

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" и признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2012 года № 505. 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).

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 1 к настоящему постановлению.

2. Признать утратившими силу некоторые решения Правительства Республики Казахстан согласно приложению 2 к настоящему постановлению.

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

Премьер - Министр

Республики Казахстан

К. Масимов

П р и л о ж е н и е 1

к постановлению

Правительства

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 20 апреля 2012 года № 505

У т в е р ж д е н

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 11 февраля 2011 года № 129

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

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, связи и информатизации, а также автоматизации государственных услуг, в целях развития транспортно-коммуникационного комплекса и инфокоммуникационных технологий (далее – ИКТ).

Видение – высокотехнологичный конкурентоспособный транспортно-коммуникационный комплекс, способный в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах, а также развитая и доступная инфокоммуникационная инфраструктура, обеспечивающая переход к информационному обществу и инновационной экономике.

2. Анализ текущей ситуации и тенденции развития

Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

1. Основные параметры развития

Железнодорожная отрасль

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,6 тысяч км (в том числе двухпутных линий – 4,8 тысяч км (34 %), электрифицированных линий – 4,1 тысяч км (29 %), плотность – 5,5 км на 1000 квадратных км, грузонапряженность – 24,2 миллионов тонно-км на км.

Основные производственно-экономические показатели акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее – АО «НК «КТЖ»).

Показатели	Ед. изм.	Период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Перевезено грузов	млн. тонн	2 6 8 , 9 (+3 %)	2 4 7 , 7 (-7,9 %)	2 6 7 , 7 (+8 %)	2 7 9 , 6 (+4, 4 %)
Перевезено пассажиров	млн. пасс.	1 6 , 6 (-2 %)	1 8 , 9 (+5,9 %)	1 9 , 2 (+1,6 %)	2 0 , 7 (+7,8 %)

Доходы	млрд. тенге	433,7	432,3 (-0,3 %)	597,6 (+38,2 %)	625,5 (+4,7 %)
Расходы	млрд. тенге	392,0	416,0 (+6,1 %)	532,6 (+28 %)	531,3 (-0,2 %)
Финансовый результат	млрд. тенге	41,8	16,3 (-61 %)	65,2 (+400 %)	94,2 (+44,5 %)

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

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

- 1) адаптация железнодорожного транспорта к рынку при условии сохранения государственного контроля над магистральной железнодорожной сетью (далее – М Ж С) ;
- 2) обеспечение доступности, эффективности, безопасности и качества услуг железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности;
- 3) создание институциональных условий для вовлечения частной инициативы и инвестиций в отрасль;
- 4) развитие импортозамещающей производственной базы железнодорожного транспорта.

В ходе реформы железнодорожной отрасли Республики Казахстан 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 итогам 2011 года парк локомотивов насчитывает 1838,5 локомотивов, в том числе 570,5 электровозов, 1246 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 итогам 2011 года общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан составляет 89 066 единиц, из них 54 801 единица или 62% являются инвентарными, а 34 265 единиц или 38% собственными. Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов составляет 93% (50 777 единицы

). Парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3 раза и увеличился более чем на 51 тысячу вагонов.

Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 67% (по предварительным данным АО «НК «КТЖ») .

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава .

По состоянию на 1 января 2012 года парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 824 единицы. При нормативном сроке службы пассажирских вагонов в 28 лет на сегодняшний день средний возраст казахстанских вагонов составляет 21 год. Из 136 вагонов инвентарного парка электропоездов – 123 вагона находятся в рабочем парке, в течение следующих 5 лет подлежит списанию еще 82 вагона 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, необходимы полный контроль и ответственность за обновление активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно вагонов и локомотивов .

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

Из указанных сегментов перевозок можно выделить три группы:

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

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

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

экспорт) .

В настоящее время АО «НК «КТЖ» является единственным перевозчиком грузов на рынке Республики Казахстан. При этом для осуществления перевозок АО «НК «КТЖ» использует подвижной состав АО «Локомотив», АО «Қазтеміртранс», инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний.

Перевезено грузов по сообщениям:

Показатели	Е д . изм.	Период			
		2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Внутри-республиканское		140,0 (-0,2)	131,5 (-6,1%)	140,9 (+7,1%)	148,7 (+5,5%)
экспорт	млн.	93,4 (+10,1%)	85,6 (-8,3%)	96,0 (+12%)	97,9 (+2%)
импорт	тонн	20,0 (-10%)	15,8 (-21,3%)	16,9 (+6,9%)	17,9 (+5,9%)
транзит		15,5 (+17,4%)	14,8 (-4,5%)	14,0 (-5,4%)	15,1 (+7,9%)

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	323,4	166,6	242,6	936,2

Примечание:

* без учета строительства новых ж.д. линий Коргас – Жетыген и Узень – государственная граница с Туркменистаном;

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

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

В 2011 году инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры составили 81,3 млрд. тенге, из них:

38,2 млрд. тенге средства республиканского бюджета (строительство железнодорожной линии Жетыген – Коргас);

6,2 млрд. тенге собственные средства АО «НК «КТЖ» (строительство железнодорожной линии Жетыген – Коргас);

12,4 млрд. тенге заемные средства (строительство железнодорожной линии Жетыген – Коргас);

17,4 млрд. тенге средства республиканского бюджета (строительство железнодорожной линии Узень – государственная граница с Туркменистаном);

7,1 млрд. тенге заемные средства (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 Республики Казахстан	2009-2012
2	Коргас – Жетыген	293	139,4	Республиканский бюджет, собственные и заемные средства из Национального фонда Республики Казахстан	2009-2013
3	Бейнеу – Жезказган	988	561	Не определен	2012 – 2016
4	Аркалык – Шубарколь	214	133	Не определен	2012 – 2015

Автомобильная отрасль

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан 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.

За последние 11 лет на развитие отрасли, включая местную сеть, выделено 1 263,1 млрд. тенге, при этом если в 2001 году профинансировано 7,7 млрд. тенге, то уже в 2011 году 189,5 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 – 24,4 тыс. км.

В рамках выделенных средств в 2012 году по республиканской сети дорог планируется выполнить объемы работ по реконструкции участков автомобильных дорог Алматы – Астана – Петропавловск, Самара – Шымкент, Омск – Павлодар – Майкапшагай, Астрахань – Атырау – Актау – Туркменбаши, Астана – Костанай – Челябинск, Ташкент – Шымкент – Алматы – Хоргос, Таскескен – Бахты, протяженностью 1080 км, а также капитальный, средний ремонт 1 215 км дорог.

В 2012 году предусмотрено завершение работ по строительству, реконструкции и ввод в эксплуатацию 998 км дорог, в т.ч. по проекту «Западная Европа – Западная Китай» - 700 км.

Продолжена реализация самого крупного проекта в автомобильной отрасли - реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западная 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.

Работы ведутся на территории четырех областей (Актюбинской, Кызылординской, Жамбылской и Южно-Казахстанской). Мобилизовано 6 тыс. единиц техники, 30 асфальтобетонных, 24 цементно-бетонных завода и 32 дробильных установки.

Привлечено свыше 35 тыс. дорожных строителей (в т.ч. 34,4 тыс. человек казахстанский персонал и 566 человек иностранный персонал). Устроено покрытие на протяженности 1 220 км дорожного покрытия.

На 1.01.2012 года состояние сети автодорог республиканского значения ожидается: хорошее – 37 %; удовлетворительное – 40,5 %; неудовлетворительное – 22,5 %.

Состояние автодорог местного значения составило: хорошее – 15 %; удовлетворительное – 43 %; неудовлетворительное – 42 %.

За период 2010 – 2014 годы планируются 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 – Хоргос», «Алматы – Капшагай», «Астана – Караганда» на концессионной основе. Вместе с тем, проводятся мероприятия по реализации реконструкции автомобильных дорог «Ташкент – Шымкент» и «Внедрение ИТПС на автодороге «Астана – Щучинск», которые так же планируется реализовать на основе концессии.

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 д р у г и е в и д ы р а б о т) .

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан состоят на учете 411 воздушных судов.

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

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

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, в 2011 году – 155,7 млн.самолето-километров.

В о д н ы й т р а н с п о р т

Казахстан является грузообразующим государством в Каспийском бассейне и основными видами экспортируемых грузов являются нефть, металл, зерно и д р у г и е .

За 2011 год объем перевалки грузов через порт Актау составил 12,2 млн. тонн , что составляет 94,7 % аналогичного периода прошлого года.

На снижение объемов повлияло введение высоких экспортных пошлин в Иран на ввоз зерна и введение экономического эмбарго на поставку нефти, а также изменение направления экспорта части нефти (использование т р у б о п р о в о д а) .

В 2011 году национальной судоходной компанией «Казмортрансфлот» перевезено 9,7 млн. тонн или 111,3 % от показателя аналогичного периода

п р о ш л о г о

г о д а .

На сегодняшний день флот компании состоит из 19 судов, в том числе: 6 нефтеналивных танкеров 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.

Речное судоходство осуществляется в трех водных бассейнах: Иртышском, Урало-Каспийском и Или-Балхашском, на участках общей протяженностью 3 9 8 3 , 5 к м .

За 2011 год речным транспортом перевезено 1,2 млн. тонн различных грузов, что соответствует показателю аналогичного периода прошлого года.

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

Республиканский парк автотранспортных средств (далее – АТС) насчитывает около 3 , 5 млн . е д и н и ц .

В перевозках по системе международные дорожные перевозки (далее – МДП) в настоящее время задействовано около 4 650 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 39 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров.

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

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

В этой связи, в республике 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 качество выпускаемого и импортируемого топлива.

Также, с 1 января 2012 года функции по проведению технического осмотра транспортных средств переданы от Министерства внутренних дел Республики Казахстан в конкурентную среду, а полномочия по контролю за организацией и проведением технического осмотра в Министерство.

Согласно новому порядку технический осмотр транспортных средств проводится частными центрами, имеющими стационарные и мобильные линии технического контроля, которые автоматически определяют параметры эффективности тормозной системы, рулевого управления, элементов подвески, выбросов в атмосферу и т. д.

2. Анализ основных проблем

Железнодорожная отрасль

В железнодорожной отрасли недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств, дефицит пассажирского подвижного состава. Присутствуют низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции, также сказывается 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 совместно с АО «НК «КТЖ», была проведена масштабная, системная работа по разработке комплексных подходов по дальнейшему развитию железнодорожного транспорта Республики Казахстан, составивших основу раздела железнодорожного транспорта Программы по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006.

При этом основной задачей данной программы является завершение процесса реформирования на основе корректировки действующей институциональной структуры и реформы экономической модели отрасли.

Предусматриваются 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 предусматриваются 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 конец 2011 года:

Наименование	инвентарный парк	рабочий парк	нерабочий парк
пассажирские вагоны, ед.	1 824	1 778	46
грузовые вагоны, ед.	54 801	50 777	4 024

Дефицит пассажирских вагонов нарастающим итогом

Годы	2009	2010	2011	2012	2013
дефицит пассажирских вагонов, ед.	411	448	310	183	106

Локомотивы по состоянию на конец 2011 года:

Наименование	Инвентарный парк	Эксплуатируемый парк	Неэксплуатируемый парк
магистральные тепловозы, ед.	648,5	503,5	145
электровозы, ед.	522,5	420	87,5
маневровые тепловозы, ед.	485	399	82

А в т о д о р о ж н а я о т р а с л ь

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

Отмечаются 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, и отсутствие подъездных автодорог с твердым покрытием к 890 сельским населенным пунктам.

Г р а ж д а н с к а я а в и а ц и я

В сфере гражданской авиации основными проблемами являются:

- 1) устаревший парк региональных воздушных судов, не соответствующий

стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО);

2) несоответствие ряда региональных аэропортов международным стандартам ИКАО для приема-выпуска воздушных судов;

3) нехватка авиационного персонала, в частности летного состава с 4-м уровнем английского языка в соответствии с требованиями ИКАО.

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

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

Формирование кадрового потенциала.

В о д н ы й т р а н с п о р т

В области водного транспорта наблюдаются 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 шлюза, строительству защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза, созданию специализированных систем управления движением судов и спасательными операциями на море.

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

В целях дальнейшего улучшения экологической ситуации в стране постановлением Правительства Республики Казахстан 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 соответствующих требованиям экологических стандартов Евро. Экологические стандарты Евро-2 на территории республики по автотранспортным средствам введены с 15 июля 2009 года, по топливу с 1 января 2010 года.

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 Республики Казахстан.

По результатам техосмотра центрами выдаются свидетельства о прохождении обязательного техосмотра.

Как показывают результаты, в период январь - февраль 2012 года на технический осмотр представлено порядка 80 тыс. автотранспортных средств, из них 30 % автомобилей не прошли техосмотр с первого раза. Основными причинами являются неисправности тормозных систем, световых приборов и выхлопа автомобилей.

При этом, за указанный период в 2011 году в органах дорожной полиции было проверено более 130 тыс. автомобилей, из них признано неисправными всего 7 %.

Тем самым, результаты новой системы технического осмотра показывают повышение качества и объективности технического осмотра.

По состоянию на 25 февраля 2012 года по республике организована работа 75 центров технического осмотра, имеющих 172 линии технического контроля.

Данным количеством центров охвачено 38 % парка транспортных средств.

Для 100 % охвата техосмотром транспорта в Казахстане до конца 2012 года планируется открытие порядка 200 центров техосмотра, имеющих 400 линий технического контроля.

3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внешние факторы.

