3 — с 1 января 2012 года;
стандарты Евро-4 - с 1 января 2014 года.

Эти меры ограничивают ввоз в Казахстан и производство на территории республики автомобилей, которые не соответствуют стандартам Евро, что позволит улучшить экологические проблемы (особенно в больших городах).

Кроме того, данная мера создаст условия для обновления существующего парка автомашин.

Дополнительно отмечаем, что в рамках гармонизации нормативно-технической базы отрасли в области экологической безопасности в 2008 - 2009 годах разработаны 15 государственных стандартов РК.

Виды АТС	разделение по срокам эксплуатации				Итого
	до 2 лет	от 2 до 7 лет	от 7 до 12 лет	свыше 12 лет	
Легковые	86 086	207 856	420 589	1 468 469	2 183 000
	(4 %)	(10 %)	(19 %)	(67 %)	

Грузовые	15 (4%)	963	18 (5%)	716	15 (5%)	429	308 (86%)	892	359 000
Автобусы	6 (7%)	127	16 (20%)	733	9 (12%)	723	50 (61%)	417	83 000
Итого	108 (4%)	176	243 (9%)	305	445 (17%)	741	1 827 (70%)	778	2 625 000

Оценка основных внешних и внутренних факторов

SWOT - анализ железнодорожного транспорта:

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта составляет более 60 %;</p> <p>2) наличие транзитных железнодорожных международных коридоров;</p> <p>3) полная технологическая совместимость с железнодорожными системами транспортного пространства колеи 1520 мм;</p> <p>4) географический охват;</p> <p>5) безальтернативность железных дорог при перевозках насыпных грузов;</p> <p>6) резервы пропускной способности;</p> <p>7) способность круглосуточного оказания услуг железнодорожного транспорта;</p> <p>8) геополитическое расположение РК в центре Евразийского континента.</p>	<p>1) значительный физический и моральный износ основных средств (инфраструктуры и подвижного состава);</p> <p>2) дефицит парка подвижного состава;</p> <p>3) низкий уровень внедрения инноваций и автоматизации процессов;</p> <p>4) перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных за счет высокодоходных;</p> <p>5) монополизированность в силу высоких барьеров входа в рынок перевозок;</p> <p>6) несовершенная институциональная структура отрасли;</p> <p>7) устаревшие технологии и устаревшая база технических нормативов;</p> <p>8) затратные и непроизводительные технологии и методы управления производством;</p> <p>9) недостаточный уровень качества и ассортимента оказываемых услуг железнодорожного транспорта;</p> <p>10) отсутствие сети отечественных научно-исследовательских центров.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1) развитие механизма ГЧП;</p> <p>2) внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация активов;</p> <p>3) стабильный спрос на железнодорожные перевозки</p>	<p>1) потеря финансовой устойчивости железнодорожного транспорта ввиду морального и физического износа основных средств, устаревших технологий;</p> <p>2) риски аварий и техногенных катастроф вследствие высокого износа и отказов оборудования в железнодорожном транспорте;</p> <p>3) неполный объем субсидирования убытков перевозчика от перевозок пассажиров по социально значимым</p>

сопутствующие услуги;	маршрутам из государственного
4) возможность привлечения инвестиций, как через открытие рынка, так и за счет продажи пакетов акций государственных компаний;	б ю д ж е т а ;
5) стимулирование предложения услуг на рынке и повышение качества за счет развития конкуренции при дерегулировании тарифов на перевозку;	4) зависимость объема грузоперевозок от колебаний мировых цен на сырье;
6) решения о государственном субсидировании социально значимых грузов;	5) полная неопределенность стратегических сценариев будущего при сохранении существующих принципов, механизмов и сфер ценового и неценового антимонопольного регулирования;
7) решения о государственном субсидировании подвижного состава, задействованного в пассажирских перевозках;	6) сохранение дискриминационного по отношению к Национальной компании (АО «НК «КТЖ») регулирования на открытых сегментах рынка, приводящего к сепарированию доходных и убыточных сегментов рынка между частными и государственным перевозчиком;
8) увеличение доли железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте при дерегулировании услуг за счет повышения конкурентоспособности (качество, ассортимент) в сегментах перевозок, занятых автотранспортом.	7) политика сдерживания тарифов, приводящая к сокращению активов отрасли ;
	8) отказ в субсидировании и сокращение объема субсидирования социально значимых перевозок из государственного бюджета;
	9) снижение спроса на перевозку грузов вследствие строительства промышленных объектов ближе к источникам сырья;
	10) появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки.

SWOT - анализ автодорожной отрасли:

Сильные стороны	Слабые стороны
1) геополитическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента;	1) износ основных производственных фондов (ДЭУ, ДЭП, дорожно-эксплуатационной техники и механизмов) и отсутствие современной спецтехники для обслуживания автомобильных дорог (включая дорог с цементобетонным покрытием) ;
2) прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по территории Казахстана ;	2) недостаточное финансирование эксплуатации автомобильных дорог республиканского значения;
3) большой потенциал в использовании местных ресурсов.	3) недостаточное финансирование автомобильных дорог областного и районного значения из местного бюджета;

	4) высокий износ и неудовлетворительное техническое состояние автомобильных дорог и мостов ; 5) высокий уровень дорожно-транспортных происшествий.
Возможности	Угрозы
1) строительство новых, реконструкция существующих автомобильных дорог, со всеми необходимыми для этого ресурсами; 2) развитие механизма государственно-частного партнерства ; 3) активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров РК ; 4) внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов.	1) отрасль ощущает дефицит квалифицированных кадров; 2) возможная угроза на казахстанский транзит от соседних стран России и Китая (уход транзита, минуя территорию Казахстана);

SWOT - анализ гражданской авиации:

Сильные стороны	Слабые стороны
1) аэропорты Казахстана в основном расположены на пути воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией, вследствие чего имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов казахстанских авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье; 2) наличие нескольких альтернативных международных воздушных коридоров, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией ; 3) развитость инфраструктуры смежных видов транспорта.	1) несовершенная институциональная структура отрасли; 2) отсутствие гибкой тарифной политики, жесткое регулирование стоимости услуг государственными органами не позволяют аэропортам в полной мере реализовать мероприятия по привлечению иностранных ВС для технических, транзитных посадок в аэропортах; 3) дорогостоящее авиатопливо и его недостаточное производство на отечественных нефтеперерабатывающих заводах приводят к удорожанию стоимости авиационных услуг ; 4) износ основных производственных фондов (взлетно-посадочные полосы и терминалы) и отсутствие современной спецтехники для обслуживания ВС западного производства в региональных аэропортах.
Возможности	Угрозы
	1) в случае реализации макроэкономических рисков возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на

