



О проекте Указа Президента Республики Казахстан "О Государственной программе развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 15 октября 2001 года N 1327

Правительство Республики Казахстан постановляет:

Внести на рассмотрение Президента Республики Казахстан проект Указа Президента Республики Казахстан "О Государственной программе развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы".

Премьер-Министр
Республики Казахстан

Указ Президента
Республики Казахстан

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

В соответствии с подпунктом 8) статьи 44 Конституции Республики Казахстан, в целях дальнейшего развития автодорожной отрасли Республики Казахстан
п о с т а н о в л я ю :

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.

Президент

Республики Казахстан

Утверждена
Указом Президента
Республики Казахстан
от "___" _____ 2001 года N ____

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

1. Паспорт Программы

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

Основание для Постановление Правительства Республики Казахстан
разработки от 29 мая 2001 года N 726

Р 0 1 0 7 2 6 _

"О концепции
развития 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 2001-
2005 годы.

Задачи 1) определение основных маршрутов и объемов
работ по модернизации автомобильных дорог общего
пользования международного и республиканского
значения (далее - автодороги международного и
республиканского значения);
2) совершенствование систем управления и
финансирования автомобильных дорог и 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.

Основные направления реализации Программы

- 1) реабилитация разрушенных участков дорог на грузонапряженных направлениях, реконструкция аварийных мостов, строительство отдельных участков дорог на транзитных направлениях;
- 2) увеличение объемов работ по предупредительному текущему ремонту дорог, а также летне-зимнему содержанию;
- 3) координация развития сети автомобильных дорог общего пользования с местными исполнительными органами;
- 4) более эффективное расходование средств на основе повышения уровня диагностики за состоянием дорог, совершенствования ценообразования, конкурсного размещения заказов на дорожные работы;
- 5) внедрение прогрессивных технологий, материалов и механизмов при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог;
- 6) совершенствование системы контроля качества ремонтно-строительных работ;
- 7) развитие придорожного автосервиса, повышение безопасности движения, охрана окружающей среды;
- 8) совершенствование в соответствии с мировой практикой нормативной правовой базы функционирования автодорожной отрасли республики.

Источники и объемы финансирования

Бюджетные источники. Сумма расходов на автодороги международного и республиканского значения составит в 2001-2005 годах - 254 902,3 млн.тенге или 1577,9 млн.долларов США.

Ожидаемые результаты Выполнение Программы позволит:

- 1) выполнить строительство, реабилитацию и ремонт 16 133 км автодорог международного и республиканского значения, что позволит восстановить все участки дорог с разрушенными покрытиями и на 70% автодорог международного и республиканского значения улучшить технико-эксплуатационное состояние дорог;
- 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) улучшить качественный уровень услуг автодорожного комплекса;
- 6) повысить транзитный потенциал и конкурентоспособность международных маршрутов, проходящих по территории республики;
- 7) содействовать ускоренному освоению экономически перспективных территорий;
- 8) снизить эмиссию вредных веществ, связанных с работой автомобильного транспорта;
- 9) повысить мобилизационную готовность автомобильных дорог.

2. Введение

Программа разработана в соответствии с Р010726_ 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 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, требуют 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 становится в современных условиях важным фактором перехода к подъему экономики, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

При сравнительно низкой густоте железных дорог и водных путей, автомобильные дороги в Казахстане являются преобладающим, а для многих регионов и единственным средством сообщения, по 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 этой связи грузоотправители, особенно частный сектор, стали переориентироваться на автомобильный транспорт не только в зоне короткопробежных грузов (до 300 километров), но и при большей дальности (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 Евразийского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия - Европа, большинство из которых включают в себя участки казахстанской автодорожной 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 автодорожным 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 схемы на международные рынки; модернизировать транспортные магистрали; активнее строить схемы в направлении "Запад - Восток" и "Север - Юг"; опережающими темпами подтягивать инфраструктуру Каспия; активнее вести реконструкцию автодороги "Алматы - Астана".

На конец 2000 года парк автотранспортных средств в республике составил 1,3 миллионов 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 угнетается бездорожьем.

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 подъездов, идет отток молодежи и связанная с этим урбанизация порождает комплекс проблем.

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

В предшествующие два года в связи с оживлением производства наблюдается 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 с ростом объемов обрабатывающей промышленности, строительства и сельского хозяйства;
- 2) увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок;
- 3) рост автомобильного парка и автомобилизация населения;
- 4) потенциальные возможности наращивания транзитных перевозок.

Характеристика состояния дорог

Протяженность автомобильных дорог в Казахстане составляет 128 тысяч километров. Из них 85,6 тысяч километров - дороги общего пользования и 42,4 тысяч 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 километров, 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 к сопредельным государствам (Бейнеу - Акжигит - Нукус, Кызыл-Орда - Учкудук - Бухара, Актау - Бекдаш - Туркменбаши, Узунагаш -

Быстровка (Кемин), а также ряд выходов в Россию).

Техническое состояние автомобильных дорог приведено в таблице 1. Большая часть дорог общего пользования имеет асфальтобетонное и чернотравийное 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 технической категории 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 - на сети автодорог международного и республиканского значения (приложения 1 и 6). 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 дорог страны. При этом в грунтовом состоянии находится 13% дорог региона, что в 2,6 раза хуже 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 нормировалась 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 в ряду первоочередных задач стоит необходимость сбалансированного подхода к установлению в республике на ближайшие пять лет предельных 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 3).

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 на сети автодорог международного и республиканского значения из обследованных участков лишь 20% можно отнести к прочным и ровным (Приложение 5). 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 тысяч погонных метров (таблица 2), из них 95% капитального типа, остальные 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 и 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 4). Состояние мостов отражено в таблице 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 отсутствия 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 составляют 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 (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 тысяч километров (Приложение 7).

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 таблице 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 - Кызыл-Орда - Актюбинск - Уральск - Самара;
- 3) Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск;
- 4) Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;
- 5) Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапшагай;
- 6) Астана - Кустанай - Челябинск - Екатеринбург.

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

Протяженность шести указанных выше основных маршрутов составляет 8,3 тысяч

километров или 67% от общей длины транзитных коридоров. На большей части протяженности (94%) имеется правовой базы 10 асфальтобетонное и черногравийное покрытие, грунтовые разрывы только на одном маршруте (четвертом). Однако технико-эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) неудовлетворительны на большей части маршрутов, что видно из таблицы 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 направление казахстанского маршрута не является определяющим фактором в привлечении иностранных автоперевозчиков с традиционных маршрутов на казахстанские, а в связи с ухудшением состояния маршрутов можно говорить о наличии обратной тенденции.

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) - Ашгабат - морской порт Туркменбаши.

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

Финансирование дорожных работ

Ухудшение сети 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 миллионов долларов США, то в 1999 году они понизились до 41 миллионов долларов (рисунок N 1).

Недоремонт дорог постоянно накапливается и ежегодно составляет 90-95% от объемов, необходимых по межремонтным срокам службы покрытий. На 1 километр дорожной сети в Казахстане в 1994-2000 годах расходовалось не более 1,6 тысяч долларов США. В России, Белоруссии, Узбекистане этот показатель в 2-4 раза выше.

Рисунок N 1. Динамика расходов на автомобильные дороги в Казахстане
(См. бумажный вариант)

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

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

Рисунок N 2. Динамика увеличения протяженности дорог с дефектами на
покрытии
(См. бумажный вариант)

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 долларам 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 (постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июля 1998 года N 623 P980623_). 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 миллиардов тенге. В 2001 году планируется направить на автомобильные дороги 24,5 миллиардов 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 период 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 управления и финансирования автомобильными дорогами и 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 приборной оценки показателей прочности дорожных покрытий и выполненных технико-экономических обоснований, определены участки дорожной сети, требующие реконструкции и ремонта.

На период 2001-2005 годов намечается проведение следующих работ.

На шести основных грузонапряженных магистралях намечается выполнить реабилитацию, строительство и реконструкцию 3 801 километров, в том числе: реабилитация - 1 255 километров; реконструкция - 2050 километров; перевод из гравийного в черногравийное покрытие - 396 километров; строительство новых участков дорог - 100 километров. Объемы данных работ в разрезе маршрутов приведены в таблице 7.

На других автодорогах международного и республиканского значения планируется: реабилитация - 502 километров, капитальный ремонт 393 километров покрытий, средний ремонт 7429 километров, строительство дорог Кызыласкер - Кировский (54 километров), Лениногорск - граница России (62 километров), Бейнеу-Акжигит-граница Узбекистана (31 километров), реконструкция дорог Ушарал - Достык (184 километров) и перевод в черногравийное покрытие участка дороги Кзыл-Орда - Джезказган (187 километров). Указанные объемы приведены в таблице 8.

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

В целом необходимые затраты на дорожные работы на сети автодорог международного и республиканского значения составляют на 2001-2005 годы - 254,9 миллиардов тенге или 1577,9 миллионов долларов США.

В плане 2001 года по республиканским бюджетным программам предусмотрено 24,5 миллиардов тенге (163 миллионов долларов). На оставшийся период (2002-2005 годы) необходимо направлять на дорожные работы в среднем в год 62,7 миллиардов тенге или 380 миллионов долларов США.

В результате намеченных мероприятий будут выполнены следующие объемы работ: реабилитация 1757 километров; реконструкция 2234 километров; капитальный и средний ремонт 11 300 километров (таблица 9); реконструировано 65 мостов; переведено в черногравийный тип покрытия 583 километров; 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. Они являются первоочередными по восстановлению технико-эксплуатационных показателей основных грузонапряженных и перспективных направлений сети автодорог международного и республиканского значения.

Совершенствование системы управления и финансирования автомобильными дорогами и 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, осуществлении технического контроля.

В целях повышения эффективности использования ресурсов намечается:

- 1) переработать нормативную базу ценообразования на строительстве, ремонте и содержании дорог с учетом внедрения новой техники и передовых технологий;
- 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, выпуск 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 повышение комфорта 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 трещиноватых 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 проработок

планируется доработать требования стандартов, предъявляемые к асфальтобетону и нефтебитуму, с учетом их конкретизации применительно к природно-климатическим условиям различных регионов Казахстана.

Необходимость этого подтвердила практика отдельных участков дорог, где на асфальтобетонных покрытиях после первого - второго года эксплуатации образовались трещины.

В строительстве, ремонте и содержании дорог найдут применение местные материалы и отвалы 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, механизмов и технологий.

Обновление парка дорожной техники предусматривается проводить с учетом:

- 1) уменьшения номенклатуры и унификацию 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 ходу.

Все это позволит на новом качественном уровне выполнить 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. В этом плане намечается:

- 1) завершение в 2003 году организации и укомплектования в каждой области в составе службы заказчика лабораторий качества;
- 2) включение в договора подряда условий приемки выполненных работ с гарантийными обязательствами и другими нормами ответственности за качество строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог;
- 3) применение эффективных материалов, технологий и инженерных решений;
- 4) совершенствование комплексной многоступенчатой системы надзора за качеством работ со стороны заказчика (технический надзор), проектной организации (авторский надзор), независимых инжиниринговых организаций (инженерное сопровождение крупных объектов);
- 5) восстановление системы активного и жесткого производственного контроля

качества выполняемых работ (входного, операционного, приемочного).

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 ввиду:

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 поддержанию малого и среднего бизнеса выделено 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 перегружены движением. В результате из-за снижения скоростей движения и в местах заторов объем выброса окиси углерода увеличивается в несколько раз по сравнению с оптимальными скоростями, которые невозможно обеспечить на большинстве дорог вследствие их неудовлетворительного технического состояния.

Реконструкция и ремонт дорог, реализация комплекса мероприятий по безопасности движения позволит существенно улучшить дорожные условия. На отремонтированных участках повысится ровность 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 смягчения 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 солевых противогололедных материалов.

Снижение отрицательного влияния на окружающую среду требует комплексного подхода и оценки воздействия не только автотранспорта. Это включает проблемы, 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 ввиду снижение величины допускаемого превышения нагрузок сверх установленной нормы. В этот же период необходимо определить перечень платных дорожных объектов с подготовкой

необходимых нормативных правовых документов.

Разработка и уточнение отечественных стандартов намечается с приближением их к международным требованиям.

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 таблице 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 таблице 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 материальных ресурсов 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 таблице 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% сети улучшить технико-эксплуатационное состояние дорог.

Число рабочих мест на дорожных работах увеличится 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.).

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) содействовать ускоренному освоению экономически перспективных территорий;
- 6) снизить эмиссию вредных веществ, связанных 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 всю экономику и улучшит ее макро- и микроэкономические показатели.

Таблица 1

Техническое состояние дорог

Значение дорог	! Всего ! в том числе покрытие				
!	!				
!	!	асфальто-!	черно-!	гравийно-!	грунтовое!
!	!	бетонное!	гравийное!	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 (погонных метров)	количество (погонных метров)
	общая длина	общая длина
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 удовлетворительное	Неудовлетворительное	Аварийное
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

N !	Перечень маршрутов
-----	--------------------

!

Запад-Восток (основные дороги)

- 1 Граница Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапшагай-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-Туркмен-Баши-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-Туркмен-Баши
- 12 Жамбыл-Талас-Сусамыр
- 13 Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск
- 14 Таскескен-Бахты-граница Китая
- 15 Учарал-Дружба-граница Китая
- 16 Сарыозек-Хоргос
- 17 Алматы-Узунагаш-Кемин
- 18 Балыкчи-Чолпан-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-	Состояние автодороги	Интенсивность
!	!ность !	!	! движения
!(километ-	!Удовлетвори-	!Неудовлетвори-	!(автомобилей
! ров)	!тельное	!тельное	! 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- Майкапшагай	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! !(километров)	!Реконструкция! !(километров)	!Перевод в ! черное ! ! покрытие ! !(километров)	!Строительство !(километров)
1. Хоргос-Ташкент	204	353	-	-
2. Самара-Шымкент	78	439	78	-
3. Алматы-Астана- Петропавловск	973	538	-	30 (обход города Астаны)
4. Астрахань- Туркменбаши		110	318	70

5. Омск-				
Майкапшагай	210	-	-	
6. Астана-Костанай-				
Челябинск	400	-	-	
Итого	1255	2050	396	100

Таблица 8

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

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

1. Шесть основных маршрутов

(8258 километров)

реабилитация	км	1 255	57 400,3
реконструкция	км	2 050	61 090
капитальный ремонт	км	238	6 690
средний ремонт	км	3 240	8 061
аварийные мосты (затраты учтены в составе реконструкции и ремонта)	шт.	38	-
перевод в черное покрытие	км	396	14 100
строительство	км	100	7 350
мост через реку Урал в городе Уральск	шт.	1	2 530
мост через реку Сырдарья в городе Кзыл-Орда	шт.	1	3 000
мост через реку Кигач	шт.	1	1 320
текущий ремонт и содержание			4700
Итого:		166 241,3	

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

реабилитация	км	502	30 869
--------------	----	-----	--------

капитальный ремонт	км	393	10 690
средний ремонт	км	7 429	20 773
аварийные мосты (затраты учтены в составе капитального ремонта)	шт.	27	-
строительство: Кыласкер- Кировский	км	54	1 924
Лениногорск-граница России	км	62	1 832
Бейнеу-Акжигит	км	31	1 000
Сороковая-Павловка	км	12	421
Реконструкция: Ушарал-Достык	км	184	3 300
Перевод в черногравийное покрытие участка Кызыл-Орда - Джезказган	км	187	7 366
текущий ремонт и содержание			8 200
Итого:		86 375	
Всего:		252 616,3	

Таблица 9

Реабилитация, строительство,
реконструкция и ремонт дорог

Виды работ	! 2001-2005 годы !		в том числе (километров):			
	! (километров) !					
	!	! 2001	! 2002	! 2003	! 2004	! 2005
	!	!	!	!	!	!
Реабилитация	1 757	464	509	350	354	80
Строительство и реконструкция	3 076	201	-	650	966	1 259
Ремонт	11 300	1712	1 505	2 392	2 756	2 935
Всего	16 133	2377	2 014	3 392	4 076	4 274

Таблица 10

Основные стандарты автомобильных дорог,
разрабатываемые в 2002-2004 годах

N !	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	!
Республиканский бюджет, в том числе:	254902,3	24535,0	42069,5	53668,0	62094,0	72536,8
Текущий ремонт и содержание	12900,0	1500,0	1800,0	3000,0	3000,0	3600,0
Капитальный и средний ремонт	46214,0	3565,0	3200,0	10000,0	12000,0	17449,0
Строительство и реконструкция	105233,0	7630,0	6701,0	19852,0	27540,0	43510,0
Реабилитация	88269,3	11789,0	28312,5	20756,0	19494,0	7917,8
Прикладные научные исследования в дорожной отрасли	286,0	50,0	56,0	60,0	60,0	60,0
Приобретение дорожной техники	2 000,0		2 000,0			
Расчетный курс доллар/тенге	149,9	154,1	161,1	166,6	166,6	

Источники финансирования Программы

тысяч долларов США

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

	!	!	!	!	!	!
Республиканский						
бюджет, в том						
числе:	1577913,3	163669,2	273001,3	333134,6	372713,0	435395,2
Текущий ремонт						
и содержание	79925,2	10006,7	11680,7	18622,0	18007,2	21608,6
Капитальный и						
средний ремонт	283386,1	23782,5	20765,7	62073,2	72028,8	104735,9
Строительство и						
реконструкция	644083,8	50900,6	43484,8	123227,8	165306,1	261164,5
Реабилитация	555750,0	78645,8	183728,1	128839,2	117010,8	47526,1
Прикладные						
научные						
исследования в						
дорожной отрасли	1 789,6	333,6	363,4	372,4	360,1	360,1
Приобретение						
дорожной техники	12 978,6		12 978,6			
Расчетный курс						
доллар/тенге	149,9	154,1	161,1	166,6	166,6	

Таблица 12

Потребность в нефтебитуме
на 2001-2005 годы

тысяч тонн

Наименование	!	Всего	!	в том числе:								
	!	2001-2005	!									
	!	годы	!	2001	!	2002	!	2003	!	2004	!	2005
		!		!		!		!		!		!

Приложение 1

Техническое состояние автодорог международного
и республиканского значения

N	Наименование	Всего, км							
п/п	областей								
!	!	!	в том числе						
!	!	!							
!	!	!	Всего	а/б	черно-	грав.	Всего	без	
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
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

Приложение 2

Дорожно-транспортные происшествия на дорогах общего пользования

Годы	!	ДТП на дорогах общего	!	в т.ч. ДТП по сопутствующим	!	
	!	пользования	!	дорожным условиям	!	
	!		!		!	
	!	Количество	!	Погибло	!	Ранено
	!	ДТП (всего)	!	(чел.)	!	(чел.)
	!		!	ДТП (всего)	!	(чел.)
	!		!		!	
1996		3428		1291		4379
1997		3098		1126		4030
1998		3023		1069		4174
1999		2714		996		3655
2000		2631		922		3664

Приложение 3

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

п/п!	Наименование областей	Сеть дорог, км	В стадии разрушения, км	Опасные дефекты, км	Проезжая часть, км	Земляное полотно, км	Обстановка, км
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

п/п!	Искусственные сооружения	Всего по сети а/д, км	Всего по сети а/д, %
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

Приложение 4

Перечень аварийных мостов на автодорогах международного и республиканского значения

№ п/п	Адрес моста	Наименование автодороги	Значимость моста	Категория а/д	Тип покрытия	Интенсивность движения, тыс. тенге	Стоимость ремонта
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	междунар.	II	УО	3965	56696
6	69,00	Георгиевка-Мерке	междунар.	II	УО	1324	21239
7	28,6	Кокпек-Кеген-Тюп	междунар.	II	УК	754	92379
8	75,4	Кокпек-Кеген-Тюп	междунар.	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	540,50	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	международ.	III	УО	1072	14761
35	228,70	Астана-					
		Петропавловск	международ.	III	УК	2667	23666
36	30,45	Актюбинск-Атырау-					
		Астрахань	республ.	III	УО	1891	8676

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-Дружба	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
56	188,05	Костанай-Есиль- Жаксы	республ.	III	УО	841	25614
57	455,00	Карабутак-Костанай	республ.	III	УО	2869	41854
58	512,00	Карабутак-Костанай	республ.	II	УК	4381	44991
59	371,30	Жезказган-					

60	Петропавловск	междунар.	III	УО	1068	25877
874,00	Жезказган-					
61	Петропавловск	междунар.	II	УК	927	112348
2,50	Подъезд к					
62	Петропавловску	республ.	I	УК	6193	148496
38,1	Атырау-Уральск	междунар.	III	УО	1803	12338
63	872,15	Кзылорда-Павлодар	междунар.	III	УК	1600 95000
64	872,4	Кзылорда-Павлод				
	ар междунар.	III	УК	1600	70000	
65	4	Мамлютка-Костанай	республ.	III	УО	1022 50000

Итого: 3838279

Приложение 5

Протяженность участков дорог по основным автодорогам
международного и республиканского значения, находящихся
в неудовлетворительном состоянии по прочности

N ! Наименование! Всего ! Протяженность неудовлетворительных

п/п! дороги !протяж.! участков

!	!	а/д, км!											
!	!	!	1992	!	1997	!	1998	!	1999	!	2000		
!	!	!			!			!			!		
!	!	!	км	!	%	!	км	!	%	!	км	!	%
!	!	!			!			!			!		
1 !	2	!	3	!	4	!	5	!	6	!	7	!	8
!	9	!	10	!	11	!	12	!	13				

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-Гр.Узб.	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 | Кзылорда-
Павлодар-
Успенка-гр.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-гр.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-Ақтау | 781 | 545 | 70 | 545 | 70 | 597 | 76 | 597 | 76 | 597 | 76 |
| 22 | Жетыбай-
Жанаузен-Фетисово-
гр.Туркмении | 237 | | | | 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 Кзылорда- 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

Приложение 6

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-Жанаузен-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-Госдорога			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	
Карабутак-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	
Кзылорда-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

Приложение 7

Таблица 1

Перечень

международных автомобильных дорог СНГ и их

технические характеристики

Основные маршруты в границах Республики Казахстан

		Протяженность, км							
N	Области	Общая	Без учтенных	В том числе типам покрытия					
п/п		по другим							
		маршрутам		а/бет.	черн.	гр.щеб.	тверд.	грунт	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

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. Гр. Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапчагай-гр.Китая

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

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
--------	------	--	------	-----	-----	---	------	---

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

!

32	136	217	0	0	0
----	-----	-----	---	---	---

19	296	405	0	0	0
----	-----	-----	---	---	---

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-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

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

1 Северо-

Казахстанская	190		190	190	0	0	190	0
---------------	-----	--	-----	-----	---	---	-----	---

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

!

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

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

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

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
--------	------	------	-----	------	----	------	---

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

!

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

26	5	660	0	0	0
----	---	-----	---	---	---

10	27	780	0	0	0
----	----	-----	---	---	---

3	17	182	0	0	0
---	----	-----	---	---	---

0	0	0	0	0	0
---	---	---	---	---	---

42	118	1752	189	0	0
----	-----	------	-----	---	---

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

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

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
--------	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----

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

!

0	79	445	34	0	41
---	----	-----	----	---	----

0	0	46	54	0	89
0	79	491	88	0	130

5. Гр. Словакии-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-Туркмен-Баши-Ашхабад-Чарджоу-Бухара-Самарканд-Джизак-Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Хоргос-гр.Китая

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

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

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

!

97	79	37	0	0	0
12	315	0	0	0	0
87	251	155	0	0	0
196	645	192	0	0	0

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

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

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

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

!

3	83	264	0	0	0
0	0	127	0	0	0
20	8	464	0	0	0
67	158	420	0	0	0
0	168	84	0	0	0
0	211	0	0	0	0
100	639	1371	13	14	15

7. Самара-Уральск-Атырау

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

1. Западно

Казахстанская	384	363	20	338	5	363	0
---------------	-----	-----	----	-----	---	-----	---

2. Атырауская

Итого:	573	552	30	517	5	552	0
--------	-----	-----	----	-----	---	-----	---

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

!

7	0	356	0	0	0
0	10	179	0	0	0
7	10	535	0	0	0

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

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

1. Северо-

Казахстанская	359	359	235	124	0	359	0
---------------	-----	-----	-----	-----	---	-----	---

2. Акмолинская

3. Костанайская	125	125	9	63	53	125	0
-----------------	-----	-----	---	----	----	-----	---

4. Карагандинская

	463	456	26	233	197	456	0
--	-----	-----	----	-----	-----	-----	---

5. Кзылординская	430	412	0	120	89	209	203
Итого:	1595	1570	270	726	345	1341	229

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

50	41	206	62	0	0
----	----	-----	----	---	---

0	0	192	0	0	26
---	---	-----	---	---	----

0	0	125	0	0	0
---	---	-----	---	---	---

15	0	441	0	0	0
----	---	-----	---	---	---

0	0	209	0	0	203
---	---	-----	---	---	-----

65	41	1173	62	0	229
----	----	------	----	---	-----

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

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

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 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

0	50	293	0	0	0
---	----	-----	---	---	---

170	89	349	0	0	0
-----	----	-----	---	---	---

170	139	642	0	0	0
-----	-----	-----	---	---	---

10. Петропавловск-Астана

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

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
--------	-----	-----	-----	----	---	-----	---

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

!

8 7 256 0 0 0

0 0 192 0 0 0

8 7 448 0 0 0

11. Бейнеу-Бекдаш-Туркмен-Баши

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

1. Мангистауская 635 635 233 136 241 610 25

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

!

0 0 475 135 0 25

12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

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

1. Жамбылская 14 14 0 14 0 14 0

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

!

0 0 14 0 0 0

13. Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск

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

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

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

!

0 19 94 0 0 0

14. Таскескен-Бахты-граница Китая

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

1. Восточно-

Казахстанская 190 190 0 190 0 190 0

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

!

0 0 190 0 0 0

15. Учарал-Достык-граница Китая

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

1. Алматинская 184 184 174 10 0 184 0

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

!

0 10 174 0 0 0

16. Сары-Озек-Коктал-Хоргос-гр.Китая

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

1. Алматинская 232 178 0 178 0 178 0

$$\begin{array}{r}
 10 \quad ! \quad 11 \quad ! \quad 12 \quad ! \quad 13 \quad ! \quad 14 \quad ! \quad 15 \quad ! \\
 \hline
 0 \quad 0 \quad 178 \quad 0 \quad 0 \quad 0 \\
 \hline
 \end{array}$$

17. Алматы-Узунагаш-Хемин-граница Киргизии

$$\begin{array}{r}
 1 \quad ! \quad 2 \quad ! \quad 3 \quad ! \quad 4 \quad ! \quad 5 \quad ! \quad 6 \quad ! \quad 7 \quad ! \quad 8 \quad ! \quad 9 \\
 \hline
 1. \text{ Алматинская} \quad 95 \quad 42 \quad 3 \quad 21 \quad 0 \quad 24 \quad 18 \\
 \hline
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r}
 10 \quad ! \quad 11 \quad ! \quad 12 \quad ! \quad 13 \quad ! \quad 14 \quad ! \quad 15 \quad ! \\
 \hline
 0 \quad 3 \quad 21 \quad 0 \quad 0 \quad 18 \\
 \hline
 \end{array}$$

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

$$\begin{array}{r}
 1 \quad ! \quad 2 \quad ! \quad 3 \quad ! \quad 4 \quad ! \quad 5 \quad ! \quad 6 \quad ! \quad 7 \quad ! \quad 8 \quad ! \quad 9 \\
 \hline
 1. \text{ Алматинская} \quad 115 \quad 115 \quad 10 \quad 105 \quad 0 \quad 115 \quad 0 \\
 \text{Всего} \quad 13108 \quad 12301 \quad 3326 \quad 7803 \quad 770 \quad 11899 \quad 402 \\
 \hline
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r}
 10 \quad ! \quad 11 \quad ! \quad 12 \quad ! \quad 13 \quad ! \quad 14 \quad ! \quad 15 \quad ! \\
 \hline
 0 \quad 10 \quad 105 \quad 0 \quad 0 \quad 0 \quad ! \\
 632 \quad 2316 \quad 8477 \quad 474 \quad 0 \quad 402 \quad ! \\
 \hline
 \end{array}$$

(Специалисты: Склярова И.В.,
Мартина Н.А.)

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