1) железнодорожная отрасль:

зависимость объема грузоперевозок от колебаний мировых цен на сырье; политика сдерживания тарифов, приводящая к сокращению активов отрасли; снижение спроса на перевозку грузов вследствие строительства промышленных объектов ближе к источникам сырья; слабая отечественная база машиностроения, соответственно высокая импортозависимость;

2) автодорожная отрасль:

геополитическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента;

прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по территории Казахстана;

большой потенциал в использовании местных ресурсов; возможная угроза на казахстанский транзит от соседних стран России и Китая (уход транзита, минуя территорию Казахстана); внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов;

3) гражданская авиация:

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 ;

наличие нескольких альтернативных международных воздушных коридоров, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией;

опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива;

сопредельными с Казахстаном странами проводится активная работа по переориентации потоков транзитного воздушного движения через свои территории, что может оказать угрозу транзитному авиатранспортному потенциалу Казахстана ;

4) водный транспорт :

геополитическое расположение Республики Казахстан в центре Евразийского континента ;

прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по территории Казахстана ;

расширение международно-договорной базы с прикаспийскими государствами ;

высокая конкуренция со стороны прикаспийских стран; зависимость от портовой инфраструктуры государств-контрагентов;

отсутствие свободного выхода в мировой океан;

5) автомобильный транспорт :

уменьшение числа казахстанских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг из-за создания искусственных барьеров в других государствах ;

наличие потребности в грузовых и пассажирских перевозках в международном сообщении ;

наличие конкуренции на рынке международных автотранспортных услуг со стороны иностранных перевозчиков.

Внутренние факторы :

1) железнодорожная отрасль :

значительный физический и моральный износ основных средств (инфраструктуры и подвижного состава);

дефицит парка подвижного состава;

неполный объем субсидирования убытков перевозчика от перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам из государственного бюджета;

снижение объемов производства основных грузоотправителей,
соответственно снижение объемов перевозок грузов;

2) автодорожная отрасль:

автодороги для отдельных регионов являются единственным транспортным сообщением;

низкая плотность железных дорог и водных путей;
высокий уровень дорожно-транспортных происшествий;
высокая транспортная составляющая в стоимости товаров;

3) гражданская авиация:

дорогостоящее авиатопливо и его недостаточное производство на отечественных нефтеперерабатывающих заводах приводят к удорожанию стоимости авиационных услуг;

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;

износ основных производственных фондов (взлетно-посадочные полосы и терминалы) и отсутствие современной спецтехники для обслуживания ВС западного производства в региональных аэропортах;
сокращение бюджетного финансирования;

4) водный транспорт:

значительный физический и моральный износ основных средств;
низкая плотность водных путей;
зависимость от производства традиционных видов грузов (металл, зерно), которые в экспортном сообщении переваливаются через морской порт Актау;
развитость инфраструктуры смежных видов транспорта;
зависимость от навигационного периода на внутренних водных путях;

5) автомобильный транспорт:

высокий износ и слабое техническое состояние автотранспортных средств;
высокая потребность в перевозках у населения и предприятий экономики страны;

наличие институциональных структур управления и уровень нормативно-правовой базы функционирования автотранспорта;

рыночные механизмы функционирования автотранспорта: свободный доступ юридических и физических лиц к осуществлению перевозок, свободные цены, конкурсная система распределения маршрутов пассажирского транспорта среди перевозчиков.

Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан

1. Основные параметры развития.

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 Республики Казахстан 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 Республике Казахстан – 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, 2011 год – 51,4 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 Республике Казахстан – 7 суток, за 2008 год транзитом перевезено 11 тыс. тонн, 2009 год – 232 тыс. тонн, 2010 год – 17,6 тыс. тонн, 2011 год – 19,4 тыс. тонн);

3) Среднеазиатский коридор: Сарыагаш – Озинки, Озинки – Сарыагаш (протяженность – 2 147 км, срок доставки по Республике Казахстан – 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, 2011 год – 756 тыс. тонн);

4) Трансазиатский коридор (северное направление): Достык – Петропавловск, Петропавловск – Достык (протяженность – 1 910 км, срок доставки по Республике Казахстан – 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, 2011 год – 103,6 тыс. тонн);

5) Трансазиатский коридор (центральное направление): Достык – Сарыагаш, Сарыагаш – Достык (протяженность – 1 831 км, срок доставки по Республике

Казахстан – 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, 2011 год – 1 935 тыс. тонн).

Информация о контейнерных поездах, пропущенных по территории Республики Казахстан за 2011 год

назначение	кол-во	сообщение
собственного формирования	358	Алматы – Алашанькоу
собственного формирования	1	Алматы – Хайратон
собственного формирования	96	Аксу – Достык – Циндао
собственного формирования	5	Жетысу – Алашанькоу
назначением в Казахстан	533	Ляньюньган – Алматы
назначением в Казахстан	1	Ляньюньган – Астана
назначением в Казахстан	21	Тяньцзинь – Алматы
назначением в Казахстан	12	Находка – Локоть – Защита
назначением в Казахстан	3	Циндао – Достык – Алматы
в транзитном сообщении	102	Находка – Локоть – Аблык
в транзитном сообщении	5	Находка – Локоть – Галаба
в транзитном сообщении	2	Находка – Локоть – Алматы-1
в транзитном сообщении	41	Ляньюньган – Аблык
в транзитном сообщении	1	Ляньюньган – Сергели
в транзитном сообщении	4	Ляньюньган – Аламедин
в транзитном сообщении	1	Ляньюньган – Сарыгаш – Чукурсай
в транзитном сообщении	1	Чунцинь – Черкесск
в транзитном сообщении	14	Чунцинь – Дуйсбург
в транзитном сообщении	1	Чунцинь – Антверпен
в транзитном сообщении	48	Гамбург – Рига – Озинки – Галаба
в транзитном сообщении	53	Гамбург – Актау – Галаба
ВСЕГО:	1303	

К 2016 году 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.

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, создания условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решения других торгово-транспортных проблем и активного развития своих экспортных, импортных и транзитных возможностей.

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 для достижения этой цели является повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети.

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

2. Анализ основных проблем

Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Важнейшее 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.

Несовместимость некоторых технических параметров транспортной инфраструктуры с международными стандартами и системами действующих торговых партнеров Казахстана является значительным препятствием на пути региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей.

На текущий момент в Республике Казахстан несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения.

3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внешние факторы:

1) возрождение великого «Шелкового пути» – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста;

2) активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы.

Внутренние факторы:

1) реализация экспортно-импортных возможностей и национального транзитного ресурса Казахстана;

2) уникальное геополитическое положение Казахстана;

3) наличие дополнительных международных воздушных коридоров;

4) реализация крупного в Казахстане проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа – Западный Китай, проходящего по территории Казахстана и России с выходом на страны Западной Европы;

5) реализация проекта строительства железной дороги «Бейнеу-Жезказган», который сократит расстояние от Хоргоса до Морского порта Актау.

Стратегическое направление 3. Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующейся на современных технологиях, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг.

1. Основные параметры развития

Развитие отрасли ИКТ является одним из приоритетных направлений Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития, в рамках «секторов экономики будущего», что отражает ее значение для экономики современного Казахстана.

Отрасль ИКТ включает сферы услуг и производства в области информационных технологий, телекоммуникаций и распространения

телерадиовещания. Развитие данной отрасли взаимосвязано с проникновением технологий связи, распространением телерадиовещания и информационных технологий, которые наблюдаются в последнее десятилетие по всему миру.

В целях развития данной отрасли перед Министерством стоит задача по значительному увеличению потребления и применения ИКТ и его казахстанского содержания с целью обеспечения долгосрочной конкурентоспособности страны.

Тенденциями отрасли телекоммуникаций являются развитие инфраструктуры, базирующейся на высокоскоростных оптических и беспроводных технологиях, предоставление мультимедийных услуг населению и организациям, а также увеличение уровня цифровизации местной телефонной связи.

Операторами связи осуществляется построение городских мультисервисных сетей доступа и транспортных сетей Metro Ethernet на базе городской волоконно-оптической инфраструктуры, что позволит организовать внедрение новых видов услуг, таких как массовый широкополосный доступ в Интернет (далее - ШПД) на основе ADSL, организация городских высокоскоростных каналов. Продолжается строительство сети связи для телефонизации и интернетизации сельских населенных пунктов с использованием технологии C D M A 4 5 0 .

В настоящее время операторами сотовой связи введены в эксплуатацию сети третьего поколения 3G в городах Астане, Алматы и во всех областных центрах.

В рамках развития услуг доступа к сети Интернет в феврале 2011 года Межведомственной комиссией по радиочастотам Республики Казахстан принято решение о предоставлении права внедрения сетей связи четвертого поколения 4G на территории Республики Казахстан АО «Казахтелеком».

Также, согласно протоколу Межведомственной комиссии по радиочастотам Республики Казахстан от 27 августа 2011 года принято решение выделить АО «Казахтелеком» 20 МГц в диапазоне 1730-1785/1825, 2-1880 МГц.

Министерством совместно с заинтересованными государственными органами проводятся работы по определению разовой платы за выделения радиочастотного спектра для внедрения стандарта 4G на территории Республики К а з а х с т а н .

В целях эффективной реализации государственной политики в области связи Министерством обеспечивается эффективное сопровождение систем мониторинга радиочастотного спектра и радиоэлектронных средств, реестра радиоэлектронных средств и радиочастотных присвоений.

Проводимые мероприятия по развитию телекоммуникационной отрасли позволили достичь в 2010 году следующих результатов в расчете на 100 жителей с т р а н ы :

- 1) плотность фиксированных телефонных линий - 24,9;
- 2) плотность абонентов сотовой связи - 124;
- 3) плотность пользователей Интернет - 31,6;
- 4) уровень цифровизации местных сетей телекоммуникаций - 92 %.

В области почтовой связи основным поставщиком рынка услуг остается акционерное общество «Казпочта», являющееся национальным оператором. Оказание услуг осуществляется более чем 2800 отделениями почтовой связи, охватывающими всю территорию страны.

В секторе пересылки письменной корреспонденции, в крупных городах наблюдается появление альтернативных доставочных служб (местной почтовой связи). Появление конкуренции на данном рынке способствует появлению более доступных услуг по доставке извещений, рекламных материалов по сравнению с услугами традиционной сети.

В условиях информатизации и движения мирового сообщества к целостности существует необходимость подготовки высококвалифицированных, профессиональных, востребованных на рынке труда специалистов. Современное общество предъявляет высокие требования к уровню профессиональной подготовки специалистов и в условиях расширения сфер сотрудничества с зарубежными странами, а также появления новых средств коммуникации особую актуальность приобретает возможность взаимодействовать с коллегами из разных стран.

В целях развития образования в сфере инфокоммуникаций акционерное общество «Международный университет информационных технологий» (далее - МУИТ) тесно сотрудничает с университетом США Carnegie Mellon.

Кроме того, открыты 4 новые специальности бакалавриата и магистратуры по специальностям «Информационные системы» и «Вычислительная техника и программное обеспечение», а также проводится отбор дополнительных зарубежных партнеров для МУИТ среди высших учебных заведений Малайзии, Сингапура, Кореи и России.

В рамках реализации Программы развития информационных и коммуникационных технологий в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы ведутся работы по открытию ряда научно-исследовательских лабораторий в области ИКТ совместно с транснациональными ИКТ компаниями.

В 2011 году были открыты две R&D лаборатории. Одна на базе МУИТ (open source) и вторая на базе КарГТУ (информационные технологии).

В 2012 году планируется открытие других лабораторий на базе научно-исследовательского института и/или на базе ВУЗов Казахстана.

В целях координации деятельности данных лабораторий и развития исследовательской деятельности в сфере ИКТ в Республике Казахстан создан

отраслевой научно-исследовательский институт, который будет координировать и определять наиболее актуальные направления развития ИКТ посредством реализации следующих функций: R&D деятельность, коммерциализация ИКТ разработок, вопросы подготовки и переподготовки ИКТ кадров, инициирование нормативных правовых актов, разработка и систематизация отраслевых стандартов, сертификация оборудования, продуктов и услуг, контроль лицензируемой деятельности и качества услуг, анализ деятельности отрасли и отдельных видов услуг, экспертная деятельность, консалтинг и аудит проектов.

Научно-исследовательский институт зарегистрирован в качестве участника специальной экономической зоны «Парк информационных технологий «Алатау».

Кроме того, инициирован проект по созданию ИКТ-кластера на территории «Парка информационных технологий». ИКТ-кластер будет представлять собой территорию площадью в 30 га, где предусматривается строительство учебно-исследовательского комплекса, бизнес центра, дата-центра, посевного фонда с функциями бизнес-инкубирования и других необходимых для функционирования ИКТ-кластера институтов развития.

Необходимо отметить, что важным аспектом для успешного развития ИКТ в Республике Казахстан является создание государством вышеуказанных институтов развития отрасли.

2. Анализ основных проблем

Основными проблемами в отрасли информационных и коммуникационных технологий являются:

- 1) низкие темпы развития ШПД к сети Интернет;
- 2) неполный охват домохозяйств страны услугами телефонной связи и ШПД к сети Интернет;
- 3) недостаточная обеспеченность сельских населенных пунктов почтовыми отделениями связи;
- 4) недостаточная обеспеченность населения компьютерной техникой;
- 5) низкий уровень отечественного производства средств ИКТ и его зависимость от импорта;
- 6) отсутствие квалификационного справочника с требованиями по приоритетным специальностям в сфере инфокоммуникаций;
- 7) низкий уровень развития сотрудничества отечественных вузов с зарубежными университетами в целях трансфера новых образовательных технологий и международных стандартов IT-образования;
- 8) нехватка квалифицированных специалистов для создания информационной инфраструктуры в стране.

