

**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*

Приложение

к постановлению Правительства

Республики Казахстан

от 29 декабря 2011 года № 1649

Утвержден

постановлением Правительства

Республики Казахстан

от 11 февраля 2011 года № 129

 **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-коммуникационного комплекса, 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 Teмip жолы»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. изм. | Период |
| 2008
год | 2009
год | 2010
год | за 9
месяцев
2011 года |
| 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 - МЖС);

      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 - самоокупаемые 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 Teмip 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 «Қазтемiртранс», 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 | Ед.
изм. | Период |
| 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 9 мес.
2011 г. |
| внутри
республиканское | млн.
тонн | 140,0
(-0,2) | 131,5
(-6,1 %) | 140,9
(+7,1 %) | 107,8 |
| экспорт | 93,4
(+10,1 %) | 85,6
(-8,3 %) | 96,0
(+12 %) | 71,5 |
| импорт | 20,0
(-10 %) | 15,8
(-21,3 %) | 16,9
(+6,9 %) | 13,5 |
| транзит | 15,5
(+17,4 %) | 14,8
(-4,5 %) | 14,0
(-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 |

      Примечание:

      \* без учета строительства новых ж.д. линий Коргас - Жетыген и Узень - Гос. граница Туркменистан

      \*\* 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 с
Туркменистаном | 146 | 61,7 | Республиканский
бюджет и
заемные
средства из
Национального
Фонда РК | 2009-2012 |
| 2 | Коргас -
Жетыген | 293,2 | 139,4 | Республиканский
бюджет,
собственные и
заемные
средства из
Национального
Фонда РК | 2009-2013 |
| 3 | Бейнеу -
Жезказган | 988 | 343,9 | Не определен | 2015-2019 |
| 4 | Аркалык -
Шубарколь | 248 | 100 | Не определен | 2012-2015 |

      Автодорожная отрасль

      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 (авиационно-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 IIIА, 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.

      Водный транспорт

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

      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 - Батуми;

      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.

      Автомобильный транспорт

      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 автомобилей.

      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 топлива.

      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 средств.

      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 | Инвен-
тарный
парк | Эксп-
луати-
руемый
парк | Неэксп-
луати-
руемый
парк |
| магистральные
тепловозы, ед. | 711 | 558,5 | 152,5 |
| электровозы, ед. | 581,5 | 431,5 | 150 |
| маневровые
тепловозы, ед. | 488 | 414 | 74 |

      Автодорожная отрасль

      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.

      Гражданская авиация

      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.

      Формирование кадрового потенциала.

      Водный транспорт

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

      **Оценка основных внешних и внутренних факторов**

      SWOT - анализ железнодорожного транспорта:

|  |  |
| --- | --- |
| Сильные стороны | Слабые стороны |
| 1) доля железнодорожного
транспорта в грузообороте всех
видов транспорта составляет более
60 %;
2) наличие транзитных
железнодорожных международных
коридоров;
3) полная технологическая
совместимость с железнодорожными
системами транспортного
пространства колеи 1520 мм;
4) географический охват;
5) безальтернативность железных
дорог при перевозках массовых
насыпных грузов;
6) резервы пропускной
способности;
7) способность всесезонного
круглосуточного оказания услуг
железнодорожного транспорта;
8) геополитическое расположение РК
в центре Евразийского континента. | 1) значительный
физический и моральный износ
основных средств (инфраструктуры и
подвижного состава);
2) дефицит парка подвижного
состава;
3) низкий уровень внедрения
инноваций и автоматизации
процессов;
4) перекрестное субсидирование
пассажирских перевозок за счет
грузовых и низкодоходных за счет
высокодоходных;
5) монополизированность в силу
высоких барьеров входа в рынок
перевозок;
6) несовершенная институциональная
структура отрасли;
7) устаревшие технологии и
устаревшая база технических
нормативов;
8) затратные и непроизводительные
технологии и методы управления
производством;
9) недостаточный уровень качества
и ассортимента оказываемых услуг
железнодорожного транспорта;
10) отсутствие сети отечественных
научно-исследовательских центров. |
| Возможности | Угрозы |
| 1) развитие механизма ГЧП;
2) внедрение передовых технических
и экологических регламентов,
стандартов, модернизация активов;
3) стабильный спрос на
железнодорожные перевозки и
сопутствующие услуги;
4) возможность привлечения
инвестиций, как через открытие
рынка, так и за счет продажи
пакетов акций государственных
компаний;
5) стимулирование предложения
услуг на рынке и повышение
качества за счет развития
конкуренции при дерегулировании
тарифов на перевозку;
6) решения о государственном
субсидировании перевозки
социально значимых грузов;
7) решения о государственном
субсидировании обновления
подвижного состава,
задействованного в пассажирских
перевозках;
8) увеличение доли
железнодорожного транспорта в
общем грузообороте и
пассажирообороте при
дерегулировании услуг за счет
повышения его
конкурентоспособности (качество,
ассортимент) в сегментах
перевозок, занятых
автотранспортом. | 1) потеря финансовой устойчивости
железнодорожного транспорта ввиду
морального и физического износа
основных средств, устаревших
технологий;
2) риски аварий и техногенных
катастроф вследствие высокого
износа и отказов оборудования в
железнодорожном транспорте;
3) неполный объем субсидирования
убытков перевозчика от перевозок
пассажиров по социально значимым
маршрутам из государственного
бюджета;
4) зависимость объема
грузоперевозок от колебаний
мировых цен на сырье;
5) полная неопределенность
стратегических сценариев будущего
при сохранении существующих
принципов, механизмов и сфер
ценового и неценового
антимонопольного регулирования;
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;
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;
2) прохождение основных
транзитных коридоров между
Европой и Азией по территории
Казахстана;
3) большой потенциал в
использовании местных ресурсов. | 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) недостаточное
финансирование эксплуатации
автомобильных дорог
республиканского значения;
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) создание условий для развития
рыночных процессов в транспортной
отрасли;
2) внедрение энергосберегающих
технологий и повышение
экономичности работы транспорта;
3) развитие механизма ГЧП;
4) активное взаимодействие с
международными и региональными
организациями по развитию
международных транспортных
коридоров РК;
5) внедрение передовых технических
и экологических регламентов,
стандартов, модернизация
транспортных активов;
6) в Казахстане существует
потенциал роста платежеспособного
спроса на авиаперевозки;
7) Казахстан обладает большим
экономическим потенциалом и
находится в выгодном
географическом положении. Сеть
воздушных линий авиакомпаний
функционирует удовлетворительно;
8) совершенствование правовой и
нормативно-технической базы
отрасли, переход на техническое
регулирование. | 1) в случае реализации
макроэкономических рисков возможно
снижение спроса на транспортные
услуги, что также скажется на
целевых показателях;
2) опережающий по сравнению с
инфляцией рост внутренних цен на
энергоносители приводит к
увеличению издержек
государственных и частных
транспортных предприятий, расходов
на приобретение топлива;
3) сокращение бюджетного
финансирования;
4) риски аварий и техногенных
катастроф вследствие высокого
износа и отказов оборудования;
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;
6) проблемы и трудности, связанные
с отделением авиакомпаний от
аэропортов и поиском авиакомпанией
ниши на рынке;
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;
8) значительное количество
нерентабельных авиалиний,
существование которых не оправдано
разумными нуждами авиакомпаний и
экономическими соображениями. |