<p>1) создание условий для развития рыночных процессов в транспортной отрасли;</p> <p>2) внедрение энергосберегающих технологий и повышение экономичности работы транспорта;</p> <p>3) развитие механизма ГЧП;</p> <p>4) активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров РК;</p> <p>5) внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов;</p> <p>6) в Казахстане существует потенциал роста платежеспособного спроса на авиаперевозки;</p> <p>7) Казахстан обладает большим экономическим потенциалом и находится в выгодном географическом положении. Сеть воздушных линий авиакомпаний функционирует удовлетворительно;</p> <p>8) совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, переход на техническое регулирование.</p>	<p>целевых показателей;</p> <p>2) опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива;</p> <p>3) сокращение бюджетного финансирования;</p> <p>4) риски аварий и техногенных катастроф вследствие высокого износа и отказов оборудования;</p> <p>5) сопредельными с Казахстаном странами проводится активная работа по переориентации потоков транзитного воздушного движения через свои территории, что может оказать угрозу транзитному авиатранспортному потенциалу Казахстана;</p> <p>6) проблемы и трудности, связанные с отделением авиакомпаний от аэропортов и поиском авиакомпанией ниши на рынке;</p> <p>7) наличие устаревающего и многотипного самолетного парка, поддержание которого в исправном техническом состоянии требует значительных усилий и средств, экономически неэффективного в топливном отношении, не соответствующего экологическим нормам, принятым в большинстве стран мира и малопривлекательного для пассажиров;</p> <p>8) значительное количество нерентабельных авиалиний, существование которых не оправдано разумными нуждами авиакомпаний и экономическими соображениями.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SWOT - анализ водного транспорта:

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) геополитическое расположение РК в центре Евразийского континента;</p> <p>2) прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по территории Казахстана;</p> <p>3) развитость инфраструктуры смежных видов транспорта;</p>	<p>1) значительный физический и моральный износ основных средств;</p> <p>2) низкая плотность водных путей;</p> <p>3) зависимость от навигационного периода на внутренних водных путях;</p> <p>4) высокая конкуренция со стороны прикаспийских стран;</p> <p>5) зависимость от портовой</p>

4) экспортноориентированной базы ;	наличие грузовой	инфраструктуры контрагентов ;	государств-
5) международно-договорной прикаспийскими государствами.	расширение базы с	6) отсутствие выхода в мировой океан.	свободного
Возможности		Угрозы	
1) создание условий для развития рыночных процессов в транспортной отрасли;		1) в случае реализации макроэкономических рисков	
2) внедрение энергосберегающих технологий и повышение экономичности работы транспорта;		возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на целевых показателях;	
3) развитие механизма ГЧП;		2) опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива;	
4) активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров РК ;		3) техногенные и экологические;	
5) внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов;		4) недостаточные меры государственной поддержки отечественного морского перевозчика и снижение его конкурентоспособности;	
6) переориентация части объема сухих грузов на отечественного перевозчика;		5) приверженность к традиционным видам транспорта;	
7) повышение рентабельности внутриобластных перевозок водным транспортом ;		6) снижение привлекательности морской отрасли.	
8) повышение статуса казахстанских морских специалистов.			

SWOT - анализ автомобильного транспорта:

Сильные стороны	Слабые стороны
1) развитость конкуренции в перевозках ;	
2) высокая оперативность и мобильность по сравнению с другими видами транспорта;	
3) доля автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных пассажиров всеми видами транспорта составляет 99 %;	1) высокий износ и слабое техническое состояние автотранспортных средств;
4) доля автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных грузов всеми видами транспорта составляет 87 % ;	2) высокий уровень дорожно-транспортных происшествий ;
5) заключение соглашений между Правительствами стран по международным перевозкам;	3) низкая квалификация и транспортная дисциплина водителей ;
6) развитость транзитных коридоров ;	4) высокий уровень вредных выбросов в атмосферу;
7) широкий географический охват;	5) слабый предрейсовый контроль водительского состава;
	6) не соответствие к требованиям

8) безальтернативность автомобильного транспорта при перевозках пассажиров и грузов на короткие и средние расстояния;	7) безопасность нерегулярных перевозок;	большинства перевозчиков;
9) способность круглосуточного оказания услуг;	7) недостаточный контроль за перегрузом автомобилей.	
10) автодороги для отдельных регионов являются единственным транспортным сообщением.		
Возможности	Угрозы	
1) повышение уровня качества транспортных и дорожных услуг;		
2) внедрение экологически безопасных технологий;		
3) внедрение цифровых тахографов в целях повышения безопасности автоперевозок;	1) увеличение аварийности вследствие высокого физического износа автотранспортных средств;	
4) внедрение энергосберегающих технологий, повышение экономической эффективности работ;	2) снижение скорости перевозок из-за чрезмерного накопления автотранспортных средств на улицах крупных городов;	
5) повышение уровня мультимодальных, контейнерных, контрейлерных перевозок;	3) экологическая опасность в местах большого скопления автотранспортных средств;	
6) развитие транспортных систем;	4) уменьшение числа казахстанских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг из-за создания искусственных барьеров в других государствах.	
7) строительство новой, реконструкция и модернизация существующей инфраструктуры;		
8) внедрение централизованной системы диспетчерского управления;		
9) разработка новых и переработка существующих стандартов с гармонизацией их с международными требованиями;		
10) лицензирование деятельности автомобильных перевозчиков.		

2. Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан

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 ЕС. 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.

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.

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

1) Международный транспортный Коридор Европа - Кавказ - Азия (далее - ТРАСЕКА): основное направление через порт Туркменбаши - Сарыагаш - Достык, ответвление Актау - Достык (протяженность - 3 836 км; срок доставки по РК - 19 суток; за 2007 год транзитом перевезено 30 тыс. тонн, 2008 год - 37 тыс. тонн, 2009 год - 29 тыс. тонн, 2010 год - 24 тыс.тонн, 9 мес. 2011 года- 15 т ы с . т о н н) ;

2) Коридор Север - Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках морской порт Актау - регионы Урала России - Никельтау - Актау и обратно (протяженность - 1 235 км, срок доставки по РК - 7 суток; за 2008 год транзитом перевезено 232 тыс. тонн, 2009 год - 232 тыс. тонн) ;

3) Среднеазиатский коридор: Сарыагаш - Озинки, Озинки - Сарыагаш (протяженность - 2 147 км; срок доставки по РК — 11 суток; за 2007 год транзитом перевезено 1 137 тыс. тонн, 2008 год - 1 453 тыс. тонн, 2009 год - 766 тыс. тонн, 2010 год - 987 тыс.тонн, 9 мес. 2011 года - 586 тыс.тонн);