3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внутренние факторы:

- 1) развитие отрасли телекоммуникаций напрямую связано с использованием ограниченных ресурсов радиочастотного спектра, ресурса нумерации;
- 2) с развитием конвергенции сетей мобильной связи с фиксированными сетями появляются новые услуги телекоммуникаций;
- 3) с развитием рынка фиксированной и мобильной связи появляются новые виды услуг на основе их конвергенции с информационными технологиями;
- 4) развитие современных средств инфокоммуникаций приводит к снижению спроса потребителями традиционных видов почтовых услуг;
- 5) основные доходы рынка ИТ-услуг формируются за счет государственного заказа;
- 6) на рынке программного обеспечения в Казахстане доминирующее положение занимает продукция зарубежных производителей;
- 7) казахстанские предприятия занимаются в основном реализацией оборудования известных международных производителей и сборкой компьютерной техники.

Внешние факторы:

- 1) на доходность предприятий связи влияют численность, плотность размещения и движение населения;
- 2) состояние телекоммуникационного рынка напрямую зависит от экономической активности в стране;
- 3) высокая зависимость сектора ИКТ от импорта.

Стратегическое направление 4. Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграция информационных систем государственных органов, в том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза.

1. Основные параметры развития

Сегодня ИТ являются важнейшим инструментом для формирования информационного общества, а «проводником» в отношениях государства и населения стало «электронное правительство».

В этой связи, применение ИТ в государственных органах должно быть в первую очередь направлено на оказание государственных услуг в электронной форме населению и бизнесу, повышение прозрачности и подотчетности государственных органов.

В настоящее время состояние предоставления государственных электронных услуг населению и организациям характеризуется следующими данными:

- 1) центральными и местными исполнительными органами посредством интернет-ресурсов оказываются интерактивные услуги населению и бизнесу (

блоги руководителей, электронные госзакупки, интерактивные опросы и т.д.) и осуществляется переход к оказанию транзакционных услуг;

2) создана инфраструктура «электронного правительства», в рамках которой введены в промышленную эксплуатацию более 20 ИТ – проектов;

3) проведена работа по оптимизации государственных услуг государственных органов в электронный формат. В частности, оптимизированы 9 услуг Агентства Республики Казахстан по управлению земельными ресурсами и одна услуга Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан;

4) ведутся работы по созданию архитектуры «электронного правительства» и разработки эталонных моделей. В настоящее время произведено наполнение эталонных моделей по 3 направлениям деятельности (трудовые отношения, социальное обеспечение, земельные отношения). Планируется продолжение работ по наполнению эталонных моделей и другим направлениям деятельности.

В настоящее время количество услуг на портале «электронного правительства» составляет 119, в том числе 77 государственных услуг, оплата 21 вида государственных сборов, 16 видов государственных пошлин, 4 видов налоговых платежей, а также оплата штрафов за нарушения правил дорожного движения. Кроме того, на портале доступно более 2 000 информационных услуг.

Количество пользователей услуг по сравнению с 2009 годом увеличилось с 5,6 до 590 тысяч граждан. Количество выданных электронных справок возросло с 50 тысяч до 8,3 млн. Произведено платежей через портал на сумму более 19,5 м л н . т е н г е .

За 2011 год в городах и районах Казахстана проведены обучающие семинары по теме «электронное правительство» и электронные услуги». Обучено 64475 чел . В торговых центрах гг. Астане, Алматы, Актобе, Шымкенте проведены консультационные поддержки населения, в среднем проконсультировано 19276 ч е л . ;

5) проведена работа по внедрению информационной системы «Е-лицензирование» (далее – ГБД «Е-лицензирование»). В 2011 году данная система внедрена в 20 государственных органах лицензиарах, 79 территориальных лицензиарах (АРЕМ, МЗ, МВД, МТК), 8 из 16 местных исполнительных органах. Количество сформированных электронных лицензий посредством ГБД «Е-лицензирование» по сравнению с 2010 годом увеличилось в 2,8 раза и составило 3905 электронных лицензий.

Приняты поправки в Закон Республики Казахстан от 11 января 2007 года № 214 «О лицензировании», приравнивающие бумажную лицензию к электронной;

б) ведется работа по переводу центральных государственных органов на электронный документооборот без дублирования документов на бумажном н о с и т е л е ;

7) создана система электронных обращений граждан через веб-портал «электронного правительства» к руководителям государственных и местных исполнительных органов;

8) в рамках развития электронных акиматов реализуется проект «Региональный шлюз «е-акимат» с возможностью автоматизации 20 государственных услуг. В 2010 году проект реализован в 4-х акиматах пилотной зоны, а в 2011 году проект тиражирован в остальных акиматах, за исключением г.

А с т а н ы .

В настоящее время проведена большая работа по улучшению деятельности центров обслуживания населения (далее - ЦОН). Сформирована нормативная база, необходимая для функционирования ЦОН, упрощены процедуры по обслуживанию населения и бизнеса, существует положительная тенденция по снижению уровня коррупции.

Возникает необходимость решения таких вопросов, как перевод всех государственных услуг в ЦОН с полноценной системой информационного обеспечения, повышение уровня квалификации кадрового состава ЦОН, создание и функционирование единого инструмента мониторинга оказания государственных услуг и обеспечение защиты информации при оказании государственных услуг.

Для обеспечения дальнейшего совершенствования процесса предоставления услуг гражданам и бизнесу Глава государства поддержал передачу функций по организации деятельности ЦОН по предоставлению государственных услуг физическим и юридическим лицам по принципу «одного окна» от местных исполнительных органов уполномоченному органу в сфере информатизации. В связи с этим будет разработан комплексный план мероприятий, направленный на улучшение качества оказания государственных услуг ЦОН.

Во исполнение послания Президента Республики Казахстан – Лидера нации Н.А. Назарбаева «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана» от 27 января 2012 года Министерством разработан План мероприятий (дорожная карта), в котором предусмотрены меры по открытию в 2012 году 4-х специализированных ЦОН в городах Астане, Алматы, Актау, Караганде, а в 2013 году в остальных регионах.

В данных специализированных ЦОН по принципу «одного окна» будут предоставляться государственные услуги по регистрации автотранспортных средств и выдаче водительских удостоверений с созданием необходимой инфраструктуры и условий для населения.

В этих же ЦОН население сможет сдать теоретические и практические экзамены для получения водительских удостоверений, пройти сверку номерных агрегатов, получить водительское удостоверение, свидетельства о прохождении

обязательного технического осмотра и государственных регистрационных номеров знаков.

За счет автоматизации государственных услуг будет сокращен перечень представляемых населением документов, необходимые сведения будут получаться в электронном формате из баз данных задействованных государственных органов.

За счет изменения бизнес процесса будет значительно сокращено время обслуживания, как по водительским удостоверениям, так и по регистрации/перерегистрации автотранспортных средств, кроме того, данные меры как следствие приведут к снижению коррупционных проявлений.

Кроме того, в рамках реализации государственной политики в области информатизации Министерством регулируются вопросы противодействия компьютерным инцидентам на государственном уровне, в частности за счет участия в техническом сопровождении национальных электронных информационных ресурсов и информационных систем, интегрируемых в информационную инфраструктуру Республики Казахстан.

Развитию казахстанского сегмента Интернет будут способствовать внедрение ШПД, создание дата-центров, увеличение электронных услуг, предоставляемых через портал «электронного правительства», развитие порталов государственных органов, создание социально значимых интернет-ресурсов (для детей и подростков).

В настоящее время необходимо активизировать развитие вычислительных центров (далее – дата-центры) с целью обеспечения спроса на услуги веб-хостинга, первичного и резервного хранения данных и поэтапного выхода на внешние рынки. Наличие инфраструктуры дата-центров является базовым условием для развития Казнета, электронной коммерции, электронных услуг и «электронного правительства».

Для обеспечения взаимодействия межгосударственных и межведомственных информационных систем при обмене данными возникает необходимость создания межгосударственного шлюза для обмена информацией в рамках Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией (Национальный сегмент Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза).

Система позволит достичь таких положительных результатов, как развитие экономической интеграции на таможенной территории Таможенного союза и улучшение экономических показателей внешней и взаимной торговли в результате использования интегрированных информационных ресурсов.

Для этого необходимо создание национального сегмента Интегрированной

информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза, а также национальной доверенной третьей стороны.

2. Анализ основных проблем

Основными проблемами, сдерживающими развитие электронных услуг и «электронного правительства», являются:

- 1) низкий уровень защищенности информационно-коммуникационных сетей, информационных систем и ресурсов государственных органов;
- 2) низкие темпы автоматизации бизнес-процессов государственных органов, направленных на оказание государственных услуг в электронной форме;
- 3) недостаточный уровень оказания государственных услуг в электронной форме по принципу «одного окна»;
- 4) недостаточное развитие казахстанского сегмента сети Интернет;
- 5) неразвитость инфраструктуры дата-центров для оказания услуг хостинга.

3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внутренние факторы:

- 1) развитие информационных систем государственных органов для предоставления государственных услуг в электронной форме;
- 2) устойчивое повышение спроса на услуги обучения в области инфокоммуникаций;
- 3) продвижение государственных услуг в электронной форме и «электронного правительства»;
- 4) введение международной интернет адресации (.каз).

Внешние факторы:

- 1) быстрые темпы развития инфокоммуникационных технологий;
- 2) продвижение к информационному обществу и инновационной экономике;
- 3) высокая конкуренция на международном рынке подготовки ИТ-специалистов;
- 4) развитие серверных платформ для хостинга информационных систем оказания электронных услуг местных исполнительных органов в регионах.

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

3.1. Стратегические направления, цели, задачи, целевые индикаторы, мероприятия и показатели результатов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса

Коды бюджетных программ, направленных на достижение данной цели
001, 002, 003, 005, 006, 009, 012, 014, 015, 016, 019, 020, 028, 030, 033, 034

Целевой индикатор	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Позиция в ГИК «Качество дорог»	ВЭФ	место	116	124	125	120	118	116	114
2. Позиция в ГИК «Качество железнодорожной инфраструктуры»	ВЭФ	место	32	32	33	31	29	27	25
3. Позиция в ГИК «Качество инфраструктуры портов»	ВЭФ	место	110	111	104	99	97	95	93
4. Позиция в ГИК «Качество инфраструктуры воздушного транспорта»	ВЭФ	место	94	95	103	98	96	94	92
5. Позиция в ГИК «Доступность мест на километр»	ВЭФ	место	64	67	62	56	54	52	50
6. Качество инфраструктуры в целом (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	69	74	85	78	76	74	72
7. Прозрачность решений, принимаемых государственными органами (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	83	75	53	44	42	40	38
8. 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	32,7	42,6	52,9	65,1	77,1

- перевозка грузов	стат. данные	млн. тонн	1 939,2	1 968,5	2758,1	2943,1	3397,4	3926,6	45:
- перевозка пассажиров	стат. данные	млн. чел.	11 798,9	11 861,6	16643,8	18640,0	20950,3	23588,9	26:
- грузооборот	стат. данные	млрд. т-км	262,7	267,2	344,0	383,8	427,0	476,5	53:
- пассажирооборот	стат. данные	млрд. п-км	130,5	132,5	188,3	211,1	237,7	268,7	30:
9. ИФО транспортных услуг, % к предыдущему году	стат. данные	%	89,3	107,4	107,0	107,5	107,2	108,0	10:
10. 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	-
11. Снижение количества плановых проверок субъектами государственного контроля (согласно ежегодному плану проведения проверок)	данные МТК	%	-	-	-	10	10	10	-
12. 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

Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли

Показатели результатов	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		%	70	77	77,5	79	81	83	85

1. В среднем 85 % автомобильных дорог республиканского значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии к 2015 году	данные МТК	км	16 446	18 091	18 209	18 561	19 031	19 502	19	
2. В среднем 70 % автомобильных дорог местного значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии к 2015 году	данные МТК	%	55	57	58	63	66	68	70	
		км	38 564	39 966	40 667	44 173	46 276	47 679	49	
3. Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	данные МТК	км	1931	1427	2 254	2 295	2 211	2 263	2 3	
4. Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай»	данные МТК	км	-	417	750	599	686	-	-	
5. Снижение количества транспортных происшествий, связанных с качеством автомобильных дорог республиканского значения, к уровню предыдущего года	данные МТК	%	-	-	-	6	8	7	7	
6. Увеличение охвата обязательным техническим осмотром транспортных средств	данные МТК	линии технического контроля	-	-	-	400	420	440	46	
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в плане					2011	2012	2013	2014	2015
						год	год	год	год	год
1						2	3	4	5	6
1. Строительство, реконструкция и ремонт около 12 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения						х	х	х	х	х
2. Реконструкция около 10 тыс. км автомобильных дорог местного значения к 2015 году						х	х	х	х	х
3. Введение платной системы на отдельных участках автомобильных дорог республиканского значения к 2013 году						х	х	-	-	-

4. Усиление ответственности территориальных дорожных лабораторий, контролирующих качество дорожно-строительных работ	x	x	x	x	x
5. Перевод с разрешительного на уведомительный порядок решения об открытии центра техосмотра	-	x	-	-	-
6. Исключение требования о наличии мобильных линий для центров, открываемых в населенных пунктах районного уровня	-	x	-	-	-

Задача 1.1.2 Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли

Показатели прямых результатов	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Строительство новых железных дорог	данные МТК	км	-	-	439	-	-	-	-
2. Капитальный ремонт верхнего строения пути	данные АО «НК «КТЖ»»	км	-	-	635	650	650	660	690
3. Доля расходов на перевозку железнодорожным транспортом себестоимости экспортной продукции снижена на 20% к 2020 году	данные АО «НК «КТЖ»»	%	-	-	-	-	-	-	10
4. 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 плане								
	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год				
1	2	3	4	5	6				
1. Строительство железнодорожной линии Коргас Жетыген к 2014 году	x	x	x	-	-				
2. Строительство железнодорожной линии Узень – государственная граница с Туркменистаном к 2013 году	x	x	-	-	-				
3. В 2012 году начало строительства железнодорожных линий Бейнеу – Жезказган и Аркалык-Шубарколь	-	x	x	x	x				
4. Внедрение новой системы управления железнодорожным транспортом к 2014 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. Реализация новой тарифной политики в сфере грузовых и пассажирских перевозок;	x	x	x	-	-
8. Утверждение предельных тарифов на услуги магистральной сети на 10 лет к 2014 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 результатов	прямых	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	Количество	данные МТК	ед.	9	10	10	11	11	11	11
2. Увеличение числа международных воздушных сообщений	числа	данные МТК	ед.	41	47	53	64	78	94	97
3. Количество международных аэропортов - «хабов» до 4 ед.	Количество	данные МТК	ед.	3	3	3	3	3	3	4
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов				срок реализации в плане						
				2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1				2	3	4	5	6		
1. Реконструкции (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов в 13 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 результатов	прямых	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период				
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Пропускная способность морских				12,7	13,0	13,5	16,0	16,0	16,0	16

портов доведена до 48 млн. тонн	данные МТК	млн. тонн в год								
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 из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	данные МТК	%	-	-	-	70	76	83	86	
4. Доля объема перевозок сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	данные МТК	%	-	-	-	-	-	-	-	59
Мероприятия для достижения результатов	для достижения показателей прямых	сроки реализации в периоде								
			2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год			
1			2	3	4	5	6			
1. Реализация проектов по модернизации Усть-Каменогорского, Шульбинского шлюзов к 2015 году	и реконструкции Бухтарминского и х			х	х	х	х	-		
2. Обеспечение безопасного плавания судов в акватории казахстанского сектора Каспийского моря и по внутренним водным путям к 2016 году	и по х		х	х	х	х	х	х		
3. Строительство судов государственного технического речного флота		х	х	х	х	х	х	х		
4. Техническая модернизация инфраструктуры порта Актау		х	х	х	х	х	х	х		
5. Пополнение торгового флота сухогрузными судами, паромы и танкерами		-	-	х	х	-	-	-		
6. Внедрение систем управления движением судов		-	-	-	-	-	-	х		

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

Целевой индикатор	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении	Данные МТК	млн. тонн	15,4	15,7	16,5	17,0	18,4	19,4	20,4
- ж/д транспорт	Данные МТК	млн. тонн	14,7	13,7	15,4	14,7	15,4	16,3	17,3
- автотранспорт	Данные МТК	млн. тонн	0,7	0,77	0,9	0,91	0,98	1,05	1,1
- водный транспорт	Данные МТК	млн. тонн	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
- авиатранспорт	Данные МТК	млн. сам/км	113,7	118,0	120,4	121,0	122,0	123,5	124,5
2. Увеличение дохода от транзитных перевозок	Данные МТК	млрд. тенге	68,4	92,3	89,5	92,8	97,7	103,5	110,5

Задача 2.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса Республики Казахстана в международные транспортные сети

Показатели результатов	Источники информации	ед-ца изм.	отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
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	49,45	49,69	49,57	50,06	50,57	51,20	51,71
- Северный коридор			40,24	46,04	46,70	47,17	47,64	48,69	49,16
- Южный коридор			50,23	51,33	51,02	51,07	51,12	51,67	52,22
- Среднеазиатский коридор			47,52	47,76	48,50	48,99	49,48	50,2	51,0
- TRACECA			48,04	48,95	48,67	49,16	49,65	50,42	51,2
- коридор Север-Юг									
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	61,3
3. Увеличение количества (создание) транспортно-	данные МТК	шт.	-	-	-	-	12	16	16

логистических центров на международных транспортных коридорах								14	
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в план				периоде				
	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Снижение барьеров при пересечении границ грузовыми поездами	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» в 2014 году	x	x	x	-	-				
4. Внедрение на международных перевозках цифровых тахографов к 2012 году	-	x	x	x					
5. Техническая оснащенность органов транспортного контроля	x	x	x	x					
6. Реализация мастер-плана развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан	-	x	x	x					

Стратегическое направление 3. Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, инновации, базирующейся на современных технологиях, ориентированной на предоставление мультимедийных услуг

Цель 3.1. Обеспечение достижения роста доли сектора ИКТ в ВВП, включая развитие инфокоммуникационной инфраструктуры

Коды бюджетных программ, направленных на достижение данной цели 001, 025, 026, 027, 037, 038, 039, 041, 042

Целевые индикаторы	Источ. информации	Е д . изм.	В отчетном периоде		В плановом периоде				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Абоненты сотовой связи (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	59	66	38	31	31	30	30
2. Телефонные линии (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	60	54	46	45	45	44	44
3. Количество пользователей Интернетом (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	82	69	77	60	60	59	59

4. Количество абонентов широкополосной сети Интернет (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	64	53	71	63	63	62	62
5. Пропускная способность Интернета (показатель «ГИК ВЭФ»)	ВЭФ	место	-	69	74	65	65	64	64
6. Доля сектора ИКТ в ВВП – 3,8% к 2015 году	Стат. данные	%	3,70	3,40	3,40	3,45	3,55	3,70	3,8
7. Индекс физического объема отрасли «Связь»	Стат. данные	%, к предыдущему году	-	106,4	118,7	108,0	107,0	107,0	10

Задача 3.1.1. Уровень доступности базовых услуг в сфере ИКТ и обеспечение 100-процентного охвата домохозяйств Республики Казахстан услугами телефонной и широкополосного доступа к Интернету

Показатели прямых результатов	Источ. информации	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Достижение 100-процентного уровня цифровизации местной телефонной связи к 2015 году	Стат. данные	%	90,0	92,0	95,5	96	97	98	10
В сельской местности	Стат. данные	%	88,5	90	96,4	96,8	97,5	98,0	10
2. Плотность фиксированных линий телефонной связи	Стат. данные	на 100 жител.	23,0	25	25,9	26,3	26,5	26,8	27
В сельской местности			13,3	14,5	15,6	15,8	15,9	16,0	16
3. Плотность абонентов широкополосного доступа к сети Интернет	Стат. данные	на 100 жител.	3,69	5,1	7,4	8,0	13,0	16,0	22
4. Плотность пользователей Интернет	Стат. данные	на 100 жител.	19,8	31,6	53,4	54,0	54,3	54,7	55
5. Пропускная способность Интернета	Данные МТК	К б / чел.	-	-	3,7	5,1	5,3	5,6	5,8
6. Количество абонентов в сельских населенных пунктах,		Абон.	876 847						

обеспеченных универсальными услугами связи	Данные МТК			964 610	1 028 305	1 040 670	1 053 710	1 066 750	1 43
7. Количество построенных и модернизированных сельских отделений почтовой связи	Стат. данные	ед.	50	64	-	186	372	560	-
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов					Срок реализации в план. периоде				
					2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1					3	4	5	6	7
1. Установка цифровых коммутационных станций на местных сетях телекоммуникаций					x	x	x	x	x
2. Расширение национальной информационной супермагистралей на основе технологии спектрального уплотнения DWDM					x	x	x	x	x
3. Строительство оптоволоконных магистралей вдоль создаваемых транспортных коридоров					x	x	x	x	x
4. Субсидирование убытков операторов связи, оказывающих универсальные услуги телекоммуникаций в сельской местности					x	x	x	x	x
5. Ребалансирование тарифов на универсальные услуги телекоммуникаций					x	x	x	x	x
6. Снижение платы за присоединение к сети телекоммуникаций общего пользования операторов фиксированной телефонной связи на местном уровне					x	x	x	-	-
7. Снижение стоимости подключения к Интернет для физических лиц					x	x	x	-	-
8. Модернизация сети телекоммуникаций сельской связи с использованием технологии CDMA					x	x	x	x	-
9. Модернизация почтово-логистической системы					-	x	x	-	-
10. Строительство сельских отделений почтовой связи					-	x	x	x	-
11. Организация работы совета операторов связи по проблемным вопросам в области связи					x	x	x	x	x
Задача 3.1.2. Обеспечение услугами мобильной связи всех населенных пунктов численностью от 1000 человек и более									
Показатели прямых результатов	Источ. информации	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Плотность абонентов сотовой связи	Стат. данные	на 100 жител.	96,0	124	127	128	130	135	138

2. Число абонентов сотовой связи, имеющих доступ к передаче данных	Стат. данные	ед.	3 314 134	3 900 000	4 300 000	4 400 000	4500000	4600000	47 000
3. Охват населенных пунктов с численностью от 1000 человек и более сотовой связью	Данные МТК	%	-	65	91	92	84	100	100

Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в план периоде				
	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	3	4	5	6	7
1. Распределение частот в диапазоне 1920-1980 МГц, 2110-2170 МГц по 20 МГц (прием/передача) между операторами сотовой связи	x	x	-	-	-
2. Обеспечение операторами услуг сотовой связи сетями третьего поколения стандарта 3G	x	x	x	x	-
2-1. Городов Астана, Алматы и всех областных центров республики	x	x	x	x	x
2-2. Населенных пунктов, с численностью населения от 50 000 и более	-	x	x	x	x
2-3. Населенных пунктов, с численностью населения от 10 000 и более	-	-	x	x	x
3. Внедрение стандарта нового поколения 4G в г.г. Астане и Алматы и областных центрах	x	x	x	x	x
4. Техническое сопровождение системы радиомониторинга	x	x	x	x	x
5. Мониторинг и регулирование тарифов операторов связи, включенных в государственный реестр субъектов рынка и занимающих доминирующее или монопольное положение	x	x	x	x	x

Задача 3.1.3. Внедрение цифрового вещания на всей территории Казахстана

Показатели прямых результатов	Источ. информации	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Охват эфирным цифровым телевидением территории Казахстана	Данные МТК	%	-	-	-	22	75	95	95
2. Количество радиотелевизионных станций, установленных для	Данные МТК	ед.	-	-	-	5	429	-	-

цифрового эфирного телевидения									394	
3. Количество транслируемых телеканалов цифрового эфирного телевидения в гг. Алматы, Астане и областных центрах	Данные МТК	ед.	-	-	-	30	30	30	30	
в остальных населенных пунктах			-	-	-	-	15	15	15	15

Мероприятия для достижения показателей прямых результатов	срок реализации в плановом периоде				
	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6
1. Разработка и утверждение плана по внедрению эфирного цифрового вещания	-	x	x	-	-
2. Внедрение эфирного цифрового вещания в регионах республики	-	x	x	x	-
3. Модернизация и строительство радиотелевизионных станций (РТС)	-	x	x	x	-
4. Вывод из эксплуатации аналоговых радиотелевизионных станций (РТС)	-	-	-	-	x
5. Проведение мероприятий по международно-правовой защите орбитально-частотного ресурса Республики Казахстан	x	x	x	x	x

Задача 3.1.4. Доведение уровня отраслевой стандартизации до международных норм формирование правовой основы, способствующей развитию ИКТ в Республике Казахстан

Показатели прямых результатов	Источ. информации	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Количество гармонизированных стандартов от общего количества стандартов в области ИКТ	Данные МИНТ	%	73	74	74,5	75	75,5	76	76
2. Количество разрабатываемых государственных стандартов в области ИКТ	Данные МТК	ед.	13	3	1	34	1	1	-
3. Количество разрабатываемых НПА в области ИКТ	Данные МТК	ед.	-	6	6	2	-	-	-

срок реализации в плановом периоде				

исследовательских работ в МУИТ	Данные МТК	ед.	-	-	-	1	2	3	4	
7. Уровень компьютерной грамотности населения	Стат. данные	%	19,4	43,7	43,7	47	50	52	55	
8. Количество персональных компьютеров на 100 человек	Стат. данные	ед.	19,7	20,8	21	22	24	26	27	
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов						срок реализации в план				
						периоде				
						2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1						2	3	4	5	6
1. Участие в развитии инфраструктуры СЭЗ ПИТ «Алатау»						x	x	x	x	x
2. Организация производства высокотехнологичного оборудования						x	x	x	x	x
3. Разработка предложений по дополнительным требованиям к подготовке ТЭО, ТЗ и технических спецификаций к конкурсным документам по IT-проектам в части необходимости отражения доли казахстанского содержания						x	x	-	-	-
4. Создание специализированной финансовой организации для финансирования коммерческих IT-проектов						-	x	-	-	-
5. Взаимодействие с НПО по вопросам развития отрасли IT						x	x	x	x	x
6. Разработка механизмов по формированию гарантированного заказа на закуп отечественного компьютерно-коммуникационного оборудования и продвижения отечественных IT-продуктов						x	x	x	x	x
7. Выдача к 2015 году не менее 900 сертификатов iCarnegie						-	x	x	x	x
8. Проведение олимпиад по актуальным темам ИКТ среди учащихся и студентов						x	x	x	x	x
9. Выработка предложений по открытию IT отделений на базе существующих колледжей						-	x	x	x	-
10. Выработка предложений по совершенствованию законодательства в части стимулирования развития НИОКР в области IT						-	x	x	-	-
11. Реализация программы «Услуги по обучению населения в рамках «электронного правительства»						x	x	x	x	x
12. Выработка предложений по внесению изменений и дополнений в законодательства Республики Казахстан по вопросам повышения компьютерной грамотности						-	x	x	-	-
13. Разработка электронных обучающих программ для обучения населения базовым навыкам компьютерной грамотности						-	x	-	-	-

14. Выработка предложений по совершенствованию статистической информации по развитию инфокоммуникаций					x	x	-	-	-	
Задача 3.1.6. Снижение административных барьеров										
Показатели результатов	прямых	Источ. информации	Е д. изм.	Отчетный период		Плановый период				
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Снижение операционных издержек, связанных с регистрацией и ведением бизнеса, включая время и затраты, а также разрешительных процедур		Данные МТК	%	-	-	-	-	-	30	-
2. Доля сокращенных плановых проверок субъектов в области информатизации и связи (согласно годовому плану проверок) от общего количества (к предыдущему году)		Данные МТК	%	-	5	5	5	5	5	5
3. Доля разрешительных документов в области связи, выдаваемых в электронной форме		Данные МТК	%	-	10	20	30	60	100	-
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов						срок реализации в плане				
						2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1						2	3	4	5	6
1. Сокращение временных затрат на получение разрешительных документов путем ввода обязательной процедуры проверки принимаемого пакета документов на полноту заполнения					x	x	-	-	-	-
2. Разработка стандартов государственных услуг на подвиды деятельности в области связи					x	x	-	-	-	-
3. Общий анализ проведенных плановых проверок уполномоченного органа и его территориальных подразделений					x	x	x	x	x	x
4. Составление плана проведения проверок на соответствие системы степени риска субъектов частного предпринимательства					x	x	x	x	x	x

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Доля оказанных в электронном виде социально значимых государственных услуг от общего количества переведенных в электронный формат социально значимых государственных услуг	Данные МТК	%	-	-	-	5	15	35	70
2. Ежегодный рост количества выданных электронных документов (к предыдущему году)	Данные МТК	млн. ед.	0,04	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
3. Доля лицензий, выдаваемых в электронном виде, от общего количества выдаваемых лицензий	Данные МТК	%	-	-	7	100	100	100	100
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов					срок реализации в плане				
					2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1					2	3	4	5	6
1. Перевод государственных услуг в электронную форму, в том числе социально значимых услуг					x	x	x	x	x
2. Разработка и утверждение планов мероприятий по оптимизации и автоматизации государственных услуг					x	x	x	x	x
3. Проведение оценки эффективности деятельности государственных органов по применению информационных технологий и оказанию государственных услуг в электронной форме					x	x	x	x	x
4. Обеспечение функционирования межведомственных информационных систем					x	x	x	x	x
5. Сопровождение 100 центров регистрации Национального удостоверяющего центра					x	x	x	x	x
6. Адаптация ИС «е-услуги акимата» и интеграция с существующими информационными системами местных исполнительных органов					x	x	-	-	-
7. Поддержка и развитие системы мониторинга информационно-коммуникационных сетей, предупреждение компьютерных инцидентов					x	x	x	-	-
8. Проведение аттестации информационных систем на соответствие требованиям информационной безопасности					x	x	x	x	x
9. Создание информационной системы и инфраструктуры оперативного центра обеспечения информационной					-	-	x	x	x

4. Доля оказанных услуг ЦОН в электронном формате от общего количества оказанных услуг	Данные из ИИС ЦОН	%	-	20	20	35	40	45	45
Мероприятия для достижения прямых результативных показателей	Срок реализации в план				Периоде				
	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Оснащение необходимым оборудованием и каналами связи для видеомониторинга ЦОН			x	x	x	-	-	-	-
2. Создание информационной системы дистанционного обучения, тестирования и аттестации сотрудников ЦОН			-	x	-	-	-	-	-
3. Интеграция информационной системы ЦОН с информационными системами государственных органов			x	x	-	-	-	-	-
4. Развитие Интегрированной информационной системы ЦОН			x	x	-	-	-	-	-

Цель 4.2. Обеспечение взаимодействия с международными информационными системами в рамках Таможенного союза

Коды бюджетных программ, направленных на достижение данной цели 040

Целевые индикаторы	Источ. информации	Ед. изм.	В плановом периоде		В отчетном периоде				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Объем переданных сообщений через межгосударственный шлюз для обмена информацией в рамках Таможенного союза	ИС ГО	Сообщений в час	-	-	-	-	50 000	70 000	80 000

Задача 4.2.1. Создание Межгосударственного шлюза по обмену информацией в рамках Таможенного союза

Показатели прямых результатов	Источ. информации	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Ввод в промышленную эксплуатацию «Межгосударственный шлюз по обмену информацией в рамках Таможенного союза»	ИС МТК	ед.	-	-	-	-	1	-	-

2. Количество интегрированных ИС ГО с межгосударственным шлюзом для обмена информацией в рамках Таможенного союза	Данные МТК	ед.	-	-	-	-	5	5	5		
3. Обеспечение целостности сообщений посредством (доверенная сторона)	Данные МТК	%	-	-	-	-	100	100	100		
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов							срок реализации в план периоде				
							2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1. Разработка ИИС Межгосударственный шлюз для обмена информацией в рамках Таможенного союза (формирование требований, архитектурное проектирование, программирование)							-	x	x	-	-
2. Управление проектом Межгосударственный шлюз для обмена информацией							-	x	x	-	-
3. Проведение работ по интеграции ИИС Межгосударственный шлюз для обмена информацией в рамках Таможенного союза с ИС ГО							-	-	x	-	-

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

Стратегические направления и цели государственного органа	Наименование стратегического и программного документа
1	2
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан	
Цель 1.1 Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса	1. Указ Президента Республики Казахстан «О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года» от 1 февраля 2010 года № 922. 2. Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958 «О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы». 3. Указ Президента Республики Казахстан от 30 января 2012 года № 261 «О мерах по реализации Послания главы государства народу Казахстана от 27 января 2012 года «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана»
Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан	

<p>Цель 2.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан</p>	<p>1. Указ Президента Республики Казахстан «О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года» от 1 февраля 2010 года № 922. 2. Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958 «О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы»</p>
<p>Стратегическое направление 3. Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующейся на современных технологиях, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг</p>	
<p>Цель 3.1. Обеспечение достижения роста доли сектора ИКТ в ВВП</p>	<p>1. Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958 «О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы» 2. Указ Президента Республики Казахстан от 30 января 2012 года № 261 «О мерах по реализации Послания главы государства народу Казахстана от 27 января 2012 года «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана»</p>
<p>Стратегическое направление 4. Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграции информационных систем государственных органов, том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза</p>	
<p>Цель 4.1. Повышение качества оказания государственных услуг в электронном формате и уровня функционирования центров обслуживания населения</p>	<p>1. Указ Президента Республики Казахстан «О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года» от 1 февраля 2010 года № 922. 2. Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958 «О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы». 3. Указ Президента Республики Казахстан от 30 января 2012 года № 261 «О мерах по реализации Послания главы государства народу Казахстана от 27 января 2012 года «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана»</p>
<p>Цель 4.2. Обеспечение взаимодействия с международными информационными системами в рамках Таможенного союза</p>	<p>1. Указ Президента Республики Казахстан от 1 февраля 2010 года № 922 «О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года». 2. Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958 «О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы»</p>

4. Развитие функциональных возможностей

Наименование стратегического направления и цели госоргана	Мероприятия по реализации стратегического направления и цели государственного органа	Период реализации
1	2	3

Стратегическое направление						
Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1.	Достижение	опережающих	темпов	развития	транспортно-коммуникационного комплекса
Задача	1.1.1.	Повышение уровня	1. Подготовка, переподготовка и повышение квалификации сотрудников Министерства.			2011 – 2015 годы
Задача	1.1.2.	Повышение уровня развития	2. Проведение стажировок, внедрение учебных программ международными организациями.			
Задача	1.1.3.	Повышение уровня	3. Разъяснение мероприятий по информационной безопасности в целях предотвращения соответствующих нарушений.			
Задача	1.1.4.	Повышение уровня	4. Повышение качества подготовки документов на государственном языке, проведение мероприятий по обучению сотрудников государственному языку.			
Задача	1.1.4.	Повышение уровня	5. Соблюдение принципов гендерного равенства при исполнении профессиональных обязанностей.			
Задача	1.1.4.	Повышение уровня	6. Разработка стандартов и регламентов государственных услуг в сфере транспорта и коммуникаций.			
Задача	1.1.4.	Повышение уровня	7. Осуществление рейтинговой оценки эффективности и качества деятельности государственных служащих Министерства.			
Стратегическое направление						
Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан						
Цель	2.1.	Увеличение	объемов	транзитных	перевозок	через территорию Республики Казахстан
Задача	2.1.1.	Повышение уровня	1. Осуществление рейтинговой оценки эффективности и качества деятельности государственных служащих Министерства.			2011 – 2015 годы
Задача	2.1.1.	Повышение уровня	2. Международные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории.			
Задача	2.1.1.	Повышение уровня	3. Внедрение 5-ти ступенчатого контроля качества.			
Задача	2.1.1.	Повышение уровня	4. Продолжение реализации проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай».			
Стратегическое направление						
Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, инновации, базирующейся современных технологиях, ориентированной на предоставление мультимедийных услуг						

Цель 3.1. Обеспечения достижения роста доли сектора ИКТ в ВВП, включая раз инфокоммуникационной инфраструктуры

<p>Задача 3.1.1. Уровень доступности услуг в сфере обеспечения 100-процентного домохозяйств Казахстана телефонной широкополосного к Интернету</p> <p>Уровень базовых ИКТ и охвата Республики услугами связи, доступа</p>	<p>Разработка стандартов и регламентов предоставления государственных услуг в сфере связи</p>	2012 год
	<p>Разработка механизмов и принципов государственно-частного партнерства для реализации IT-проектов</p>	2012-2014 годы
	<p>Выработка предложений по совершенствованию нормативной правовой базы в области инфокоммуникационных технологий</p>	2011 – 2012 годы
	<p>Соблюдение принципов гендерного равенства при исполнении профессиональных обязанностей</p>	постоянно

Стратегическое направление
 Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, техниче сопровождения и интеграция информационных систем государственных органов, в числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза

Цель 4.1. Повышение качества оказания государственных услуг в электронном формат уровня функционирования центров обслуживания населения

<p>Задача 4.1.1. Обеспечение безопасного доступа граждан и организаций к государственным электронным услугам посредством сертификатов</p> <p>4.1.1. безопасным услугам цифровых</p>	<p>Проведение работ по обучению и консультационная поддержка населения, бизнес сообщества, государственных служащих по продвижению электронных услуг портала «электронного правительства»</p>	ежегодно
	<p>Популяризация и повышение осведомленности населения о проекте «электронное правительство»</p>	ежегодно
	<p>Сопровождение платежного шлюза</p>	ежегодно
	<p>Сопровождение «Е-акимат»</p>	ежегодно
	<p>Обследование технической документации информационных систем государственных органов для определения технических требований и форматов взаимодействия интеграции со шлюзом «электронного правительства»</p>	ежегодно
	<p>Аналитическое исследование мирового опыта развития IT технологий</p>	2012 год
	<p>Разработка стандартов и регламентов предоставления</p>	2012 год

	государственных услуг в сфере информатизации	
	Направление работников на совещания, семинары, курсы по повышению квалификации, обмену опытом	ежегодно
Цель 4.2. Обеспечение взаимодействия с международными информационными системам в рамках Таможенного союза		
Задача 4.2.1. Создание Межгосударственного шлюза по обмену информацией в рамках Таможенного союза	Создание Межгосударственного шлюза для обмена информацией в рамках Таможенного союза	2012-2013 годы
	Интеграция информационных систем госорганов с Межгосударственным шлюзом для обмена информацией в рамках Таможенного союза	2012-2013 годы
	Приобретение аппаратно-технического оборудования для функционирования Межгосударственного шлюза для обмена информацией в рамках Таможенного союза	2012-2013 годы

5. Межведомственное взаимодействие

Показатели задач, достижения которых требуется межведомственное взаимодействие	Государственный орган, с которым осуществляется межведомственное взаимодействие	Меры, предполагаемые для установления межведомственных взаимосвязей
1	2	3
Стратегическое направление Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан		
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса		
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 реализации проекта за счет республиканского бюджета; Развитие проектов на основе ГЧП (Центр ГЧП)
В среднем 70 % автомобильных дорог местного значения	МФ, МИО	Выделение целевых трансфертов из областного бюджета; предоставление ежеквартальной информации о состоянии дорог местного значения находящихся в хоро...

находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии к 2015 году		удовлетворительном, неудовлетворительном состоянии
Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	МФ, МЭРТ	Финансирование мероприятий, реализация которых предусмотрена в республиканском бюджете; развитие проектов на основе ГЧП (Центр ГЧП)
Задача 1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли		
Протяженность новых железных дорог	МФ, МИНТ, МЭРТ	Обеспечение необходимого объема софинансирования строительства железнодорожных линий республиканского бюджета; развитие форм концессии (ГЧП) в сфере эксплуатации магистральных железнодорожных линий посредством совершенствования законодательства в вопросах концессии
Износ основных активов железнодорожного транспорта снижен до 60 %	АРЕМ, МИНТ, МФ	Приобретение подвижного состава на счет реализации тарифной политики в сфере перевозок; ежегодное повышение тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в среднем на 15 % с 2011 года по 2015 год с последующей индексацией на уровень инфляции; приобретение железнодорожных пассажирских вагонов локомотивов за счет республиканского бюджета
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития гражданской авиации		
Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО		Приведение технических характеристик в соответствие с требованиями ИКАО. Реконструкция (строительство) взлетно-посадочных
Увеличение числа международных воздушных сообщений		

<p>Количество международных аэропортов – «хабов» до 4 ед. к 2016 году</p>	<p>МИО, МФ, АРЕМ</p>	<p>полос, пассажирских грузовых терминалов; финансирование прое реализация кот предусмотрена за республиканского б ю д ж е т а ; повышение эффектив тарифной политики отношении субъ, естественной монои воздушного транспорта</p>
<p>Стратегическое направление Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан</p>		
<p>Цель 2.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Респуб Казахстан</p>		
<p>Задача 2.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса Респуб Казахстан в международные транспортные сети</p>		
<p>Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении</p>	<p>МИД, МИНТ, МФ (КТК), АО ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию)</p>	<p>МИД – осуществл согласованной международной транспо политики ; МИНТ – формиро системы мультимодал транспортно-логистических центров ; маршрутов ; МФ (КТК) – приграни сотрудничество, упрощение таможе процедур при пересе границ ; АО «ФНБ «Самрук-Казын привлечение мирового опыта и кап (участники, партнеры, консульт консорциумы) реализацию междунарс транзитных прое формирование н транзитных транспо магистралей континентального знач транс и евроазиат сухопутных транспо коридоров</p>
<p>Увеличение дохода от транзитных перевозок</p>		
<p>Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог</p>		
<p>Увеличение средней скорости движения грузов по автомобильным транзитным коридорам</p>		
<p>Увеличение количества автотранспортных средств, проследовавших транзитом по территории Казахстана</p>	<p>МЭРТ, МФ (КТК), МИНТ</p>	<p>Сокращение административных барьеров</p>

Стратегическое направление
 Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующихся на современные технологии, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг

Цель 3.1 Обеспечение достижения роста доли сектора ИКТ в ВВП, включая развитие инфокоммуникационной инфраструктуры

Задача 3.1.1 Уровень доступности базовых услуг в сфере ИКТ и обеспечение 100-процентного охвата домохозяйств Республики Казахстан услугами телефонной и широкополосного доступа к Интернету

Разработка механизмов и принципов государственно-частного партнерства для реализации IT-проектов	МИНТ, МЭРТ, МФ	Определение механизмов государственно-частного партнерства для реализации IT-проектов
Разработка мер по поддержке отечественных IT-компаний, работающих на экспорт, по получению заказов при предоставлении казахстанских кредитов зарубежным странам		Определение мер по поддержке отечественных IT-компаний, работающих на экспорт, по получению заказов при предоставлении казахстанских кредитов зарубежным странам

Повышение доли казахстанского содержания в IT-проектах	Центральные государственные и местные исполнительные органы	Принятие мер по повышению доли казахстанского содержания в IT-услугах объемах корпоративных (лицензионного) ПО сектора IT-оборудования
--	---	--

Формирование статистической информации по развитию информационных и коммуникационных технологий	АС	Развитие статистической отчетности в области информационных и коммуникационных технологий
---	----	---

1. Количество студентов, обучающихся по IT – специальностям на основе государственного заказа по международным стандартам iCarnegie (к предыдущему году). 2. Количество научно-исследовательских работ в МУИТ.	МОН	Оказание содействия выделении грантов обучения студентов Международном университете информационных технологий Разработка механизма государственной поддержки НИОКР в сфере ИКТ.
---	-----	--

Стратегическое направление
 Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграции информационных систем государственных органов, в том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза

Цель 4.1 Повышение качества оказания государственных услуг в электронном формате уровня функционирования центров обслуживания населения

Задача 4.1.1 Обеспечение безопасного доступа граждан и организаций к государственным электронным услугам посредством цифровых сертификатов

Увеличение количества государственных электронных услуг, в том числе социально значимых	Центральные государственные и местные исполнительные органы	Ежегодное увеличение количества предоставляемых государственных электронных услуг
Определение перечня социально значимых государственных услуг	МЭРТ	Утверждение перечня социально значимых государственных услуг
Перевод социально значимых государственных услуг в электронный формат	МВД, МЮ, МТСЗН, МФ, МОН, МЗ, АУЗР	Автоматизация и реализация мер по оказанию государственных услуг в электронном формате
Увеличение доли лицензий, выдаваемых в электронном виде посредством ГБД «Е-лицензирование»	Центральные государственные и местные исполнительные органы – лицензиары	Выдача лицензий в электронном виде посредством «Е-лицензирования»
Средняя степень автоматизации функций (процессов) центральных государственных и местных исполнительных органов	Центральные государственные и местные исполнительные органы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Реализация мер автоматизации функций (процессов). 2. Регистрация информационных систем информационных ресурсов государственных органов государственного регистра электронных информационных ресурсов и информационных систем. 3. Включение программ продуктов, программ кодов нормативно-технической документации информационных систем информационных ресурсов государственных органов депозитарий. 4. Обеспечение информационных систем интерфейсами государственного уровня. 5. Интеграция информационных систем компонентами «электронного правительства».
Перевод межведомственного документооборота в		1. Утверждение перечня номенклатуры подлежащих межведомственному документообороту

электронный формат без бумажного дублирования в отношении документов со сроком хранения до 5 лет согласно утвержденного государственным органом перечня и номенклатуры дел	Центральные государственные и местные исполнительные органы	электронном формате, бумажного дублирования 2. Переход межведомственный документооборот электронном формате бумажного дублирования в отношении документов сроком хранения до 5 лет согласно утвержденного перечня и номенклатуры дел
Цель 4.2. Обеспечение взаимодействия с международными информационными системами в рамках Таможенного союза		
Задача 4.2.1. Создание Межгосударственного шлюза по обмену информацией в рамках Таможенного союза		
1. Создание ИС «Межгосударственный шлюз по обмену информацией в рамках Таможенного союза	МЭРТ, МФ	Создание Межгосударственного шлюза для обмена информацией в рамках Таможенного союза
2. Количество интегрированных ИС ГО с межгосударственным шлюзом для обмена информацией в рамках Таможенного союза	М Э Р Т , заинтересованные ГО	Интеграция информационных систем госорганов с Межгосударственным шлюзом для обмена информацией в рамках Таможенного союза

6. Управление рисками

Наименование возможного риска	Возможные последствия в случае неприятия мер по управлению рисками	Мероприятия по управлению рисками
1	2	3
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан		
Внешние риски		
Геополитические риски	Появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки.	На снижение данных рисков повлияет активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан.
Ценовые риски	Опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий	Развитие механизма государственно-частного партнерства.

Внутренние риски		
Техногенные риски	Значительный физический и моральный износ основных средств и как следствие риски аварий и техногенных катастроф	Выделение дополнительных средств и из республиканского бюджета на обновление основных производственных фондов
Отток квалифицированного состава Министерства	и 3. Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведут 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.
Стратегическое направление		2.
Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан		
Внешние риски		
Геополитические риски	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	На снижение данных рисков повлияет активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан.
Техногенные экологические риски	и Крупная техногенная или экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, потребует серьезных дополнительных капиталовложений и приведет к отвлечению средств с других объектов транспортной системы	1. Для снижения данного риска требуются внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов. 2. Разработка совместно с МЧС и другими заинтересованными госорганами Плана действий по организации спасательных работ и ликвидации аварийных ситуаций
	1. Критическим фактором для развития транспортной отрасли остаются мировые цены на энергоносители, которые формируют вместе с продукцией металлургических предприятий основную часть российских	

Ценовые риски	<p>грузопотоков.</p> <p>2. Ухудшение мировой конъюнктуры в этих сегментах может привести не столько к снижению показателей грузооборота, сколько к снижению доходов транспортных предприятий и, как следствие, к снижению возможностей инвестиций в инфраструктурные проекты.</p>	Снижение данного вида рисков зависит от развития механизма государственно-частного партнерства.
Внутренние риски		
Отток квалифицированного состава Министерства	<p>Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведут к оттоку высококвалифицированных специалистов.</p>	<p>1. Взаимодействие с учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда являются основными причинами снижения данного вида рисков.</p> <p>2. Повышение квалификации служащих.</p> <p>3. Моральное стимулирование.</p>
<p>Стратегическое направление 3.</p> <p>Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующихся на современных технологиях, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг</p>		
Внешние риски		
Низкая активность государственных и исполнительных органов в организации механизмов по формированию гарантированного государственного заказа и заключению долгосрочных контрактов	<p>Недостижение поставленных целей стратегического направления «Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующихся на современных технологиях, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг»</p>	Эффективное функционирование информационных ресурсов и систем государственных и местных исполнительных органов
Слабая заинтересованность зарубежных партнеров в создании совместных предприятий	Отсутствие возможности выпуска ИКТ продукции с привлечением зарубежных технологических партнеров	<p>1. Предоставление преференций и льгот для совместных предприятий.</p> <p>2. Обеспечение на первом этапе производства (1-2 года с момента ввода в эксплуатацию) государственного заказа на выпускаемую совместным предприятием продукцию.</p>
		<p>1. Для снижения данного риска повлияют планирование и контроль сроков на каждом этапе жизненного цикла проекта.</p>

<p>Возможность высвобождения радиочастотного гражданского назначения.</p>	<p>не Недостижение поставленных целей стратегического направления «Создание эффективной и качественной системы телекоммуникаций и почтовой связи»</p>	<p>2. Проведение соответствующих мероприятий, с целью повторного вынесения вопросов высвобождения радиочастотного спектра на обсуждение межведомственной комиссии радиочастотного спектра, с обоснованием необходимости РЧС для обеспечения населения услугами связи.</p>
<p>Стратегическое направление 4. Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграции информационных систем государственных органов, в том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза</p>		
<p>Внешние риски</p>		
<p>Несвоевременность создания информационных систем государственных органов. Низкая активность государственных и местных исполнительных органов в интеграции ведомственных информационных систем с компонентами «электронного правительства». Низкий уровень развития и количества предоставляемых государственных услуг в электронной форме.</p>	<p>Недостижение поставленных целей стратегического направления «Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграции информационных систем государственных органов»</p>	<p>1. Своевременность создания и межведомственная интеграция информационных систем государственными органами. 2. Обеспечение эффективного функционирования информационных ресурсов и систем государственных и местных исполнительных органов. 3. Оценка эффективности предоставления государственных услуг в электронном формате.</p>
<p>Низкая активность населения в использовании государственных услуг, представленных в электронном формате.</p>	<p>Снижение количества получаемых государственных услуг в электронном формате.</p>	<p>1. Широкое освещение возможностей получения государственных услуг в электронном формате. 2. Обучение населения в местах получения государственных услуг.</p>
<p>Несвоевременность создания Межгосударственного шлюза по обмену информацией в рамках Таможенного союза</p>	<p>Отсутствие возможности оперативного обмена информацией в рамках Таможенного союза</p>	<p>1. Своевременное выделение финансовых средств на создание Межгосударственного шлюза. 2. Интеграция информационных систем государственных органов с межгосударственным шлюзом</p>

Раздел 7. Бюджетные программы

7.1. Бюджетные программы

<p>Бюджетная программа (под-программа)</p>	<p>001 «Услуги по формированию политики, координации, контроля, развития инфраструктуры и конкурентного рынка в области транспорта, коммуникаций, связи и информатизации» 100 «Обеспечение деятельности уполномоченного органа формирования политики, координации, контроля, развития инфраструктуры и конкурентного рынка в области транспорта, коммуникаций, связи и информатизации» 103 «Проведение социологических, аналитических исследований и оказание консалтинговых услуг» 104 «Обеспечение функционирования информационных систем информационно-техническое обеспечение государственных органов»</p>
<p>Описание</p>	<p>Содержание центрального аппарата, ведомств и территориальных органов Министерства, разработка государственных и отраслевых (секторальных) программ развития транспортно-коммуникационного комплекса, связи и информатизации; разработка законодательных актов, предложений по совершенствованию применения законодательства, а также разработка и принятие нормативных правовых актов, технических условий и нормативов в области транспортно-коммуникационного комплекса, связи и информатизации по вопросам, входящим в компетенцию Министерства; разработка прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребностей государственных нужд и экономики в перевозках и коммуникациях; разработка стандартов и правил; по решению Правительства осуществление функций, связанных с владением и использованием государственными долями и пакетами акций юридических лиц транспортно-коммуникационного комплекса, связи и информатизации; обновление теоретических и практических знаний, умений и навыков образовательным программам в сфере профессиональной деятельности в соответствии с предъявляемыми квалификационными требованиями к эффективному выполнению своих должностных обязанностей; совершенствование профессионального мастерства. Системно-техническое обслуживание и ремонт системно-вычислительной техники. Администрирование, сопровождение локально-вычислительной информации информационных систем и программных продуктов.</p>
<p>Вид бюджетной программы</p>	<p>в зависимости от содержания Осуществление государственных функций, полномочий и оказания вытекающих из них государственных услуг</p> <p>в зависимости от способа Индивидуальная бюджетная программа</p>

	реализации								
	текущая / развитие	Текущая							
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый год 2014	Проектируемый 2015 год	
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год			
Показатели прямого результата									
1. Оказание услуг по формированию политики в области транспорта, коммуникаций, связи и информатизации	чел.	1 360	1 188	1 188	1 353	1 353	1 353		
Рассматриваемые технические документации (технико-экономическое обоснование, техническое задание, технические спецификации) на информационные ресурсы и информационные системы	ед.	120	150	170	180	190	200		
2. Проведение видеоконференций с ЦОН по координации деятельности ЦОН	шт.			20	45	45	45		
3. Проведение приема граждан в режиме online первыми руководителями центральных и местных государственных органов	шт.			1	10	20	20		
4. Заключение и подписание меморандумов, совместных приказов с государственными органами и общественными объединениями по улучшению деятельности ЦОН	шт.			2	5	5	5		
5. Разработка Правил оказания услуг связи (телефонной, сотовой,									