SWOT - анализ водного транспорта:

|  |  |
| --- | --- |
| Сильные стороны | Слабые стороны |
| 1) геополитическое
расположение РК в центре
Евразийского континента;
2) прохождение основных
транзитных коридоров между
Европой и Азией по территории
Казахстана;
3) развитость
инфраструктуры смежных видов
транспорта;
4) наличие
экспортоориентированной грузовой
базы;
5) расширение
международно-договорной базы с
прикаспийскими государствами. | 1) значительный физический и
моральный износ основных средств;
2) низкая плотность водных путей;
3) зависимость от навигационного
периода на внутренних водных
путях;
4) высокая конкуренция со
стороны прикаспийских стран;
5) зависимость от портовой
инфраструктуры государств-
контрагентов;
6) отсутствие свободного
выхода в мировой океан. |
| Возможности | Угрозы |
| 1) создание условий для
развития рыночных процессов в
транспортной отрасли;
2) внедрение энергосберегающих
технологий и повышение
экономичности работы транспорта;
3) развитие механизма ГЧП;
4) активное взаимодействие
с международными и региональными
организациями по развитию
международных транспортных
коридоров РК;
5) внедрение передовых
технических и экологических
регламентов, стандартов,
модернизация транспортных активов;
6) переориентация части
объема сухих грузов на
отечественного перевозчика;
7) повышение рентабельности
внутриобластных перевозок водным
транспортом;
8) повышение статуса
казахстанских морских
специалистов. | 1) в случае реализации
макроэкономических рисков
возможно снижение спроса на
транспортные услуги, что также
скажется на целевых показателях;
2) опережающий по сравнению с
инфляцией рост внутренних цен на
энергоносители приводит к
увеличению издержек
государственных и частных
транспортных предприятий, расходов
на приобретение топлива;
3) техногенные и экологические;
4) недостаточные меры
государственной поддержки
отечественного морского
перевозчика и снижение его
конкурентоспособности;
5) приверженность к
традиционным видам транспорта;
6) снижение привлекательности
морской отрасли. |

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 %;
4) доля автомобильного транспорта
в общем объеме перевезенных грузов
всеми видами транспорта составляет
87 %;
5) заключение соглашений между
Правительствами стран по
международным перевозкам;
6) развитость транзитных
коридоров;
7) широкий географический охват;
8) безальтернативность
автомобильного транспорта при
перевозках пассажиров и грузов на
короткие и средние расстояния;
9) способность круглосуточного
оказания услуг;
10) автодороги для отдельных
регионов являются единственным
транспортным сообщением. | 1) высокий износ и слабое
техническое состояние
автотранспортных средств;
2) высокий уровень
дорожно-транспортных
происшествий;
3) низкая квалификация и
транспортная дисциплина
водителей;
4) высокий уровень вредных
выбросов в атмосферу;
5) слабый предрейсовый контроль
водительского состава;
6) не соответствие к требованиям
безопасности большинства
нерегулярных перевозчиков;
7) недостаточный контроль за
перегрузом автомобилей. |
| Возможности | Угрозы |
| 1) повышение уровня качества
транспортных и дорожных услуг;
2) внедрение экологически
безопасных технологий;
3) внедрение цифровых
тахографов в целях повышения
безопасности автоперевозок;
4)внедрение энергосберегающих
технологий, повышение
экономической эффективности работ;
5) повышение уровня
мультимодальных, контейнерных,
контрейлерных перевозок;
6) развитие транспортных
логистических систем;
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. | 1) увеличение аварийности
вследствие высокого физического
износа автотранспортных средств;
2) снижение скорости перевозок
из-за чрезмерного накопления
автотранспортных средств на улицах
крупных городов;
3) экологическая опасность в
местах большого скопления
автотранспортных средств;
4) уменьшение числа казахстанских
перевозчиков на международном
рынке транспортных услуг из-за
создания искусственных барьеров в
других государствах. |

      **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 тыс.тонн);

      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 II 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 - ТАЖМ) - 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 в
Казахстан | 441 | Ляньюньган - Алматы |
| назначением в
Казахстан | 21 | Тяньцзинь - Алматы |
| в транзитном
сообщении | 64 | Находка - Локоть - Сарыагаш |
| в транзитном
сообщении | 2 | Находка - Локоть - Галаба |
| в транзитном
сообщении | 41 | Ляньюньган - Сарыагаш |
| в транзитном
сообщении | 1 | Ляньюньган - Сергели |
| в транзитном
сообщении | 2 | Ляньюньган - Аламедин |
| в транзитном
сообщении | 1 | Чуньцинь - Черкесск |
| в транзитном
сообщении | 13 | Чуньцинь - Дуйсбург |
| в транзитном
сообщении | 37 | Гамбург — Актау - Галаба |
| в транзитном
сообщении | 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 транспортные сети.

      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, 004,
005, 006, 009, 012, 014, 015, 016, 019, 020, 028, 030, 033, 034 - целевые индикаторы |
| Целевой индикатор | Источ-
ник
инфор-
мации | ед-ца
изм. | отчетный период | плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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 | 2 343,5 |
| - перевозка
пассажиров | стат.
данные | млн.
чел. | 11 798,9 | 11 861,6 | 11 984,5 | 12 162,3 | 12 587,9 | 13 091,5 | 13 651,4 |
| - 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
(BEEPS) ЕБРР и
Всемирного Банка
«Уровень развития
транспортной
инфраструктуры» | данные
ЕБРР и
Всеми-
рного
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 | Исто-
чник
инф-
ции | ед-ца
изм. | отчетный период | плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1. В среднем 85 %
автомобильных
дорог республи-
канского значения
находятся в
хорошем и
удовлетворительном
состоянии к
2015 году | дан-
ные
МТК | %
км | 70
16446 | 77
18091 | 77
18091 | 79
18561 | 81
19031 | 83
19502 | 85
19971 |
| 2. В среднем 70 %
автомобильных
дорог местного
значения находятся
в хорошем и
удовлетворительном
состоянии к 2015
году | дан-
ные
МТК | %
км | 55
38564 | 57
39966 | 58
40667 | 63
44173 | 66
46276 | 68
47679 | 70
49081 |
| 3. Протяженность
дорог
республиканского
значения,
охваченных всеми
видами ремонта | дан-
ные
МТК | км | 1931 | 1427 | 2150 | 2 295 | 2 211 | 2 263 | 2 300 |
| 4. Реконструкция
международного
транзитного
коридора «Западная
Европа-Западный
Китай» | дан-
ные
МТК | км |
 | 417 | 750 | 599 | 436 | 686 |
 |
| 5. Снижение
количества
транспортных
происшествий,
связанных с
качеством
автомобильных
дорог
республиканского
значения, к уровню
предыдущего года | дан-
ные
МТК | % |
 |
 |
 | 6 | 8 | 7 | 7 |
| Мероприятия для достижения показателей прямых
результатов | срок реализации в плановом
периоде |
| 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Строительство, реконструкция и ремонт около
12 тыс. км автомобильных дорог республиканского
значения | X | X | X | X | X |
| 2. Реконструкция около 10 тыс. км автомобильных
дорог местного значения к 2015 году | X | X | X | X | X |
| 3. Введение платной системы на отдельных
участках автомобильных дорог республиканского
значения к 2012 году | X | X |
 |
 |
 |
| 4. Усиление ответственности территориальных
дорожных лабораторий, контролирующих качество
дорожно-строительных работ | X | X | X | X | X |
| Задача 1.1.2 Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли |
| Показатели прямых
результатов | Исто-
чник
инфо-
рма-
ции | ед-ца
изм. | отчетный период | плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1. Протяженность
новых железных
дорог | данные
МТК | км | - | - | 439 | - | - | - | - |
| 2. Доля расходов
на перевозки
железнодорожным
транспортом в
себестоимости
экспортной
продукции снижена
на 20 % к 2020
году | 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 в
плановом периоде |
| 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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 |
| 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 | Источ-
ник
инфор-
мации | ед-ца
изм. | отчетный период | плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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 плановом
периоде |
| 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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 | Источ-
ник
инфор-
мации | ед-ца
изм. | отчетный период | плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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
морским торговым
флотом | данные
МТК | % |
 |
 | 65 | 67 | 68 | 71 | 72 |
| 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 плановом
периоде |
| 2011 г. | 2012 г. | 2013 г | 2014 г. | 2015 г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Реализация проектов по реконструкции и
модернизации Усть-Каменогорского, Бухтарминского и
Шульбинского шлюзов к 2015 году | X | X | X | X |
 |
| 2. Обеспечение безопасного плавания судов в
акватории казахстанского сектора Каспийского моря и
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 | Источ-
ник
инфор-
мации | ед-
ца
изм. | отчетный период | Плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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
тен-
ге | 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 прямых
результатов | Источ-
ник
инфор-
мации | ед-
ца
изм. | отчетный период | Плановый период |
| 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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
грузов по
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 плановом
периоде |
| 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| 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 Мастер-плана развития
транспортно-логистической системы Республики
Казахстан |
 | X | X | X | X |

 **3.2 Соответствие стратегических направлений и целей**
**государственного органа стратегическим целям государства**

|  |  |
| --- | --- |
| **Стратегические направления и**
**цели государственного органа** | **Наименование стратегического и**
**(или) программного документа** |
| **1** | **2** |
| Стратегическое направление 1.
Развитие транспортной
инфраструктуры Республики
Казахстан Цель 1.1 Достижение
опережающих темпов развития
транспортно-коммуникационного
комплекса | 1. Стратегический план развития
Республики Казахстан до 2020 года
2. Государственная программа
форсированного индустриально-
инновационного развития на 2010-2014
годы
3. Программа по развитию транспортной
инфраструктуры в РК на 2010-2014 годы |
| Стратегическое направление 2.
Развитие транзитно-транспортного
потенциала Республики Казахстан
Цель 2.1. Увеличение объемов
транзитных перевозок через
территорию Республики Казахстан | 1. Стратегический план развития
Республики Казахстан до 2020 года
2. Государственная программа
форсированного индустриально-
инновационного развития на 2010-2014
годы
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 | Мероприятия по реализации стратегического
направления и цели государственного органа | Период
реализации |
| 1 | 2 | 3 |
| Задача 1.1.1.
Повышение
уровня развития
инфраструктуры
автодорожной
отрасли
Задача 1.1.2
Повышение
уровня развития
инфраструктуры
железнодорожной
отрасли
Задача 1.1.3.
Повышение
уровня развития
инфраструктуры
гражданской
авиации
Задача 1.1.4.
Повышение
уровня развития
инфраструктуры
водного
транспорта
Задача 2.1.1.
Повышение
уровня
интеграции
транспортного
комплекса
PК в
международные
Транспортные
сети | 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
эффективности и качества деятельности
государственных служащих Министерства;
7. Разработка стандартов и регламентов
государственных услуг в сфере транспорта и
коммуникаций;
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 IT-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 %). | 2011-2015
гг. |

 **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 1. Развитие транспортной инфраструктуры**
**Республики Казахстан** |
| **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
предприятий (BEEPS) ЕБРР
и Всемирного Банка
«Уровень развития
транспортной
инфраструктуры» | МЭРТ | Предоставление отчета о
занимаемой позиции в Обзоре
делового климата и
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
железнодорожных сетей,
посредством
совершенствования
законодательства по
вопросам концессии |
| Износ основных активов
железнодорожного
транспорта снижен до 60 % | АРЕМ, МИНТ, МФ, АО «ФНБ
«Самрук-Казына» (по
согласованию),
АО «НК» «КТЖ» (по
согласованию) | Приобретение и капитальный
ремонт подвижного состава
за счет реализации новой
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, МИНТ,
МФ(КТК), АО
ФНБ "Самрук-Казына"
(по согласованию) | 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" -
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 дохода от
транзитных перевозок |
| Увеличение средней
скорости движения
грузовых поездов по
транзитным участкам
железных дорог |
| Увеличение средней
скорости движения грузов
по автомобильным
транзитным коридорам |
| 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 непринятия 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 развития
международного
транспортного коридора
«Север - Юг», проходящего
через территорию
Ирана, может быть
поставлена под угрозу в
случае резкого ухудшения
отношений и начала
военного конфликта между
Ираном и США | 1. На снижение данных
рисков повлияет активное
взаимодействие с
международными и
региональными организациями
по развитию международных
транспортных коридоров
Республики Казахстан. |
| Техногенные и
экологические
риски | 1. Крупная техногенная или
экологическая катастрофа,
вероятность которой
повышается по мере износа
транспортной инфраструктуры
и подвижного состава,
потребует серьезных
дополнительных
капиталовложений и приведут
к отвлечению средств с
других объектов
транспортной системы | 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
госорганами
Плана действий по
организации
спасательных работ и
ликвидации аварийных
ситуаций |
| Ценовые риски | 1. Критическим фактором для
развития транспортной
отрасли остаются мировые
цены на энергоносители,
которые формируют вместе
с продукцией
металлургических
предприятий
основную часть российских
грузопотоков.
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. | 1. Снижение данного вида
рисков, зависит от развития
механизма
государственно-частного
партнерства. |
| **Внутренние риски** |
| Отток
квалифициро-
ванного состава
из Министерства | 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. | 1. Взаимодействие с
учебными заведениями по
востребованным профессиям,
обеспечение благоприятных
условий труда являются
основными причинами
снижения данного вида
рисков.
2. Повышение квалификации
служащих;
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. |

 **Раздел 7. Бюджетные программы 7.1. Бюджетные программы**
**7.1. Бюджетные программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 001 "Услуги по формированию политики, координации и контроля в области
транспорта и коммуникаций" |
| Описание | Разработка государственных и отраслевых (секторальных) программ развития
транспортно-коммуникационного комплекса; разработка законодательных
актов, предложений по совершенствованию применения законодательства, а
также разработка и принятие нормативных правовых актов, технических
условий и иных нормативов в области транспортно-коммуникационного
комплекса по вопросам, входящим в компетенцию Министерства; разработка
прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребностей
государственных нужд и экономики в перевозках и коммуникациях; по
решениям Правительства осуществление функций, связанных с владением и
пользованием государственными долями и пакетами акций юридических лиц
транспортно-коммуникационного комплекса; обновление теоретических и
практических знаний, умений и навыков по образовательным программам в
сфере профессиональной деятельности в соответствии с предъявляемыми
квалификационными требованиями для эффективного выполнения своих
должностных обязанностей и совершенствования профессионального
мастерства. Системно-техническое обслуживание и ремонт
системно-вычислительной техники. Администрирование, сопровождение
локально-вычислительной сети, информационных систем и программных
продуктов. |
| 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  | 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-
ционного
комплекса | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
 |
| Показатели
качества | Улучшение
качества
принятия
управленчес-
ких решений;
Ускорение
процесса
принятия
решений | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
 |
| Показатели
эффективности | Средние
затраты на
содержание
одного
государст-
венного
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
(подпрог-
рамма) | 002 "Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне" |
| Описание | Восстановление и развитие сети автомобильных дорог республиканского
значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного и
бесперебойного проезда транспортных средств. |
| 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  | Проведение
дорожно-
строительных
работ на
автомобиль-
ных дорогах
республи-
канского
значения | км | 700 | 600 | 912 | 1080 | 1106 | 1055 |
 |
| Показатели
конечного
результата  | Завершенные
участки по
строительст-
ву и реконст-
рукции 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
эффектив-
ности | Затраты на
1 км авто-
мобильной
дороги | млн.
тенге | 114,0 | 206,0  | 172,9 | 200 | 210 |  220 |
 |
| Средняя
стоимость 1
км
строитель-
ства дорог:
-I категории | км |
 |
 |
 | 780 | 860 | 950 |
 |
| - II
категории
реконструкци
и дорог:
- I
категории
- II
категории |
 |
 |
 |
 | 325

464

118 | 357

510

130 | 393

561

143 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге | 79 768 823 | 126 226 685 | 157 704 285 | 216 196 296 | 232 245 928 | 232
263
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 и
мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по
капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение 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 | Ед.
изм. | Отчетный
период | Плановый период | 2014
год | 2015 год |
| 2009
год | 2010
год | 2011
год | 2012
год | 2013
год |
| Показатели
прямого
результата | Проведение
дорожно-
ремонтных
работ на
автомобиль-
ных дорогах
республи-
канского
значения | км | 1 290 | 877 | 1238 | 1 215 | 1 105 | 1 208 |
 |
| Введение
платной
системы на
отдельных
участках
автомобиль-
ных дорог
республи-
канского
значения | км |
 |
 |
 | 224 |
 |
 |
 |
| В среднем
автомобильных
дорог
республи-
канского
значения в
хорошем и
удовлетво-
рительном | % |
 |
 |
 | 80 | 82 | 85 |
 |
| Показатели
конечного
результата | Протяженность
дорог, где
завершены
ремонтно-
восстанови-
тельные 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 авто-
мобильной
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
(подпрог-
рамма) | 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" с
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 РГП
"Центр по
обеспечению
безопасности
полетов"
прошедших
повышение
квалификации | ед.  |
 |
 | 27 |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
качества | Количество полученных сертификатов  | ед. |
 |
 | 32 |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Квалифициро-
ванный персонал -
допуски по
типам
воздушных
судов | % |
 |
 | 24 |
 |
 |
 |
 |
| Мониторинг
поправок к
стандартам
ИКАО и
уведомление
ИКАО о
существующих
различиях со
стандартами
ИКАО (кол-во
различий) | ед. |
 |
 | 2 |
 |
 |
 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге | 0 | 0 | 51 930 | 0 | 0 | 0 |
 |

 **Форма бюджетной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 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. |
| 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 | Выставление
(снятие) и
обслуживание
знаков
навигацион-
ного
оборудования | км | 3 983,5 | 3 983,5 | 3 983,5 | 4 040,5 | 4 040,5 | 4 040,5 |
 |
| Работы по
дноуглублению | тыс.
м3 | 2 165 | 1 685 | 1685 | 2 135 | 1 635 | 1 635 |
 |
| Выправитель-
ные работы  | тыс.
м3 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 |
 |
| Дноочисти-
тельные
работы  | тыс.
тонн | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 |
 |
| Тральные
работы  | км2 | - | - | - | - | - |
 |
 |
| Проведение
русловых
проектно-
изыскательс-
ких работ | км | 370 | 270 | 220 | 190 | 190 | 190 |
 |
| Содержание,
текущий
ремонт и
обеспечение
безаварийной
работы
судоходных
шлюзов | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
 |
| Ремонт флота
(текущий,
средний,
капитальный) | ед. | 128 | 132 | 143 | 150 | 150 | 150 |
 |
| Обновление и
модернизация
государст-
венного
технического
речного
флота | ед. | 8 | 3 | 5 | 2 | 6 | 8 |
 |
| Показатели
конечного
результата | Продолжи-
тельность
навигацион-
ного периода | км/
сут | 778 873 | 778 873 | 778 873 | 784 825 | 784 825 | 784 825 |
 |
| Показатели
качества | Отсутствие
аварийных
случаев,
связанных с
обеспечением
безопасности
судоходства | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Протяженность
водных путей
с гаранти-
рованными
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
гарантирован-
ными
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
(подпрог-
рамма) | 006 "Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта" |
| Описание | Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры
аэропортов Республики Казахстан для приведения в соответствие с
международными требованиями по обеспечению безопасности полетов. |
| 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 |
 |
 |
 |
| Показатели
конечного
результата | Количество
реконструиро-
ванных
аэропортов
переходящие
проекты:
новые
проекты: | ед. | 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
эффектив-
ности | После
реконструкции
увеличивается
классифика-
ционное число
искусствен-
ного покрытия
(PCN),
характеризую-
щая 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 социально
значимым межобластным сообщениям" |
| Описание | Покрытие убытков перевозчиков, связанных с организацией железнодорожных
пассажирских перевозок по социально-значимым сообщениям |
| Вид
бюджетной
программы | в зависимости
от содержания | Предоставление 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. | 63 | 63 | 63 | 63 | 64 | 64 |
 |
| Показатели
конечного
результата | перевезено
пассажиров | млн.
чел. | 18 | 18,6 | 19,1 | 19 | 19,2 | 19,4 |
 |
| пассажиро-
оборот | млн.
пкм. | 15 037 | 15 067 | 16 400 | 17 080 | 17 700 | 18 480 |
 |
| Показатели
качества | Качество
выполнения
пассажирских
перевозок | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Проведение
КВР и
приобретение
вагонов АО
"ПЛВК" за
счет
увеличения
арендной
ставки | КВР ваг./
приобр.
ваг | 41/0 | 113/0 | 35/22 | 19/41 | 19/41 |
 |
 |
| Применение
временно-
понижающего
коэффициента
к тарифу МЖС | Коэфф. | 0,01 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 1 | 1 |
 |
| Увеличение
платы за
услуги
локомотивной
тяги | Коэфф. |
 |
 |
 | 1,3 |
 | 1,8 к
базо-
вому
2011
году |
 |
| Увеличение
тарифов на
ж/д пассажирские
перевозки | % | 0 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
 |
|
 | Объем
субсидий на 1
пкм | тыс.
тенге |
 |
 |
 | 1,3 | 1,4 | 1,5 |
 |
| 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
(подпрог-
рамма) | 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 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 | Проведение
прикладных
научных
исследований
в области
транспорта и
коммуникаций,
в том числе:
переходящие
темы:
- автодорожная
отрасль; | ед. | 6 | 1 |
 |
 |
 |
 |
 |
| - автомобильный
транспорт; | 2 | 1 |
 |
 | 1 | 1 |
 |
| - транзитный
потенциал; | 2 | 1 | 1 |
 |
 |
 |
 |
| - железнодорож-
ная отрасль; |
 |
 |
 |
 |
 |
 |
 |
| - гражданская
авиация | 1 | 1 |
 |
 |
 |
 |
 |
| новые темы:
-
автомобильный
транспорт; |
 |
 |
 | 2 |
 |
 |
 |
| Показатели
конечного
результата | Количество
проведенных
прикладных
научных
исследований
в области
транспорта и
коммуникаций | ед. | 11 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 |
 |
| Показатели
качества | Отчеты НИР | ед. | 11 | 4 | 1 |
 |
 |
 |
 |
| Положительное
заключение
Государст-
венной
научно-
технической
экспертизы | ед. |
 |
 |
 | 2 | 1 | 1 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Средняя
стоимость
проведения
прикладных
научных
исследований
по одной теме | тыс.
тенге | 9 182 | 5 668 | 6 500 | 11 350 | 12 000 | 11 400 |
 |
| Средняя
стоимость 1
чел/час
привлекаемых
консультантов | тенге |
 |
 |
 | 500 | 500 | 500 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге | 101 002 | 22 674 | 6 500 | 22 700 | 12 000 | 11 400 |
 |

 **Форма бюджетной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 011 "Капитальные расходы Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан" |
| Описание | Капитальный ремонт и разработка проектно-сметной документации зданий
территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Казахстан для создания нормальных трудовых и
социально-бытовых условий для государственных служащих. Оснащение органов
транспортного контроля. |
| 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 | Ед.
изм. | Отчетный
период | Плановый период | 2014
год | 2015
год |
| 2009
год | 2010
год | 2011
год | 2012
год | 2013
год |
| Показатели
прямого
результата | Проведение
капитального
ремонта и
разработка
проектно-
сметной
документации
зданий
территориаль-
ных 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
территори-
альных
подразделений
комитетов
Министерства
транспорта и
коммуникаций
Республики
Казахстан
офисной
мебелью,
вычисли-
тельным и
другим
оборудо-
ванием,
транспортными
средствами | ед. |
 |
 |
 | 483 |
 |
 |
 |
| Показатели
конечного
результата | Приобретение
передвижных
постов
транспортного
контроля | % |
 | 50 | 75 | - |
 |
 |
 |
| Приобретение
офисной
мебели,
вычисли-
тельного и
другого
оборудования,
транспортных
средств | % |
 |
 |
 | 84 |
 |
 |
 |
| Показатели
качества | Приобретение
передвижных
постов
транспортного
контроля
оснащенных
весовым
оборудова-
нием,
газоанализа-
тором,
дымомером | ед. |
 | 16 | 8 |
 |
 |
 |
 |
| Материально-
техническое
оснащение
Министерства
транспорта и
коммуникаций
Республики
Казахстан | Ед. |
 |
 |
 | 483 |
 |
 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Средние
затраты на
приобретение
одного
передвижного
поста | млн.
тенге |
 | 16,0 | 16,0 | - |
 |
 |
 |
| Средние
затраты на
приобретение
основных
средств | тыс.
тенге |
 |
 |
 | 374 |
 |
 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге | 0 | 256 000 | 154 955 | 180 772 | 0 | 0 |
 |

 **Форма бюджетной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 012 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам городов
Астаны и Алматы на капитальный и средний ремонт автомобильных дорог
областного, районного значения и улиц городов Астаны и Алматы" |
| Описание | Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту,
озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных дорог и
мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по
капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение государственной
экспертизы. |
| 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 | Ед.
изм. | Отчетный
период | Плановый период | 2014
год | 2015
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-
восстанови-
тельные 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 авто-
мобильной
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
(подпрог-
рамма) | 014 "Обеспечение классификации и технической безопасности судов
внутреннего водного плавания "река-море" |
| Описание | Содержание государственного учреждения "Регистр судоходства".
Обеспечение технической безопасности судов и других инженерных
сооружений, участвующих в процессе судоходства |
| 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
освидетельст-
вований 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
эффектив-
ности | Безаварийная
работа флота | кол-во
судов | 499 | 506 | 550 | 557 | 564 | 571 |
 |
| Увеличение
объема
перевозимых
грузов к
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 Новая
транспортная система" |
| Описание | Строительство легкорельсовой транспортной системы города Астаны |
| Вид
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 | Ед.
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 | Переустрой-
ство
инженерных
сетей | км |
 |
 | 14 |
 |
 |
 |
 |
| Строительство
14 км пути | % |
 |
 |
 | 60 |
 |
 |
 |
| Показатели
качества | Количество
выезда на
объект | кол-во |
 |
 | 180 |
 |
 |
 |
 |
| Соответствие
систем и
конструкций
легко-
рельсового
транспорта
казахстан-
ским и
международным
стандартам
качества | % |
 |
 |
 | 100 |
 |
 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Строительство
эстакады | км |
 |
 | 2 | 2 |
 |
 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге |
 |
 | 10 234 976 | 18 000 000 |
 |
 |
 |

 **Форма бюджетной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 016 "Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных
работ" |
| Описание | Осуществление контроля за качеством выполняемых работ по строительству,
реконструкции, капитальному, среднему, текущему ремонту автомобильных
дорог республиканского значения и применяемыми дорожно-строительными
материалами. |
| 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  | Проведение
контроля
качества
дорожно-
ремонтных
работ на
автомобильных
дорогах
республиканс-
кого значения | км | 2 200 | 2 628 | 2 863 | 2 868 | 2713 | 2559 |
 |
| Показатели
конечного
результата  | Протяженность
реконструиро-
ванных и
отремонтиро-
ванных участков
автомобильных
дорог респуб-
ликанского
значения,
прошедших
контроль качества | км | 2 200 | 2 628 | 2 863 | 2868 | 2713 | 2559 |
 |
| Показатели
качества | Количество
выезда на
объект | кол-
во | 2170 | 2427 | 2500 | 2735 | 2600 | 2650 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Объем затрат
на единицу
оказанных
услуг | тыс.
тенге | 98,5 | 98,7 | 84,1 | 118 | 100,8 | 111,3 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге | 216 604 | 259 431 | 240 873 | 339 685 | 273 579 | 284 803 |
 |

 **Форма бюджетной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 019 "Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок" |
| Описание | Обеспечение доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние
авиаперевозки для среднестатистического потребителя, путем осуществления
гибкой тарифной политики, направленной на поэтапное снижение объемов
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 |
 |
| Пассажиро-
оборот | млн.
пкм |
 |
 |
 | 60,0 | 100,2 | 100,2 |
 |
| Показатели
качества | Качество
выполнения
пассажирских
перевозок | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Перевод
субсидируемых
рейсов на
коммерческую
основу | ед. | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
 |
| Объем
субсидий на
1 пкм | 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 морского
и внутренневодного транспорта. |
| 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 | реконструкция
судоходных
шлюзов,
в том числе:
переходящие
проекты:
новые
проекты: | про-
ект | 2 | 2 | 2 | 2

1 | 3 | 1 |
 |
| Показатели
конечного
результата | Реализация
проектов | % | 11,5 | 45,1 | 65,6 | 49,3 | 76,8 | 100 |
 |
| Показатели
качества | Реализация
запланирован-
ных мероприятий | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | 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
(подпрог-
рамма) | 023 "Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля" |
| Описание | Оснащение постов транспортного контроля стационарным весовым
оборудованием, включая обустройство дорожного полотна |
| 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  | Количество
постов
транспортного
контроля
оснащенных
стационарным
весовым
оборудова-
нием,
в том числе:
переходящие
проекты: | ед. | 6 | 4 | 2 |
 |
 |
 |
 |
| новые
проекты: | 4 | 2 | - |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
конечного
результата  | Оснащение
стационарных
постов
транспортного
контроля
весовым
оборудование | % | - | 28 | 43 |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
качества | Обновление
весового
оборудования
на стационарных
постах
транспортного
контроля | шт. | - | 4 | 2 |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
эффективности | Средние
затраты на
строительство
и оснащение
одного поста
транспортного
контроля | тыс.
тенге | 50,00 | 50,0 | 50,0 |
 |
 |
 |
 |
| Объем
бюджетных
средств |
 | тыс.
тенге | 109 379 | 126 348 | 104 440 | 0 | 0 | 0 |
 |

 **Форма бюджетной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Бюджетная
программа
(подпрог-
рамма) | 028 "Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов
Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры" |
| Описание | Восстановление и развитие сети автомобильных дорог местного значения,
отвечающей современным требованиям, для безопасного и бесперебойного
проезда транспортных средств. |
| Вид
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 | Ед.
изм. | Отчетный
период | Плановый период | 2014
год | 2015
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 | 197 | 147 | 127 | 89 | 50 |
 |
| Показатели
конечного
результата  | Завершенные
участки по
строительству
и реконструкции
дорог | км | 48 | 67,6 | 73 | 63 | 44 | 25 |
 |
| Показатели
качества | Количество
направленных
предписаний,
по устранению
замечаний ГУ
"Облжол-
лаборатория" | шт. | 135 | 61 | 100 | 105 | 110 | 90 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Затраты на
1 км авто-
мобильной дороги | млн.
тенге | 215,2 | 399,0 | 615,8 | 487,4 | 546,4 | 585,3 |
 |
| 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 комплекса
"Transport tower" |
| Описание | Содержание, техническое и хозяйственное обслуживание здания, а также
прилегающей к нему территории. Обслуживание инженерных и
коммуникационных сетей, систем водоснабжения, кондиционирования и
отопления. Обеспечение пожарной безопасности здания. |
| 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 | Техническое и
хозяйственное
обслуживание
здания с целью
создания
необходимых
социально-
бытовых условий
государствен-
ным 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
эффектив-
ности | Средние
затраты на
1 кв.м по
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
(подпрог-
рамма) | 033 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам на изъятие земельных
участков для государственных нужд" |
| Описание | Заключение договоров по выкупу земельных участков и строений на них для
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 | Ед.
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 | учас-
ток |
 |
 | Прог-
нози-
руется
102 |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
конечного
результата  | Заключение
договоров по
выкупу
земельных
участков и
строений | учас-
ток |
 |
 | Прог-
нози-
руется
102 |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
качества | Процентное
соотношение
количества
договоров,
заключенных
по решениям
суда к
общему
количеству
выкупаемых
земельных
участков.  | учас-
ток |
 |
 | Не
более
10 % |
 |
 |
 |
 |
| Показатели
эффектив-
ности | Завершение
выкупа
земельных
участков с
учетом
закрытия
финансового
года. | учас-
ток |
 |
 | Прог-
нози-
руется
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.
чел. |
 |
 |
 | 9,5 |
 |
 |
 |
| Увеличение
пропускной
способности | % |
 |
 |
 | 100 |
 |
 |
 |
| Пассажирооборот | 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 | Уточнен-
ный 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 Казахстан

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 монополий

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

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