

О Государственной программе развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы

Утративший силу

Указ Президента Республики Казахстан от 28 ноября 2001 года N 730. Утратил силу Указом Президента Республики Казахстан от 18 июня 2009 года № 829

Сноска. Утратил силу Указом Президента РК от 18.06.2009 № 829 .

В соответствии с подпунктом 8) статьи 44 К951000_ Конституции Республики Казахстан, в целях дальнейшего развития автодорожной отрасли Республики Казахстан постановляю:

1. Утвердить прилагаемую Государственную программу развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы (далее - **Программа**) .

2. Правительству Республики Казахстан в месячный срок разработать и утвердить план мероприятий по реализации Программы.

3. Контроль и координацию по обеспечению выполнения Программы возложить на Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня подписания.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

Утверждена Указом
Президента Республики
Казахстан

от 28 ноября 2001 года N 730

Государственная программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 гг.

1. Паспорт Программы <*>

Сноска. В раздел 1 внесены изменения - Указом Президента РК от 3 декабря 2004 г. N 1482 .

Наименование Государственная программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 гг.

Основание для разработки развития Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 мая 2001 года N 726 P010726_ "О Концепции автодорожной отрасли Республики Казахстан на

2001-2008 годы"

Основной разработчик	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Цель	Определение приоритетов государственной политики развития автодорожной отрасли на период до 2005 года
Задачи	Определение основных маршрутов и объемов работ по модернизации автомобильных дорог общего пользования международного и республиканского значения (далее - автодороги международного и республиканского значения); совершенствование систем управления и финансирования автомобильных дорог и повышение эффективности использования выделяемых ресурсов; выполнение комплекса мероприятий по внедрению прогрессивных технологий, повышению качества дорожных работ, безопасности движения, уровня придорожного автосервиса, охране окружающей среды; совершенствование нормативной правовой базы функционирования автодорожной отрасли
Основные направления реализации Программы	Реабилитация разрушенных участков дорог на грузонапряженных направлениях, реконструкция аварийных мостов, строительство отдельных участков дорог на транзитных направлениях; увеличение объемов работ по предупредительному текущему ремонту дорог, а также летне-зимнему содержанию; координация развития сети автомобильных дорог общего пользования с местными исполнительными органами; более эффективное расходование средств на основе повышения уровня диагностики состояния дорог, совершенствования ценообразования, конкурсного размещения заказов на дорожные работы; внедрение прогрессивных технологий, материалов и механизмов при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог; совершенствование системы контроля качества ремонтно-строительных работ;

развитие придорожного автосервиса, повышение безопасности движения, охрана окружающей среды; совершенствование в соответствии с мировой практикой нормативной правовой базы функционирования автодорожной отрасли республики

Источники и объемы Средства республиканского бюджета. Сумма расходов финансирования на автодороги международного и республиканского значения составит в 2001-2005 годах - 234 952,9 миллиона тенге, или 1 631,1 миллиона долларов США

Ожидаемые результаты

Выполнение Программы позволит:

- 1) выполнить строительство, реабилитацию и ремонт 16 487 километров автодорог международного и республиканского значения, тем самым восстановить все участки дорог с разрушенными покрытиями и улучшить технико-эксплуатационное состояние 70% автодорог международного и республиканского значения;
- 2) увеличить число рабочих мест на дорожных работах до 32-35 тысяч человек. При этом возрастет занятость на предприятиях других отраслей, поставляющих свою продукцию и услуги для дорожных работ (стройматериалы, дорожные знаки, услуги автотранспорта, проектные работы и т.д.);
- 3) подготовить нормативные правовые документы, определяющие основные принципы деятельности автодорожной отрасли в современных условиях с максимальным их приближением к мировой практике;
- 4) снизить на 10-20% транспортную составляющую в себестоимости продукции, что будет способствовать повышению экспортного потенциала отечественных товаропроизводителей;
- 5) повысить качественный уровень услуг автодорожного комплекса;
- 6) увеличить транзитный потенциал и конкурентоспособность международных маршрутов, проходящих по территории республики;
- 7) содействовать ускоренному освоению экономически перспективных территорий;
- 8) уменьшить выброс вредных веществ, связанный с

работой автомобильного транспорта;
9) повысить мобилизационную готовность
автомобильных дорог.

2 . В в е д е н и е

Программа разработана в соответствии с P010726_ Концепцией развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2008 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 мая 2001 года N 726, а также с учетом приоритетов, определенных K972030_ Стратегией развития Республики Казахстан на период до 2030 года, в области автомобильных дорог.

На этапе 2001-2005 годов Программой предусматриваются кардинальные меры по восстановлению технического состояния грузонапряженных участков автомобильных дорог международного и республиканского значения и реконструкция аварийных мостов. Уровень предстоящих задач, таких, как увеличение объемов бюджетного финансирования и совершенствование нормативной, правовой и финансовой базы автодорожной отрасли, требует непосредственного участия государства.

В целом многогранность проблемы, многочисленность предшествующих преобразований в отрасли (не всегда с положительными результатами) свидетельствуют о необходимости последовательной государственной политики развития автомобильных дорог в Республике Казахстан.

3. Анализ современного состояния проблемы

Автомобильные дороги в экономике республики

Автомобильные дороги - один из важных элементов транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана, эффективное функционирование и устойчивое развитие которого становятся в современных условиях важными факторами перехода к подъему экономики, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

При сравнительно низкой плотности железных дорог и водных путей автомобильные дороги в Казахстане являются преобладающим, а для многих регионов и единственным средством сообщения, благодаря которому поступают товары, строительные и агропромышленные грузы, вывозится продукция, осуществляются пассажирские перевозки.

В рыночных условиях особо важными становятся факторы ускорения доставки грузов и их сохранность. В связи с этим грузоотправители, особенно в частном секторе, стали переориентироваться на автомобильный транспорт не только в зоне близких расстояний (до 300 километров), но и при дальних расстояниях (1500-2000 километров).

С развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, малого

и среднего бизнеса увеличиваются межобластные перевозки, а также связи с сопредельными государствами.

Географическое положение Казахстана в центре Евроазиатского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия - Европа, большинство из которых включают в себя участки казахстанской автомобильной сети.

По оценкам международных аналитических центров, транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются в 330-400 миллиардов долларов США. При этом предполагается, что до 20% транзитных потоков должно проходить через территории Российской Федерации и Казахстана по железнодорожным и автомобильным маршрутам. Сборы за транзитные перевозки - это прямые доходы бюджета.

Задачи развития экономики требуют построения и модернизации мощной транспортно-коммуникационной сети. В этом плане предстоит: проложить новые транспортные маршруты с выходом на международные рынки; модернизировать транспортные магистрали; активнее внедрять схемы транзитных маршрутов в направлениях Запад - Восток и Север - Юг; опережающими темпами улучшать инфраструктуру Каспия; провести реконструкцию автодороги Алматы - Астана.

На конец 2000 года парк автотранспортных средств в республике составил 1,3 миллиона единиц. Количество легкового автотранспорта достигло 68 автомобилей на 1000 человек населения и продолжает возрастать.

Вместе с тем из-за низкого технического уровня автомобильных дорог, аварийности отдельных мостов, перегрузки дорог на подходах к городам не реализуются скоростные возможности автомобилей, расходуется в 1,3-1,5 раза больше горючего, затраты на ремонт и обслуживание подвижного состава повышены в 2,5-3,4 раза, срок службы автомобилей сокращается на 20-30%.

Все это увеличивает транспортную составляющую в стоимости товаров, работ и услуг для предприятий и населения.

Велики непроизводительные затраты и во внетранспортной сфере, особенно в агропромышленном секторе, из-за порчи и потери при транспортировке продукции (5-7% от массы картофеля, овощей, свеклы, молока, живого веса скота), а также уничтожения и запыленности посевов автомобилями, движущимися вдоль разбитых дорог.

К началу 2000 года в Казахстане функционировало около 75 тыс. ориентированных на рынок сельскохозяйственных структур, из которых 98% основаны на частной собственности и эффективность их деятельности снижается в результате бездорожья.

В целом экономический ущерб от неудовлетворительного состояния дорог

оценивается экспертами в 83 миллиарда тенге в ценах 1997 года ("Белая книга автомобильных дорог Казахстана", 1997 год).

Помимо экономических потерь ухудшение состояния дорог имеет социальные последствия. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах общего пользования погибает более 900 человек и 3 600 получают ранения. Из отдаленных сельских населенных пунктов, не имеющих благоустроенных дорог, идет отток молодежи, и связанная с этим урбанизация порождает комплекс проблем.

Плохое состояние дорог увеличивает выброс вредных веществ в атмосферу, что оказывает крайне неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

В предшествующие два года в связи с оживлением производства наблюдалось увеличение транспортного потока на автомобильных дорогах республики. Согласно индикативному плану экономического развития Казахстана на 2001-2005 годы, намечается рост экономики на 45,6%. Как показывает практика, 1% прироста производства вызывает прирост объемов перевозок на 1,5-1,7%, что связано с повторностью перевозок сырья и продукции в обрабатывающих отраслях, строительном и аграрно-промышленном комплексах.

Развитие производительных сил и увеличение автотранспортного парка республики определяют необходимость адекватного развития сети автомобильных дорог. Объективными предпосылками для этого служат:

- 1) рост валового внутреннего продукта в связи с ростом объемов обрабатывающей промышленности, строительства и сельского хозяйства;
- 2) увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок;
- 3) рост автомобильного парка организаций и населения;
- 4) потенциальные возможности наращивания транзитных перевозок.

Характеристика состояния дорог

Протяженность автомобильных дорог в Казахстане составляет 128 тысяч километров. Из них 85,6 тысячи километров - дороги общего пользования и 42,4 тысячи километров - хозяйственные дороги в виде подъездов к промышленным предприятиям, рудникам, фермерским и лесным хозяйствам, другим производствам, выполняющие роль технологических дорог.

Автомобильные дороги общего пользования по своему значению подразделяются на дороги международного значения протяженностью 12301 километр, республиканского значения - протяженностью 10710 километров, дороги местного значения протяженностью 62636 километров.

Несмотря на то, что автодороги международного и республиканского значения составляют 27% от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50% автотранспортных перевозок.

По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования в республике в основном сформирована. Для ее дополнения необходимо построить некоторые связующие участки на дорогах с сопредельными государствами (Бейнеу - Акжигит - Нукус, Кызылорда - Учкудук - Бухара, Актау - Бекдаш - Туркменбаши, Узунагаш - Быстровка (Кемин), а также ряд выходов в Россию).

Техническое состояние автомобильных дорог приведено в приложении 2 (таблица 1). Большая часть дорог общего пользования имеет асфальтобетонное и чернотравное покрытие - 65%, гравийно-щебеночных дорог - 29,3%, без покрытия, то есть в грунтовом состоянии сегодня 5,3% от всей сети.

Уровень автодорог международного и республиканского значения несколько выше среднего: здесь 91% протяженности имеют черные покрытия, 7,7% - гравийные покрытия, и на 1,3% - грунтовые разрывы. Большая часть автодорог международного и республиканского значения (86%) относится к II - III техническим категориям и имеет две полосы движения с шириной проезжей части 7-8 метров. Дороги I-ой технической категории (4 полосы движения) составляют 685 километров (3,3%) - это, в основном, подходы к областным центрам и крупным населенным пунктам.

Достаточно большая протяженность дорог общего пользования (25087 километров) имеет переходный тип покрытия (гравийный и щебеночный), в том числе 1759 километров на автодорогах международного и республиканского значения. Без покрытия (в грунтовом состоянии) находится 4580 километров дорог, в том числе 310 километров - в сети автодорог международного и республиканского значения (приложения 3 и 8). Указанные участки дорог не отвечают требованиям ни по скорости движения, ни по осевым нагрузкам и не обеспечивают безопасность дорожного движения.

В территориальном разрезе имеет место неравномерное распределение автомобильных дорог по регионам республики. Так, в стратегически перспективном регионе Западного Казахстана (Западно-Казахстанская, Актюбинская, Атырауская, Мангистауская области) протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 20% от протяженности дорог страны. При этом в грунтовом состоянии находится 13% дорог региона, что в 2,6 раза ниже среднего показателя.

Главная техническая проблема отрасли - прогрессирующая потеря несущей способности дорожных покрытий. Большая часть дорог в Казахстане (86%) была запроектирована и построена в 60-80 годах по нормативным требованиям того периода, когда нагрузка на ось автомобиля устанавливалась не свыше 6 тонн. Сегодня нагрузка, при которой не берется оплата за проезд, доведена до 10 тонн на ось. Однако по транзитным маршрутам республики движется транспорт, который превышает эту нагрузку, а предусмотренная оплата за превышение не

компенсирует наносимого дорогам ущерба.

В связи с этим одной из первостепенных задач является установление в республике предельно допустимых весовых параметров для пропуска автотранспортных средств с учетом технических возможностей автомобильных дорог и мостов. Это позволит остановить дальнейшее разрушение дорог.

К началу 2001 года (технический осмотр дорог осенью 2000 года) 5348 километров, или 23% покрытий на автодорогах международного и республиканского значения, имеют опасные дефекты и находятся в стадии разрушения (приложение 5).

По сравнению с 1993 годом количество опасных для движения участков увеличилось более чем в 6 раз, что также свидетельствует об ухудшении общего эксплуатационного уровня дорог. В целом в сети автодорог международного и республиканского значения из обследованных участков лишь 20% можно отнести к прочным и ровным (приложение 7). Это в 2,5-3 раза хуже соответствующих показателей на федеральных дорогах России.

Мостовое хозяйство

На дорогах общего пользования имеется 3099 мостов и путепроводов общей длиной 117,6 тысячи погонных метров (приложение 2 таблица 2), из них 95% металлические и железобетонные, 5% деревянные. Наибольшее количество мостов в Алматинской (6 мостов на 100 километров дорог), Восточно-Казахстанской, Актюбинской, Южно-Казахстанской областях.

Из обследованных 947 мостов на автодорогах международного и республиканского значения 224 моста (22%) находятся в неудовлетворительном состоянии, их надежность обеспечена только на 80%. 65 мостов работают в аварийном режиме с рабочей грузоподъемностью 50 и менее процентов от проектной и требуют соблюдения особых условий пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты (приложение 6). Состояние мостов отражено в приложении 2 (таблица 3). Как правило, мосты, находящиеся в неудовлетворительном и аварийном состоянии, построены в период 1957-1965 годов по нормативным требованиям того периода и исчерпали свой ресурс.

Более 30% общего количества мостов не соответствуют требованиям по габаритам проезжей части, что ухудшает условия безопасности проезда.

В целом прослеживается тенденция, когда под воздействием нагрузок и при отсутствии своевременного ремонта из неудовлетворительного в предаварийное состояние ежегодно переходят 10-15 мостов на автодорогах международного и республиканского значения. На автомобильных дорогах общего пользования местного значения (далее - автодороги местного значения) 79 мостов отнесены к аварийным и 510 мостов не соответствуют габаритам.

Международные маршруты

В предшествующий период в республике по исторически сложившимся маршрутам сформировался транзитный потенциал, основу которого составляет ряд транспортных направлений, обеспечивающих перевозки в межгосударственном сообщении. При этом для Казахстана решаются две важные стратегические задачи:

- 1) выход республики как внутриконтинентального государства к морским портам;
- 2) транзитный пропуск автотранспорта по трем основным направлениям:
 - Россия, страны Европы, Балтии;
 - Китай, Япония, страны Юго-Восточной Азии;
 - республики Средней Азии, Закавказья, Иран, Турция.

Соответствующие участки казахстанских автодорог на этих направлениях вошли составной частью: в Азиатские шоссейные дороги (проект АЛТИД), формируемые странами Организации экономического сотрудничества под эгидой ЭСКАТО; в проект ТРАСЕКА (Европейский Союз), а также в сеть международных автомобильных дорог стран-участниц СНГ (приложение 2 таблица 4), перечень которых утвержден межправительственным соглашением (протокол от 11 сентября 1998 года).

Таким образом, сеть автомобильных дорог Казахстана интегрирована в Европейскую и Азиатскую субрегиональные системы автомобильных дорог с выходом на многие государства, крупнейшие порты, транспортные узлы и терминалы.

Общая протяженность данных дорог в Казахстане составляет 12,3 тысячи километров (приложение 9).

Транзитные маршруты Казахстана в большинстве своем не отвечают требованиям, предъявляемым к магистральным дорогам (отсутствие разделительной и переходно-скоростной полос, малое количество транспортных развязок в разных уровнях, недостаточная обеспеченность барьерными ограждениями, дорожной разметкой, освещением, объектами дорожного сервиса). Их техническое состояние приведено в приложении 2 (таблица 5).

Первую техническую категорию имеют только 5% протяженности дорог, остальная часть (87%) - это дороги II и III категорий, причем в грунтовом состоянии находится еще около 402 километров участков дорог и 770 километров имеют гравийно-щебеночное покрытие.

В настоящее время и на среднесрочную перспективу международные перевозки осуществляются по шести основным маршрутам:

- 1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос;
- 2) Шымкент - Кызылорда - Актюбинск - Уральск - Самара;

- 3) Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск;
- 4) Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;
- 5) Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапчагай;
- 6) Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург.

Транзитные перевозки происходят преимущественно между республиками Средней Азии, Россией, Китаем.

Протяженность шести указанных выше основных маршрутов составляет 8,3 тысячи километров, или 67% от общей длины транзитных коридоров. На большей части протяженности (94%) имеется асфальтобетонное и чернотравное покрытие, грунтовые разрывы только на одном маршруте (четвертом). Однако технико-эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) неудовлетворительны на большей части маршрутов, что видно из приложения 2 (таблица 6).

Из 443 мостов на шести маршрутах 38 мостов (4906 погонных метров) находится в аварийном и предаварийном состоянии с особым режимом пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты, в том числе мосты через реки Талас, Асса, Бадам, Илек, Иргиз, Урал.

Крайне низок уровень объектов придорожной инфраструктуры (станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания и отдыха), что не способствует созданию нормального режима труда и отдыха перевозчикам, пассажирам и автотуристам. Не гарантирована также заправка автотранспортных средств качественным топливом.

В итоге даже более короткое расстояние казахстанского маршрута не является определяющим фактором в выборе иностранным автоперевозчиком маршрута следования.

Дальнейшее откладывание решения проблем транзитных маршрутов чревато потерями транзитного потенциала республики.

В настоящее время все сопредельные государства уделяют большое внимание развитию своих транзитных маршрутов.

В России реконструируется автодорога Курган - Ишим - Омск с выходом через Монголию на Китай. Это альтернатива участку Курган - Петропавловск - Омск.

В Узбекистане начато строительство автодороги Ташкент - Андижан - Ош с выходом через Киргизию на Китай (Кашгар). Рассматривается реконструкция направления Ташкент - Бухара через Туркменистан с выходом на Каспийское море.

В Туркменистане реализуется дорожный проект на направлении Туркменабад (бывший Чарджоу) - Ашгабад - морской порт Туркменбаши.

Реализация указанных проектов позволит международным перевозчикам осуществлять выбор маршрутов на наиболее выгодных для себя условиях.

Финансирование дорожных работ

Ухудшение технического состояния дорог республики, которое до 2000 года имело устойчивую тенденцию, связано с нестабильным финансированием дорожной отрасли. Если в 1992 году затраты на автодороги международного и республиканского значения составляли 798,1 миллиона долларов США, то в 1999 году они понизились до 41 миллиона долларов (приложение 1 рисунок N 1).

Ежегодно ремонтируется около 10-25% протяженности дорог, требующих ремонта в соответствии с существующими нормативами. На 1 километр дорожной сети в Казахстане в 1994-2000 годах расходовалось не более 1,6 тысячи долларов США. В России, Беларуси, Узбекистане этот показатель в 2-4 р а з а в ы ш е .

В развитых западных государствах затраты на ремонт и содержание одного километра автомобильных дорог составляют: во Франции - 16 тысяч долларов США, Германии - 27,2 тысячи долларов США, в США - 17,6 тысячи долларов С Ш А .

В результате сокращения финансирования отрасли и объемов ремонтных работ увеличилась протяженность дорог с дефектами покрытия (ямы, выбоины, трещины, колея) (приложение 1 рисунок N 2).

Дорожный фонд, существовавший в республике в 1992-1998 годах, позволил обеспечить определенное выживание отрасли в период спада экономики, привлекая в последние годы (1996-1998 годы) средства, эквивалентные 100-130 миллионам долларов США. Существенным шагом реформирования Дорожного фонда и приближения его к условиям работы в рыночной экономике было принятие решения об отчислениях с 1 июля 1998 года в Дорожный фонд сборов с производимого и импортируемого бензина и дизельного топлива в размере 4000 тенге с одной тонны бензина и 3490 тенге с одной тонны дизельного топлива (P980623_ постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июля 1998 года N 623). Введение данных источников подтверждено опытом многих государств, где они составляют от 40 до 80 процентов в общем объеме финансирования дорожных работ.

С 1999 года Дорожный фонд упразднен и финансирование дорожных работ осуществляется из бюджета.

В 2000 году финансирование дорожных работ увеличилось. Республиканским бюджетом выделено 13,9 миллиарда тенге. В 2001 году планируется направить на автомобильные дороги 24,5 миллиарда тенге, что значительно больше, чем в предшествующие годы. Однако даже сохранение на ближайшие пять лет такого уровня финансирования будет недостаточно для восстановления сети автодорог

международного и республиканского значения и обеспечения текущих расходов по ее содержанию.

4. Цель и задачи Программы

Намечаемое развитие автодорожной отрасли на среднесрочную перспективу 2001-2005 годов является составной частью создания эффективной сети автомобильных дорог, интегрированной в международные транспортные коммуникации, доступной всем субъектам экономики и общества, обеспечивающей перевозки грузов и пассажиров с наименьшими затратами и соответствующим комплексом сервисных услуг.

Целью Программы на 2001-2005 годы является определение приоритетов государственной политики развития автодорожной отрасли на 2001-2005 годы.

Задачами данного периода определены:

- 1) определение основных маршрутов и объемов работ по модернизации сети автодорог международного и республиканского значения;
- 2) совершенствование системы финансирования и управления автомобильными дорогами, повышение эффективности использования выделяемых ресурсов;
- 3) выполнение комплекса мероприятий по внедрению прогрессивных технологий, повышению качества дорожных работ, безопасности движения, уровня придорожного автосервиса, охране окружающей среды;
- 4) совершенствование нормативной правовой базы функционирования автодорожной отрасли.

5. Основные направления и механизм реализации Программы

Приоритетные направления и объемы работ по модернизации сети автодорог международного и республиканского значения

Приоритетными направлениями, на которых необходимо обеспечить концентрацию имеющихся ресурсов, определены:

- 1) завершение строительства и реабилитации объектов, начатых в предшествующий период;
- 2) реконструкция и капитальный ремонт разрушенных участков на грузонапряженных направлениях, обеспечивающих межобластные и межрегиональные транспортные связи;
- 3) реконструкция аварийных мостов;
- 4) строительство отдельных участков дорог на перспективных и транзитных направлениях;
- 5) увеличение объемов работ по предупредительному профилактическому ремонту, а также зимнему содержанию автомобильных дорог.

По материалам ежегодного технического обследования автомобильных дорог

и по приборной оценке показателей прочности дорожных покрытий и выполненных технико-экономических обоснований определены участки дорожной сети, требующие реконструкции и ремонта.

В 2001-2005 годы на шести основных грузонапряженных магистралях намечается выполнить реабилитацию, строительство и реконструкцию 3 801 километра, в том числе: строительство новых участков дорог - 100 километров, реабилитация - 1 255 километров, реконструкция - 2 446 километров, включая перевод из гравийного в черногравийное покрытие - 396 километров. Объемы данных работ в разрезе маршрутов приведены в приложении 2 (таблица 7).

На других автодорогах международного и республиканского значения планируется: реабилитация 502 километров, капитальный ремонт 405 километров покрытий, средний ремонт 7429 километров, строительство дорог Кызыласкер - Кировский (54 километра), Лениногорск - граница России (62 километра), Бейнеу-Акжигит-граница Узбекистана (31 километр), реконструкция дорог Ушарал - Достык (184 километра), и реконструкция участка дороги Кызылорда - Жезказган (187 километров). Указанные объемы приведены в приложении 2 (таблица 8).

Намечается выполнить реконструкцию 65 мостов, завершить строительство мостового перехода через реку Урал в городе Уральск, построить мост через реку Сырдарья в районе города Кызылорда и мост через реку Кигач на автодороге Астрахань - Атырау.

Приоритетное значение придается развитию автомобильных дорог Западного Казахстана. Намечается реконструировать участки автодорог на направлениях Атырау-Уральск, Уральск-Актюбинск, Актюбинск-Карабутаг-граница Костанайской области, Карабутаг-Иргиз-граница Кызылординской области, Атырау-Актау, а также автодорожные выходы на сопредельные территории Российской Федерации (Уральск-Самара и Атырау-Астрахань), Узбекистана (Бейнеу-Актау) и Туркменистана (Актау-Туркменбаши). Будут реконструированы все аварийные мосты на дорогах международного и республиканского значения Западного Казахстана (27 мостов).

В целом необходимые затраты на дорожные работы в сети автодорог международного и республиканского значения составляют на 2001-2005 годы - 254,9 миллиарда тенге, или 1580,1 миллиона долларов США.

В плане 2001 года по республиканским бюджетным программам предусмотрено 24,5 миллиарда тенге (166,7 миллиона долларов). На оставшийся период (2002-2005 годы) необходимо направлять на дорожные работы в среднем в год 57,6 миллиарда тенге, или 353,3 миллиона долларов США.

В результате намеченных мероприятий будут выполнены следующие объемы работ: реабилитация 1757 километров; строительство и реконструкция 3064

километров; капитальный и средний ремонт 11 312 километров (приложение 2 таблица 9); реконструировано 65 мостов; построено 259 километров новых дорог

Всего будет улучшено техническое состояние 16 133 километров автодорог международного и республиканского значения.

Указанные объемы ремонта дорог составляют 65-70% от необходимых по межремонтным срокам службы дорожных покрытий. Эти работы являются первоочередными для восстановления технико-эксплуатационных показателей основных грузонапряженных и перспективных направлений сети автодорог международного и республиканского значения.

Совершенствование системы финансирования и управления автомобильными дорогами, повышение эффективности использования выделяемых ресурсов

В 2001-2003 годах предстоит доработать и ввести в действие систему диагностики и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния дорог, позволяющую на основе банка данных о технико-эксплуатационном состоянии автодорог международного и республиканского значения и мостов планировать и рационально распределять имеющиеся ресурсы по регионам и маршрутам на строительство, ремонт и содержание дорог.

Координация дорожной политики Министерством транспорта и коммуникаций с местными исполнительными органами по управлению автомобильными дорогами позволит более эффективно решать задачи по функционированию сети дорог общего пользования в республике.

Это взаимодействие будет осуществляться путем:

- 1) участия в совместной разработке региональных программ развития автомобильных дорог;
- 2) разработки нормативной и правовой базы дорожного хозяйства;
- 3) координации решений о строительстве (реконструкции) автодорог местного значения;
- 4) разработки и реализации совместных мероприятий по повышению квалификации специалистов дорожного профиля, занятых ремонтом и содержанием дорог;
- 5) оказания содействия регионам в вопросах обследования автодорог местного значения и мостов, формирования банка данных, внедрения новых технологий ремонта и содержания дорог, экологической безопасности, осуществления технического контроля.

В целях повышения эффективности использования ресурсов намечается:

- 1) переработать нормы и расценки на строительство, ремонт и содержание дорог с учетом внедрения новой техники и передовых технологий, снижающих

стоимость дорожных работ;

2) осуществлять размещение заказов на проектирование, строительство, капитальный и средний ремонт дорог только на конкурсной основе, что обеспечивает равный доступ к рынку дорожных работ предприятий, независимо от форм собственности, с возможностью отбора наиболее квалифицированных исполнителей;

3) ужесточить механизм проверки целевого и эффективного использования средств и государственного имущества в автодорожной отрасли.

Дальнейшее реформирование автодорожной отрасли применительно к рыночным условиям требует совершенствования финансовой базы развития автомобильных дорог.

В этом плане в 2002-2003 годах с участием международных экспертов будут разработаны предложения по совершенствованию в соответствии с мировой практикой системы финансирования автомобильных дорог для рассмотрения в центральных исполнительных органах и Правительстве Республики.

При этом предполагается рассмотреть возможность привлечения средств банковских, страховых, других финансовых институтов, выпуска ценных бумаг для целей строительства, реконструкции автомобильных дорог, а также создания ряда платных дорожных объектов.

В качестве платных объектов могут рассматриваться существующие либо находящиеся в незавершенном строительстве автомобильные дороги, мосты и путепроводы, а также новые аналогичные объекты строительства. Создание платных дорог, мостов, путепроводов возможно при наличии бесплатного альтернативного проезда в данном направлении.

Размер платы за проезд должен учитывать создание комфорта во время поездки и выгоду, получаемую пользователями за счет увеличения скорости, снижения себестоимости перевозок, сокращения времени пребывания в пути и расхода горючего, а также снижения риска дорожно-транспортных происшествий.

Для создания и эксплуатации платных дорожных объектов должна быть подготовлена соответствующая правовая и нормативная база.

Прогрессивные технологии

При строительстве и ремонте дорог и мостов упор будет делаться на внедрение новых конструкций и технологий, увеличивающих сроки службы сооружений и обеспечивающих снижение энергоемкости и материалоемкости. Это технологии и оборудование по восстановлению изношенных дорожных одежд, выравниванию покрытий методом холодного фрезерования и повторного использования материалов дорожного покрытия.

Важным направлением станет повышение качества дорожно-строительных

материалов. В первую очередь, это использование эмульсионно-минеральных материалов на основе катионактивных эмульсий, обеспечивающих высокое качество асфальтобетона и продление строительного сезона. На основе научных разработок планируется усовершенствовать требования стандартов, предъявляемые к асфальтобетону и нефтебитуму, с учетом их конкретизации применительно к природно-климатическим условиям различных регионов К а з а х с т а н а .

Необходимость этого подтвердила практика эксплуатации отдельных участков дорог, где на асфальтобетонных покрытиях после 1-2 лет эксплуатации о б р а з о в а л и с ь т р е щ и н ы .

В строительстве, ремонте и содержании дорог найдут применение местные материалы и отходы промышленного производства, что наряду со снижением стоимости дорожных работ способствует решению проблемы утилизации отходов и оздоровления окружающей среды.

Эти и другие важные направления научно-технического прогресса намечается разрабатывать и внедрять в соответствии с годовыми планами научно-исследовательских работ и внедрения прогрессивных материалов, м е х а н и з м о в и т е х н о л о г и й .

Обновление парка дорожной техники предусматривается проводить с учетом:

- 1) уменьшения номенклатуры и унификации парка за счет применения комплексных дорожных машин на базе автомобиля и пневмоколесных тягачей;
- 2) широкого использования сменного навесного оборудования, а также установки на традиционные машины дополнительных рабочих органов;
- 3) повышения мобильности за счет использования машин на пневмоколесном х о д у .

Все это позволит на новом качественном уровне выполнять работы по ремонту и летне-зимнему содержанию автомобильных дорог.

Повышение качества дорожных работ

Повышение качества строительных и ремонтных работ является одним из приоритетных направлений проводимой технической политики в автодорожной отрасли. Центральным звеном в этом направлении является создание комплексной системы управления качеством работ, базирующейся на технических нормативах, прогрессивных нормах и правилах с организацией контроля на всех стадиях от проектирования до строительства и эксплуатации.

Основными элементами этой системы являются:

- 1) инженерная подготовка строительства, разработка оптимальных регламентов производственных процессов в строгом соответствии с действующими нормативными требованиями;

2) включение в договоры подряда условий приемки выполненных работ с гарантийными обязательствами и другими нормами ответственности за качество строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог;

3) применение эффективных технологий с широким использованием передового отечественного и зарубежного опыта, обеспечивающих высокое качество, эксплуатационную надежность и долговечность дорожных конструкций;

4) применение прогрессивных материалов, в том числе новых видов поверхностно-активных веществ, модификаторов дорожного битума, позволяющих улучшить качество дорожных вяжущих и разметочных материалов, асфальтобетона и дорожных мастик;

5) расширение ассортимента минеральных материалов, используемых для дорожного бетона и других конструктивных слоев дорожного покрытия;

6) совершенствование комплексной многоступенчатой системы надзора за качеством работ со стороны заказчика (технический надзор), проектной организации (авторский надзор), независимых инжиниринговых организаций (инженерное сопровождение крупных объектов);

7) восстановление системы активного и жесткого производственного контроля качества выполняемых работ (входного, операционного, приемочного);

8) завершение в 2003 году организации и укомплектования в каждой области в составе службы заказчика специализированных лабораторий с оснащением их необходимыми приборами и оборудованием, включая приборы экспресс-контроля качества земляного полотна, дорожной "одежды", мостовых сооружений.

Повышение безопасности дорожного движения

Одной из главных задач автодорожной отрасли является снижение аварийности на автомобильных дорогах. Конкретные объемы работ намечается осуществлять в пределах общих средств, выделяемых на ремонт и содержание дорог, имея в виду:

1) улучшение инженерного обустройства на дорогах, в том числе установка бокового барьерного ограждения и ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки;

2) ликвидацию очагов аварийности;

3) улучшение информации для участников движения;

4) устройство разметки на напряженных участках дорог;

5) повышение уровня квалификации специалистов служб безопасности движения в дорожно-эксплуатационных организациях;

6) более широкое распространение системы оповещения метеоусловий;

7) проведение экспертизы проектов строительства, реконструкции и ремонта дорог с позиций безопасности дорожного движения;

8) улучшение качества зимнего содержания дорог.

На основе анализа причин аварийности на дорогах за предыдущий год намечается ежегодно утверждать в разрезе областных управлений дорог и основных автодорожных маршрутов план работ по повышению уровня безопасности движения.

Развитие автосервиса

Реконструкция и ремонт автомобильных дорог сопровождается повышением уровня сервисного обслуживания с созданием необходимых условий для безопасного движения, улучшения условий работы и отдыха пользователей дорог и развития автотуризма.

В соответствии с действующей системой финансирования отрасли и государственной политикой по развитию и поддержке малого и среднего бизнеса выделены две группы объектов дорожного сервиса, строительство и финансирование которых должно осуществляться из разных источников с соответствующим организационно-правовым подходом.

Первая группа объектов - это объекты, входящие в комплекс автомобильной дороги. К ним относятся: аварийно-вызывная связь, площадки кратковременной стоянки автомобилей, водоисточники, автобусные остановки, автопавильоны. Строительство этих объектов осуществляется за счет общих средств, предусматриваемых на дорожные работы.

Вторая группа объектов - это платные объекты сервиса (мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, терминалы и т.п.).

Становление и расширение этих предприятий определяется спросом и предложением на данный вид услуг с благоприятным климатом регулирования со стороны государства.

В настоящее время развитие данной сферы не носит системного характера. В этом плане необходимо:

1) выполнить обследование основных автодорожных маршрутов на предмет соответствия существующих объектов придорожного сервиса условиям безопасности движения и эстетического оформления;

2) с участием местных исполнительных органов наметить потенциально активные места расположения объектов и по мере их освоения оказать содействие в подготовке типовых проектных решений, отводе земли, возможности совмещения с территорией и коммуникациями линейных зданий дорожных участков и пунктов, а также в решении других вопросов активного формирования объектов сервиса.

Повышение экологической безопасности

Автомобильные дороги, транспорт, движущийся по ним, оказывают негативное влияние на окружающую природную среду. Ряд дорог на подходах к крупным населенным пунктам перегружен движением. В результате из-за снижения скоростей движения и в местах заторов выброс окиси углерода увеличивается в несколько раз по сравнению с выбросом на участках дорог, где транспорт движется с оптимальными скоростями, которые невозможно обеспечить на большинстве дорог вследствие их неудовлетворительного технического состояния.

Реконструкция и ремонт дорог, реализация комплекса мероприятий по безопасности движения позволят существенно улучшить дорожные условия. На отремонтированных участках улучшится состояние покрытия, будут ликвидированы колеи и выбоины, на многих пересечениях дорог и автобусных остановках - устроены переходно-скоростные полосы движения. Это позволит повысить среднюю скорость транспортного потока, он станет более равномерным, без резких торможений и разгонов, что приведет к снижению шума и уровня загрязнений в придорожной полосе.

В процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта дорожных объектов экологический мониторинг включает:

1) выбор подрядной организации, способной обеспечить наиболее экологически чистые технологии работ, а также выполнить предусмотренные проектом природоохранные требования;

2) контроль заказчика (при необходимости независимых экспертов) за полнотой и точностью исполнения заложенных в проектную документацию мер по исключению или смягчению воздействий объекта на окружающую среду;

3) надзор за строительством природоохранных и защитных сооружений;

4) наблюдение за своевременностью и правильностью выполнения рекультивационных работ;

5) анализ во время ведения строительных работ эффективности предусмотренных в проекте мероприятий и их корректировка в случае необходимости.

В процессе эксплуатации дорог принимаются дополнительные меры по:

1) расширению применения растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий;

2) укреплению откосов земельного полотна для предотвращения водной эрозии и организации стока поверхностных вод;

3) совершенствованию систем очистки выбросов асфальтосмесительных установок;

4) устройству сооружений, предотвращающих появление домашних и диких животных на дорогах, а также обеспечивающих их безопасный переход через автомагистрали;

5) применению технологий зимнего содержания дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов.

Снижение отрицательного влияния на окружающую среду требует комплексного подхода и оценки воздействия на нее не только автотранспорта. Эта задача включает и меры, связанные с работой предприятий строительных материалов, качеством используемых при дорожных работах материалов и оборудования, состоянием системы контроля за воздействием на окружающую среду и наличием соответствующей нормативной базы.

Совершенствование нормативной правовой базы автодорожной отрасли

Автодорожная отрасль является крупным многофункциональным комплексом инфраструктуры страны. Ее деятельность регулируется различными нормативными правовыми актами в области транспорта, имущественных и земельных отношений, охраны окружающей среды, ресурсопользования, безопасности движения и другими.

Основополагающим нормативным правовым актом служит Закон Республики Казахстан Z010245_ "Об автомобильных дорогах".

В рассматриваемый период в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог намечается внести изменения в нормативные правовые акты, определяющие порядок пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты, имея в виду снижение величины допускаемого превышения нагрузок. В этот же период необходимо определить перечень платных дорожных объектов с подготовкой необходимых нормативных правовых документов.

Разработка и уточнение отечественных стандартов будет осуществляться с использованием передового международного опыта и учетом климатических условий Казахстана. В этом плане особое значение приобретает высокий уровень государственных стандартов Германии.

В связи с многопрофильностью нормативных документов, а также необходимостью унификации в рамках подписанного в 1998 году межправительственного соглашения по международным автомобильным дорогам стран-участниц СНГ часть стандартов разрабатывается под эгидой Межгосударственного совета дорожников стран СНГ.

Основные стандарты автомобильных дорог, разрабатываемые в 2002-2004 годах, приведены в приложении 2 (таблица 10).

6. Необходимые ресурсы и источники финансирования

Указанные в предыдущем разделе мероприятия по развитию сети автодорог международного и республиканского значения осуществляются по соответствующим программам республиканского бюджета. Общая сумма необходимых бюджетных средств с распределением по годам представлена в приложении 2 (таблица 11).

Объем бюджетных средств, необходимый для реализации мероприятий в 2002-2005 годах, будет уточняться при разработке и формировании проектов республиканского бюджета на соответствующий финансовый год.

Из проблем обеспечения материальными ресурсами наиболее остро стоит вопрос по обеспечению дорожных работ нефтебитумом, который в настоящее время завозится в основном из России. Потребность в нефтебитуме под объемы дорожных работ, предусмотренных Программой, приведены в приложении 2 (таблица 12).

7. Ожидаемый результат от реализации Программы

За пять лет будут выполнены работы по строительству, реабилитации, капитальному и среднему ремонту 16 133 км автодорог международного и республиканского значения, что позволит восстановить все участки с разрушенными покрытиями и на 70-ти % сети улучшить технико-эксплуатационное состояние дорог.

Число рабочих мест на дорожных работах увеличится до 32-35 тысяч. При этом возрастет занятость на предприятиях других отраслей, поставляющих свою продукцию и услуги для дорожных работ (стройматериалы, дорожные знаки, услуги автотранспорта, проектные работы и т.д.).

В 2001-2004 годах будут подготовлены дополнительные нормативные и правовые документы, определяющие основные принципы деятельности автодорожной отрасли в современных условиях, с максимальным их приближением к мировой практике.

Выполнение Программы позволит:

1) снизить на 10-20% транспортную составляющую в себестоимости продукции, что будет способствовать повышению экспортного потенциала отечественных товаропроизводителей;

2) создать новые рабочие места;

3) улучшить качественный уровень услуг автодорожного комплекса;

4) повысить транзитный потенциал и конкурентоспособность международных маршрутов, проходящих по территории республики;

5) ускорить освоение экономически перспективных территорий;

6) уменьшить выброс вредных веществ, связанный с работой автомобильного транспорта;

7) повысить мобилизационную готовность автомобильных дорог.

Согласно выполненным расчетам ожидаемый экономический эффект от снижения транспортных расходов, сокращения потерь от дорожно-транспортных происшествий и времени пребывания в пути грузов и пассажиров составит около 720 миллиардов тенге. С учетом косвенных составляющих, связанных с расширением производства в смежных отраслях, увеличением занятости населения, снижением потерь сельхозпродукции, ростом налоговых поступлений, величина общего экономического эффекта будет в 1,5-2 раза выше.

Реализация Программы окажет благоприятное воздействие на экономику страны и улучшит ее макро- и микроэкономические показатели.

П р и л о ж е н и е 1
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли

на 2001-2005 годы

Рисунок N 1. Динамика расходов на автомобильные
дороги в Казахстане

(См. бумажный вариант)

Рисунок N 2. Динамика увеличения протяженности
дорог с дефектами на покрытии

(См. бумажный вариант)

П р и л о ж е н и е 2
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли
на 2001-2005 годы <*>

Сноска. В приложение 2 внесены изменения - Указом Президента РК от 3 декабря 2004 г. N 1482 .

Таблица 1
Техническое состояние дорог

Значение дорог	! Всего !		в том числе покрытие		
	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!
	!	!	! асфальто-!	! черногра-!	! гравийно- !
	!	!	! бетонное !	! вийное !	! щебеночное !
	!	!	!	!	!
Дороги общего пользования (километров)	85 647	11724	44256	25087	4580

Удельный вес (%)	100	13,7	51,7	29,3	5,3
В том числе автодороги международного и республиканского значения (километров)	23011	5616	15326	1759	310
Удельный вес (%)	100	24,4	66,6	7,7	1,3

Таблица 2
Наличие мостов на автомобильных дорогах

Значение дорог	!Мосты (более 100 погонных! метров)		Другие мосты	
	! количество!	!общая длина!	!количес-!	!общая длина!
	!(погонных!	!тво!	!(погонных!	!
	!метров)	!	!метров)	!
Международные маршруты*	61	12067	670	21173
Другие автодороги международного и республиканского значения	18	2812	436	14747
Автодороги местного значения	-	-	1914	66801

*см. раздел "Международные маршруты"

Таблица 3
Состояние мостов
штук/погонных метров

Значение дорог	! Хорошее и удов-!	! Неудовлетво-!	! Аварийное!
	! летворительное!	! рительное!	!

Автодороги международного

и республиканского

значения 896 224 65

В том числе 6 основных

маршрутов* 274/11470 131/6210 38/4906

*см. раздел "Международные маршруты"

Таблица 4

Перечень международных автодорог СНГ, утвержденный
президиумом МЭК 11 сентября 1998 года

№ ! Перечень маршрутов

!

Запад-Восток (основные дороги)

- 1 Граница Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапчагай-граница Китая
 - 2 Граница Польши-Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябинск-Курган-Петропавловск-Омск-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток
 - 3 Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Уральск-Актюбинск-Кызыл-Орда-Шымкент-Жамбыл-Нарын-Таругарт-граница Китая
 - 4 Граница Польши-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нукус-Бухара-Карши-Термез-граница Афганистана
 - 5 Граница Словакии-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Днепропетровск-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-Туркменбаши-Ашгабад-Мары-Чарджоу-Самарканд-Джизак-Ташкент-Шымкент-Жамбыл-Бишкек-Алматы-Хоргос-граница Китая
-

Север-Юг (основные дороги)

- 6 Екатеринбург-Челябинск-Кустанай-Астана-Караганда-Алматы-Бишкек-Ош-Андижан-Коканд-Ташкент-Душанбе-Нижний Пяндж-граница Афганистана

Промежуточные и соединительные дороги

- 7 Самара-Уральск-Атырау
 - 8 Петропавловск-Есиль-Жезказган-Кызыл-Орда-Учкудук-Навои
 - 9 Георгиевка-Аягуз-Талдыкорган-Сары-Озек-Алматы
 - 10 Петропавловск-Астана
 - 11 Бейнеу-Бекдаш-Туркменбаши
 - 12 Жамбыл-Талас-Сусамыр
 - 13 Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск
 - 14 Таскескен-Бахты-граница Китая
 - 15 Ушарал-Достык-граница Китая
 - 16 Сарыозек-Хоргос
 - 17 Алматы-Узунагаш-Кемин
 - 18 Балыкчи-Чолпон-Ата-Тюп-Кеген-Кокпек
-

Таблица 5
Техническое состояние
международных маршрутов

Значение дорог	! Общая ! в том числе покрытие !протяженность!_____				
	!	!асфальто-!черногра-!гравийно- !грунто-	!	!бетонное !вийное !щебеночное!вое	!
	!	!	!	!	!
Международные маршруты (километров)	12301	3326	7803	770	402
Удельный вес (%)	100	27,0	63,4	6,3	3,3
В том числе 6 основных маршрутов (километров)	8258	2482	5314	379	83
Удельный вес (%)	100	30,0	64,3	4,6	1,1

Таблица 6

Характеристика основных
международных маршрутов

Наименование маршрутов	Протяжен- ность	Состояние автодороги	Интенсивность движения
(километ- ров)	Удовлетвори- тельное	Неудовлетвори- тельное	(автомобилей в сутки)
!	!(километров)!	!(километров)!	!

Ташкент-Шымкент-Тараз-					
Бишкек-Алматы-Хоргос	1137	267	870	4567	
Шымкент-Кызылорда-					
Актюбинск-Уральск-					
Самара	2048	607	1441	1227	
Алматы-Караганда-					
Астана-Петропавловск	1669	844	825	2599	
Астрахань-Атырау-Актау-					
граница Туркменистана	1420	312	1108	757	
Омск-Павлодар-					
Семипалатинск-					
Майкапчагай	1105	600	505	900	
Астана-Костанай-					
Челябинск	879	352	527	2376	

Таблица 7
Объемы дорожных работ в 2001-2005 годах
на основных маршрутах

Маршруты	Реабилитация	Реконструкция, включая	Строительство
!	!(километров)!	перевод в черное	!(километров)
!	!(километров)!	!	!

1. Хоргос-Ташкент	204	353	-		
2. Самара-Шымкент	78	517	-		

3. Алматы-Астана- Петропавловск	973	538	30 (обход города Астана)
4. Астрахань- Туркменбаши		428	70
5. Омск- Майкапчагай		210	-
6. Астана-Костанай- Челябинск		400	-
Итого	1255	2446	100

Таблица 8

Общие объемы работ в сети автодорог международного и республиканского значения на 2001-2005 годы

! Дороги и виды работ !	! измерения !	! Единица !	! Объем !	! Ориентировочные !
! !	! !	! !	! (миллионов тенге) !	! !
! !	! !	! !	! !	! !

1. Шесть основных маршрутов (8258 километров)

Реабилитация, в том числе:	км	1 390	63 361,9
- автодорога Алматы-Астана	км	973	
- автодорога Алматы-Бишкек	км	204	
- автодорога Карабутак-Актобе	км	213	
Реконструкция, в том числе:	км	2 525	77 618
- автодорога Алматы-Хоргос	км	353	
- автодорога Самара-Шымкент участка граница Российской Федерации- Актобе, Карабутак-граница Кызылординской области	км	517	
- автодорога Астана - Боровое - Кокшетау - Петропавловск - граница Российской Федерации (на Курган)	км	617	

- автодорога Астрахань-Туркменбаши (выборочно)	км	428		
- автодорога Омск-Майкапчагай (выборочно)	км	210		
- автодорога Астана-Костанай- Челябинск (выборочно)	км	400		
Капитальный ремонт	км	238	6 690	
Средний ремонт	км	3 240	8 061	
Аварийные мосты (затраты учтены в составе реконструкции и ремонта)				
	шт.	38	-	
Строительство, в том числе:	км	100	7 350	
- автодорога обход г.Астаны	км	30		
- автодорога Астрахань-Туркменбаши участки Кульсары-Опорное, Фетисово-граница Туркменистана	км	70		
Мост через реку Урал в городе Уральск	шт.	1	2 530	
Мост через реку Сырдарья в городе Кызылорда	шт.	1	3 000	
Мост через реку Кигач	шт.	1	1 320	
текущий ремонт и содержание			4700	
Итого:			174 630,9	

2. Другие дороги международного
и республиканского значения
(14753 километров)

Реабилитация, в том числе:	км	719	40 437,5	
- автодорога Атырау-Уральск	км	488		
- автодорога Карабутак-граница Костанайской области	км	231		
Строительство, в том числе:	км	147	4 756	
- автодорога Кызыласкер- Кировский	км	54		
- автодорога Лениногорск-граница Российской Федерации	км	62		

- автодорога Бейнеу-Акжигит	км	31	
Реконструкция, в том числе:	км	1789	70 635
- автодорога Жаксы			- Есиль -
Бузулук	-	Сурган	- Аулиеколь -
Костанай	км		339 9746
- автодорога Алматы			- Усть-
Каменогорск	км	1079	50223
- автодорога Ушарал-Достык	км	184	3 300
- автодорога Кызылорда-Жезказган	км	187	7 366
Капитальный ремонт	км	405	11 111
Средний ремонт	км	7 429	20 773
Аварийные мосты (затраты учтены в составе капитального ремонта)	шт.	27	-
Текущий ремонт и содержание			8 200
Итого:		155912,5	
Всего:		330543,4	

Таблица 9
Реабилитация, строительство,
реконструкция и ремонт дорог

Виды работ	! 2001-2005 годы ! в том числе (километров):					
	! (километров) ! _____					
	! 2001	! 2002	! 2003	! 2004	! 2005	
	! _____	! _____	! _____	! _____	! _____	! _____
Реабилитация	2 111	234	589	350	383	555
Строительство и реконструкция	3 064	118	165	650	966	1 165
Ремонт	11 312	1712	1 350	2 442	2 806	2 993
Всего	16 487	2073	2 104	3 442	4 155	4 713

Таблица 10

Основные стандарты автомобильных дорог,
разрабатываемые в 2002-2004 годах

№	Наименование документа	Сроки выполнения
1.	Спецификация на строительство автомобильных дорог в Казахстане	2002-2003 годы
2.	Автомобильные дороги общего пользования. Нормы проектирования геометрических элементов автомобильных дорог	2002 год
3.	Контроль качества содержания автомобильных дорог. Контролируемые характеристики	2002 год
4.	Автомобильные дороги общего пользования. Нормы расчета проектирования нежестких дорожных "одежд"	2002-2003 годы
5.	Классификация работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автодорог	2002 год
6.	Расположение рекламы в зоне автомобильных дорог. Технические требования	2003 год
7.	Мосты дорожные. Техническая классификация. Основные параметры и требования	2003 год
8.	Автомобильные дороги общего пользования. Сроки службы дорожных сооружений	2003 год
9.	Оценка экономической эффективности инвестиций в дорожное хозяйство	2004 год

Таблица 11
Источники финансирования Программы
(миллионов тенге)

Источники финансирования	!Всего 2001-! !2005 годы !	в том числе
	!2001 год!	!2002 год!
	!2003 год!	!2004 год!
	!2005 год!	

	!	!	!	!	!	!
<hr/>						
Республиканский						
бюджет, в том						
числе:	234952,9	24534,0	42069,5	53668,0	42144,6	72536,8
Текущий ремонт						
и содержание	13321,4	1500,0	1800,0	3000,0	3421,4	3600,0
Капитальный и						
средний ремонт	40614,0	3565,0	3200,0	10000,0	6400,0	17449,0
Строительство и						
реконструкция	90835,3	7630,0	6701,0	19852,0	13142,3	43510,0
Реабилитация						
	87242,2	11789,0	28312,5	20756,0	18466,9	7917,8
Прикладные						
научные						
исследования в						
дорожной отрасли	340,0	50,0	56,0	60,0	114,0	60,0
Приобретение						
дорожной техники	2 600,0		2 000,0		600,0	
Расчетный курс						
доллар/тенге	147,1	154,6	161,1	136,7	131,7	

Источники финансирования Программы
(тысяч долларов США)

Источники	!Всего 2001-!	в том числе				
финансирования	!2005 годы !					
	!	!2001 год!	!2002 год!	!2003 год!	!2004 год!	!2005 год
	!	!	!	!	!	!

<hr/>						
Республиканский						
бюджет, в том						
числе:	1631110,3	166784,5	272118,3	333134,6	308299,9	550773,0
Текущий ремонт						
и содержание	92825,4	10197,1	11642,9	18622,0	25028,5	27334,9
Капитальный и						
средний ремонт	286315,4	24235,2	20698,6	62073,2	46817,8	132490,5

Строительство и реконструкция	644953,2	51869,5	43344,1	123227,8	96139,7	330372,1
Реабилитация	587326,6	80142,8	183133,9	128839,2	135090,7	60120,0
Прикладные научные исследования в дорожной отрасли	2364,0	339,9	362,2	372,4	833,9	455,6
Приобретение дорожной техники	17 325,8		12 936,6		4389,2	
Расчетный курс доллар/тенге	147,1	154,6	161,1	136,7	131,7	

Таблица 12
Потребность в нефтебитуме
на 2001 - 2005 годы
тысяч тонн

Наименование	Всего						в том числе:				
	!2001-2005 !										
! годы	! 2001	! 2002	! 2003	! 2004	! 2005						
Нефтебитум	956	140	192	220	299	311					

П р и л о ж е н и е 3
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли
на 2001-2005 годы
Техническое состояние автодорог международного
и республиканского значения

N п/п!	Наименование областей	Всего, км	
		в том числе	
!	!	!	!

	! Всего !	а/б !	черно-	! грав.!	Всего !	без			
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
	!	!	!грав.!	щеб.!	грунт!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
1 Акмолинская	2266	1151	378	590	0	77	2196	70	
2 Актюбинская	1872	189	750	733	21	179	1872	0	
3 Алматинская	2728	1063	1593	0	0	45	2701	27	
4 Атырауская	990	101	203	617	16	18	955	35	
5 В-Казахстанская	3420	282	2721	0	0	338	3341	79	
6 Жамбылская	847	156	691	0	0	0	847	0	
7 З-Казахстанская	1128	205	722	0	0	198	1125	3	
8 Карагандинская	2786	427	0	2015	0	342	2784	2	
9 Кызылординская	1112	32	973	0	18	89	1112	0	
10 Костанайская	1401	306	125	855	84	31	1401	0	
11 Мангистауская	910	312	9	162	0	367	850	60	
12 Павлодарская	1290	308	331	602	0	46	1287	3	
13 С-Казахстанская	1468	854	601	0	0	13	1468	0	
14 Ю-Казахстанская	793	228	507	0	0	27	762	31	
Всего по РК:	23011	5616	9609	5578	139	1743	21939	279	
Удельный вес(%)	100	24,4	41,7	24,2	0,6	7,7	98,7	1,3	

продолжение таблицы

по категориям

N	I	II	III	IV	V
п/п	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!
1	26	41	2004	91	20
2	20	0	1852	0	0
3	251	865	1395	103	87
4	0	74	818	63	0
5	9	297	1986	1049	79
6	4	720	123	0	0
7	3	129	792	201	3
8	85	262	2344	95	0
9	0	37	1075	0	0

10	39	114	1198	50	0
11	0	10	612	288	0
12	86	422	756	26	0
13	55	247	1093	69	4
14	107	116	416	96	58

Всего

по РК 685 3334 1630 2131 251

Удельный

вес (%) 3 14,5 71,6 9,3 0,1

* Примечание: 310 км грунтовых дорог без категории

П р и л о ж е н и е 4
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли
на 2001-2005 годы
Дорожно-транспортные происшествия на дорогах
общего пользования

Годы	ДТП на дорогах общего пользования			в т.ч. ДТП по сопутствующим дорожным условиям		
	Количество	Погибло	Ранено	Количество	Погибло	Ранено
	ДТП (всего)	(чел.)	(чел.)	ДТП (всего)	(чел.)	(чел.)

1996	3428	1291	4379	279	96	346
1997	3098	1126	4030	286	108	409
1998	3023	1069	4174	194	62	293
1999	2714	996	3655	160	76	242
2000	2631	922	3664	118	32	143

П р и л о ж е н и е 5
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли
на 2001-2005 годы

Протяженность

участков в стадии разрушения и с опасными дефектами
на автодорогах международного и республиканского значения

N ! Наименование ! Сеть ! В стадии ! Опасные дефекты, км
 п/п! областей ! дорог,! разрушения! _____
 ! ! (км) ! _____! Проезжая! Земляное! Обстановка
 ! ! ! км ! % ! часть ! полотно ! пути
 ! ! ! ! ! ! ! ! ! !

1	Акмолинская	1584	475	30	106	61	75
2	Актюбинская	1506	825	55	539	137	19
3	Алматинская	2357	149	6	149	0	46
4	Атырауская	980	128	13	269	73	0
5	В-Казахстанская	2449	812	33	241	46	67
6	Жамбылская	816	9,5	1	10	1	0
7	З-Казахстанская	881	362	41	115	16	176
8	Карагандинская	2322	881	38	89	34	48
9	Кызылординская	1026	132	13	184	217	79
10	Костанайская	1242	378	30	46	33	0
11	Мангистауская	889	354	40	17	5	37
12	Павлодарская	951	161,5	17	191	245	0
13	С-Казахстанская	1445	645	45	385	84	58
14	Ю-Казахстанская	464	36	8	7	9	0
	Итого по РК:	18912	5348	28	2348	961	605

продолжение таблицы

N ! Опасные дефекты (км) !
 п/п ! _____!
 ! Искусственные! Всего по сети а/д!
 ! сооружения ! _____!
 ! ! км ! % !
 ! ! ! ! ! ! ! !

1	15	257	16
2	84	779	52
3	106	301	13

4	42	384	39
5	59	413	17
6	2	13	2
7	9	316	36
8	32	203	9
9	17	497	48
10	1	80	6
11	2	61	7
12	15	451	47
13	49	576	40
14	5	21	5

Итого

по РК: 438 4352 23

П р и л о ж е н и е 6
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли

на 2001-2005 годы

Перечень аварийных мостов на автодорогах
международного и республиканского значения

N! Адрес! Наименование! Значи-!Катего-!Тип!Интен-!Стоимость
п/п! моста! автодороги! мость!рия а/д!покры-!сивность! ремонта,
! ! ! дороги! (км)!тия, !движения!(тыс.
! ! ! ! (км)! N !тенге)

1! 2! 3! 4! 5! 6! 7! 8

1	46,70	А/д Алматы-Ташкент- гр.РК	междунар. I	УК	10874	63639
2	49,23	А/д Алматы-Ташкент- гр.РК	междунар. I	УК	10874	65007
3	507,90	А/д Алматы-Ташкент- гр.РК	междунар. I	УК	2512	103091
4	528,53	А/д Алматы-Ташкент- гр.РК	междунар. II	УК	3965	60029

5	571,50	А/д Алматы-Ташкент- гр.РК	международ. II УО	3965	56696		
6	69,00	Георгиевка-Мерке	международ. II УО	1324	21239		
7	28,6	Кокпек-Кеген-Тюп	международ. II УК	754	92379		
8	75,4	Кокпек-Кеген-Тюп	международ. III УО	754	25764		
9	43,30	Алматы-Чунджа- Коктал	международ. II УК	11654	59396		
10	63,20	Алматы-Чунджа- Коктал	международ. II УК	11654	60093		
11	283,00	Алматы-Чунджа- Коктал	международ. II УК	2533	390044		
12	203,85	Самара-Шымкент	международ. III УО	1960	13400		
13	260,00	Самара-Шымкент	международ. II УК	6863	752613		
14	453,50	Самара-Шымкент	международ. IV УО	398	34101		
15	541,50	Самара-Шымкент	международ. III УО	475	29030		
16	593,60	Самара-Шымкент	международ. III УО	475	6718		
17	618,00	Самара-Шымкент	международ. III УО	940	63012		
18	654,20	Самара-Шымкент	международ. III УО	940	36401		
19	711,54	Самара-Шымкент	международ. III УК	940	15687		
20	750,10	Самара-Шымкент	международ. I УК	1143	94310		
21	785,10	Самара-Шымкент	международ. III УО	1143	16304		
22	824,34	Самара-Шымкент	международ. III УО	1143	65318		
23	830,55	Самара-Шымкент	международ. III УО	1143	15334		
24	891,10	Самара-Шымкент	международ. III УО	494	53654		
25	969,90	Самара-Шымкент	международ. III УО	338	74131		
26	1190,60	Самара-Шымкент	международ. III ПЕР.	264	25381		
27	1649,45	Самара-Шымкент	международ. II УО	1568	167884		
28	2187,15	Самара-Шымкент	международ. III УО	2501	17263		
29	548,9	Екатеринбург- Алматы	международ. I УК	2541	36474		
30	1445,80	Екатеринбург- Алматы	международ. I УК	2416	26700		
31	1446,10	Екатеринбург- Алматы	международ. I УК	2416	30219		
32	2000,80	Екатеринбург- Алматы	международ. III УО	1737	56609		
33	2191,60	Екатеринбург- Алматы	международ. III УО	1737	8545		
34	2378,70	Екатеринбург-					

	Алматы	междунар.	III	УО	1072	14761
35	228,70	Астана- Петропавловск	междунар.	III	УК	2667 23666
36	30,45	Актюбинск-Атырау- Астрахань	республ.	III	УО	1891 8678
37	128,10	Актюбинск-Атырау- Астрахань	республ.	III	УО	819 17107
38	181,60	Актюбинск-Атырау- Астрахань	республ.	III	УО	383 31285
39	204,40	Актюбинск-Атырау- Астрахань	республ.	III	УО	383 42550
40	288,00	Актюбинск-Атырау- Астрахань	республ.	III	УО	302 23250
41	619,00	Актюбинск-Атырау- Астрахань	междунар.	III	УО	1046 67400
42	647,90	Актюбинск-Атырау- Астрахань	междунар.	II	УК	1540 38569
43	23,00	Доссор-Кульсары- Актау	междунар.	IV	УО	1434 30404
44	755,40	Доссор-Кульсары- Актау	междунар.	III	УК	1272 25520
45	906,30	Омск-Майкапчагай	междунар.	II	УО	2224 18401
46	142,90	Учарал-Достык	междунар.	III	УК	337 29652
47	92,56	Сары-Озек-Хоргос	междунар.	III	УО	3065 3857
48	30,02	Алматы- Усть-Каменогорск	междунар.	I	УК	8603 36990
49	443,66	Алматы- Усть-Каменогорск	междунар.	III	УО	2153 4340
50	510,36	Алматы- Усть-Каменогорск	междунар.	III	УО	1901 60093
51	711,20	Алматы- Усть-Каменогорск	междунар.	II	УО	1883 11032
52	946,25	Алматы- Усть-Каменогорск	междунар.	III	УО	1567 5288
53	964,00	Алматы- Усть-Каменогорск	республ.	III	УК	1252 62000
54	1068,15	Алматы- Усть-Каменогорск	республ.	III	УО	1463 10350
55	14,93	Щучинск-Боровое	республ.	III	УК	473 10103

- 1 Самара-Шымкент 2065 1095 53 1736 84 1755 85 1755 85 1755 85
- 2 Екатеринбург-
Алматы 2115 1774 84 2045 97 1797 85 1797 85 1797 85
- 3 Омск-
Майкапчагай 1105 600 54 747 68 810 73 810 73 810 73
- 4 Челябинск-
Новосибирск 190 88 46 88 46 190 100 190 100 190 100
- 5 Астана-
Петропавловск 470 319 68 319 68 470 100 470 100 470 100
- 6 Алматы-Тараз-
Шымкент-Граница
Узбекистана 673 584 87 584 87 591 88 591 88 315 47
- 7 Алматы-Кокпек-
Коктал 305 132 43 283 93 307 101 307 101 237 78
- 8 Кордай-Мерке 150 33 22 33 22 38 25 38 25 33 22
- 9 Алматы-
Усть-
Каменогорск 1095 785 72 833 76 902 82 902 82 902 82
- 10 Кокпек-Кеген-Тюп 115 103 90 103 90 114 99 114 99 114 99
- 11 Ушарал-Достык 184 184 100 184 100 59 32 59 32 59 32
- 12 Таскескен-Бахты 190 166 87 166 87 190 100 190 100 190 100
- 13 Семипалатинск-
Граница РФ
(на Барнаул) 113 61 54 61 54 69 61 113 100 113 100
- 14 Жезказган-
Петропавловск 948 403 43 403 43 436 46 436 46 436 46
- 15 Кызылорда-
Павлодар-
Успенка-граница
РФ 1353 854 63 854 63 975 72 975 72 975 72
- 16 Караганда-Аягуз-
Тарбагатай-Бугаз 687 586 85 586 85 657 96 657 96 657 96
- 17 Мамлютка-
Костанай 398 232 58 232 58 269 68 269 68 269 68
- 18 Карабутақ-
Комсомольское-
Денисовка-
Костанай 547 300 55 300 55 357 65 357 65 357 65
- 19 Актюбинск-

Атырау-граница РФ (на Астрахань)	893	893	100	893	100	893	100	893	100	893	100
20 Атырау-Уральск	495	495	100	495	100	495	100	495	100	495	100
21 Доссор-Бейнеу- Жетыбай-Актау	781	545	70	545	70	597	76	597	76	597	76
22 Жетыбай- Жанаузен-Фетисово- граница Туркмении	237			180	76	180	76	180	76	180	76
23 Астана- Ерейментау- Шидерты	252	120	48	120	48	225	89	225	89	225	89
24 Кокшетау- Рузаевка	196	156	80	156	80	175	89	175	89	175	89
25 Сарыозек-Хоргос	246	137	56	125	51	103	42	103	42	87	35
26 Семипалатинск- Кайнар	284	143	50	143	50	175	62	175	62	175	62
27 Мерке-Бурубайтал	273	114	42	114	42	152	56	152	56	114	42
28 Акчатау-Агадырь- г/д Кызылорда- Павлодар	195	96	49	96	49	147	75	147	75	147	75
29 Костанай- Аулиеколь-Сурган- Есиль-Жаксы	339	280	83	280	83	328	97	328	97	328	97

Итого: 16894 11278 67 12524 74 13456 80 13500 80 13095 78

П р и л о ж е н и е 8
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли

на 2001-2005 годы

Автомобильные дороги международного и республиканского
значения, имеющие гравийно-щебеночный тип покрытия

Наименование дороги ! Участок дороги

!

! Начало ! Конец ! Протяж.

Самара-Шымкент	1153	1227	74	
Доссор-Бейнеу-Актау			280	
Жетыбай-Жанаузенъ-Фетисово- гр.Туркмении	906	931	25	
Астана-Кургальджино	127	143	16	
Аксай-Чунджа-Кольжат			3	
Аксу-Тургай		2		
Актюбинск-Астрахань	461	465	4	
Актюбинск-Орск	134	135	1	
Акчатау-Агадырь-Г/д				
Кызылорда-Павлодар	91	93	2	
Атырау-Уральск	228	231	3	
Бейнеу-Акжигит-гр.Туркмении		17	63	46
Жезказган-Петропавловск	152	307	155	
	564	569	5	
Самара-Шымкент	1153	1227	74	
Карабутақ-Кустанай	0	4	4	
	216	231	15	
	231	249	18	
Кандагач-Эмба-Шалкар-Саксаульская				88
Караганда-Аягуз-Бугаз	269	270	1	
	272	320	48	
	320	467	147	
	787	854	67	
Кызылорда-Павлодар	127	216	89	
	216	314	98	
Павлодар-Успенка-гр.РФ			1,5	
Кокпек-Тюп-Жаланащ-Саты-Курметты				7
Семипалатинск-Кайнар	268	284	16	
Подстепное-Илек (0-3;3-72;72-144 км)			12	
Чапаево-Фурманово-Казталовка	33	202	169	
Калкаман-Майкаин-Баянаул	205	232	27	
Баянаул-Алексеевка-Тендык-Караащи				18
Катон-Карагай-Урыль- Рахмановские Ключи			50	
Подстепное-Илек	129	141	12	

Прочие дороги, принятые из местной сети	181
Всего:	1758,5

Автомобильные дороги международного и республиканского значения, имеющие грунтовые разрывы

Наименование дороги	Участок дороги		
	! Начало !	! Конец !	! Протяж. !
Доссор-Бейнеу-Жетыбай-Актау			83
Актюбинск-Астрахань	465	471	6
Жезказган-Петропавловск	569	595	26
Бейнеу-Акжигит-гр.Туркмении	63	83	20
Подстепное-Илек (0-3; 3-72; 72-144 км)	141	144	3
Баянаул-Алексеевка-Тендык-Караащи		3	
Усть-Каменогорск-Лениногорск-гр.РФ			62
Дороги, принятые из местной сети			107
Всего:		310	

П р и л о ж е н и е 9
к Государственной программе
развития автодорожной отрасли

на 2001-2005 годы

П е р е ч е н ь
международных автомобильных дорог СНГ и их
технические характеристики
Основные маршруты в границах Республики Казахстан

!	!	Протяженность, км
!	!	_____

№! Области ! Общая ! Без учтенных! В том числе по типам покрытия

п/п! ! ! по другим ! _____

! ! ! маршрутам ! а/бет.! черн.! гр.щерб.! тверд.! грунт

____! _____! _____! _____! _____! _____! _____! _____!

1! 2 ! 3 ! 4 ! 5 ! 6 ! 7 ! 8 ! 9

Направление Запад-Восток

1. Основные дороги

1 . Г р а н и ц а

Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-Омск-
Павлодар-Семипалатинск-Майкапчагай-граница Китая

1. Павлодарская	396	385	103	282	0	385	0
2. Восточно- Казахстанская	734	720	59	661	0	720	0
Итого:	1130	1105	162	943	0	1105	0

2. Граница Польши-Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-
Уфа-Челябинск-Курган-Петропавловск-Омск-Новосибирск-Кемерово-Красноярск

-
Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

1 Северо-
Казахстанская 190 190 190 0 0 190 0

3

Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Уральск-Актюбинск-Кызыл-Орда-Шымкент

-
Тараз-Бишкек-Торугарт-граница Китая

1. Западно- Казахстанская	391	391	96	295	0	391	0
2. Актюбинская	714	691	100	517	74	691	0
3. Кызылординская	817	817	27	790	0	817	0
4. Южно- Казахстанская	304	202	14	188	0	202	0
5. Жамбылская (до гр. с Киргизией)	261	0	0	0	0	0	0
Итого:	2487	2101	237	1790	74	2101	0

4. Граница Польши-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нукус-Бухара-Карши-Термез-граница Афганистана

1. Атырауская	599	599	10	514	34	558	41
2. Мангистауская	189	189	0	33	67	100	89
Итого:	788	788	10	547	101	658	130

5. Граница Словакии-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-Туркменбаши-Ашгабад-Чарджоу-Бухара-Самарканд-Джизак-Ташкент-Шымкент-Т
-
Бишкек-Алматы-Хоргос-граница Китая

1. Южно- Казахстанская	213	213	177	36	0	213	0
2. Жамбылская	327	327	127	200	0	327	0
3. Алматинская	507	493	274	219	0	493	0
Итого:	1047	1033	578	455	0	1033	0

6. Екатеринбург-Челябинск-Костанай-Астана-Караганда-Алматы-Бишкек-Ош-

Андижан-Коканд-Ташкент-Душанбе-Нижний Пяньж-граница Афганистана

1. Костанайская	350	350	170	180	0	350	0
2. Северо- Казахстанская	127	127	0	127	0	127	0
3. Акмолинская	492	492	317	171	4	492	0
4. Карагандинская	645	645	121	524	0	645	0
5. Алматинская	369	252	46	206	0	252	0
6. Жамбылская	289	211	0	211	0	211	0
Итого:	2275	2081	659	1425	11	2085	9

7. Самара-Уральск-Атырау

1. Западно Казахстанская	384	363	20	338	5	363	0
2. Атырауская	189	189	10	179	0	189	0
Итого:	573	552	30	517	5	552	0

8. Петропавловск-Есиль-Жезказган-Кызыл-Орда-Учкудук-Навои

1. Северо- Казахстанская	359	359	235	124	0	359	0
2. Акмолинская	218	218	0	186	6	192	26
3. Костанайская	125	125	9	63	53	125	0
4. Карагандинская	463	456	26	233	197	456	0
5. Кызылординская	430	412	0	120	89	209	203
Итого:	1595	1570	270	726	345	1341	229

9. Георгиевка-Аягуз-Талдыкорган-Сары-Озек-Алматы

1. Восточно- Казахстанская	343	343	0	343	0	343	0
-------------------------------	-----	-----	---	-----	---	-----	---

2. Алматинская	608	608	310	298	0	608	0
Итого:	951	951	310	641	0	951	0

10. Петропавловск-Астана

1. Северо- Казахстанская	305	217	254	17	0	271	0
2. Акмолинская	192	192	192	0	0	192	0
Итого:	497	463	446	17	0	463	0

11. Бейнеу-Бекдаш-Туркменбаши

1. Мангистауская	635	635	233	136	241	610	25
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

1. Жамбылская	14	14	0	14	0	14	0
---------------	----	----	---	----	---	----	---

13. Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск

1. Восточно- Казахстанская	113	113	19	94	0	113	0
-------------------------------	-----	-----	----	----	---	-----	---

14. Таскескен-Бахты-граница Китая

1. Восточно- Казахстанская	190	190	0	190	0	190	0
-------------------------------	-----	-----	---	-----	---	-----	---

15. Ушарал-Достык-граница Китая

1. Алматинская	184	184	174	10	0	184	0
----------------	-----	-----	-----	----	---	-----	---

16. Сары-Озек-Коктал-Хоргос-гр.Китая

1. Алматинская	232	178	0	178	0	178	0
----------------	-----	-----	---	-----	---	-----	---

17. Алматы-Узунагаш-Хемин-граница Киргизии

1. Алматинская	95	42	3	21	0	24	18
----------------	----	----	---	----	---	----	----

18. Балыкчи-Чолпон-Ата-Тюп-Кеген-Кокпек

1. Алматинская	115	115	10	105	0	115	0
Всего:	13108	12301	3326	7803	770	11899	402

продолжение таблицы

Протяженность, км !

! По категориям !

! 1 ! 2 ! 3 ! 4 ! 5 ! б/кат !

! 10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

Направление Запад-Восток

1. Основные дороги

1 . Г р а н и ц а
Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-Омск-
Павлодар-Семипалатинск-Майкапчагай-граница Китая

1. Павлодарская	32	136	217	0	0	0
2. Восточно- Казахстанская	19	296	405	0	0	0
Итого:	51	432	622	0	0	0

2 .
Гр.Польши-Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябинск
-
Курган-Петропавловск-Омск-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск-Улан-У
-
Чита-Хабаровск-Владивосток

1. Северо-
Казахстанская

3	175	12	0	0	0
---	-----	----	---	---	---

3 .
Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Уральск-Актюбинск-Кызыл-Орда-Шымкен
-
Тараз-Бишкек-Торугарт-граница Китая

1. Западно-
Казахстанская

3	69	130	189	0	0
---	----	-----	-----	---	---

2. Актюбинская	26	5	660	0	0	0
3. Кызылординская	10	27	780	0	0	0
4. Южно- Казахстанская	3	17	182	0	0	0
5. Жамбылская (до гр. с Киргизией)	0	0	0	0	0	0
Итого:	42	118	1752	189	0	0

4. Граница Польши-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нукус-Бухара-Карши-Термез-граница Афганистана

1. Атырауская	0	79	445	34	0	41
2. Мангистауская	0	0	46	54	0	89
Итого:	0	79	491	88	0	130

5. Граница Словакии-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-Туркменбаши-Ашгабад-Чарджоу-Бухара-Самарканд-Джизак-Ташкент-Шымкент-Т

-
Бишкек-Алматы-Хоргос-граница Китая

1. Южно- Казахстанская	97	79	37	0	0	0
2. Жамбылская	12	315	0	0	0	0
3. Алматинская	87	251	155	0	0	0
Итого:	196	645	192	0	0	0

6. Екатеринбург-Челябинск-Костанай-Астана-Караганда-Алматы-Бишкек-Ош-Андижан-Коканд-Ташкент-Душанбе-Нижний Пяньж-граница Афганистана

1. Костанайская	3	83	264	0	0	0
2. Северо-						

Казахстанская	0	0	127	0	0	0
3. Акмолинская	20	8	464	0	0	0
4. Карагандинская	67	158	420	0	0	0
5. Алматинская	0	168	84	0	0	0
6. Жамбылская	0	211	0	0	0	0
Итого:	100	639	1371	13	14	15

7. Самара-Уральск-Атырау

1. Западно- Казахстанская	7	0	356	0	0	0
2. Атырауская	0	10	179	0	0	0
Итого:	7	10	535	0	0	0

8. Петропавловск-Есиль-Жезказган-Кызыл-Орда-Учкудук-Навои

1. Северо- Казахстанская	50	41	206	62	0	0
2. Акмолинская	0	0	192	0	0	26
3. Костанайская	0	0	125	0	0	0
4. Карагандинская	15	0	441	0	0	0
5. Кызылординская	0	0	209	0	0	203
Итого:	65	41	1173	62	0	229

9. Георгиевка-Аягуз-Талдыкорган-Сары-Озек-Алматы

1. Восточно Казахстанская	0	50	293	0	0	0
2. Алматинская	170	89	349	0	0	0
Итого:	170	139	642	0	0	0

10. Петропавловск-Астана

1. Северо- Казахстанская	8	7	256	0	0	0
2. Акмолинская	0	0	192	0	0	0
Итого:	8	7	448	0	0	0

11. Бейнеу-Бекдаш-Туркменбаши

1. Мангистауская	0	0	475	135	0	25
------------------	---	---	-----	-----	---	----

12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

1. Жамбылская	0	0	14	0	0	0
---------------	---	---	----	---	---	---

13. Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск

1. Восточно- Казахстанская	0	19	94	0	0	0
-------------------------------	---	----	----	---	---	---

14. Таскескен-Бахты-граница Китая

1. Восточно- Казахстанская	0	0	190	0	0	0
-------------------------------	---	---	-----	---	---	---

15. Ушарал-Достык-граница Китая

1. Алматинская	0	10	174	0	0	0
----------------	---	----	-----	---	---	---

16. Сары-Озек-Коктал-Хоргос-гр. Китая

1. Алматинская 0 0 178 0 0 0

17. Алматы-Узунагаш-Хемин-граница Киргизии

1. Алматинская 0 3 21 0 0 18

18. Балыкчи-Чолпан-Ата-Тюп-Кеген-Кокпек

1. Алматинская 0 10 105 0 0 0
Всего: 632 2316 8477 474 0 402