2. Безотказное функционирование телекоммуникаций сетей	%			100	100	100	100	
Показатели эффективности								
1. Средние затраты на содержание одного государственного служащего в год	тыс. тенге	1 600	2 109	2 529	2 838	2 672	2 741	
2. Эффективное выполнение возложенных на Министерство задач и функций	%	100	100	100	100	100	100	
3. Средние затраты на разработку 1 стандарта	тыс. тг		1 500	1 500	1 413			
Объем бюджетных расходов	тыс. тг	2 167 081,7	2 504 480,1	3 004 287	3 839 528	3 004 831	3 058 454	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	002 «Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне»							
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог республиканского значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного бесперебойного проезда транспортных средств.							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление бюджетных инвестиций						
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	развитие						
Наименование показателя программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый 2014 год	Проектируемый 2015 год
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год	год
Показатели прямого результата Проведение дорожно-строительных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	700	600	912	1080	1106	1055	

Наименование показателя программы бюджетной	Ед. изм.	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год	2014	Проектируемый 2015 год
Показатели прямого результата									
1. Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	1 290	877	1 238	1 215	1 105	1 208		
2. Введение платной системы на отдельных участках автомобильных дорог республиканского значения	км				224				
3. В среднем автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	%				80	82	85		
Показатели конечного результата									
Протяженность дорог, где завершены ремонтно-восстановительные работы	км	1 290	877	1 238	1 215	1 105	1 208		
Показатели качества									
Количество направленных предписаний по устранению замечаний ГУ «Облжоллаборатория»	шт.	800	980	594	513	474	450		
Показатели эффективности									
Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге	16,5	25,0	25,8	22,2	24,4	24,8	0	
Объем средств бюджетных	тыс. тенге	21 318 097	21 948 865	31 879 056	27 000 000	27 000 000	30 000 000	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	004 «Обеспечение безопасности полетов воздушных судов»	
Описание	Направлена на реализацию стратегического направления по обеспечению безопасности транспортных процессов на достижение целей по обеспечению безопасности условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта и выполнение задач по повышению безопасности в гражданской авиации.	
	в	зависи-

Вид бюджетной программы	мости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый	Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	2015 год
Показатели прямого результата									
1. Повышение квалификации персонала РГП «Центр по обеспечению полетов» с выдачей подтверждающих сертификатов (кол-во курсов)		ед.			2				
2. Приобретение библиотеки ИКАО для получения и формирования базы 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 эффективности									
Квалифицированный 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 средств	бюджетных	тыс. тенге	0	0	51 930	0	0	0	
---------------	-----------	------------	---	---	--------	---	---	---	--

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	005 «Обеспечение водных путей в судоходном состоянии 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 оказания вытекающих из них государственных услуг								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/развитие	текущая								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый 2014 год	Проектируемый 2015 год	
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год			
Показатели прямого результата										
1. Выставление (снятие) и обслуживание навигационного оборудования	знаков	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5		
2. Работы по дноуглублению		тыс. м ³	2 165	1 685	1 685	2 135	1 635	1 635		
3. Выправительные работы		тыс. м ³	55	55	55	55	55	55		
4. Дноочистительные работы		тыс. тонн	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8		
5. Тральные работы		км ²								
6. Проведение русловых проектно-изыскательских работ		км	370	270	220	190	190	190		
7. Содержание, ремонт и текущий и обеспечение		ед.	3	3	3	3	3	3		

безаварийной работы судоходных шлюзов									
8. Ремонт флота (текущий, средний, капитальный)	ед.	128	132	143	150	150	150		
9. Обновление и модернизация государственного технического речного флота	ед.	8	3	5	2	6	8		
Показатели конечного результата Продолжительность навигационного 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 эффективности Протяженность водных путей с гарантированными габаритами судового хода	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5		
Обеспеченность водных путей гарантированными габаритами	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5		
Объем средств бюджетных	тыс. тенге	5 256 235	4 540 012	5 009 782	5 298 050	5 207 874	5 353 374	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	006 «Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта»								
Описание	Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан для приведения в соответствие международными требованиями по обеспечению безопасности полетов.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление бюджетных инвестиций							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/ развитие	развитие							
			Отчетный период		Плановый период				

Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	Проектируемый год 2014	Проектируемый 2015 год
Показатели прямого результата Количество перевезенных пассажиров		ед.		75 226	67 928	69 928			
Показатели конечного результата Количество реконструированных аэропортов проекты : новые проекты:		ед.	1 1	1 1	1	1			
Показатели качества Реконструкция искусственной взлетно-посадочной (категория ИКАО) полосы		ед.	1	1	1	1			
Реконструкция аэровокзала аэропорта (пропускная способность)		чел/ час	500	200	200	200			
Показатели эффективности 1. После реконструкции увеличивается классификационное число искусственного покрытия (PCN), характеризующее несущую способность ВПП. Чем больше PCN, тем больше и тяжелее типы воздушных судов может принимать данный аэропорт		PCN	50	52	50	50			
2. Пропускная способность		чел/ час	500	200	200	200			
Объем средств	бюджетных	тыс. тенге	2 160 000	5 476 206	4 200 000	2 530 149	0	0	0

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	009 «Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок социально значимым межобластным сообщениям»		
Описание	Покрытие убытков перевозчиков, связанных с организацией железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям		
	в зависимости		

В и д бюджетной программы	о т содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/ развитие	текущая							
Наименование показателя программы	бюджетной программы	Е д. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый год 2014	Проектируемый 2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели результата	прямого	ед.	63	63	63	65	64	64	
Количество маршрутов									
Показатели результата	конечного	млн. чел.	18	18,6	19,1	19	19,2	19,4	
1. перевезено пассажиров									
2. пассажирооборот		млн. пкм.	15 037	15 067	16 400	17 080	17 700	18 480	
Показатели качества									
2. Качество выполнения пассажирских перевозок		%	100	100	100	100	100	100	
Показатели эффективности	КВР	КВР ваг. /приобретение вагонов АО «ПЛВК» за счет увеличения арендной ставки	41/0	113/0	35/22	19/41	19/41		
1. Проведение и приобретение вагонов АО «ПЛВК» за счет увеличения арендной ставки									
2. Применение временно-понижающего коэффициента к тарифу МЖС		Коэфф.	0,01	0,1	0,2	0,3	1	1	
3. Увеличение платы за услуги локомотивной тяги		Коэфф.				1,3		1,8 к базовому 2011 году	
4. Увеличение тарифов на ж/д пассажирские перевозки		%	0	10	10	10	10	10	
5. Объем субсидий на 1 пкм		тыс. тенге				1,3	1,4	1,5	
Объем средств	бюджетных	тыс. тенге	10 000 000	16 733 800	19 366 800	22 180 100	25 507 115	28 000 000	0

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа

1. Средняя стоимость проведения прикладных исследований по одной теме	стоимость научных	тыс. тенге	9 182	5 668	6 500	11 350	12 000	11 400	
2. Средняя стоимость 1 чел/час консультантов	стоимость привлекаемых	1 тенге				500	500	500	
Объем бюджетных средств		тыс. тенге	1 01 002	22 674	6 500	22 700	12 000	11 400	0

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	011 «Капитальные расходы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан»									
Описание	Приобретение технических средств, лицензионного программного обеспечения для обеспечения деятельности сотрудников центрального аппарата, ведомственных и территориальных подразделений. Капитальный ремонт и разработка проектно-сметной документации зданий территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан создания нормальных трудовых и социально-бытовых условий 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								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый		Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год	2014 год	2015 год
Показатели результата	прямого									
1. Проведение капитального ремонта и разработка проектно-сметной документации зданий территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан		ед.			1					

2. Оснащение органов транспортного контроля передвижными постами транспортного контроля	ед.	16	8					
3. Оснащение центрального аппарата и территориальных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан мебелью, вычислительным и другим оборудованием, транспортными средствами	ед.			743				
Показатели конечного результата								
1. Приобретение передвижных постов транспортного контроля	%	50	75					
2. Приобретение офисной мебели, вычислительного и другого оборудования, транспортных средств	%			100				
Показатели качества								
1. Приобретение передвижных постов транспортного контроля, оснащенных оборудованием, газоанализатором, дымомером	ед.	16	8					
2. Материально-техническое оснащение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан	Ед.			743				
Показатели эффективности								
1. Средние затраты на приобретение одного передвижного поста	млн. тенге	16,0	16,0					
2. Средние затраты на приобретение основных средств	тыс. тенге			485				
Объем бюджетных расходов	тыс. тг	255 871	154 955	360 122	0	0	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	012 «Целевые текущие трансферты на капитальный и средний ре	городов Астаны и Алматы на	областным бюджетам,	бюд»
---------------------	---	----------------------------	---------------------	------

(под-программа)	автомобильных дорог областного, районного значения и населенных пунктов»								
Описание	Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту, озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных дорог республиканского значения, проектно-изыскательские работы капитальному ремонту дорог и мостов и прохождение государственной экспертизы.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый год 2014	Проектируемый 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	км	322	464	566	462	413	246	
Показатели конечного результата									
Протяженность дорог, где завершены ремонтно-восстановительные работы	км	км	322	226	566	462	413	246	
Показатели качества									
Количество направленных предписаний по устранению замечаний ГУ «Облжоллаборатория»	шт	шт	1028	949	282	265	250	200	
Показатели эффективности									
Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге	млн. тенге	48,5	47,7	32,4	41,3	38,2	64,6	
Объем средств									
	тыс. тенге	тыс. тенге	15 629 356	22 137 335	18 322 675	19 089 517	15 800 000	15 900 000	0

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	
---------------------	--

(под-программа)	014 «Обеспечение классификации и технической безопасности внутреннего водного плавания «река-море»									
Описание	Содержание государственного учреждения «Регистр судоходства» Обеспечение технической безопасности судов и других инженерных сооружений, участвующих в процессе судоходства									
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий по оказанию вытекающих из них государственных услуг								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/развитие	текущая								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый		Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	год	2015 год
Показатели результата	прямого									
Обеспечение классификации судов и проведение освидетельствований судов		Ед.	499	506	550	557	564	571		
Показатели результата	конечного									
Транспортные происшествия по техническому состоянию флота		Ед.	0	0	0	0	0	0		
Показатели качества										
Соответствие флота требованиям технической безопасности		%	100	100	100	100	100	100		
Показатели эффективности										
1. Безаварийная работа флота		кол-во судов	499	506	550	557	564	571		
2. Увеличение объема перевозимых грузов		млн. тонн	1,2	1,21	1,23	1,26	1,26	1,27		
3. Средние затраты на освидетельствование		тыс. тенге				99,3	106,3	113,7		
Объем средств	бюджетных	тыс. тенге	101 951	113 680	93 436,1	95 133	99 730	105 182		0

Форма бюджетной программы

--	--

Бюджетная программа (под-программа)	015 «Целевые трансферты на развитие бюджету города Астаны увеличение уставного капитала юридических лиц для реали: проекта «Новая транспортная система»									
Описание	Строительство легкорельсовой транспортной системы города Астаны									
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/ развитие	развитие								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый		Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	год 2015	год
Показатели результата	прямого									
1. Создание новых рабочих мест		чел.			22					
2. Строительство комплекса транспортной первой очереди	Строительство легкорельсовой системы	%			30					
Показатели результата	конечного									
1. Переустройство инженерных сетей		км			14					
2. Соответствие систем и конструкций легкорельсового транспорта и международным стандартам качества	казахстанским и международным	%								
Показатели качества	качества									
1. Количество выездов на объект		кол-во			180					
Показатели эффективности										
1. Строительство эстакады		км			2					
Объем средств	бюджетных	тыс. тн			10 234 976					

Форма бюджетной программы

--	--

Бюджетная программа (под-программа)	016 «Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных 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 по оказанию вытекающих из них государственных услуг								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/развитие	текущая								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый		Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	год 2014	2015 год
Показатели результата	прямого									
Проведение контроля качества дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	км	2 200	2 628	2 863	2868	2713	2559		
Показатели результата	конечного									
Протяженность отремонтированных и участков автомобильных дорог республиканского значения, прошедших контроль качества	км	км	2 200	2 628	2 863	2868	2713	2559		
Показатели качества	качества									
Количество выездов на объект	кол-во	кол-во	2170	2427	2500	2735	2600	2650		
Показатели эффективности	эффективности									
Объем затрат на оказание услуг	тыс. тг	тыс. тг	98,5	98,7	84,1	118	100,8	111,3		
Объем средств	бюджетных									
	тыс. тг	тыс. тг	216 573	259 397	240 873	339 685	273 579	284 803	0	

Форма бюджетной программы

--	--

Бюджетная программа (под-программа)	019 «Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок»									
Описание	Обеспечение доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние авиаперевозки для среднестатистического потребителя путем осуществ. гибкой тарифной политики, направленной на поэтапное снижение объёмов субсидирования и в дальнейшем переход на полную самоокупаемость									
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/развитие	текущая								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый		Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	год	2015 год
Показатели результата прямого	результата									
Количество авиамаршрутов	субсидируемых	ед.	9	8	7	7	7	7		
Показатели результата конечного	результата									
1. Загрузка пассажиров на воздушном судне	на	%	56,5	57	58	58	58	58		
2. Пассажирооборот		млн. пкм				60,0	100,2	100,2		
Показатели качества	качества									
Качество пассажирских перевозок	выполнения	%	100	100	100	100	100	100		
Показатели эффективности	эффективности									
1. Перевод субсидируемых рейсов на коммерческую основу	на	ед.	2	0	1	1	1	1		
2. Объем субсидий на 1 пкм	на 1	тыс. тенге				13,76	8,2	8,25		
Объем средств	бюджетных	тыс. тенге	727 771	877 415	701 749	826 317	826 317	826 317		0

Форма бюджетной программы

--	--

Бюджетная программа (под-программа)	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	развитие								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый		Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год	2014 год	год
Показатели результата	прямого									
реконструкция шлюзов, в том числе переходящие новые проекты:	судоходных проектов:	проект	2	2	2	2 1	3	1		
Показатели результата	конечного									
Реализация проектов		%	11,5	45,1	65,6	49,3	76,8	100		
Показатели	качества									
Реализация запланированных мероприятий		%	100	100	100	100	100	100		
Показатели эффективности										
Снижение износа шлюзов		%	45	22	18	16	10	0		
Увеличение способности	пропускной	шлюзовые судов в год	1 100	1 300	1 500	1 700	2 000	2 200		
Объем средств	бюджетных	тыс. тенге	163 408	476 904	289 812	329 678	704 366	583 321	0	

Объем средств	бюджетных тыс. тенге	108 224	124 282	104 440	3594	0	0	
---------------	----------------------	---------	---------	---------	------	---	---	--

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	024 «Организация деятельности центров обслуживания населения предоставлению государственных услуг физическим и юридическим лицам по принципу «одного окна»									
Описание	Расходы на содержание центров обслуживания населения									
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг								
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/развитие	текущая								
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный план		Плановый период			Проектируемый год	Проектируемый год	
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	
Показатели прямого результата										
1. Содержание Центров населения	сотрудников обслуживания	чел.								
2. Количество услуг населению	оказанных	ед. млн.				не менее 8,5				
3. Открытие специализированных центров населения	обслуживания населения в г. Астане, Караганде, Алматы и Актау	ед.				4				
Показатель конечного результата										
1. Эффективное предоставление государственных услуг населению	Эффективное предоставление государственных услуг населению	%				90				
2. Удовлетворенность граждан ЦОНами	Удовлетворенность предоставлением государственных услуг ЦОНами	%				75				
Показатели качества										
1. Бесперебойная работа	Бесперебойная работа	%				90				

Показатели качества	1. Запись частотных присвоений международной таблицы распределения частот	тот-ных в присвоений				1			
Показатели эффективности	1. Признание орбитально-частотной позиции Республики Казахстан на международном уровне	%				-			
	2. Координационное соглашение, достигнутое Администрацией Республики Казахстан с зарубежными администрациями связи	кол-во согласованных, ед.				1			
Объем расходов	бюджетных	тыс. тенге	0	0	0	157455	0	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	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 и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	развитие							
Наименование бюджетной программы	показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый	
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	Проектируемый 2015 год
Показатели результата	прямого								
Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах областного и районного значения	работ	км	322	197	147	127	89	50	

Показатели результата Завершенные участки по строительству и реконструкции дорог	конечного км	48	67,6	73	63	44	25	
Показатели качества Количество направленных предписаний по устранению замечаний ГУ «Облжоллаборатория»	шт.	135	61	100	105	110	90	
Показатели эффективности Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге	215,2	399,0	615,8	567,8	546,4	585,3	
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	69 313 594	69 051 065	90 532 645	72 114 543	48 633 968	29 264 649	0

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	029 «Субсидирование убытков операторов сельской связи предоставлению универсальных услуг связи»								
Описание	Выплата субсидий на компенсацию убытков операторов сельской связи предоставлению универсальных услуг связи в сельских населенных пунктах								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							
Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый	Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	2015 год
Показатели результата 1. Количество сельских пунктов, универсальными услугами связи	прямого абонентов в населенных обеспеченных услугами	кол-во абонентов				1 040 670			
Показатели результата 1. Обеспечение сельского населения универсальным	конечного доступа населения к услугам	абон. на 100 жи-							

телекоммуникаций во всех сельских населенных пунктах и телефонной плотности на селе	те-лей					13,78			
Показатели качества 1. Время устранения повреждений с момента обнаружения неисправности обслуживающим персоналом или с момента поступления заявки от клиента:	%					94			
1) кабельных									
2) линейно-абонентских	час					120			
3) станционных:	час					24			
а) на обслуживаемых АТС	мин					60			
б) на необслуживаемых АТС	час					24			
в) на аналоговых и цифровых системах передачи	час					24			
Показатели эффективности Размер субсидий на одного сельского абонента в год	тен-ге					5 101			
Объем бюджетных расходов	тыс. тг	0	0	0		5 308 626	0	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	030 «Содержание здания административно-технологического комплекса «Transport tower»								
Описание	Содержание, техническое и хозяйственное обслуживание здания, а прилегающей к нему территории. Обслуживание инженерных коммуникационных сетей, систем водоснабжения, кондиционирования отопления. Обеспечение пожарной безопасности здания.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							

Показатели результата прямого Выкуп земельных участков и строений, попадающих под полосу отвода автодорог	участок			Прогнозируется 102	Прогнозируется 127			
Показатели результата конечного Заключение договоров по выкупу земельных участков и строений	участок			Прогнозируется 102	Прогнозируется 127			
Показатели качества Процентное соотношение количества договоров, заключенных по решениям суда, к общему количеству выкупаемых земельных участков.	участок			Не более 10%	Не более 10%			
Показатели эффективности Завершение выкупа земельных участков с учетом закрытия финансового года.	участок			Прогнозируется 102	Прогнозируется 127			
Объем бюджетных средств	тыс. тенге			894 823	2 809 508			

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (под-программа)	034 «Целевые текущие трансферты бюджету города Алматы 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							
Наименование бюджетной программы	показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый	Проектируемый
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	год 2014	год
Показатели результата	прямого	ед.							
1. Количество маршрутов						1			

демонстрации для журналистов	шт					-			
2.3. Круглые столы и конференции	шт					-			
3. Подготовка учебной программы (сгруппировать с раздаточным материалом)	шт					-			
Показатели конечного результата									
1. Уровень компьютерной грамотности населения	%					47			
2. Повышение уровня осведомленности населения об электронном правительстве (анкетирование, фокус-группы, социологический опрос, обратная связь)	%					20			
Показатели качества									
1. Уровень доверия к бренду "электронное правительство" (проведение маркетинговых и аналитических исследований)	%					75			
Показатели эффективности									
1. Увеличение количества выданных электронных цифровых подписей	польз.					450 000			
2. Увеличение количества посещений Электронного правительства портала	раз					14 000 000			
Объем расходов бюджетных	тыс. тг	0	0	0		442 719 0	0	0	

Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	038 «Техническое сопровождение системы мониторинга радиочастотного спектра и радиоэлектронных средств»			
Описание	Проведение технического сопровождения системы мониторинга радиочастотного спектра и радиоэлектронных средств			
	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказания вытекающих из них государственных услуг		
	в зависимости			

Наименование показателя программы	бюджетной	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	Проекти- руемый 2015 год
Показатели результата	прямого							
1. Ежегодный рост количества выданных электронных документов (к предыдущему году)	млн. ед.				1,0			
2. Количество сопровождаемых и подключаемых к территориальных подразделений ГО	ед.				внед- рение н е менее 1 0 0 ТГО, сопро- вож- дение- н е менее 3 5 0 ТГО			
3. Количество электронных документов, отправленных через ЕСЭДО-Ц	%				н е менее 95			
4. Количество сопровождаемых информационных систем и ресурсов	ед.				20			
5. Количество оборудования, подлежащих системно-техническому обслуживанию	ед.				250			
6. Количество проведенных испытаний программных средств и баз данных	ед.				40			
7. Количество объектов подключенных к системе е-лицензирование	ед.				8			
8. Количество выданных электронных цифровых подписей	ед.				480 000			
9. Количество аттестованных информационных систем	ед.				5			
10. Количество объектов, обеспеченных сетью VPN	ед.				не менее 1500			
11. Количество проведенных видеоконференцсвязи	ед.				270			

12.	Количество лицензионного программного обеспечения, подлежащего технической поддержке	ед.				10		
13.	Консалтинговые услуги по формированию рекомендаций на оценку технико-экономических обоснований на создание информационных систем	ед.				не менее 20		
14.	Консалтинговые услуги по анализу бизнес-процессов оказания услуг, оказываемых государственными органами на возможность автоматизации с рекомендациями и предложениями по их дальнейшей реализации	ед.				не менее 15		
15.	Количество проведенных он-лайн конференций и консультаций	ед.				не менее 15		
16.	Количество индексированных веб-ресурсов	кол-во веб-ресурсов, ед.				60 000		
17.	Доля лицензий, выдаваемых в электронном виде от общего количества выдаваемых лицензий	%				100		
Показатели конечного результата								
1.	Доля переведенных в электронный формат социально значимых государственных услуг от общего количества социально значимых услуг	%				60		
2.	Ежегодный прирост пользователей портала «электронного правительства»					н е менее 2 000 000		
3.	Рост обращений пользователей к сервисам Интранет-портала государственных органов	польз.				19 000		

Наименование показателя программы	бюджетной	Ед. изм.	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	г о д 2 0 1 4 год	Проекти- руемый 2015 год
Показатели результата	прямого								
1. Ввод в промышленную эксплуатацию Интегрированной информационной системы для центров обслуживания населения		ед.				-			
2. Количество подключенных центров обслуживания населения к системе Интегрированной информационной системе для центров обслуживания населения		ед.				20			
3. Подключение к Интегрированной информационной системе для центров обслуживания населения дополнительных государственных услуг		ед.				255			
4. Обеспечение передачи шлюзом до 200 000 сообщений в час		со- об- ще- ний в час				-			
5. Межгосударственный шлюз для обмена информацией в рамках Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией		ед.				-			
7. Разработка доверенной третьей стороны		ед.				1			
8. Количество интегрированных ИС ГО с межгосударственным шлюзом для обмена информацией в рамках Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией		ед.				-			
9. Объем переданных сообщений через межгосударственный шлюз для обмена информацией в рамках Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией		ед.				-			

Показатели результата	конечного									
1. Создание единой базы данных центров обслуживания населения, позволяющая проводить мониторинг, вести учет и контроль в оперативном режиме, и интеграция системы с внешними информационными системами государственных органов и государственными базами данных обслуживания населения	ед.									
2. Развитие экономической интеграции на таможенной территории Таможенного союза	%				50					
3. Сокращение экономических и административных барьеров во взаимной торговле	%				0					
4. Ускорение и рост товарооборота между государствами-членами и транзита по их территории	%				0					
5. Улучшение экономических показателей внешней и взаимной торговли в результате использования интегрированных информационных ресурсов	%				50					
Показатели качества										
1. Снижение среднего времени ожидания для получения государственной услуги в ЦОН	мин.				н е более 20					
2. Бесперебойная работа функционирования шлюза и ДТС	%				100					
Показатели эффективности										
Сокращение времени оформления документов на импорт/экспорт (IRR)	%									
Объем расходов	бюджетных	тыс. тг	0	0	0	3 255 792	0	0		

Бюджетная программа	042 «Услуги по проведению оценки эффективности деятельности центральных государственных и местных исполнительных органов применению информационных технологий»								
Описание	Расходы на услуги независимых неправительственных организаций проведению оценки эффективности деятельности центральных государственных органов и местных исполнительных органов областей, гоґ республиканского значения, столицы по критериям реализации функций государственных органов в электронном формате и оказания государственных услуг в электронном формате.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/ развитие	текущая							
Наименование бюджетной программы	показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый год 2014 год	Проектируемый 2015 год
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели прямого результата									
1. Количество рассмотренных форм государственных органов	Количество отчетных государственных органов	шт.				195			
2. Количество оцененных государственных органов	Количество оцененных государственных органов	шт.				39			
3. Ежегодный рост количества выданных электронных документов (к предыдущему году)	Ежегодный рост выданных документов	млн. ед.				1,0			
Показатели конечного результата									
1. Экспертное заключение независимых экспертов и неправительственных организаций по результатам оценки эффективности	Экспертное заключение независимых экспертов и неправительственных организаций по результатам оценки эффективности	шт.				39			
Показатели качества									
1. Соблюдение сроков проведения оценки и выдачи заключений	Соблюдение сроков проведения оценки и выдачи заключений	%				100			
Показатели эффективности									
1. Средние затраты на	Средние затраты на								

процесса лицензирования и выдачи разрешений со стороны контролирующих органов	%				-			
Показатели эффективности								
1. Доля разрешительных документов, выдаваемых в электронном виде от общего количества выдаваемых разрешительных документов	в %				-			
Объем бюджетных расходов	тыс. тг	0	0	0	616 113	0	0	

7.2. Свод бюджетных расходов

	Ед. изм.	2009 год	2010 год	Плановый период			
				2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
ВСЕГО бюджетных расходов:	тыс. тг	198 424 557,3	269 403 530,4	355 452 734,1	406 657 914	359 730 894	346 092
Текущие программы:	тыс. тг	56 112 823,7	69 819 090,1	91 731 653,1	111 981 839	78 146 632	83 983
Бюджетные программы развития:	тыс. тг	142 311 733,6	199 584 440,3	263 721 081	294 676 075	281 584 262	262 11/

П р и л о ж е н и е 2

к постановлению
Республики Казахстан
от 20 апреля 2012 года № 505

Правительства

ПЕРЕЧЕНЬ

утративших силу некоторых решений

Правительства Республики Казахстан

1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 января 2011 года № 43 «О Стратегическом плане Министерства связи и информации Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы» (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 15, ст. 182).

2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 апреля 2011 года № 365 «О внесении дополнений и изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 29 января 2011 года № 43 (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 30, ст. 371).

3. Постановление Правительства Республики Казахстан от 3 сентября 2011 года № 1009 «О внесении изменений и дополнений в постановление

Правительства Республики Казахстан от 29 января 2011 года № 43 «О Стратегическом плане Министерства связи и информации Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы» (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 53, ст. 747).

4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2011 года № 1652 «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 29 января 2011 года № 43 «О Стратегическом плане Министерства связи и информации Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы» .

5. Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2011 года № 1734 «О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 29 января 2011 года № 43 «О Стратегическом плане Министерства связи и информации Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы».