

## О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2014 - 2018 годы

### *Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2013 года № 1561. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 апреля 2015 года № 222

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 10.04.2015 № 222.**

**Примечание РЦПИ!**

**Вводится в действие с 1 января 2014 года.**

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

1. Утвердить прилагаемый Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2014 – 2018 годы.
2. Признать утратившими силу некоторые решения Правительства Республики Казахстан согласно приложению к настоящему постановлению.
3. Настоящее постановление вводится в действие с 1 января 2014 года и подлежит официальному опубликованию.

*Премьер - Министр*

*Республики Казахстан*

*С. Ахметов*

У т в е р ж д е н

п о с т а н о в л е н и е м

П р а в и т е л ь с т в а

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 31 декабря 2013 года № 1561

### **Стратегический план**

## **Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2014 - 2018 годы**

**Сноска. Стратегический план в редакции постановления Правительства РК от 14.06.2014 № 659.**

### **1. Миссия и видение**

Миссия - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее - Министерство) формирует и проводит эффективную государственную

политику Республики Казахстан в сфере транспорта и коммуникаций в целях обеспечения опережающего темпа развития транспортно-коммуникационного комплекса.

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

## **2. Анализ текущей ситуации и тенденции развития**

### **1. Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан**

#### **1. Основные параметры развития**

Транспортному комплексу республики, представленному железнодорожным, автомобильным, речным, воздушным видами транспорта, автомобильными и железными дорогами, судоходными путями, отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей. Доля транспорта во внутреннем валовом продукте республики составила в 2013 году 7,4 %.

По состоянию на 1 января 2014 года транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 14,8 тыс. км железных дорог; 97,4 тыс. км автомобильных дорог; 4,04 тыс. км внутренних водных судоходных путей.

Густота путей сообщения в 2013 году на территории республики на 1000 кв. км территории составляет по железнодорожным путям общего пользования 5,5 км, по автомобильным дорогам с твердым покрытием общего пользования 31,5 км.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, составил за 2013 год 3 277,1 млн. тонн, что на 8,7 % больше объема 2012 года.

Перевозки пассажиров с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, за 2013 год увеличились на 8,2 % и составили 20 001,5 млн. человек.

#### **Железнодорожная отрасль**

В транспортной системе Казахстана железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль. Большие расстояния транспортировки, сравнительно дешевые тарифы на перевозки пассажиров и грузов делают железнодорожный транспорт наиболее востребованным со стороны пользователей.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,8 тысяч км (в том числе двухпутных линий - 4,8 тысяч км (34 %), электрифицированных

линий - 4,2 тысяч км (28 %), плотность - 5,5 км на 1000 квадратных км, грузонапряженность - 21,8 миллионов ткм.

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

Показатели	Е д . изм.	Период			
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Перевезено грузов	млн. тонн	2 6 7 , 7 (+8%)	2 7 9 , 6 (+4,4%)	294,7 (+5,4%)	2 8 7 , 7 (-2,4%)
Грузооборот	млрд . ткм	2 1 3 , 2 (+8%)	2 2 3 , 6 (+4,9%)	2 3 5 , 8 (+5,4)	2 3 1 , 2 (-2%)
Отправлено пассажиров	млн. пасс.	1 5 (+7,1%)	1 6 , 5 (+10%)	1 9 , 5 (+18,1%)	1 9 (-2,6%)
Пассажиροоборот	млрд . пкм	1 3 , 9 (+8,3%)	1 4 , 6 (+4,7%)	1 6 , 7 (+14%)	1 6 , 9 (+1,2%)
Доходы	млрд . тенге	5 1 8 , 6 (+19%)	7 1 2 , 1 (+37,3%)	8 1 9 , 3 (+15%)	8 9 4 , 2 (+9,1%)

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60 %, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта 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 2013 года парк локомотивов насчитывает 1 892 локомотивов, в том числе 556 ед. электровозов, 1 336 ед. тепловозов. Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 66,7 %.

По итогам 2013 года общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан составляет 128 250 единиц, из них 64 786 единиц или 50,5 % являются инвентарными, а 63 464 единиц или 49,5 % собственными. Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 47,7 %.

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

По состоянию на 2013 год парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 2 043 единиц. Количество вагонов, в течение 2013 года подлежащее исключению из инвентарного парка по сроку эксплуатации, составляет 102 единицы или 5,3 % от инвентарного парка. Для компенсации выбытия пассажирских вагонов с учетом роста пассажирооборота в период до 2014 года необходимо приобрести 757 пассажирских вагонов.

При этом в период 2012 - 2014 годы за счет бюджетных средств на кредитной основе запланировано приобретение 420 пассажирских вагонов «Тальго».

Также приобретено за счет собственных средств:

в 2011 году	-	34	пассажирских вагонов;
в 2012 году	-	49	пассажирских вагонов;
в 2013 году	-	49	пассажирских вагонов.

Уровень износа парка в настоящее время составляет 60,2 %.

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

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

3) самоокупаемые перевозки: каменный уголь (импорт), нефтяные грузы (импорт, межобластное сообщение), руда (импорт), строительные грузы (экспорт, межобластное сообщение), хлебные грузы (импорт), остальные грузы (экспорт).

В настоящее время 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	Ед. изм.	Период			
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Внутри-республиканское	млн. тонн	140,9 (+7,1%)	148,7 (+5,5%)	158,8 (+6,8%)	156,3 (-1,6%)
экспорт		96,1 (+12%)	97,9 (+2%)	100,9 (+3,1%)	101,6 (+0,7%)
импорт		16,9 (+6,9%)	17,9 (+5,9%)	18,8 (+4,7%)	19,7 (+4,8%)
транзит		14,0 (-5,4%)	15,1 (+7,9%)	16,3 (+7,8%)	16 (-1,8%)

К 2018 году планируется оздоровить около 4 тыс. км магистральной сети, приобрести 564 ед. локомотивов и 19 369 ед. грузовых вагонов.

Основные инфраструктурные проекты:

№ п/п	Проекты	Ед. изм.	Стоимость млрд. тг.	Источник финансирования	Сроки реализации
Строительство железнодорожных линий					
1	Бейнеу - Жезказган	1036 км	561	РБ, собственные средства АО «НК «КТЖ», заемные средства	2012 - 2016
2	Аркалык - Шубарколь	214 км	133	РБ, собственные средства АО «НК «КТЖ», заемные средства	2012 - 2015
3	Жетыген - Куркудук	74 км	27,9	Концессия	2015-2017
Другие проекты					



удовлетворительное - 49 %; неудовлетворительное - 34 %.

За период 2014 - 2018 годы планируются реконструкция и ремонт около 21,6 тыс. км автодорог, в том числе реконструкция 4,0 тыс. км и ремонт 7,6 тыс. км автодорог республиканского значения и 10 тыс. км дорог местного значения.

Новизной является внедрение рыночных подходов и для этих целей немаловажно применение механизмов государственно-частного партнерства с введением платности. По данному направлению планируется реализовать проект « Б А К А Д » .

До 2019 года планируется полностью завершить работы на всех 6-ти международных коридорах, включая международный транзитный коридор « Западная Европа - Западный Китай» и участках соединяющие столицу страны с областными центрами, а также основных выходах на соседние страны. Продолжена работа по реализации проектов, входящих в состав инвестиционных проектов автодорожной отрасли, обозначенных в Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, а именно работы по реконструкции участков автомобильных дорог Алматы - Астана -Петропавловск, Самара - Шымкент, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Астрахань - Атырау - Актау - Туркменбашы, Ташкент - Шымкент - Алматы - Хоргос, Актобе - Мартук, Астана - Костанай - Челябинск, Таскескен -Бахты, Алматы - Усть-Каменогорск, Астана - Шидерты - Павлодар и Курты - Бурылбайтал.

В рамках поручения, данного Президентом Республики Казахстан на расширенном заседании Правительства Республики Казахстан 23 января 2013 г. будут начаты работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог в т р е х

направлениях :

- 1) Астана - Караганды - Балхаш - Курты - Капшагай - Алматы - 1257 км;
- 2) Астана - Павлодар - Семей - Калбатау - Усть-Каменогорск - 951 км;
- 3) Астана - Аркалык - Шалкар - Бейнеу - Актау - 1 527 км.

В рамках подготовки к «ЭКСПО-2017» планируется реализация следующих п р о е к т о в :

- 1) Астана - Темиртау - 178 км;
- 2) Астана - Павлодар - 413 км;
- 3) Юго-Западный обход города Астана - 31 км;
- 4) Щучинск - Зеренда - 80 км.

Гражданская авиация

В республике осуществляют деятельность 50 авиакомпаний и эксплуатантов воздушных судов, из них 24 осуществляют коммерческие воздушные перевозки и 1 авиакомпания - некоммерческие воздушные перевозки, 25 эксплуатантов воздушных судов выполняют авиационные работы (авиационно-химические,

лесопатрулирование, облет нефте-газопроводов и другие виды работ).

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан состоят на учете 516 воздушных судов.

Казахстанские авиаперевозчики, такие как АО «Эйр Астана», АО «Скат», выполняют полеты на территории 18 иностранных государств. В Казахстан регулярные пассажирские полеты осуществляют 30 иностранных авиакомпаний из 18-ти стран мира. В области внутреннего авиасообщения осуществляются регулярные полеты по 46 маршрутам.

Реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 13 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО): аэропорты гг. Астана и Алматы по категории IIIА, аэропорт г. Атырау по II-й категории, аэропорты гг. Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актау, Актобе, Усть-Каменогорск, Кызылорда, Кокшетау, Тараз по I-й категории ИКАО.

В целях обеспечения и повышения уровня безопасности на 2014 - 2015 годы запланирована реконструкция искусственных взлетно-посадочных полос в аэропортах гг. Уральск и Петропавловск, что позволит увеличить количество аэропортов, соответствующим международным стандартам ИКАО.

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

Рост транзитного движения воздушных судов через воздушное пространство Казахстана за период 2005 - 2008 гг. составлял свыше 10 % в год.