4) Трансазиатский коридор (северное направление): Достык - Петропавловск, Петропавловск - Достык (протяженность - 1 910 км; срок доставки по РК — 10 суток; за 2007 год транзитом перевезено 111 тыс. тонн, 2008 год - 177 тыс. тонн, 2009 год - 72 тыс. тонн, 2010 год - 121 тыс.тонн, 9 мес. 2011 года - 89 тыс.тонн);

5) Трансазиатский коридор (центральное направление): Достык - Сарыагаш, Сарыагаш - Достык (протяженность - 1 831 км; срок доставки по РК - 9 суток; за 2007 год транзитом перевезено 1 300 тыс. тонн, 2008 год - 1 834 тыс. тонн, 2009 год - 2 034 тыс. тонн, 2010 год - 1 828 тыс.тонн, 9 мес. 2011 года - 1 359 тыс.тонн)

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 2010 году по основным транспортным коридорам организовано и пропущено 1126 контейнерных поездов в т.ч. по коридорам:

1) ТРАСЕКА - 145 поездов;

- 2) Центральный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (далее - Т А Ж М) - 116 поездов;
- 3) Транссиб - 100 поездов.

Информация о контейнерных поездах, пропущенных по территории Республики Казахстан за 9 месяцев 2011 года

назначение	кол-во	сообщение
собственного формирования	276	Алматы - Алашанькоу
собственного формирования	1	Алматы - Хайратон
собственного формирования	74	Аксу - Чиндао
собственного формирования	5	Жетысу - Алашанькоу
назначением Казахстан	в 441	Ляньюньган - Алматы
назначением Казахстан	в 21	Тяньцзинь - Алматы
в сообщении транзитном	64	Находка - Локоть - Сарыагаш
в сообщении транзитном	2	Находка - Локоть - Галаба
в сообщении транзитном	41	Ляньюньган - Сарыагаш
в сообщении транзитном	1	Ляньюньган - Сергели
в сообщении транзитном	2	Ляньюньган - Аламедин
в сообщении транзитном	1	Чуньцин - Черкесск
в сообщении транзитном	13	Чуньцин - Дуйсбург
в сообщении транзитном	37	Гамбург — Актау - Галаба
в сообщении транзитном	34	Гамбург - Рига - Озинки - Галаба
ВСЕГО:	1013	

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество организованных контейнерных поездов увеличилось на 242 поезда.

Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. Сеть воздушных международных транзитных сообщений за период с 1995 по 2011 годы увеличилась с 5 тыс.км до 77 тыс.км. В аэропортах Алматы,

Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые ВС 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.

Планируется реализация проекта строительства железной дороги «Бейнеу-Жезказган», который сократит расстояние от Хоргоса до Морского порта Актау на 1200 км. Проект способствует повышению привлекательности транспортных коридоров Казахстана и уже сегодня реализация проекта является самым ожидаемым событием для регионов Центрального Казахстана.

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.

Учитывая значимость и перспективность развития транзита, вторым стратегическим направлением выбрано «Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан».

Стратегической целью данного 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

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

Раздел 3. Стратегические направления, цели, задачи, целевые индикаторы, мероприятия и показатели результатов

3.1. Стратегические направления, цели, задачи, целевые индикаторы, мероприятия и показатели результатов

Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан									
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса									
Коды бюджетных программ, направленных на достижение данной цели 001, 002, 003, 005, 006, 009, 012, 014, 015, 016, 019, 020, 028, 030, 033, 034 - целевые индикаторы									
Целевой индикатор	Источ-ник информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Увеличение основных показателей транспортно-коммуникационного комплекса для достижения к 2015 году роста валовой добавленной стоимости по транспорту на 63 %	стат. данные	%	7,9	24,0	32,6	42,6	52,9	65,1	77,8
- перевозка грузов	стат. данные	млн. тонн	1 939,2	1 968,5	1 987,7	2 064,7	2 136,9	2 222,4	2 343
- перевозка пассажиров	стат. данные	млн. чел.	11 798,9	11 861,6	11 984,5	12 162,3	12 587,9	13 091,5	13 65
- грузооборот	стат. данные	млрд. т-км	262,7	267,2	278,3	278,0	278,8	299,3	314,7
- пассажирооборот	стат. данные	млрд. т-км	130,5	132,5	135,9	142,5	147,5	153,4	161,6
2. Улучшение позиции в Обзоре делового климата и эффективности работы предприятий	данные ЕБРР	и							

(БЕЕРС) ЕБРР и Всемирного Банка «Уровень развития транспортной инфраструктуры»	Всемирного Банка	место			3			3	
3. ИФО транспортных услуг, % к предыдущему году	стат. данные	%	89,3	107,4	107,0	107,5	107,2	108,0	107,7
4. Снижение операционных издержек, связанных с регистрацией и ведением бизнеса (получением разрешений, лицензий, сертификатов; аккредитацией; получением консультаций), включая время и затраты на 30 % к 2011 году и еще на 30 % к 2015 году по сравнению с 2011 годом	данные МТК	%	-	-	30	-	-	30	-
5. Снижение количества плановых проверок субъектами государственного контроля (согласно ежегодному плану проведения проверок)	данные МТК	%	-	-	-	10	10	10	-
6. Позиция в ГИК п. 2.01. «Прозрачность принимаемых решений»	ВЭФ	место	-	75	53	46	45	44	43
7. Позиция в ГИК «Качество инфраструктуры в целом»	ВЭФ	место	69	74	85	51	51	50	50
8. Позиция в ГИК «Качество дорог»	ВЭФ	место	116	124	122	86	85	84	83
9. Позиция в ГИК «Качество железнодорожной инфраструктуры»	ВЭФ	место	32	32	31	22	21	20	19

10. Позиция в ГИК «Качество инфраструктуры портов»	ВЭФ	место	110	111	110	77	76	75	74
11. Позиция в ГИК «Качество инфраструктуры воздушного транспорта»	ВЭФ	место	94	95	94	66	65	64	63
12. Позиция в ГИК «Доступность мест на километр»	ВЭФ	место	64	67	66	47	46	45	44
13. Снижение доли транспортных расходов в себестоимости продукции несырьевого сектора не менее чем на 8 % к 2015 году и не менее чем на 15 % к 2020 году	данные МТК	%	-	-	-	-	-	6	8
14. Уровень удовлетворенности населением качеством оказываемых услуг в сфере транспорта и коммуникаций к 2012 году	данные МТК	%					103	105	105

Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли

Показатели прямых результатов	Источники информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. В среднем 85 % автомобильных дорог республиканского значения находятся в хорошем удовлетворительном состоянии к 2015 году	данные в МТК	% км	7 0 16446	7 7 18091	7 7 18091	7 9 18561	8 1 19031	8 3 19502	8 5 1997
2. В среднем 70 % автомобильных дорог местного значения находятся в хорошем и		% км	5 5 38564	5 7 39966	5 8 40667	6 3 44173	6 6 46276	6 8 47679	7 0 4908

1. Протяженность новых железных дорог	данные МТК	км	-	-	439	-	-	-	-
2. Доля расходов на перевозки железнодорожным транспортом себестоимости экспортной продукции снижена на 20 % к 2020 году	в данные АО «НК «КТЖ»»	%	-	-	-	-	-	8	10
3. Износ основных активов железнодорожного транспорта снижен до 60 %	данные МТК	%	70	69	67	65	63	61	60
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации плановом периоде								
			2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015		
1			2	3	4	5	6		
1. Строительство железнодорожной линии Коргас - Жетыген к 2013 году			X	X	X				
2. Строительство железнодорожной линии Узень - государственная граница с Туркменистаном к 2012 году			X	X					
3. В сфере железнодорожного транспорта «не менее 50 % финансирования строительства осуществляется за счет частных инвестиций» к 2020 году			X	X					
4. Внедрение новой системы управления железнодорожным транспортом к 2013 году			X	X	X				
5. Приобретение железнодорожного подвижного состава			X	X	X	X	X	X	X
6. Доведение количества независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок до 5, при этом доля рынка для каждого оператора составляет не менее 7 %									X
7. Реализована новая тарифная политика в сфере грузовых и пассажирских перевозок			X	X	X				
8. Утверждение предельных тарифов на услуги магистральной сети на 10 лет к 2013 году			X	X	X				
9. Разработка методики расчета показателя «Доля расходов на перевозки железнодорожным транспортом в себестоимости экспортной продукции»			X	X					
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации									
Показатели прямых результатов	Источники информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

1. Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	данные МТК	ед.	9	10	10	11	11	11	11
2. Увеличение числа международных воздушных сообщений	данные МТК	ед.	41	47	53	64	78	94	97
3. Количество международных аэропортов -«хабов» до 4 ед.	данные МТК	ед.	3	3	3	3	3	3	4
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в плане				периоде				
					2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1					2	3	4	5	6
1. Реконструкции (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов в 14 аэропортах республики					X	X	X	X	
2. Полное внедрение европейских авиационных стандартов к 2016 году					X	X	X	X	X
3. Создание условий для привлечения иностранных авиакомпаний					X	X	X	X	X
4. Создание конкурентного рынка воздушных перевозок					X	X	X	X	X
Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта									
Показатели прямых результатов	Источники информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Пропускная способность морских портов доведена до 48 млн. тонн	данные МТК	млн. тонн в год	12,7	13,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
2. Обновление и модернизация государственного технического речного флота в количестве 24 ед. к 2015 году	данные МТК	ед.	124	3	5	2	6	8	-
3. Доля объема перевозок нефти из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным	данные МТК	%			65	67	68		72

морским торговым флотом									71	
4. Доля объема перевозок сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	данные МТК	%								10
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в плане									
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015					
1	2	3	4	5	6					
1. Реализация проектов по реконструкции и модернизации Усть-Каменогорского, Шульбинского шлюзов к 2015 году	X	X	X	X						
2. Обеспечение безопасного плавания судов в акватории казахстанского сектора Каспийского моря по внутренним водным путям к 2015 году	X	X	X	X	X					
3. Техническая модернизация инфраструктуры порта Актау	X	X	X	X	X					
4. Доведение к 2015 году количества торгового флота до 11 единиц, в том числе 9 танкеров и 2 сухогрузных судов				X						
5. Внедрение систем управления движением судов				X	X					
Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан										
Цель 2.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан										
Коды бюджетных программ, направленных на достижение данной цели 010, 011, 023										
целевые индикаторы										
Целевой индикатор	Источник информации	ед-ца изм.	отчетный период		Плановый период					
			2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении	стат. данные	млн. тонн	15,4	15,7	16,5	17,5	18,4	19,4	20,3	
- ж/д транспорт	стат. данные	млн. тонн	14,7	13,7	14,1	14,7	15,4	16,3	17,3	
- автотранспорт	стат. данные	млн. тонн	0,7	0,77	0,84	0,91	0,98	1,05	1,12	
- авиатранспорт	стат. данные	сам/км	113,7	118,0	120,4	121,0	122,0	123,5	124,1	

2. Увеличение дохода от транзитных перевозок	стат. данные	млрд тенге	68,4	92,3	89,5	92,8	97,7	103,5	110,4
Задача 2.1.1 Повышение уровня интеграции транспортного комплекса РК в международные транспортные сети									
Показатели результатов	Источники информации	ед-ца изм.	отчетный период		Плановый период				
			2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог:	данные МТК	км/ч							
- Северный коридор;			49,45	49,69	49,57	50,06	50,57	51,20	51,83
- Южный коридор;			40,24	46,04	46,70	47,17	47,64	48,69	49,74
- Среднеазиатский коридор;			50,23	51,33	51,02	51,07	51,12	51,67	52,23
- TRASEKA;			47,52	47,76	48,50	48,99	49,48	50,2	51,06
- коридор Север-юг	48,04	48,95	48,67	49,16	49,65	50,42	51,18		
2. Увеличение средней скорости движения грузовых автомобильным транзитным коридорам	данные МТК	км/ч	45,0	46,8	49,6	53,4	55,8	58,5	61,5
3. Увеличение количества (создание) транспортно-логистических центров на международных транспортных коридорах	данные МТК	шт.					12	14	16
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в плане								
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015				
1	2	3	4	5	6				
1. Снижение барьеров при пересечении границ грузовыми поездами	X	X	X	X	X				
2. Разработка методики расчета показателя «Снижение доли транспортных расходов в себестоимости продукции несырьевого сектора»	X	X							
3. Внедрение экологических стандартов «Евро-3» к 2012 году	X	X							
4. Внедрение на международных перевозках цифровых тахографов к 2012 году		X	X	X	X				
5. Техническая оснащенность органов транспортного контроля	X								

6.	Реализация транспортно-логистической Республики Казахстан	Мастер-плана системы	развития Республики		X	X	X	X
----	-----------------------------------------------------------	----------------------	---------------------	--	---	---	---	---

3.2 Соответствие стратегических направлений и целей государственного органа стратегическим целям государства

Стратегические направления и цели государственного органа	1	2	Наименование стратегического (или) программного документа	и
Стратегическое направление Развитие инфраструктуры Казахстана Цель 1.1 опережающих транспортно-коммуникационного комплекса	1. Развитие транспортной Республики Казахстан Цель 1.1 Достижение опережающих темпов развития	1. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года 2. Государственная программа форсированного инновационного развития на 2010-2014 г о д ы 3. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в РК на 2010-2014 годы		
Стратегическое направление Развитие потенциала Республики Казахстан Цель 2.1. Увеличение транзитных перевозок территории Республики Казахстан	2. Развитие транзитно-транспортного Казахстана Цель 2.1. Увеличение объемов перевозок через	1. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года 2. Государственная программа форсированного инновационного развития на 2010-2014 г о д ы 3. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в РК на 2010-2014 годы		

Раздел 4. Развитие функциональных возможностей

Наименование стратегического направления, цели и задачи государственного органа	1	2	3	Период реализации
Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автомобильной отрасли Задача 1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автомобильной отрасли 1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной	1. Подготовка, переподготовка и повышение квалификации сотрудников Министерства транспорта и коммуникаций РК; 2. Проведение стажировок, внедрение учебных программ международными организациями; 3. Разъяснение мероприятий по информационной безопасности в целях предотвращения соответствующих нарушений; 4. Повышение качества подготовки документов на государственном языке, проведение мероприятий по обучению сотрудников государственному языку; 5. Обеспечение представительства женщин на руководящих должностях не менее 30 %; 6. Осуществление рейтинговой оценки		

отрасли		эффективности и качества деятельности	
Задача	1.1.3.	государственных служащих Министерства;	
Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации		7. Разработка стандартов и регламентов государственных услуг в сфере транспорта и коммуникаций;	2011-2015 гг.
Задача	1.1.4.	8. Оптимизация процессов оказания государственных услуг и обеспечение информационной безопасности: доля оказанных услуг органами транспортного контроля в электронном формате от общего количества оказанных услуг органами транспортного контроля (2013 г.-5 %, 2014 г.-11 %, 2015 г.-15 %), доля услуг, органов транспортного контроля, переведенных в электронный формат (всего 6 государственных услуг, 2012 г.-66,7 % (4), 2013 г.-100 % (6)), доля казахстанского содержания при осуществлении государственных закупок информационно-коммуникационных технологий в объеме сектора ИТ-оборудования (2012 г.-2,26 %, 2013 г.-8,09 %, 2014 г.-9,58 %, 2015 г.-9,58 %), доля казахстанского содержания при осуществлении государственных закупок информационно-коммуникационных технологий в ГГ-услугах (2011 г.- 100 %, 2012 г.-100 %, 2013 г.-100 %, 2014 г.-100 %, 2015 г.-100 %).	
Задача	2.1.1.	контроля, переведенных в электронный формат (всего 6 государственных услуг, 2012 г.-66,7 % (4), 2013 г.-100 % (6)), доля казахстанского содержания при осуществлении государственных закупок информационно-коммуникационных технологий в объеме сектора ИТ-оборудования (2012 г.-2,26 %, 2013 г.-8,09 %, 2014 г.-9,58 %, 2015 г.-9,58 %), доля казахстанского содержания при осуществлении государственных закупок информационно-коммуникационных технологий в ГГ-услугах (2011 г.- 100 %, 2012 г.-100 %, 2013 г.-100 %, 2014 г.-100 %, 2015 г.-100 %).	
Повышение уровня интеграции транспортного комплекса РК международных Транспортные сети			

Раздел 5. Межведомственное взаимодействие

Показатели задач, для достижения которых требуется межведомственное взаимодействие	Государственный орган, с которым осуществляется межведомственное взаимодействие	Меры, предполагаемые для установления межведомственных взаимосвязей
1	2	3
Стратегическое направление Республики Казахстан	1. Развитие	транспортной инфраструктуры
Цель 1.1.	Достижение	опережающих темпов развития
транспортно-коммуникационного комплекса		
Увеличение основных показателей транспортно-коммуникационного комплекса для достижения к 2015 году роста валовой добавленной стоимости по транспорту на 63 %	АС	Предоставление статистических данных (ежеквартально) по ВДС
Улучшение позиции в Обзоре делового климата и эффективности работы		Предоставление отчета о занимаемой позиции в Обзоре делового климата и

предприятий (BEEPS) ЕБРР и Всемирного Банка «Уровень развития транспортной инфраструктуры»	МЭРТ	эффективности работы предприятий (BEEPS) ЕБРР и Всемирного Банка по уровню развития транспортной инфраструктуры
ИФО транспортных услуг, % к предыдущему году	АС	Предоставление статистических данных (ежемесячно, ежеквартально, по полугодию, ежегодно) по ИФО транспортных услуг
Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли		
В среднем 85 % автомобильных дорог республиканского значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии к 2015 году	МФ, МЭРТ	Финансирование проектов, реализация которых предусмотрена за счет республиканского бюджета Развитие проектов на основе ГЧП (Центр ГЧП)
В среднем 70 % автомобильных дорог местного значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии к 2015 году	МФ, МИО	Выделение целевых трансфертов областным бюджетам ; Предоставление ежеквартальной информации о состоянии дорог местного значения находящихся в хорошем , удовлетворительном, неудовлетворительном состоянии
Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	МФ, МЭРТ	Финансирование мероприятий, реализация которых предусмотрена за счет республиканского бюджета; Развитие проектов на основе ГЧП (Центр ГЧП)
Задача 1.1.2 Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли		
Протяженность новых железных дорог	МФ, МИНТ, МЭРТ, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК» «КТЖ» (по согласованию)	Обеспечение потребного объема софинансирования строительства железнодорожных линий из республиканского бюджета; Развитие новых форм концессии (ГЧП) в сфере эксплуатации магистральных железнодородных сетей, посредством совершенствования законодательства по вопросам концессии
		Приобретение и капитальный ремонт подвижного состава за счет реализации новой

Износ основных активов железнодорожного транспорта снижен до 60 %	АРЕМ, МИНТ, МФ, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК» «КТЖ» (по согласованию)	тарифной политики в сфере перевозок и ежегодного повышения тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в среднем на 15 % с 2011 года по 2014 год с последующей индексацией на уровне инфляции; Приобретение железнодорожных пассажирских вагонов и локомотивов за счет республиканского бюджета
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития гражданской авиации		
Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	МИО, МФ, АРЕМ	Приведение технических характеристик в соответствие с требованиями ИКАО, реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов; Финансирование проектов, реализация которых предусмотрена за счет республиканского бюджета; Повышение эффективности тарифной политики в отношении субъектов естественной монополии воздушного транспорта
Увеличение числа международных воздушных сообщений		
Количество международных аэропортов -«хабов» до 4 ед. к 2016 году		
Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан		
Цель 2.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан		
Задача 2.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса РК в международные транспортные сети		
Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении	МИД, МФ (КТК), МИНТ, АО	МИД — осуществление согласованной международной транспортной политики; МИНТ - формирование системы мультимодальных транспортно-логистических центров; маршрутов; МФ (КТК) - приграничное сотрудничество, упрощение таможенных процедур при пересечении границ; АО ФНБ "Самрук-Казына" -
Увеличение дохода от транзитных перевозок		
Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог		

Увеличение средней скорости движения грузов по автомобильным транзитным коридорам	ФНБ "Самрук-Казына" (по согласованию)	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
Увеличение количества автотранспортных средств, проследовавших транзитом по территории Казахстана	МЭРТ, МФ (КТК), МИНТ	Сокращение административных барьеров

Раздел 6. Управление рисками

Наименование возможного риска	Возможные последствия в случае неприятия мер по управлению рисками	Мероприятия по управлению рисками
1	2	3
Внешние риски		
Геополитические риски	1. Международные транспортные сети во многом зависят от стабильной политической ситуации в соседних странах 2. В частности, реализация проекта 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	1. На снижение данных рисков повлияет активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан.
Техногенные экологические риски	1. Крупная техногенная или экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, потребует дополнительных капиталовложений и приведут к отвлечению средств с	1. Для снижения данного риска требуется внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов. 2. Разработка совместно с МЧС РК и другими заинтересованными

	других объектов транспортной системы	госорганами Плана действий по организации спасательных работ и ликвидации аварийных ситуаций
Ценовые риски	<p>1. Критическим фактором для развития транспортной отрасли остаются мировые цены на энергоносители, которые формируют вместе с продукцией металлургических предприятий основную часть российских грузопотоков.</p> <p>2. 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.</p>	<p>1. Снижение данного вида рисков, зависит от развития механизма государственно-частного партнерства.</p>
Внутренние риски		
Отток квалифицированного состава из Министерства	<p>Снижение престижа и статуса административного и государственного служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведет к оттоку высококвалифицированных специалистов.</p>	<p>1. Взаимодействие с учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда являются основными причинами снижения данного вида рисков.</p> <p>2. Повышение квалификации служащих;</p> <p>3. Моральное стимулирование; Следует также отметить, что в рамках транспортной отрасли успешно реализуются равные права и равные возможности мужчин и женщин с учетом их специфики и тендерных аспектов: численность женщин в Министерстве составляет более 40 % от фактической численности работников.</p>

Раздел 7. Бюджетные программы 7.1. Бюджетные программы

7.1. Бюджетные программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	001 "Услуги по формированию политики, координации и контроля в об транспорта и коммуникаций"									
Описание	Разработка государственных и отраслевых (секторальных) программ раз транспортно-коммуникационного комплекса; разработка законодател актов, предложений по совершенствованию применения законодательства также разработка и принятие нормативных правовых актов, технич условий и иных нормативов в области транспортно-коммуникацио комплекса по вопросам, входящим в компетенцию Министерства; разра прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребн государственных нужд и экономики в перевозках и коммуникациях; решениям Правительства осуществление функций, связанных с владением использованием государственными долями и пакетами акций юридических транспортно-коммуникационного комплекса; обновление теоретических практических знаний, умений и навыков по образовательным программа сфере профессиональной деятельности в соответствии с предъявляе квалификационными требованиями для эффективного выполнения должностных обязанностей и совершенствования профессионал мастерства. Системно-техническое обслуживание и ре системно-вычислительной техники. Администрирование, сопровож, локально-вычислительной сети, информационных систем и програм продуктов.									
В и д бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/ развитие	Текущая бюджетная программа								
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014	2015	
			2009	2010	2011	2012	2013	год	год	
			год	год	год	год	год			
Показатели прямого результата	Оказание услуг по формированию политики в области транспорта	чел.	1 360	1 188	1 188	1 188	1 188	1188		
Показатели конечного результата	Эффективное выполнение возложенных задач, формирование и развитие транспортно-коммуника-	%	100	100	100	100	100			

	ционного комплекса							100	
Показатели качества	Улучшение качества принятия управленческих решений; Ускорение процесса принятия решений	%	100	100	100	100	100	100	
Показатели эффективности	Средние затраты на содержание одного государственного служащего в год	тыс. тенге	1 600	2 109	2 529	2 505	2 529	2574	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	2 175 977	2 506 079	3 004 287	2 976 592	3 004 831	3 058 454	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	002 "Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне"								
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог республиканского значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного бесперебойного проезда транспортных средств.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление бюджетных инвестиций							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/ развитие	Бюджетная программа развития							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 г
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Проведение дорожно-строительных работ на автомобильных дорогах республи-	км	700	600	912	1080	1106		

	канского значения							1055	
Показатели конечного результата	Завершенные участки по строительству и реконструкции дорог	км	488	280	308	755	765	765	
Показатели качества	Количество направленных предписаний, по устранению замечаний ГУ "Облжол-лаборатория"	шт.	450	681	377	386	411	413	
Показатели эффективности	Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге	114,0	206,0	172,9	200	210	220	
	Средняя стоимость 1 км строительства дорог: -I категории	км				780	860	950	
	- I I категории реконструкции и дорог:					3 2 5	3 5 7	3 9 3	
	- I I категории					4 6 4	5 1 0	5 6 1	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	79 768 823	126 226 685	157 704 285	216 196 296	232 245 928	2 3 2 2 6 3 937	

Форма бюджетной программы

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 мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту дорог и мостов и прохождению государственной экспертизы.	
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление капитальных расходов
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа

	текущая/ развитие	Текущая бюджетная программа								
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 г	
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год			
Показатели прямого результата	Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	1 290	877	1238	1 215	1 105	1 208		
	Введение платной системы на отдельных участках автомобильных дорог республиканского значения	км				224				
	В среднем автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном	%				80	82	85		
Показатели конечного результата	Протяженность дорог, где завершены ремонтно-восстановительные работы	км	1 290	877	1238	1 215	1 105	1 208		
Показатели качества	Количество направленных предписаний, по устранению замечаний ГУ "Облжол-лаборатория"	шт.	800	980	594	513	474	450		
Показатели эффектив- ности	Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге	16,5	25,0	25,8	22,2	24,4	24,8		

Объем бюджетных средств		тыс. тенге	21 318 097	21 950 000	31 879 056	27 000 000	27 000 000	30 000 000	
-------------------------	--	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	--

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	004 "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов"								
Описание	Направлена на реализацию стратегического направления по обеспечению безопасности транспортных процессов на достижения целей по обеспечению безопасности условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта и на выполнение задач по повышению безопасности в гражданской авиации.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая / развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Повышение квалификации персонала РГП "Центр по обеспечению безопасности полетов" выдачей подтверждающих сертификатов (кол-во курсов)	ед.			2				
	Приобретение библиотеки ИКАО для получения и формирования базы руководящих документов в области гражданской авиации для РГП "Центр по обеспечению безопасности полетов"	ед.			1				

Показатели конечного результата	Количество работников "Центр обеспечению безопасности полетов" прошедших повышение квалификации	РГП по ед.			27			
Показатели качества	Количество полученных сертификатов	ед.			32			
Показатели эффективности	Квалифицированный персонал - допуски т и п а м воздушных судов	по %			24			
	Мониторинг поправок стандартам И К А О уведомление И К А О существующих различиях стандартами ИКАО (кол-во различий)	к и о ед. со			2			
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	0	0	51 930	0	0	0

Форма бюджетной программы

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.	
В и д бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа

Показатели качества	Отсутствие аварийных случаев, связанных с обеспечением безопасности судоходства	ед.	0	0	0	0	0	0
Показатели эффективности	Протяженность водных путей с гарантированными габаритами судового хода	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5
	Обеспеченность водных путей гарантированными габаритами	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	5 256 235	4 540 012	5 009 782	5 298 050	5 207 874	5 353 374

Форма бюджетной программы

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 международными требованиями по обеспечению безопасности полетов.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление бюджетных инвестиций							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	Бюджетная программа развития							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата бюджетной программы	Количество перевезенных пассажиров	ед.		75226	67928	69928			
	Количество реконструированных								

Показатели конечного результата	аэропортов переходящие проекты: новые проекты:	ед.	1 1	1 1	1 1	1 1			
Показатели качества	Реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы (Категория ИКАО)	ед.	1	1	1	1			
	Реконструкция аэровокзала аэропорта (пропускная способность)	чел/час	500	200	200	200			
Показатели эффективности	После реконструкции увеличивается классификационное число искусственного покрытия (PCN), характеризующая несущую способность ВПП. Чем больше PCN, тем больше и тяжелее типы воздушных судов может принимать данный аэропорт	PCN	50	52	50	50			
	Пропускная способность	чел/час	500	200	200	200			
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	2 160 000	5 476 206	4 200 000	2 530 149	0	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	009 "Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социальным межобластным сообщениям"
Описание	Покрытие убытков перевозчиков, связанных с организацией железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым сообщениям

Объем бюджетных средств		тыс. тенге	10 000 000	16 733 800	19 366 800	22 180 100	25 507 115	28 000 000	
-------------------------	--	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	--

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	010 "Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций"								
Описание	Проведение прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Проведение прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций, в том числе: переходящие темы:	ед.	6	1					
	- автодорожная отрасль;								
	- автомобильный транспорт;		2	1			1	1	
	- транзитный потенциал;		2	1	1				
	- железнодорожная отрасль;								
	- гражданская авиация		1	1					
новые темы:									
- автомобильный транспорт;					2				
	Количество проведенных								

Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д . изм.	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 гс
Показатели прямого результата	Проведение капитального ремонта и разработка проектно-сметной документации зданий территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан	ед.			1				
	Оснащение органов транспортного контроля передвижными постами транспортного контроля	ед.		16	8				
	Оснащение центрального аппарата и территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан офисной мебелью, вычислительным и другим оборудованием, транспортными средствами	ед.				483			
	Приобретение передвижных постов транспортного контроля	%		50	75	-			

Показатели конечного результата	Приобретение офисной мебели, вычислительного другого оборудования, транспортных средств	и %				84		
Показатели качества	Приобретение передвижных постов транспортного контроля оснащенных весовым оборудованием, газоанализатором, дымомером	ед.		16	8			
	Материально-техническое оснащение Министерства транспорта коммуникаций Республики Казахстан	и Ед.				483		
Показатели эффективности	Средние затраты на приобретение одного передвижного поста	на млн. тенге		16,0	16,0	-		
	Средние затраты на приобретение основных средств	на тыс. тенге				374		
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	0	256 000	154 955	180 772	0	0

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	012 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам го Астаны и Алматы на капитальный и средний ремонт автомобильных , областного, районного значения и улиц городов Астаны и Алматы"
	Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту, озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных доро

Описание	мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение государственной экспертизы.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	20 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах областного и районного значения	км	322	464	566	446	413	246	
Показатели конечного результата	Протяженность дорог, где завершены ремонтно-восстановительные работы	км	322	226	566	446	413	246	
Показатели качества	Количество направленных предписаний, по устранению замечаний ГУ "Облжол-лаборатория"	шт	1028	949	282	265	250	200	
Показатели эффективности	Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге	48,5	47,7	32,4	35,3	38,2	64,6	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	15 629 356	22 137 335	18 322 675	16 751 830	15 800 000	15 900 000	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	014 "Обеспечение классификации и технической безопасности внутреннего водного плавания "река-море"
------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

Описание	Содержание государственного учреждения "Регистр судоходства" Обеспечение технической безопасности судов и других инженерных сооружений, участвующих в процессе судоходства								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая / развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период (факт)		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Обеспечение классификации судов и проведение освидетельствований судов	Ед.	499	506	550	557	564	571	
Показатели конечного результата	Транспортные происшествия по техническому состоянию флота	Ед.	0	0	0	0	0	0	
Показатели качества	Соответствие флота требованиям технической безопасности	%	100	100	100	100	100	100	
Показатели эффективности	Безаварийная работа флота	кол-во судов	499	506	550	557	564	571	
	Увеличение объема перевозимых грузов предыдущему году	млн. тонн	1,2	1,21	1,23	1,26	1,26	1,27	
	Средние затраты на 1 освидетельствование	тыс. тенге				99,3	106,3	113,7	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	101 952	119 467	93 437	95 133	99 730	105 182	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	015 "Целевые трансферты на развитие бюджету города Астаны на увеличение уставного капитала юридических лиц для реализации проекта "И транспортная система"

Описание	Строительство легкорельсовой транспортной системы города Астаны									
В и д бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая / развитие	Бюджетная программа развития								
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год	
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год			
Показатели прямого результата	Создание новых рабочих мест	Чел.			22	22				
	Строительство комплекса легко-рельсовой транспортной системы первой очереди	%			30	30				
Показатели конечного результата	Переустройство инженерных сетей	км			14					
	Строительство 14 км пути	%				60				
Показатели качества	Количество выезда на объект	на кол-во			180					
	Соответствие систем конструкций легко-рельсового транспорта казахстанским и международным стандартам качества	и % и				100				
Показатели эффективности	Строительство эстакады	км			2	2				
Объем бюджетных средств		тыс. тенге			10 234 976	18 000 000				

Объем бюджетных средств	тыс. тенге	216 604	259 431	240 873	339 685	273 579	284 803
-------------------------	------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	019 "Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок"								
Описание	Обеспечение доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние авиаперевозки для среднестатистического потребителя, путем осуществ. гибкой тарифной политики, направленной на поэтапное снижение объ. субсидирования и в дальнейшем переход на полную самоокупаемость								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая / развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Количество субсидируемых авиамаршрутов	ед.	9	8	7	7	7	7	
Показатели конечного результата	Загрузка пассажиров на воздушном судне	%	56,5	57	58	58	58	58	
	Пассажирооборот	млн. пкм				60,0	100,2	100,2	
Показатели качества	Качество выполнения пассажирских перевозок	%	100	100	100	100	100	100	
Показатели эффективности	Перевод субсидируемых рейсов коммерческую основу	на ед.	2	0	1	1	1	1	
	Объем субсидий 1 пкм	на тыс. тенге				13,76	8,2	8,25	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	727 771	881 489	701 749	826 317	826 317	826 317	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	020 "Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта"								
Описание	Развитие инфраструктуры водного транспорта, отвечающего современным требованиям, для безопасного и бесперебойного обслуживания судов мор и внутренневодного транспорта.								
В и д бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление бюджетных инвестиций							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая / развитие	Бюджетная программа развития							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	201 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	реконструкция судоходных шлюзов, в том числе: переходящие проекты: новые проекты:	проект	2	2	2	2	3	1	
Показатели конечного результата	Реализация проектов	%	11,5	45,1	65,6	49,3	76,8	100	
Показатели качества	Реализация запланированных мероприятий	%	100	100	100	100	100	100	
Показатели эффективности	Снижение износа шлюзов	%	45	22	18	16	10	0	
	Увеличение пропускной способности	шлюз - вание судов в год	1100	1300	1500	1700	2000	2200	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	163 408	476 904	289 812	329 678	704 366	583 321	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	023 "Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля"								
---------------------	------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Объем бюджетных средств	тыс. тенге	69 313 594	78 613 165	90 532 645	61 893 543	48 633 968	29 264 649
-------------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	030 "Содержание здания административно-технологического комп "Transport tower"								
Описание	Содержание, техническое и хозяйственное обслуживание здания, а также прилегающей к нему территории. Обслуживание инженерных коммуникационных сетей, систем водоснабжения, кондиционирования отопления. Обеспечение пожарной безопасности здания.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Техническое и хозяйственное обслуживание здания с целью создания необходимых социально-бытовых условий государственным служащим	кв. м.	32 294	32 294	32 294	32 294	32 294	32 294	
Показатели конечного результата	Обеспечение бесперебойной работы по обслуживанию здания	%	100	100	100	100	100	100	
Показатели качества	Соблюдение требований безопасности	%	100	100	100	100	100	100	
Показатели эффективности	Средние затраты на 1 кв. м содержанию здания	тыс. тенге	13,3	13,2	12,9	12,0	12,8	13,7	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	431 350	426 832	416 885	338 025	415 186	444 250	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	033 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам на изъятие земель участков для государственных нужд"								
Описание	Заключение договоров по выкупу земельных участков и строений на них государственных нужд под строительство и реконструкцию автомобильных дорог республиканского значения								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Выкуп земельных участков и строений, попадающих под полосу отвода автодорог	участок			Прогнозируется 102				
Показатели конечного результата	Заключение договоров по выкупу земельных участков и строений	участок			Прогнозируется 102				
Показатели качества	Процентное соотношение количества договоров, заключенных по решениям суда к общему количеству выкупаемых земельных участков.	участок			Не более 10%				
	Завершение выкупа земельных участков	с			Прогнози-				

Показатели эффективности	учетом закрытия финансового года.	участок			ручается 102				
Объем бюджетных средств		тыс. тенге			894 823				

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	034 "Целевые текущие трансферты бюджету города Алматы на субсидирование пассажирских перевозок метрополитеном"								
Описание	Покрытие убытков перевозчиков, связанных с организацией пассажирских перевозок на подземном транспорте Метрополитен по городскому сообщению в городе Алматы								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	Текущая бюджетная программа							
Показатели бюджетной программы	Наименование показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			2014 год	2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата	Количество маршрутов	ед.				1			
	Количество рейсов в год	ед.				56 210			
Показатели конечного результата	Количество перевезенных пассажиров в год	млн. в чел.				9,5			
	Увеличение пропускной способности	%				100			
	Пассажиروоборот	млн. пкм				2 009,9			
Показатели качества	Регулярность перевозок	%				100			
Показатели эффективности	Объем субсидий на 1 псм	тыс. тенге				0,5			
Объем бюджетных средств		тыс. тенге				1 000 000			

Свод бюджетных расходов

Наименование	Ед. изм.	Отчетный период 2009 год	Уточненный план 2010 год	Плановый период			2014 год	2015 год
				2011 год	2012 год	2013 год		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ВСЕГО бюджетных расходов:	тыс. тенге	208 634 270	282 784 645	343 209 910	376 008 870	359 730 894	346 095 687	0
Текущие бюджетные программы	тыс. тенге	56 019 066	70 115 337	80 143 752	77 059 204	78 146 632	83 983 780	0
Бюджетные программы развития	тыс. тенге	152 615 204	212 669 308	263 066 158	298 949 666	281 584 262	262 111 907	0

Расшифровка аббревиатур:

МЭРТ - Министерство экономического развития и торговли Республики
К а з а х с т а н

МФ - Министерство финансов Республики Казахстан

МИНТ - Министерство индустрии и новых технологий Республики Казахстан

МИД - Министерство иностранных дел Республики Казахстан

МЧС - Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан

МИО - местные исполнительные органы

АС - Агентство Республики Казахстан по статистике

АРЕМ - Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных
м о н о п о л и й

МЖС - магистральная железнодорожная сеть

РЖД - Российские железные дороги

АТС - автотранспортные средства

МДП - международные дорожные перевозки

ТАЖМ - Трансазиатская железнодорожная магистраль

ОСЖД - Организация содружеств железных дорог

ИФО - индекс физического объема

ГИК - глобальный индекс конкурентоспособности

ВЭФ - внешнеэкономический форум

ГЧП - государственно-частное партнерство

ВДС - валовая добавленная стоимость

ЕБРР - Европейский Банк Реконструкции и Развития