Если в 2005 году транзит составлял 84,8 млн. самолето-километров, то в 2010 году - 128,4 млн. самолето-километров, в 2011 году - 155,7 млн. самолето-километров, в 2012 году - 164,4 млн. самолето-километров, в 2013 году - 171,3 млн. самолето-километров.

Сеть международных маршрутов АО «Эйр Астана» охватывает более 20 направлений. Доля транзита в общем объеме международных авиаперевозок не превышает 10 %. Между тем, в регионе Центральной Азии уже существует острая конкурентная борьба на примере развития национальных авиакомпаний Узбекистана, Туркменистана и Азербайджана, включая Россию, где доля трансфертных перевозок составляет от 30 % и более.

На базе трех аэропортовых комплексов г. Астаны как столичного, г. Алматы - как финансового центра и г. Атырау - как центра нефтедобычи развиваются крупнейшие в регионе специализированные «хабы», способные удовлетворить растущие потребности на уровне признанных мировых стандартов.



С 2017 года будет функционировать как «хаб» аэропорт г. Караганды, как индустриальный центр с географически выгодным положением на территории К а з а х с т а н а .

## В о д н ы й                    т р а н с п о р т

В настоящее время береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта - Актау и Баутино.

При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В 2013 году через порт Актау перевалено 10,1 млн. тонн, что на 8% ниже в сравнении с 2012 годом.

Основную номенклатуру грузов, ежегодно переваливаемых через морские порты составляют нефть, металл, зерно, паромные и другие грузы. При этом объемы перевалки нефти через порт Актау постепенно снижаются, в то же время есть потребность в увеличении портовых мощностей по обработке сухих грузов.

Существующие потребности роста обработки сухих грузов в порту Актау будут обеспечены за счет:

- 1) реализации проекта расширения порта в северном направлении, (завершение в 2015 году) пропускная способность порту Актау по перевалке сухих грузов увеличится на 2,5 млн. тонн;
- 2) принимаемых мер по автоматизации погрузочно-разгрузочной деятельности и улучшению качества оказания услуг.

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне флот Казахстана составляет 5%, который состоит из 8 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн и 2 сухогрузных судов.

Порядка 70% из общего объема нефти, переваливаемой через порт Актау транспортируется отечественными танкерами.

Весь объем сухих грузов перевозился иностранными судоходными компаниями, однако в целях диверсификации оказываемых услуг на рынке морской перевозки грузов предполагается поэтапное увеличение сухогрузного ф л о т а .

Вместе с тем требуют решения вопросы повышения конкурентоспособности торгового флота Казахстана, для чего необходимо создать равные условия для казахстанских судоходных компаний не ниже уровня, существующего в прикаспийских государствах. При этом для обеспечения загрузки своих судов с отечественными грузоотправителями будет проработан вопрос изменения условий реализации экспортных грузов с FOB порт Актау на CIF.

Для повышения уровня безопасности на водном транспорте будут приняты меры по обеспечению организации контроля на морском транспорте в

соответствии с требованиями конвенций, принятых ИМО. В частности, предполагаются создание Морской администрации порта, усиление навигационной безопасности, в том числе за счет установки дополнительных систем управления движением судов в порту Курык и на Урало-Каспийском канале.

В настоящее время речное судоходство осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Кигач, Ишим, Или, Капчагайском водохранилище и озере Балхаш. Общая протяженность эксплуатируемых участков водных путей составляет 4 108,5 км, из которых на 4 040,5 км реализуются мероприятия, связанные с обеспечением безопасности судоходства.

Перевозки пассажиров и грузов осуществляют частные судовладельцы, имеющие 659 судов, из которых 248 не эксплуатируются и требуют ремонта.

Речной транспорт занимает небольшой удельный вес в общих объемах работы транспорта республики. За 2013 год судоходным транспортом перевезено 1 092,6 тыс. тонн грузов, по сравнению с 2012 годом произошло уменьшение на 14,2 %. Перевезено 92,9 тыс. пассажиров, что на 4,6 % меньше объема 2012 года.

#### Автомобильный транспорт

В развитии рыночной инфраструктуры, расширении внутренней и внешней торговли важную роль играет автомобильный транспорт.

Автомобильный парк республики по данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан на конец 2013 года насчитывает 3 млн. 190 тыс. автотранспортных средств, из них 398 тыс. грузовых автомобилей, 94,4 тыс. автобусов, 3 190,0 тыс. легковых. Кроме того, в республике зарегистрировано 74,7 тыс. мототранспорта, а также 168,5 тыс. автомобильных прицепов.

Автотранспортом республики с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, за 2013 год перевезено грузов - 2 982,7 млн. тонн, грузооборот составил 145,2 млрд. ткм. По сравнению с 2012 годом объем перевозок грузов увеличился на 9,7 %, грузооборот увеличился на 9,8 %. Пассажиров перевезено - 19 967,9 млн. человек, пассажирооборот составил 203,4 млрд. пкм. По сравнению с 2012 годом произошло увеличение этих показателей на 8,2 % и 10,9 % соответственно. В международном сообщении по итогам 2013 года перевезено 4 772,5 тыс. тонн груза, в том числе в импортном сообщении 3 323,3 тыс. тонн, в экспортном сообщении 1 449,2 тыс. тонн груза.

К международным автомобильным перевозкам допущено порядка 12 тыс. автотранспортных средств, из них по системе «международные дорожные перевозки» (далее - МДП) в настоящее время задействовано 6 684 автомобилей. В целях бесперебойного обеспечения перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 40 странами Европы и Азии в количестве порядка

В настоящее время доля участия казахстанских перевозчиков на рынке перевозок грузов в международном сообщении автомобильным транспортом составляет 38 %.

По регулярному сообщению имеется свыше 137 международных и 254 межобластных регулярных пассажирских маршрутов.

Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет, составляет 70 %, в том числе 80 % автобусов и 60 % грузовых автомобилей.

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.

Зарубежный опыт субсидирования предусматривает компенсацию выпадающих доходов перевозчика по социально значимым перевозкам с учетом

покрытия операционных и инвестиционных потребностей и заключения долгосрочных контрактов между государством и перевозчиком.

Что касается прибыльности пассажирских перевозок, то мнение о том, что все перевозки являются однозначно убыточными, не совсем правильно. Есть страны, в которых пассажирский транспорт приносит прибыль это, например, Швейцария и Япония. В то же время в большинстве остальных стран, включая США, Францию, Германию и многие другие государства, пассажирский комплекс в целом является убыточным.

С этой точки зрения, Россия, как и США, не может привести пассажирский комплекс дальнего следования к положительному финансовому результату: поезд как вид транспорта имеет и социальное значение. В Европе шансов намного больше, так как на фоне стремительно растущих цен на бензин доля личного автотранспорта в средних перевозках начнет постепенно снижаться.

Структура перевозок железнодорожным транспортом в России деформирована в сторону грузовых перевозок, в то время как в маленьких странах с высокой плотностью населения доля пассажирских перевозок намного выше.

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 выработавших 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 Государственной программой развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года.

При этом основной задачей данной программы является формирование

оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли и создание условий для конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков **г р у з о в** и **п а с с а ж и р о в**.

Также программой предусматривается развитие грузовых перевозок, развитие пассажирских перевозок, развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры, модернизация и развитие вокзального хозяйства, обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли, развитие отечественного железнодорожного машиностроения.

Вагоны по состоянию на 2013 год:

Наименование	Инвентарный парк	Рабочий парк	Нерабочий парк
пассажирские вагоны, ед.	1 919	1 877	42
грузовые вагоны, ед.	65 366	59635	5731
АО «НК «Қазақстан темір жолы»	419	419	-
АО «Казтеміртранс»	63 861	58175	5686
АО «Казтранссервис»	477	436	41
ТОО «Ремонтная корпорация Қамкор»	609	605	4

Локомотивы по состоянию на 2013 год:

Наименование	Инвентарный парк	Эксплуатируемый парк	Неэксплуатируемый парк
магистральные тепловозы, ед.	722	590	132
электровозы, ед.	528	447,5	80,5
маневровые тепловозы, ед.	538	445	93

Дефицит пассажирских вагонов с нарастающим итогом

Годы	2010	2011	2012	2013
дефицит пассажирских вагонов, ед.	448	310	183	102

**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 1 861 **с е л ь с к и м** **н а с е л е н н ы м** **п у н к т а м**.

## Гражданская авиация

В сфере гражданской авиации основными проблемами являются:

- 1) устаревший парк региональных воздушных судов, не соответствующий стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО);
- 2) несоответствие ряда региональных аэропортов международным стандартам ИКАО для приема-выпуска воздушных судов;
- 3) значительный износ спецтехники, светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения, коммуникаций;
- 4) отсутствие необходимого уровня оснащенности авиатранспортной инфраструктуры наземной техникой, грузовыми складами и терминалами;
- 5) дорогостоящее авиатопливо по сравнению с соседними государствами;
- 6) нехватка авиационного персонала.

Вышеуказанные проблемы лежат в экономической плоскости и возможности финансирования развития инфраструктуры аэропортов.

Так, обновление воздушных судов зависит от уровня доходности авиаперевозок и развития конкуренции, что стимулирует авиаперевозчиков к обновлению своего парка судов.

Развитие инфраструктуры аэропортов на первоначальном этапе становления отрасли гражданской авиации требует финансовой поддержки из государственного бюджета.

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

Формирование кадрового потенциала является одной из проблем отрасли гражданской авиации. Это обусловлено тем, что специальности являются узкопрофильными, а также недостаточным уровнем материально-технической базы учебных заведений, осуществляющих подготовку кадров. Кроме того, выпускники не востребованы на рынке труда, в связи с низким уровнем знания английского языка и отсутствием современных учебных тренажеров, а также недостаточным опытом практических налетов. В этой связи, подготовка кадров на сегодняшний день не в состоянии обеспечить потребности отрасли. При этом аналогичная ситуация наблюдается в соседних странах.

## Водный транспорт

В области водного транспорта наблюдаются недостаточная мощность портовой и сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, несоответствие судоходных шлюзов отдельным требованиям технической безопасности, 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, строительству защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза, строительству технологических зданий, созданию специализированных систем управления движением судов и спасательными операциями на море.

#### Автомобильный транспорт

Экологическая ситуация становится все более значимым фактором развития, влияющим на уровень экономического благополучия государства.

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. На ввоз автотранспортных средств на территорию Республики Казахстан экологические стандарты категории Евро-3 установлены с 1 января 2013 года. Стандарт Евро-4 внедрен с 1 июля 2013 года.

Данная мера создаст условия для обновления существующего парка а в т о м а ш и н .

Недостаточно эффективный контроль соблюдения мер безопасности на транспорте, неудовлетворительное состояние транспорта и объектов инфраструктуры определяют современную ситуацию с безопасностью на транспорте как достаточно сложную.

В целом наблюдается неразвитость автоматизированных информационных систем, позволяющих осуществлять полноценно мониторинг пассажирских перевозок с помощью современных телекоммуникационных и спутниковых с и с т е м .

Организация эффективного контроля за обеспечением безопасности на транспорте одна из первоочередных задач, и является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.

Основными факторами, обуславливающими уровень аварийности на транспорте, являются:

- 1) недостаточная квалификация и низкая дисциплина участников транспортного процесса;
- 2) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;
- 3) недостаточная материально-техническая оснащенность органов

транспортного контроля;

4) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств;

5) отсутствие повсеместного функционирования систем мониторинга регулярных междугородных и международных автобусных перевозках посредством современных телекоммуникационных и спутниковых систем.

Таким образом, в 2013 году зарегистрировано 23 359 дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП), из которых 16 331 с участием легкового автотранспорта, что составляет 76,7 % от общего количества ДТП. На долю грузового и пассажирского автотранспорта приходится соответственно 2,6 % и 2,8 % от общего количества ДТП.

При этом 99 % всех ДТП происходит по причине несоблюдения водителями и пешеходами правил дорожного движения. По причине технической неисправности транспортных средств зафиксировано всего 29 ДТП, что составляет 0,2 % от общего количества ДТП.

Свыше 80 % (3,1 млн.) автомобилей находятся в эксплуатации более 7 лет и по западным стандартам являются устаревшими.

Так, по результатам техосмотра центрами в 2013 году на техосмотр представлено 2 302 136 единиц автотранспорта, из которых с первого раза не прошли обязательный технический осмотр 303 393 единицы автотранспорта. За 2012 год на техосмотр представлено 1 673 595 единиц автотранспорта, из которых не прошли обязательный технический осмотр 130 256 единиц автотранспорта.

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 1 января 2014 года по республике организована работа 381 центра технического осмотра, имеющих 761 линию технического контроля.

Данным количеством центров техосмотра охвачено 43 города и 79 административных районов (всего 160 адм. района).

Населенные пункты, где отсутствуют центры техосмотра, обслуживаются 311 мобильными линиями.

### 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:

наличие потребности в грузовых и пассажирских перевозках в международном сообщении;  
наличие конкуренции на рынке международных автотранспортных услуг со стороны иностранных перевозчиков;  
отсутствие практической возможности обновления парка автотранспортных средств с введением высоких пошлин в рамках Таможенного союза.

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 воздушных судов для технических, транзитных посадок в аэропортах;

износ основных производственных фондов (взлетно-посадочные полосы и терминалы) и отсутствие современной спецтехники для обслуживания воздушных судов 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  
с т р а н ы ;

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.

## **2. 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 актуальным 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, демонстрирующая 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 по Казахстану прогнозируется около 1,5 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 ) Т Р А С Е К А .

Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос - Алматы - Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут Жеказеган - Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Турция). Срок доставки по Республике Казахстан - 19 суток, 2010 год - 129,67 тыс. тонн, 2011 год - 51,42 тыс. тонн, 2012 год - 219,56 тыс. тонн, 2013 год - 226,3 тыс. тонн);

2 ) С е в е р - Ю г .

Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау - регионы Урала

России и Актау - Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень - Берекет (Туркменистан) - Горган (Иран). Срок доставки по Республике Казахстан - 7 суток, 2010 год - 17,6 тыс. тонн, 2011 год - 9,8 тыс. тонн, 2012 - 2013 годы - не осуществались);

3) Центральный коридор Трансазиатской железно-дорожной магистрали (Т А Ж М) .

Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Центральная Азия - Северо-Западная Европа (на участке Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки). Срок доставки по Республике Казахстан - 11 суток, 2010 год - 972 тыс. тонн, 2011 год - 756 тыс. тонн, 2012 год - 766 тыс. тонн, 2013 год - 611,2 тыс. тонн);

4) Северный коридор Т А Ж М .

Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос - Актогай - Саяк - Моинты - Астана - Петропавловск (Пресногорьковская). Срок доставки по Республике Казахстан - 10 суток, 2010 год - 117 тыс. тонн, 2011 год - 103,6 тыс. тонн, 2012 год - 2 381,6 тыс. тонн, 2013 год - 2 099,2 тыс. тонн);

5) Южный коридор Т А Ж М .

Данный коридор проходит по следующим маршрутам: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш). Срок доставки по Республике Казахстан - 9 суток, 2010 год - 1 828 тыс. тонн, 2011 год - 1 936 тыс. тонн, 2012 год - 2 327 тыс. тонн, 2013 год - 1 987 тыс. тонн).

Информация о контейнерных поездах, пропущенных по территории Республики Казахстан за 2013 год

назначение	кол-во	сообщение
собственного формирования	132	Аксу - Достык - КНР «Баянаул»
собственного формирования	103	Алматы - Алтынколь - Хоргос
собственного формирования	1	Алматы - Достык - КНР
собственного формирования	9	Жетысу - Достык - КНР
собственного формирования	17	Жетысу - Алтынколь - КНР
собственного формирования	70	Защита - Локоть - Находка
назначением в Казахстан	3	Ляньюньган - Алтынколь - Луговая - Аламедин
назначением в Казахстан	728	Ляньюньган - Алтынколь - Алматы
назначением в Казахстан	6	Ляньюньган - Алтынколь - Жетысу
назначением в Казахстан	70	Находка - Локоть - Защита
назначением в Казахстан	2	Циндао - Достык - Аблык
назначением в Казахстан	17	Циндао - Алтынколь - Аблык
назначением в Казахстан	1	Драугисте - Алматы

назначением в Казахстан	35	Чунцин - Достык - Дуйсбург
назначением в Казахстан	27	Чэнду - Достык - Лодзь
назначением в Казахстан	8	Чжэнджоу - Достык - Гамбург
назначением в Казахстан	54	Брест - Локоть - Защита
назначением в Казахстан	3	Паняряй - Кустанай
назначением в Казахстан	2	Мууга - Петропавловск - Сары-Агаш - Улугбек
в транзитном сообщении	214	Находка - Локоть - Аблык
в транзитном сообщении	23	Находка - Локоть - Галаба
в транзитном сообщении	28	Гамбург - Озинки - Галаба «Балтика-Транзит»
в транзитном сообщении	1	Гамбург - Актау - Галаба
в транзитном сообщении	4	Аламедин - Алтынколь - КНР
в транзитном сообщении	7	Аблык - Алтынколь - КНР
в транзитном сообщении	3	Жинишке - Рига - Краста «Евразия-1»
в транзитном сообщении	1	Дуйсбург - Брест - Достык - Чунцин
ВСЕГО:	1569	

К 2016 году планируется реализация проекта по строительству железной дороги «Бейнеу-Жезказган», который сократит расстояние от ст. Достык 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. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые воздушные суда Боинг-747 авиакомпаний «EL AL» (Израиль), «KLM» (Нидерланды), «FedEx» (США), и др.

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

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.

Положение Казахстана в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан. Сейчас на долю Казахстана приходится менее 0,5 % от общего объема товарооборота между этими торговыми партнерами. Задача Казахстана - обеспечить увеличение транзитного грузопотока между Китайской Народной Республикой и Европейским Союзом, идущего сухопутным маршрутом через территорию республики. Транзитный маршрут из Китая в Европу через Республику Казахстан имеет ряд преимуществ: он более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозка из Китайской Народной Республики в Европу. Таким образом, он мог бы в будущем привлечь часть грузопотока, как с морского, так и воздушного пути из Европы в Китай.

Наряду с реализацией транзитного потенциала транспортно-логистическая система Республики Казахстан должна удовлетворять потребности казахстанской промышленности в транспортно-логистических услугах.

Транспортно-логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских товаров на мировые рынки.

Объем экспортных операций Казахстана к 2020 году может вырасти в 1,5 раза с 96 млн. тонн до 147 млн. тонн, что потребует от транспортно-логистической системы обслуживания дополнительных грузопотоков в Россию, Китай и Южную Корею, Европу, Среднюю Азию. Также ожидается, что объем торговых операций между сопредельными Казахстану странами вырастет в 1,5 раза и достигнет 1 трлн. долл. США к 2020 году, что создает потенциал транзита через Республику Казахстан. Наибольший рост товарооборота прогнозируется между Китайской Народной Республикой и странами Европы и Россией. Учитывая это, наиболее перспективным транзитным коридором для развития является коридор «Западный Китай - Западная Европа» и «Западный Китай - Российская Федерация».

Мировые тенденции, рост экспорта и внутренних перевозок повлекут развитие рынка контрактной логистики. К 2015 году потенциал рынка контрактной логистики Казахстана может составить от 320 до 810 млн. долл. США.

## 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.

Ключевые проблемы грузовых перевозок можно разделить на следующие группы:

- 1) инфраструктурные ограничения и дефицит подвижного состава;
- 2) отсутствие производства грузового АТС (седельные тягачи);
- 3) низкий уровень логистического сервиса;
- 4) неразвитая экспедиторская деятельность.

В секторе грузовых перевозок можно отметить недостаточный уровень комплексного логистического сервиса и отсутствие системного управления маршрутами и коридорами, снижающее их привлекательность для грузоотправителей. В пассажирских перевозках к таким «профильным» проблемам относится, в первую очередь, недостаточно высокий уровень удобства и безопасности перевозок.

Увеличение мобильности населения и реализация туристического потенциала Республики Казахстан требуют от транспортной системы качественных услуг; высокого уровня комфорта и безопасности; хорошей транспортной связности ключевых экономических и туристических центров; внутренней связности агломераций; ценовой доступности перевозок. Однако текущее состояние сектора пассажирских перевозок не позволяет соответствовать ни одному из предъявляемых требований.

Ключевые проблемы пассажирских перевозок можно разделить на следующие группы:

- 1) инфраструктурные ограничения и износ подвижного состава;
- 2) низкий уровень доступности, качества и безопасности перевозок.

### **3. Оценка основных внешних и внутренних факторов**

Внешние факторы:

- 1) возрождение великого «Шелкового пути» - создание комплексного











1. Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО (повышение безопасности)	данные МТК	ед.	11	12	13	13	14	14
2. Увеличение числа международных воздушных сообщений	данные МТК	ед.	64	79	94	97	103	109
3. Количество международных аэропортов - «хабов» до 4 ед.	данные МТК	ед.	3	3	3	3	3	4
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов					срок реализации в плановом периоде			
					2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1				2	3	4	5	
1. Реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов аэропортов республики				x	x	x	x	
2. Создание условий для привлечения иностранных авиакомпаний				x	x	x	x	
3. Создание конкурентного рынка воздушных перевозок				x	x	x	x	
4. Открытие новых международных рейсов				x	x	x	x	
5. Обеспечение доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние авиаперевозки для среднестатистического потребителя путем субсидирования				x	x	x	x	
6. Развитие мультимодальных перевозок через аэропорт-«хаб» г. Караганда				-	x	x	x	
Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта								
Показатели прямых результатов	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период			
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Пропускная способность морских портов	данные МТК	млн. тонн в год	16,0	16,8	18,0	18,0	18,5	20,5
2. Количество обновленных судов государственного технического речного флота (повышение безопасности)	данные МТК	ед.	2	6	3	3	0	7
3. Доля объема перевозок нефти из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	данные МТК	%	70	82	82	82	83	83
4. Доля объема перевозок сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	данные МТК	%	-	-	-	50	50	52
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов					срок реализации в плановом периоде			
					2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1				2	3	4	5	

1. Реализация проектов по реконструкции и модернизации Шульбинского шлюза к 2016 году	x	x	-	-
2. Обеспечение безопасного плавания судов в акватории казахстанского сектора Каспийского моря и по внутренним водным путям	x	x	x	x
3. Строительство судов государственного технического речного флота	x	x	x	x
4. Техническая модернизация инфраструктуры порта Актау	x	x	x	x
5. Пополнение торгового флота сухогрузными судами, паромами и танкерами	-	x	x	x
6. Внедрение систем управления движением судов	x	x	x	x
7. Расширение порта Актау в северном направлении	x	x	x	-
8. Создание системы изготовления, выдачи и контроля удостоверения личности моряка	x	-	-	-

Задача 1.1.5. Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли

Показатели прямых результатов	Источ. информации	ед-ца изм.	отчетный период		плановый период			
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Уровень удовлетворенности населения качеством автобусных пассажирских перевозок	данные МТК	%	62	67	68,5	69	70	72
2. Охват населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями	данные МТК	%	75	80	78,5	79	80	90
3. Доля казахстанских перевозчиков на рынке грузовых международных автоперевозок	данные МТК	%	26	38	38,5	39	40	43
4. Доля инфраструктуры автомобильных пассажирских перевозок, отвечающих установленным требованиям, в том числе и при обслуживании маломобильных пассажиров*	данные МТК	%	50	100	23	25	60	82
5. Снижение времени реагирования экстренных оперативных служб на дорожно-транспортные происшествия на автотранспортных средствах, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб	данные МТК	мин	-	-	-	-	10	10
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов					срок реализации в плановом периоде			
					2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Внедрение государственных стандартов автовокзалов, автостанций и перевозчиков					x	x	x	x
Создание благоприятных условий казахстанским перевозчикам для укрепления их позиций на рынке международных автотранспортных средств					x	x	x	x
Развитие инфраструктуры пассажирских перевозок					x	x	x	x
Развитие Подсистемы контроля и мониторинга перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом Информационно-аналитической системы транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок					x	x	-	-



транзитным участкам железных дорог:	данные МТК	км/ч	50,06	50,22	51,20	51,83	52,35		:
- Северный коридор			47,17	46,74	48,69	49,74	50,23	50,7	:
- Южный коридор			51,07	50,04	51,67	52,23	52,75	53,28	:
- Среднеазиатский коридор			48,99	48,45	50,2	51,06	51,57	52,09	:
- TRACECA			49,16	49,60	50,42	51,18	51,69	52,2	:
- коридор Север-Юг									
2. Увеличение количества (создание) транспортно-логистических центров на международных транспортных коридорах	данные МТК	шт.	-	12	14	16	18	20	:
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов						срок реализации в плановом пе			
						2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1			2	3	4	5			:
1. Снижение барьеров при пересечении границ грузовыми поездами			x	x	-	-			:
2. Внедрение экологических стандартов «Евро-4» на производстве автотранспортных средств с 1 января 2014 года			x	-	-	-			:
3. Техническая оснащенность органов транспортного контроля			x	x	-	-			:
4. Создание транспортно-логистических объектов в Казахстане и за пределами Республики Казахстан			x	x	x	x			:

**Примечание:**

\*- с 1 января 2014 года вступили в силу национальные стандарты «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров».

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

Стратегические направления и цели государственного органа	Наименование стратегического и программного докумен
1	2
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан	
	<p>1. Указ Президента Республики Казахстан Стратегическом плане развития Республики Казахстан 2020 года» от 1 февраля 2010 года № 922</p> <p>2. Указ Президента Республики Казахстан от 19 м 2010 года № 958 «О Государственной программе форсированному индустриально-инновационному разв Республики Казахстан на 2010-2014 годы и призн утратившими силу некоторых указов Президента Респу Казахстан»</p> <p>3. Указ Президента Республики Казахстан от 30 января года № 261 «О мерах по реализации Послания г.</p>



<p>Цель 1.1 Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса</p>	<p>государства народу Казахстана от 27 января 2012 г Социально-экономическая модернизация - главный вектор развития Казахстана»</p> <p>4. Послание Президента Республики Казахстан - ли нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия Казахстана-2050» от 14 декабря 2012 года</p> <p>5. Указ Президента Республики Казахстан от 13 января года № 725 «О Государственной программе развития интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнений к Указу Президента Республики Казахстан от 19 марта 2011 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ»</p> <p>6. Послание Президента Республики Казахстан - ли нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Казахстан - путь-2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее» от 17 января 2014 года</p>
<p>Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан</p>	
<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</p> <p>2. Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта года № 958 «О Государственной программе форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан»</p> <p>3. Послание Президента Республики Казахстан - ли нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия Казахстана-2050» от 14 декабря 2012 года</p> <p>4. Указ Президента Республики Казахстан от 13 января года № 725 «О Государственной программе развития интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнений к Указу Президента Республики Казахстан от 19 марта 2011 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ»</p> <p>5. Послание Президента Республики Казахстан - ли нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Казахстан - путь-2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее» от 17 января 2014 года</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 1.	<p>1. Подготовка, переподготовка и повышение квалификации сотрудников Министерства.</p> <p>2. Проведение стажировок, внедрение учебных программ международными организациями.</p>	

<p>Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан</p> <p>Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса</p> <p>Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли</p> <p>Задача 1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли</p> <p>Задача 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации</p> <p>Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта</p> <p>Задача 1.1.5. Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли</p>	<p>3. Разъяснение мероприятий по информационной безопасности в целях предотвращения соответствующих нарушений.</p> <p>4. Повышение качества подготовки документов на государственном языке, проведение мероприятий по обучению сотрудников государственному языку.</p> <p>5. Соблюдение принципов гендерного равенства при исполнении профессиональных обязанностей.</p> <p>6. Разработка стандартов и регламентов государственных услуг в сфере транспорта и коммуникаций.</p> <p>7. Осуществление оценки эффективности деятельности сотрудников структурных подразделений Министерства.</p> <p>8. Обеспечение проведения прозрачных государственных закупок.</p> <p>9. Проведение электронных государственных закупок посредством веб-портала.</p> <p>10. Освещение деятельности Министерства в рамках медиа-планов.</p> <p>11. Взаимодействие с уполномоченными органами по вопросам прохождения последипломной практики для безработной молодежи и стажировки для выпускников вузов в структурных подразделениях Министерства.</p>	<p>2014 - 2018 годъ</p>
<p>Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан</p>	<p>1. Осуществление оценки эффективности деятельности сотрудников структурных подразделений Министерства</p>	<p>2014 - 2018 годъ</p>
<p>Цель 2.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан</p>	<p>2. Международные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории</p>	<p>2014 - 2018 годъ</p>
<p>Задача 2.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети</p>	<p>3. Внедрение 5-ти ступенчатого контроля качества</p> <p>4. Продолжение реализации проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай»</p>	<p>2014 - 2018 годъ</p> <p>2012-2015 годы</p>

## 5. Межведомственное взаимодействие

Показатели задач, для достижения которых требуется межведомственное взаимодействие	Государственный орган, с которым осуществляется межведомственное взаимодействие	Меры, предполагаемые для установления межведомственных взаимосвязей
1	2	3
Стратегическое направление 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		
1. В среднем 87 % автомобильных дорог		

республиканского значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии	МЭБП	Финансирование проектов, реализация которых предусмотрена за счет республиканского бюджета развитие проектов на основе государственно-частного партнерства.
2. В среднем 76 % автомобильных дорог местного значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии	МЭБП, МИО	Выделение целевых трансфертов областному бюджету; предоставление ежеквартальной информации о состоянии дорог местного значения, находящихся в хорошем, удовлетворительном, неудовлетворительно состоянии.
3. Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	МЭБП	Финансирование мероприятий, реализация которых предусмотрена за счет республиканского бюджета развитие проектов на основе государственно-частного партнерства.
Задача 1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли		
1. Увеличение протяженности сети железных дорог (Бейнеу - Жезказган и Аркалык-Шубарколь)	МЭБП, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	Обеспечение потребного объема софинансирования строительства железнодорожных линий.
2. Снижение износа основных активов железнодорожного транспорта	АРЕМ, МИНТ, МЭБП, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	Приобретение и капитальный ремонт подвижного состава за счет реализации новой тарифной политики в сфере перевозок и ежегодного повышения тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в среднем на 15 % с 2011 года по 2014 год с последующей индексацией на уровне инфляции; приобретение железнодорожных пассажирских вагонов и локомотивов за счет собственных средств и заемных средств АО «НК «КТЖ».
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития гражданской авиации		
1. Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	МИО, МЭБП, АРЕМ, аэропорты, авиакомпании	Приведение технических характеристик в соответствии с требованиями ИКАО, реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов; финансирование проектов, реализация которых предусмотрена за счет республиканского бюджета; повышение эффективности тарифной политики в отношении субъектов естественной монополии воздушного транспорта.
2. Увеличение числа международных воздушных сообщений		
3. Количество международных аэропортов - «хабов» до 4 ед.		
Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта		
1. Пропускная способность морских портов	АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» (по согласованию)	Контроль за ходом реализации инвестиционного проекта «Расширение порта Актау в северном направлении» автоматизации производственной деятельности Актауского порта, строительства и реконструкции 11-го и 12-го причалов.
2. Количество обновляемых судов государственного технического речного флота (повышение безопасности)	МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Обеспечение необходимого объема финансирования для обновления и модернизации государственного технического речного флота. Замена судов государственного технического флота, обеспечивающих безопасность судоходства на государственных внутренних водных путях, имеющих 100 % износ и отработавших свыше 1,5-2 сроков службы.

3. Доля объема перевозок нефти из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	АО «НК «КазМунайГаз» (по согласованию) АО «НК «Казмортрансфлот» (по согласованию)	Обеспечение необходимого объема финансирования для реализации проектов «строительство/приобретение эксплуатация 2-х универсальных паромов».
4. Доля объема перевозок сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	АО «НК «КазМунайГаз» (по согласованию) АО «НК «Казмортрансфлот» (по согласованию)	

#### Задача 1.1.5. Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли

1. Охват населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями	МИО	Пересмотр маршрутной сети и мест дислокации автовокзалов и автостанций с учетом генплана развития населенных пунктов, субсидирование нерентабельных социально значимых маршрутов.
2. Доля казахстанских перевозчиков на рынке грузовых международных автоперевозок	МФ, МИД	МФ (КТК) - осуществление контроля за проездом иностранных АТС; МИД - защита интересов отечественных перевозчиков на международной арене.
3. Доля инфраструктуры автомобильных пассажирских перевозок, отвечающих установленным требованиям	МИО, МЭБП	Приведение существующих объектов инфраструктуры соответствию нормам Национального стандарта «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров» и строительство новых; Развитие проектов на основе государственно-частного партнерства.

### 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 интеграции транспортного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети

1. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении 2. Увеличение дохода от транзитных перевозок 3. Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог 4. Увеличение количества (создание) транспортно-логистических центров на международных транспортных коридорах	МИД, МИНТ, МФ (КТК), МРР, МИО, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	МИД - осуществление согласованной международной транспортной политики; МФ (КТК) - приграничное сотрудничество, упрощение таможенных процедур при пересечении границ; МРР, МИО - поддержка отрасли складского хранения товаров; АО «НК «КТЖ» - привлечение мирового опыта капитала (участники, партнеры, консультанты, консорциумы) на реализацию международных транзитных проектов, формирование новых транзитных транспортных магистралей континентального значения и евроазиатских сухопутных транспортных коридоров; активизация работы по функционированию деятельности Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос».
--	---	--

## 6. Управление рисками

Наименование возможного риска	Возможные последствия в случае непринятия мер по управлению рисками	Мероприятия по управлению рисками
1	2	3
Внешние риски		
Геополитические риски	<p>1. Появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки.</p> <p>2. 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.</p>	На снижение данных рисков повлияет активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан.
Ценовые риски	<p>1. Рост цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий.</p> <p>2. Критическим фактором для развития транспортной отрасли остаются мировые цены на энергоносители, которые формируют вместе с продукцией предприятий основную часть грузопотоков.</p> <p>3. Ухудшение мировой конъюнктуры в этих сегментах может привести не столько к снижению показателей грузооборота, сколько к снижению доходов транспортных предприятий и, как следствие, к снижению возможностей инвестиций в инфраструктурные проекты.</p>	<p>1. Развитие механизма государственно-частного партнерства.</p> <p>2. Создание конкурентного рынка воздушных перевозок.</p> <p>1. Снижение данного вида риска зависит от развития механизма государственно-частного партнерства.</p> <p>2. Создание транспортной инфраструктуры и новых транзитных маршрутов в направлении Восток-Запад.</p>
Техногенные и экологические риски	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.	<p>1. Для снижения данного риска требуются внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов.</p> <p>2. Разработка совместно с МЧС и другими заинтересованными госорганами Плана действий по организации спасательных работ и ликвидации аварийных ситуаций.</p>
Внутренние риски		
Техногенные риски	Значительный физический и моральный износ основных средств и как следствие риски аварий и техногенных катастроф.	Выделение дополнительных средств из республиканского бюджета на обновление основных производственных фондов.

Отток квалифицированного состава из Министерства	Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведут к оттоку высококвалифицированных специалистов.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Взаимодействие с уполномоченными органами по подготовке, переподготовке кадров</li> <li>2. Повышение квалификации служащих.</li> <li>3. Моральное стимулирование.</li> </ol>
--	---	--

Бюджетная программа (подпрограмма)	<p>001 «Услуги по формированию политики, координации, контроля, развития инфраструктуры конкурентного рынка в области транспорта и коммуникаций».</p> <p>100 «Обеспечение деятельности уполномоченного органа по формированию политики координации, контроля, развития инфраструктуры и конкурентного рынка в области трансп и коммуникаций».</p> <p>104 «Обеспечение функционирования информационных систем и информационно-техническое обеспечение государственных органов»</p>
------------------------------------	---

Описание	<p>Содержание центрального аппарата, ведомств и территориальных органов Министерства разработка государственных и отраслевых (секторальных) программ развития транспортно-коммуникационного комплекса; разработка законодательных актов, предложений по совершенствованию применения законодательства, а также разработка и принятие нормативных правовых актов, технических условий и иных нормативов в области транспортно-коммуникационного комплекса по вопросам, входящим в компетенцию Министерства; разработка прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребности государственных нужд и экономики в перевозках и коммуникациях; по решениям Правительства осуществление функций, связанных с владением и использованием государственными пакетами акций юридических лиц транспортно-коммуникационного комплекса; обновление теоретических и практических знаний, умений и навыков по образовательным программам в сфере профессиональной деятельности в соответствии с предъявляемыми квалификационными требованиями для эффективного выполнения своих должностных обязанностей совершенствования профессионального мастерства. Системно-техническое обслуживание ремонт системно-вычислительной техники. Администрирование, сопровождаемое локально-вычислительной сети, информационных систем и программных продуктов</p>
----------	---

Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа
	текущая/развитие	текущая

Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Показатели прямого результата							
1. Оказание услуг по формированию политики в области транспорта и коммуникаций	чел.	1 353	1 063	901	1 063	1 063	
2. Заключение и подписание меморандумов, совместных приказов с государственными органами и общественными объединениями по улучшению деятельности ЦОН	шт.	5	5	-	5	5	
3. Количество разрабатываемых национальных стандартов в области информатизации	ед.	34	16	-	-	-	









7. Ремонт флота (текущий, средний, капитальный)	ед.	150	151	149	154	156		
8. Обновление и модернизация государственного технического речного флота	ед.	2	6	3	3	0		
Показатели конечного результата Продолжительность навигационного периода	к м / сут.	784 825	792 247	792 355	792 355	792 355		
Показатели качества Обеспечение безопасности судоходства в навигационный период	%	100	100	100	100	100		
Показатели эффективности 1. Протяженность водных путей с гарантированными габаритами судового хода	км	4 040,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5	4050,5		
2. Обеспеченность водных путей гарантированными габаритами	км	4 040,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5	4 050,5		
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	4 799 890	5 121 016	5 400 564	5 187 261	5 080 362		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	006 «Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта»								
Описание	Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан для приведения в соответствие с международными требованиями по обеспечению безопасности полетов.								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций							
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	развитие							
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период					2018 год
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год		
Показатели прямого результата Количество реконструированных аэропортов переходящие проекты: новые проекты:	ед.	1	1						
2. Разработка проектно-сметной документации по реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах гг. Уральск, Петропавловск	ед.			2					
Показатели конечного результата 1. Количество обслуженных пассажиров	ед.	13 194	15 000	-					
2. Количество разработанных проектно-сметных документов	ед.			2					

Показатели качества								
1. Реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы (категория ИКАО)	ед.	1	1	-				
2. Реконструкция аэровокзала аэропорта (пропускная способность)	чел/час	200	-	-				
3. Положительное заключение государственной экспертизы	ед.	-	-	2				
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	50	-				
2. Пропускная способность	чел/час	200	-	-				
3. Средняя стоимость разработки проектно-сметной документации	тыс. тенге	-	-	250 000				
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	2 325 163	4 563 420	500 000				

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	009 «Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям»							
Описание	Покрытие убытков перевозчиков, связанных с организацией железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	предоставление трансфертов и бюджетных субсидий						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	текущая						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата Количество маршрутов	ед.	65	66	66	66	66		
Показатели конечного результата 1. Перевезено пассажиров	млн. чел.	19	19,2	19,4	19,6	19,8		
2. Пассажирооборот	млн. пкм	17 080	17 700	18 480	18 609	18 900		
Показатели качества 1. Проведение КВР и приобретение вагонов АО «ПЛВК		19/41	30/49	0/53	0/49	0/46		

» за счет увеличения арендной ставки	КВР ваг./приобр. ваг								
Показатели эффективности									
1. Применение временно-понижающего коэффициента к тарифу МЖС	коэфф.	0,3	0,3	0,3	1	1			
2. Увеличение платы за услуги локомотивной тяги	коэфф.	1,3	-	-	-	-			
3. Увеличение тарифов на ж/д пассажирские перевозки	%	10	12	12	10	10			
4. Объем субсидий на 1 пкм	тыс. тенге	1,3	2	2,1	2,2	2,3			
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	22 180 100	25 507 115	25 500 000	25 500 000	25 500 000			

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	010 «Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций»								
Описание	Проведение прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период					2018 го
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год		
Показатели прямого результата Проведение прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций, в том числе переходящие темы: - автодорожная отрасль; - автомобильный транспорт; - транзитный потенциал; - железнодорожная отрасль; - гражданская авиация	ед.		1	1					
н о в ы е т е м ы : - автомобильный транспорт - пилотный проект «Разработка технологий грид-облачной инфраструктуры и их приложений для создания прототипа грид-облачной инфраструктуры и проектных решений по модернизации единой информационной системы здравоохранения»		2	1						

Показатели конечного результата Внесение изменений и дополнений в нормативно-правовые акты на основании рекомендаций прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций	ед.	1	1	1				
Показатели качества 1. Отчеты НИР	ед.	2	1	1				
2. Положительное заключение государственной научно-технической экспертизы	ед.	1		1				
Показатели эффективности 1. Средняя стоимость проведения прикладных научных исследований по одной теме	тыс. тенге	11 350	12 000	11 400				
2. Средняя стоимость 1 чел/час привлекаемых консультантов	тенге	500	500	500				
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	22 700	1 012 000	11 400				

## 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, ведомств и территориальных подразделений. Капитальный ремонт и разработка проектно-сметной документации зданий территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан для создания нормальных трудовых и социально-бытовых условий для государственных служащих. Оснащение органов транспортного контроля							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление капитальных расходов						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	текущая						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата 1. Проведение капитального ремонта и разработка проектно-сметной документации зданий территориальных подразделений комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан	ед.		1	1				
2. Оснащение органов транспортного контроля передвижными постами транспортного контроля	ед.		8	8				
3. Оснащение центрального аппарата и территориальных подразделений комитетов								



Показатели конечного результата Соблюдение требований технической безопасности	%	100	100	100	100	100		
Показатели качества Соответствие флота требованиям технической безопасности	%	100	100	100	100	100		
Показатели эффективности 1. Безаварийная работа флота	кол-во судов	557	564	571	576	580		
2. Средние затраты на 1 освидетельствование	тыс. тенге	153,01	190,39	192	197	201		
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	85 230	118 608	111 548	113 271	116 796		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	015 «Целевые трансферты на развитие бюджету города Астаны на увеличение уставно капитала юридических лиц для реализации проекта Новая транспортная система»							
Описание	Строительство в городе Астане комплекса скоростных автобусных перевозок							
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 бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 г
Показатели прямого результата 1. Строительство комплекса скоростных автобусных перевозок	%			33	33	34		
2. Строительство подземных переходов	%			33	33	34		
Показатели конечного результата 1. Переустройство инженерных сетей	%			34	33	33		
2. Строительство выделенных полос	%			34	33	33		
Показатели качества 1. Количество выездов на объект	кол-во			365	365	365		
2. Соответствие конструкций и систем скоростных автобусных перевозок казахстанским и международным стандартам качества	%			100	100	100		
Объем бюджетных средств	тыс. тенге			59 040 600	56 307 100	45 727 900		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	016 «Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ»								
Описание	Осуществление контроля за качеством выполняемых работ по строительству, реконструкции, капитальному, среднему, текущему ремонту автомобильных дорог республиканского значения и применяемыми дорожно-строительными материалами								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг							
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период					
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	
Показатели прямого результата Проведение контроля качества дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	2 868	2 443	2 672	2 316	2440			
Показатели конечного результата 1. Протяженность реконструированных и отремонтированных участков автомобильных дорог республиканского значения, прошедших контроль качества	км	2868	-	-	-	-			
2. Количество выявленных нарушений (протоколы испытаний, акт отбора и т.д.)	шт.	-	2 100	2 150	2 050	2100			
Показатели качества Количество выезда на объект	кол-во	2 735	2 600	2 650	2 680	3008			
Показатели эффективности Объем затрат на единицу оказанных услуг	тыс. тенге	118	159,3	185,9	229,2	152,8			
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	3 39 620	389 096	407 3 67	391 775	404 063			

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа (подпрограмма)	017 «Увеличение уставного капитала АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол»» обеспечение обслуживания автомобильных дорог общего пользования республиканского значения»	
Описание	На обеспечение обслуживания автомобильных дорог общего пользования республиканского значения	
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа
	текущая/развитие	развитие



Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата								
1. Приобретение дорожно-эксплуатационной техники	ед.		10	8				
2. Приобретение оборудования	ед.			187				
3. Приобретение лицензионных программ	ед.			39				
Показатели конечного результата								
1. Обеспечение безопасного и бесперебойного проезда	км		224	224				
2. Акт приема-передачи	ед.			187				
3. Установка лицензионных программ	ед.			39				
Показатели качества								
1. Повышение оперативности содержания	%		66	73				
2. Обеспеченность сотрудников АО «НК «ҚазАвтоЖол» необходимым оборудованием	%			100				
3. Обеспечение информационной безопасности	%			100				
Показатели эффективности								
Средние затраты	тыс. тенге		20 000	805,3				
Объем бюджетных средств	тыс. тенге		200 000	188 437				

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	019 «Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок»							
Описание	Обеспечение доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние авиаперевозки для среднестатистического потребителя путем осуществления гибкой тарифной политики направленной на поэтапное снижение объемов субсидирования и в дальнейшем переход к полную самокупаемость							
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 бюджетной программы	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата								
Количество субсидируемых авиамаршрутов	ед.	7	10	8	8	8		
Показатели конечного результата								
1. Загрузка пассажиров на воздушном судне	%	58	58	58	58	58		

2. Увеличение пассажирооборота	млн. пкм	60,0	64,04	64,47	64,47	64,47		
Показатели качества								
Качество выполнения пассажирских перевозок	%	100	100	100	100	100		
Показатели эффективности								
1. Перевод субсидируемых рейсов на коммерческую основу	ед.	0	1	1	1	1		
2. Объем субсидий на 1 пкм	тыс. тенге	13,76	31,816	31,988	32,112	31,988		
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	826 316	1 451 820	1 308 103	1 300 000	1 300 000		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	020 «Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта»							
Описание	Развитие инфраструктуры водного транспорта, отвечающего современным требованиям, д безопасного и бесперебойного обслуживания судов морского и внутренневодного транспор							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/ развитие	развитие						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата Реконструкция судоходных шлюзов, в том числе переходящие проекты: новые проекты:	проект	21	3	1	1			
Показатели конечного результата Реализация проектов	%	49,3	76,8	87,4	100			
Показатели качества Реализация запланированных мероприятий	%	100	100	100	100			
Показатели эффективности 1. Снижение износа шлюзов	%	16	10	0	0			
2. Увеличение пропускной способности	шлюзование судов в год	1 700	2 000	2 000	2 000			
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	3 17 066	523 323	593 213	1 49 332			



Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата секретно								
Показатели конечного результата секретно								
Показатели качества секретно								
Показатели эффективности секретно								
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге	377 306	4 287 206	0	4 287 306	4 287 306		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	026 «Модернизация системы мониторинга радиочастотного спектра Республики Казахстан»							
Описание	секретно							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	развитие						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата секретно								
Показатели конечного результата секретно								
Показатели качества секретно								
Показатели эффективности секретно								
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге	0	0	0	5 201 242	5 201 242		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	027 «Международно-правовая защита и координация орбитально-частотного ресурса Республики Казахстан»							
Описание	Международно-правовая защита и координация орбитально-частотного ресурса Республики Казахстан							

Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная	бюджетная				программа	
	текущая/развитие	текущая						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата								
1. Экспертиза зарубежных спутниковых сетей и выдача технических заключений на предмет их совместимости со спутниковыми сетями системы «KazSat» и космической системой Дистанционного Зондирования Земли		кол-во экспертиз, ед.	24	24	-	24	24	
2. Проведение координационных работ частотных присвоений с зарубежными администрациями связи		протокол/ отчет, ед.	14	14	-	15	15	
Показатели конечного результата								
Предложение по координации частотных присвоений между спутниковыми сетями системы «KazSat», космической системой Дистанционного Зондирования Земли и зарубежными спутниковыми сетями с целью определения условий их использования		количество предложений, ед.	1	2	-	3	4	
Показатели качества								
Запись частотных присвоений в международную таблицу распределения частот		кол-во частотных присвоений	1	1	-	2	2	
Показатели эффективности Координационное соглашение, достигнутое Администрацией связи Республики Казахстан с зарубежными администрациями связи		кол-во соглашений, ед.	1	1	-	2	3	
Объем бюджетных расходов		тыс. тенге	152 216	125 638	0	79 855	79 855	

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	028 «Целевые трансферты на развитие областными бюджетами, бюджетами городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры»		
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог местного значения, отвечающих 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	
		Отчетный период	Плановый период

Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
		Показатели прямого результата Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах областного и районного значения	км	127	153	158	72	60
Показатели конечного результата Завершенные участки по строительству и реконструкции дорог	км	63	153	158	72	60		
Показатели качества Количество направленных предписаний по устранению замечаний ГУ «Облжоллаборатория»	шт.	105	110	90	85	106		
Показатели эффективности Затраты на 1 км. автомобильной дороги	млн. тенге	567,8	101,8	102,5	142,2	140,3		
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	77 390 103	72 793 049	71 380 796	76 958 616	60 078 141		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	029 «Субсидирование убытков операторов сельской связи по предоставлению универсальных услуг связи»								
Описание	Выплата субсидий на компенсацию убытков операторов сельской связи по 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 бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период					
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	
Показатели прямого результата Количество абонентов в сельских населенных пунктах, обеспеченных универсальными услугами связи:	кол-во абонентов								
услуги местной телефонной связи	кол-во абонентов	1 040 670	1 059 042	-	1 073 433	1 073 433			
индивидуальный беспроводной доступ к сети Интернет	кол-во абонентов	-	-	-	69 004	78 499			
Показатели конечного результата Обеспечение доступа сельского населения к универсальным услугам телекоммуникаций во всех сельских населенных пунктах и достижение телефонной плотности на селе	абон. на 100 жителей	13,78	13,95	-	14,58	14,58			



Показатели качества	%	100	100	100	100	100		
Соблюдение требований безопасности								
Показатели эффективности	тыс. тенге	12,0	14,7	15,7	16,0	16,7		
Средние затраты на 1 кв.м по содержанию здания								
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	385 240	475 150	468 603	469 775	480 749		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	033 «Целевые текущие трансферты областным бюджетам на изъятие земельных участков государственных нужд»								
Описание	Заключение договоров по выкупу земельных участков и строений на них для государственных нужд под строительство и реконструкцию автомобильных дорог республиканского значения								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	предоставление трансфертов и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	текущая							
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период					2018 год
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год		
Показатели прямого результата	участок	199	290	327					
Выкуп земельных участков и строений, попадающих под полосу отвода автодорог									
Показатели конечного результата	участок	199	203	327					
Заключение договоров по выкупу земельных участков и строений									
Показатели качества	участок	6%	30%	30%					
Процентное соотношение количества договоров, заключенных по решениям суда, к общему количеству выкупаемых земельных участков									
Показатели эффективности	участок	199	290	327					
Завершение выкупа земельных участков с учетом закрытия финансового года									
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	2 809 508	2 800 000	2 410 192					

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	036 «Сопровождение системы мониторинга информационно-коммуникационных сетей»	
Описание	Расходы на сопровождение службы реагирования на компьютерные инциденты	
	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий оказание вытекающих из них государственных услуг



Вид бюджетной программы	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	текущая						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата Заключение меморандума в сфере противодействия компьютерным инцидентам	шт.	5	2	-	2	2		
Показатели конечного результата Количество обработанных заявок	шт.	20	12 000	-	13 000	13 000		
Показатели качества 1. Обработка инцидентов информационной безопасности по заявкам владельцев интернет-ресурсов	%	100	100	-	100	100		
2. Обработка инцидентов информационной безопасности по заявкам пользователей интернет-пользователей	шт.	300	40	-	100	100		
3. Количество интернет-ресурсов, сканированных на наличие вредоносного программного обеспечения	шт.	50	70	-	100	100		
Показатели эффективности Среднее время обработки заявки	час	7,1	7,1	-	7,1	6,6		
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге	280 480	255 938	0	234 120	234 120		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	037 «Услуги по обучению населения в рамках «Электронного правительства»							
Описание	Услуги по обучению и оказанию консультационной поддержки населению, бизнес-сообщес государственным служащим по продвижению электронных услуг портала «электронн правительства»; популяризация проекта «электронного правительства»; организац мероприятий по поддержке развития профессионального ИКТ-сообщества; проведение олим по актуальным темам ИКТ среди учащихся и студентов							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий и оказа вытекающих из них государственных услуг						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	текущая						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата 1. Количество обученного населения	тыс. чел.	67	61,5	-	-	-		

2. Публикация статей о развитии ИКТ в Казахстане	ед.	-	-	-	6	6		
3. Услуги по организации и проведению олимпиад по актуальным темам ИКТ среди школьников, студентов колледжей и ВУЗов	ед.	3	3	-	3	3		
4. Мероприятия по популяризации «электронного правительства»								
4.1. Подготовка материалов и размещение в СМИ (опубликованных материалов в двух республиканских газетах)	ед.	-	20	-	-	-		
4.2. Рекламная полиграфическая продукция	ед.		140 000	-	140 000	140 000		
4.3. Продвижение в сети Интернет	ед.	-	3	-	1	1		
Показатели конечного результата Уровень компьютерной грамотности населения	%	51,7	63	-	64	64,5		
Показатели качества Повышение уровня осведомленности населения о государственных услугах на портале «электронного правительства» через Интернет:								
- оригинальные баннеры,	ед.	-	20	-	-	-		
- специальные проекты в Интернете		-	3	-	1	1		
Показатели эффективности Повышение количества переходов на портал «электронное правительство»	ед.	-	300 000	-	400 000	450 000		
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге	419 983	240 987	0	240 900	240 900		

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	038 «Техническое сопровождение системы мониторинга радиочастотного спектра радиоэлектронных средств»								
Описание	Проведение технического сопровождения системы мониторинга радиочастотного спектра радиоэлектронных средств								
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 бюджетной программы	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период					20
		2012	2013	2014	2015	2016	2017		
		год	год	год	год	год	год		





15. Количество проведенных сеансов видеоконференцсвязи	ед.	276	250	-	250	250		
16. Консалтинговые услуги по анализу бизнес-процессов оказания услуг, оказываемых государственными органами на возможность автоматизации с рекомендациями и предложениями по их дальнейшей реализации	ед.	15	15	-	15	15		
17. Количество проведенных он-лайн конференций и консультаций	ед.	15	-	-	-	-		
18. Количество индексируемых веб-ресурсов	кол-во веб-ресурсов, ед.	60 000						
19. Количество информационных систем, обеспеченных каналами связи	ед.	-	-	-	3	3		
20. Количество обследуемых государственных органов на предмет перехода на G-Cloud	ед.	-	2	-	11	-		
Показатели конечного результата								
1. Доля переведенных в электронный формат государственных услуг от общего количества услуг, подлежащих оптимизации и автоматизации	%	-	60	-	75	80		
2. Количество проведенных интернет-конференций на портале «электронного правительства» с участием руководителей местных исполнительных органов	ед.	16	16	-	16	16		
3. Ежегодный прирост пользователей портала «электронного правительства»	польз.	2 000 000	2 300 000	-	2 800 000	3 000 000		
4. Рост обращений пользователей к сервисам интранет-портала государственных органов	польз.	197 000	300 000	-	500 000	500 000		
5. Количество зарегистрированных пользователей ИПГО	польз.	-	22 000	-	26 000			
6. Сумма транзакций платежного шлюза	тыс. тенге	141 200 000	900 000	-	1 300 000	1 500 000		
7. Количество заявок по услугам лицензирования и выдачи разрешительных документов, поданных в электронном виде	ед.	15 000	22 000	-	27 000	30 000		
8. Доля лицензий, выдаваемых в электронном виде от общего количества выдаваемых лицензий	%	100	100	-	100	100		



Показатели качества	%	99,944	99,944	-	99,944	99,944	
Коэффициент готовности сети цифрового эфирного телерадиовещания							
Показатели эффективности							
Количество транслируемых телеканалов цифрового эфирного телерадиовещания:	ед.	30	30	-	30	30	
- в гг. Алматы, Астане и областных центрах							
- в остальных населенных пунктах	ед.	15	15	-	15	15	
Объем бюджетных расходов	тыс.тг.	2 439 418	12 902 272	0	14 302 272	9 297 072	

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	042 «Услуги по проведению оценки эффективности деятельности центральных государственных местных исполнительных органов по применению информационных технологий»						
Описание	Расходы на услуги независимых неправительственных организаций по проведению оценки эффективности деятельности центральных государственных органов и местных исполнительных органов областей, города 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 и оказания вытекающих из них государственных услуг					
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа					
	текущая/развитие	текущая					
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Показатели прямого результата							
1. Количество рассмотренных отчетных форм государственных органов	шт.	195	152	-	117	117	
2. Количество оцененных государственных органов	шт.	39	38	-	39	39	
Показатели конечного результата							
Экспертное заключение независимых экспертов и неправительственных организаций по результатам оценки эффективности	шт.	39	38	-	39	39	
Показатели качества							
Соблюдение сроков проведения оценки и выдачи заключений	%	100	100	-	100	100	
Показатели эффективности							
Средние затраты на экспертное заключение одного государственного органа	тыс. тенге	1 446	1 577	-	2217	2395	
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге	56 397	56 250	0	56 250	56 250	

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	046 «Развитие электронного правительства»							
Описание	Развитие веб-портала и шлюза «электронного правительства» Республики Казахстан							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	развитие						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата	Количество автоматизированных государственных услуг	ед.			-	20	20	
Показатели конечного результата	Количество зарегистрированных пользователей портала «электронного правительства»	тыс. ед.			-	680	770	
Показатели качества	Доля законов и законопроектов, прошедших через общественное обсуждение на портале «электронного правительства» от общего количества	%			-	15	25	
Показатели эффективности	Количество типов электронных документов Хранилища электронных документов, используемых при оказании государственных услуг	ед.			-	100	208	
Объем бюджетных расходов		тыс. тенге			0	1 568 805	1 326 853	

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	050 «Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на строительство специализированных центров обслуживания населения»							
Описание	Открытие специализированного центра обслуживания населения в г.г. Алматы, Астана; областных центрах							
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 бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата	Строительство специализированного центра							



обслуживания населения в г.г. Алматы, Астана, и областных центрах по регистрации автотранспорта и выдаче водительских удостоверений	ед.	-	2	-	7	-	-	-
Показатели конечного результата								
1. Снижение среднего времени по регистрации, перерегистрации автотранспорта	час	2	2	-	2	-	-	-
2. Снижение среднего времени оформления документов по выдаче водительских удостоверений	час	2	2	-	2	-	-	-
Показатели качества								
Перевод предоставления государственных услуг в сфере регистрации автотранспорта и выдаче водительских удостоверений в центр обслуживания населения в целях улучшения качества и удобства при получении услуг населением	услуга	2	2	-	2	-	-	-
Показатель эффективности								
1. Эффективное предоставление государственных услуг населению	%	90	90	-	93	-	-	-
Объем бюджетных средств	тыс. тенге	1 316 124	1 759 505	0	3 973 704			

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	051 «Услуги по организации работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог»									
Описание	Оказание услуг по организации работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог									
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление государственных функций, полномочий и оказание вытекающих из них государственных услуг								
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа								
	текущая/развитие	текущая								
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период					2017 год	2018
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год			
Показатели прямого результата										
Оказание услуг по реализации проектов, ремонтных работ и содержание автодорог республиканского значения	чел.		269	411						
Показатели конечного результата										
Эффективная реализация государственного задания в области автомобильных дорог	%		100	100						
Показатели качества										
Своевременное выполнение государственного задания	%		100	100						
Показатели эффективности										
Повышение эффективности работы персонала (производительность труда)	тыс. тенге/чел		2 728	4 168						

Объем бюджетных средств	тыс. тенге	599 911	1 879 882				
-------------------------	---------------	---------	--------------	--	--	--	--

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	052 «Создание информационной системы экстренного вызова при авариях и катастрофах»						
Описание	Сокращение времени реагирования экстренных оперативных служб на дорожно-транспортные происшествия с участием автотранспортных средств, оснащенных устройствами в экстренных оперативных служб						
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций					
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа					
	текущая/развитие	развитие					
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Показатели прямого результата							
1. Заключение договора на оказание консалтинговых услуг по созданию и внедрению системы экстренного вызова при авариях и катастрофах (далее - ЭВАК)	ед.		1				
2. Управление проектом (разработка и утверждение документации с описанием системы ЭВАК и ее компонентов, а также механизмами создания и внедрения системы ЭВАК)	ед.			1			
3. Ввод информационной системы экстренного вызова при авариях на базе технологий GPS/ГЛОНАСС, UMTS/GSM в промышленную эксплуатацию	ед.					1	
4. Утверждение документации с описанием системы ЭВАК и ее компонентов, а также механизмами создания и внедрения системы ЭВАК	ед.			1			
5. Разработка национального стандарта «Системы экстренного вызова при авариях и катастрофах на базе технологий GPS/ГЛОНАСС, UMTS/GSM (ЭВАК - GPS/ГЛОНАСС). Бортового устройства»	ед.			1			
6. Приобретение ядра ЭВАК	ед.				1		
7. Создание центров обработки данных	ед.			1	1		
8. Создание центров обработки вызовов	ед.			1	3		
9. Аттестация системы ЭВАК на соответствие требованиям информационной безопасности	ед.					1	
Показатели конечного результата							
1. Сокращение времени реагирования экстренных							

оперативных служб на дорожно-транспортные происшествия на автомобильных дорогах с участием автотранспортных средств, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб (сравнительно с автотранспортными средствами, не оснащенными такими устройствами)	мин.					10	
2. Поэтапное сокращение количества погибших в ДТП на 900 человек в год	чел.					900	
3. Общее количество экстренных вызовов в год по ЭВАК	ед.					70 000	
4. Создание инновационного инструментария для мониторинга дорожно-транспортных происшествий	ед.					1	
Показатели эффективности Повышение эффективности спасательных мероприятий при дорожно-транспортных происшествиях	%					10	
Объем бюджетных средств	тыс. тенге		250 000	2 494 796	3 744 068	5 161	

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	053 «Создание информационной системы мобильного Правительства Республики Казахстан»							
Описание	Создание информационной системы «Мобильное правительство» для реализации предоставления электронных услуг посредством мобильных устройств							
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций						
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа						
	текущая/развитие	развитие						
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата 1.Количество электронных услуг, подключенных к Мобильному правительству	ед.			-	31	51		
2. Создание и настройка Мобильной платформы	ед.			-	1	1		
3. Создание и настройка Мобильной подписи	ед.			-	1	1		
Показатели конечного результата Количество подключенных абонентов к Мобильному правительству	млн. ед.			-	2,5	7,5		
Показатели качества Удовлетворенность пользователей Мобильного правительства	%			-	45	50		
Показатели эффективности Ежегодный прирост оказанных электронных услуг посредством Мобильного правительства	млн. ед.			-	1,0	1,0		

Объем бюджетных расходов	тыс. тенге		0	1 071 152	1 081 767		
--------------------------	---------------	--	---	--------------	--------------	--	--

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	054 «Обеспечение безопасности судоходства»							
Описание	Проведение работ по обследованию Урало-Каспийского бассейна на предмет затонувшего имущества и осуществление комплексных мероприятий по организации, регулированию контролю за движением судов на базе РГП «Навигационный центр».							
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 бюджетной программы	Е д . изм.	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Показатели прямого результата	проект			1				
1. Создание РГП «Навигационный центр»								
2. Проведение работ по обследованию Урало-Каспийского бассейна на предмет затонувшего имущества.	проект			1				
3. Определение способа подъема затонувших судов	%			100				
Показатели конечного результата								
Обеспечение навигационной безопасности в казахстанском секторе Каспийского моря	%			100				
Показатели эффективности								
Обеспечение безопасности морского торгового судоходства	%			100				
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге			1 26 000				

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	055 «Создание информационной системы по изготовлению, выдаче и контролю достоверности личности моряка»	
Описание	Обеспечение граждан Казахстана и иностранных граждан и лиц без гражданства, постоянно проживающих на территории Казахстана, удостоверениями личности моряка. Данный документ выдается лицам, трудящимся по найму, занятым или работающим в любом качестве на борту судов, за исключением военных кораблей, обычно использующих международном морском и речном судоходстве.	
	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций



Выдача свидетельств о профессиональном обучении с присвоением квалификации техник-механик воздушных судов сверхлегкой авиации в год	шт.			45	45	45	
Показатели качества Соответствие первоначальной подготовки международным требованиям ИКАО	%			100	100	100	
Показатели эффективности Обеспечение пилотов сверхлегкой авиации и техников-механиков воздушных судов сверхлегкой авиации	%			100	100	100	
Объем бюджетных расходов	тыс. тенге			160 222	160 965	162 836	

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	057 «Внедрение переносимости номера в сетях сотовой связи Республики Казахстан»						
Описание	Проведение работ по организации и управлению централизованной базы данных абонентов номеров сотовой связи						
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	осуществление бюджетных инвестиций					
	в зависимости от способа реализации	индивидуальная бюджетная программа					
	текущая/развитие	текущая					
Наименование показателя бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Показатели прямого результата Проведение пилотных работ по внедрению переносимости номера в сетях сотовой связи	ед.			-	-	-	
Формирование централизованной базы данных абонентских номеров сотовой связи	ед.			-	-	-	
Показатели конечного результата Обеспечение функционирования и сопровождения централизованной базы данных абонентских номеров	ед.			-	100	100	
Показатели качества Бесперебойная работа централизованной базы данных абонентских номеров	%			-	100	100	
Показатели эффективности Обеспечение предоставления доступа к ресурсам централизованной базы данных абонентских номеров	%			-	100	100	
Обеспечение переноса абонентского номера для абонента на безвозмездной (бесплатно) основе.	%			-	100	100	

Объем бюджетных расходов	тыс. тенге		0	216 655	231 847	
--------------------------	---------------	--	---	---------	---------	--

## Форма бюджетной программы

Бюджетная программа	069 «Целевые текущие трансферты областным бюджетам на финансирование приоритетных проектов транспортной инфраструктуры»						
Описание	Реализация приоритетных проектов по капитальному и среднему ремонту автомобилей дорог и мостов областного и районного значения						
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 бюджетной программы	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Показатели прямого результата Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах областного и районного значения Западно-Казахстанской области	км			22			
Показатели конечного результата Протяженность дорог, где завершены ремонтно-восстановительные работы	км			27			
Показатели качества Количество направленных предписаний по устранению замечаний ГУ «Облжоллаборатория»	шт			15			
Показатели эффективности Затраты на 1 км автомобильной дороги	млн. тенге			90			
Объем бюджетных средств	тыс. тенге			4 900 000			

## 7.2. Свод бюджетных расходов

	Ед. изм.	2012 год	2013 год	Плановый период			
				2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
ВСЕГО бюджетных расходов:	тыс. тенге	371 209 220	423 047 605	489 260 487	511 885 816	479 845 783	
Текущие бюджетные программы:	тыс. тенге	111 438 807	127 325 405	81 915 633	108 916 582	111 688 102	
Бюджетные программы развития:	тыс. тенге	259 770 413	295 722 200	407 344 854	402 969 234	368 157 681	

П р и л о ж е н и е

к постановлению

Правительства

## **ПЕРЕЧЕНЬ**

### **утративших силу некоторых решений**

### **Правительства Республики Казахстан**

1. 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).

2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 апреля 2011 года № 371 «О внесении изменений и дополнения в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129» (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 20, ст. 240).

3. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2011 года № 1648 «О внесении изменений 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, 2012 г., № 12, ст. 229).

4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2011 года № 1649 «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» (САПП Республики Казахстан, 2012 г., № 12, ст. 230).

5. Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2012 года № 505 «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» (САПП Республики Казахстан, 2012 г., № 45, ст. 601).

6. Пункт 6 изменений и дополнений, которые вносятся в некоторые решения Правительства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 декабря 2012 года № 1669 «О некоторых вопросах республиканского государственного учреждения «Регистр судоходства» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (САПП Республики Казахстан, 2013 г., № 5, ст. 103).

7. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2012 года № 1752 «О внесении изменений и дополнений 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, 2013 г., № 6, ст. 1 4 5 ) .

8. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2012 года № 1753 «О внесении изменений и дополнений 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, 2013 г., № 6, ст. 1 4 6 ) .

9. Постановление Правительства Республики Казахстан от 22 мая 2013 года № 510 «О внесении изменений и дополнений 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, 2013 г., № 35, ст. 510).

10. Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 августа 2013 года № 840 «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы».

11. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2013 года № 1550 «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы».