



О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2010-2014 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 60.

В соответствии с Указом Президента Республики Казахстан "О системе государственного планирования в Республике Казахстан" от 18 июня 2009 года № 827 Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ**:

1. Утвердить прилагаемый Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы.

2. Настоящее постановление вводится в действие с 1 января 2010 года и подлежит официальному опубликованию.

Премьер-Министр
Республики Казахстан

К. Масимов

Утвержден
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 2 февраля 2010 года № 60

Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы

Содержание

1. Миссия и видение
2. Анализ текущей ситуации
3. Стратегические направления, цели и задачи деятельности
Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
4. Функциональные возможности Министерства транспорта коммуникаций
Республики Казахстан и возможные риски
5. Нормативные правовые акты
6. Бюджетные программы

Миссия и видение

Миссия: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее - Министерство) формирует и проводит эффективную государственную политику Республики Казахстан в сфере транспорта и коммуникаций в целях обеспечения

опережающего темпа развития транспортно-коммуникационного комплекса и полного удовлетворения потребностей экономики и общества в доступных и качественных транспортных услугах.

Видение: Транспортно-коммуникационный комплекс Республики Казахстан - высокотехнологичный, конкурентоспособный, соответствующий мировым стандартам, безопасный для участников транспортного процесса, органично интегрированный в мировую транспортную систему, транспортно-коммуникационный комплекс, способный гармонично увязать интересы экономики, национальной безопасности, геополитики, бизнеса во благо общества и государства.

Анализ текущей ситуации и тенденции развития соответствующих отраслей (сфер) деятельности

Как известно, Главой Государства была поставлена задача по вхождению Казахстана в число 50-ти наиболее конкурентоспособных стран мира.

Отмечаем, что объективной внешней оценкой работы государственных органов в данном направлении являются рейтинги конкурентоспособности, проводимые ведущими мировыми финансовыми организациями.

Так, одним из признанных рейтингов мира является Глобальный индекс конкурентоспособности Всемирного экономического форума (далее - ГИК ВЭФ), включающий в себя такие индикаторы, как "Качество инфраструктуры в целом", "Качество дорог", "Качество инфраструктуры железных дорог", "Качество инфраструктуры портов", "Качество инфраструктуры воздушного транспорта" и "Доступность мест на километр", которые рассчитываются на основе результатов опроса общественного мнения.

Позиции Казахстана по фактору "Качество инфраструктуры" в рейтинге ГИК ВЭФ согласно отчету, опубликованному в сентябре 2009 года улучшились на 2 позиции (с 71 на 69 место), вместе с тем отмечается снижение по фактору "Качество (автомобильных) дорог" на 8 позиций (с 108 на 116 место).

При этом следует отметить, что протяженность автодорог общего пользования РК составляет 93,6 тыс. км, в том числе 23,5 тыс. км дорог республиканского значения и 70,1 тыс. км дорог местного значения. Соответственно в компетенции МТК РК находятся дороги республиканского значения, состояние которых оцениваются как 7,5 тыс. км хороших (32 %), 10,5 тыс. км удовлетворительных (45 %), 5,4 тыс. км неудовлетворительных (23 %) дорог. Состояние местных дорог, которые находятся в ведении местных исполнительных органов, оцениваются как 5,6 тыс. км хороших (8 %), 33,7 тыс. км удовлетворительных (48 %), 30,8 тыс. км неудовлетворительных (44 %) дорог.

Для улучшения качества автомобильных дорог в 2009 году была проведена реконструкция и ремонт 1 931 км дорог республиканского значения и 4 928 км дорог местной сети, что должно было дать импульс по данному показателю.

В 2010 году будут начаты масштабные работы по реконструкции международного автодорожного коридора "Западная Европа - Западный Китай", реализация концессионных проектов, завершение которых ожидается после 2012 года. Соответственно существенное повышение позиций в индексе можно будет ожидать лишь после завершения данных работ.

По фактору "Качество инфраструктуры железных дорог" в рейтинге ГИК ВЭФ позиций Казахстана улучшились на 2 пункта, переместившись с 34 на 32 место.

По фактору "Качество инфраструктуры портов" отмечается снижение на 9 позиций (с 101 на 110 место).

Казахстан располагает единственным морским торговым портом - порт Актау, который находится в закрытом море и не имеет прямой связи с другими морями и океанами. Несмотря на это, продолжается работа по улучшению данного показателя в рейтинге ГИК ВЭФ. В первом квартале 2010 года планируется завершение строительства судоремонтного завода в сервисном порту Баутино, что позволит проводить ремонт до 60 судов в год. Также прорабатывается вопрос по реализации инвестиционных проектов для развития порта Курык, которые позволят повысить мощность порта, с доведением объемов перевалки грузов до 23 млн. тонн в год. Реализация данного мероприятия запланировано в 2011 - 2013 годах.

По фактору "Качество инфраструктуры воздушного транспорта" в рейтинге ГИК ВЭФ позиции страны улучшились также на 2 позиции, переместившись с 94 на 92 место.

По фактору "Доступность мест на километр (пассажировместимость авиакомпаний)" отмечается снижение на 2 позиции (с 62 на 64 место).

Несмотря на принимаемые меры отечественных авиакомпаний по увеличению клиентской сети и расширению членства в рынках ключевых регионов мира, основной проблемой остается пополнение и обновление авиапарка. Основная часть отечественного авиапарка является устаревшей, 47 воздушных судов советского производства подлежат выводу из эксплуатации в марте 2010 года. Для решения проблемы, в 2009 году АО "Евро-Азия Эйр" на осуществление регулярных пассажирских авиаперевозок приобрело воздушное судно типа Челленджер 870, прибытие которого планируется в конце 2009 года. АО "Авиакомпания "Скат" в 2009 году в операционный лизинг приобретены два воздушных судна (Боинг - 737-300 и Боинг - 757-200) и в 2010 году будет приобретено 3 воздушных судна типа Боинг - 737-500.

Также в 2009 году авиакомпанией "Эйр Астана" заключены договора на операционный лизинг двух воздушных судов типа Эмбраер-190, с поставками в 2011 году.

При этом, за счет реализации инвестиционных проектов, которые предусмотрены в проекте Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития на 2010 - 2014 годы, (далее - проект ГП ФИИР) до 2014 года Министерством будет продолжена работа по улучшению позиции ГИК ВЭФ.

В рамках ГП ФИИР, развитие отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры в транспортных отраслях - автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте, повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети.

Приоритетными направлениями развития транспортной отрасли является создание современной перспективной национальной транспортной инфраструктуры, повышение конкурентоспособности, формирование единого внешне интегрированного транспортного пространства и развитие транспортной инфраструктуры, достижение наибольшей эффективности транспортных процессов.

В связи с чем, уполномоченным органом, осуществляющим реализацию государственной политики в области развития транспортной отрасли, поставлена задача по обеспечению в полном объеме потребностей экономики и населения в транспортных услугах.

Одним из важнейших факторов экономического роста страны является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Успешно реализуются позитивные тенденции в реформировании транспортного комплекса республики. Была создана конкурентная среда оказания транспортных услуг в целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны. В целом транспорт удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. За период с 1995 года по 2009 годы: в 1,9 раза увеличились пассажирские перевозки, в 1,2 раза грузовые перевозки, грузооборот в 1,4 раза, пассажирооборот в 2 раза.

Железнодорожная отрасль.

Протяженность магистральной сети железных дорог - 14 356 километров (далее - км), электрифицированных железных дорог - 4 143,5 км, (28,8 %). Развернутая длина магистральных путей - 19,1 тысячи километров (далее - тыс. км), станционных путей - более 6 тыс. км. Из общей протяженности 10 547 км оборудовано автоблокировкой, 8 816 км - диспетчерской централизацией. Магистральную железнодорожную сеть обслуживают 130 филиалов численностью более 56 тыс. человек. В 2007 году доля железнодорожного транспорта составила 57,4 % всего грузооборота страны.

В период с 2001 по 2006 годы Правительством Республики Казахстан были приняты и реализованы две Программы реструктуризации отрасли.

В рамках программ непрофильные активы выведены из состава АО "НК "Қазақстан темір жолы", предприятия ремонтной и обеспечивающей деятельности выведены в конкурентную сферу, создан рынок операторов грузовых вагонов (37,3 % грузового вагонного парка находится в 186 частных компаниях), а также экспедиторских услуг (70 компаний обеспечивают сопровождение 75 % перевозок грузов). Принят Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" и создана нормативно-правовая база для функционирования отрасли в рыночных условиях, с 2005 года начато субсидирование убытков пассажирских перевозчиков из республиканского бюджета.

В то же время сохраняется убыточность тарифов на такие массовые виды грузов, как уголь, железная руда, сельхозпродукция (перевозки этих грузов являются основными и в структуре перевозок занимают около 50 %).

Не в полной мере субсидируются из республиканского бюджета убытки пассажирских перевозчиков, курсирующих на социально-значимых маршрутах (порядка 40 %), не решена проблема с обновлением парка пассажирских вагонов.

В связи с этим, в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 апреля 2008 года № 321 "Об утверждении Плана комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли Республики Казахстан на 2008 - 2010 годы" Министерством совместно с заинтересованными государственными органами разработан вышеуказанный План комплексных мер развития железнодорожной отрасли до 2010 года.

Основные задачи Плана комплексных мер: 1) создание благоприятных условий для развития конкуренции, 2) совершенствование тарифной политики и нормативной базы, 3) обеспечение равного доступа к услугам железнодорожного транспорта, 4) привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры.

Основные производственно-экономические показатели АО "НК "КТЖ"

Показатели	Ед. изм.	Период		
		2007 год	2008 год	2009 год
Перевезено грузов	млн. тонн	260,5 (+5,5 %)	268,9 (+3 %)	92,8 (-18 %)
Перевезено пассажиров	млн. пасс.	18 (+3,8 %)	16,6 (-2 %)	7,1 (+13,0 %)
Доходы	млрд. тенге	375 443	434 921	169 381 (-2,0 %)
Расходы	млрд. тенге	347 628	397 816	161 727 (+13,0 %)
Финансовый результат	млрд. тг.	27,8	37,1	5,4 (-71 %)

Перевезено грузов по сообщениям

Показатели	Ед. изм.	Период		
		2007 год	2008 год	2009 год (5 мес.)
внутриреспубликанское	млн. тонн	140,3 (+3,9 %)	140,3 (=)	27,8 (-15 %)
экспорт		84,8 (+1,2 %)	93,3 (+10 %)	30,4 (-19 %)
импорт		22,2 (+25,4 %)	20,1 (-10 %)	6,5 (-24 %)
транзит		13,2 (28,1 %)	15,4 (+17 %)	10,0 (-3,0 %)

Вагоны по состоянию на 1 июня 2009 года:

Наименование	инвентарный парк	рабочий парк	нерабочий парк
пассажирские вагоны	1 801	1 526	275
грузовые вагоны	59 000	46 212	12 788

Частный парк грузовых вагонов на 01.01.2009 г. - 35 161 единица (далее - ед.) (37,3 %) у 188 собственников.

В 2007 году на рынке пассажирских перевозок перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте осуществляли 7 компаний, по итогам конкурса в 2008 году перевозки осуществляют 12 компаний, в 2009 году - 8 компаний.

Дефицит пассажирских вагонов с нарастающим итогом составляет в 2008 году - 315 ед., в 2009 году - 489 ед., в 2010 году - 608 ед., в 2011 году - 720 ед., в 2012 году - 807 ед.

Дефицит пассажирских вагонов нарастающим итогом

Годы	2008	2009	2010	2011	2012
Дефицит пассажирских вагонов, единиц	477	583	559	776	920

Локомотивы

Наименование	Инвентарный парк (ед.)		Потребность (ед.)	
	01.06.2009 г.		01.06.2009 г.	
Магистральные тепловозы	619		437	
Электровозы	579		342	
Маневровые тепловозы	469		425	

Инвестиции с 2008 до 2014 годов с учетом ежегодного повышения тарифов

Наименование	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Итого
	Стоимость млрд. тенге					
Магистральная сеть	69	57.1	75	76	81	379
Локомотивное хозяйство	22.3	23	26.7	72.1	109.7	254.2
Вагонное хозяйство	25.3	27.1	45.4	70.5	77.1	254.5
Всего	116.7	107.2	146.9	218.3	267.9	887.8

В 2008 году инвестиции в железнодорожную отрасль составили 90 834 млн. тенге, из них:

3 900 млн. тенге собственные средства Концессионера (строительство ж/д линии Шар - Усть-Каменогорск);

97 млн. тг. средства республиканского бюджета (разработка проектно-сметной документации проекта "Строительство новой железнодорожной линии Узень - государственная граница с Туркменистаном");

9 520 млн. тг. средства республиканского бюджета (субсидирование пассажирских перевозок);

13 200 млн. тг. средства республиканского бюджета (прикладные научные исследования);

64 117 млн. тг. средства республиканского бюджета (разработка и переподготовка технических регламентов и стандартов).

До 2012 года планируется оздоровить 3000 км магистральной сети, приобрести 500 ед. локомотивов и 23 000 грузовых вагонов.

Основные инфраструктурные проекты

Сноска. Таблица в редакции постановления Правительства РК от 03.09.2010 № 883.

№ п/п	Проекты	Протяженность км	Стоимость млрд. тг.	Источник финансирования	Сроки реализации
Строительство железнодорожных линий					
1	Узень - гос. граница с Туркменистаном	146	65	Республиканский бюджет и заемные средства АО "НК "КТЖ"	2009-2011
2	Коргас-Жетыген	293,2	153,2	Республиканский бюджет, собственные и заемные средства АО "НК "КТЖ"	2009-2012
3	Ералиево-Курык	14,4	7,5	Концессия	2011-2013

Реформирование железнодорожной отрасли

№ п/п	Мероприятия	Кол-во
1	Предприятия, выведенные в конкурентный сектор	58
	2 предприятия по ремонту пути, 15 предприятий по ремонту грузовых вагонов, 31 предприятий по ремонту локомотивов, 10 прачечных комбинатов	
2	Ремонтные предприятия, подлежащие к передаче в конкурентный сектор	12
	1 предприятие по ремонту пути, 3 предприятия по ремонту вагонов, 8 предприятий по ремонту локомотивов	
3	Предприятия обеспечивающей деятельности, подлежащие к передаче в конкурентный сектор	7
	АО "Кедентранссервис", ТОО "Компания "Жолаушылартранс", АО "Казтранссервис" (49 %), АО "Транстелеком" (49 %), ППС: "Акжайык - Батыс", "Ертыс - Сервис", "Казыкурт - Юг"	
4	Предприятия, оставляемые в составе АО "НК "КТЖ"	12
	АО "ВЖДО", АО "Локомотив", АО "Локомотивный сервисный центр", АО "Центр транспортного сервиса", АО "Центр информационного сервиса", АО "Казтемиртранс", АО "Темиржолжылу", АО "Темиржолсу", ТОО "Лесозащита", АО "Казтранссервис" (51 %), АО "Транстелеком" (51 %), АО "Казкортранссервис" (12,69 %)	
5	Вокзалы, переданные в коммунальную собственность	94
6	Вокзалы, подлежащие к передаче в коммунальную собственность	22
	По Акмолинской обл. - 6, по Костанайской обл. - 9, по Актюбинской обл. - 7	

Автодорожная отрасль.

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128 тыс. км, из которых более 93,6 тыс. км автодороги общего пользования. Из общей протяженности автодорог общего пользования 23,5 тыс. км республиканского значения 70,1 тыс. км относятся к местной сети.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 декабря 2005 года № 1227 утверждена Программа развития автодорожной отрасли на 2006 - 2012 годы, согласно которой всеми видами ремонта планируется охватить 42 тыс. км автодорог общего пользования, с объемом финансирования 1,3 трлн. тенге или свыше 10 млрд. долл. США, при этом начиная с 2007 года из Республиканского бюджета выделяются трансферты на местную сеть дорог, всего до 2013 года планируется выделить 141 млрд. тенге.

К концу 2012 года ожидается улучшение состояния 86 % автодорог республиканского значения и порядка 70 % местной сети.

Начиная с 2005 года строительство и реконструкция дорог в республике ведется с расчетной нагрузкой на ось до 13 тонн, все международные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории. Внедрен 5-ти ступенчатый контроль качества.

За последние 9 лет на развитие отрасли, включая местную сеть, выделено 775 млрд. тенге, при этом если в 2001 году профинансировано 27,7 млрд. тенге, то уже в 2009 году 199,5 млрд. тенге. За эти годы из 93 тыс. км дорог общего пользования подвергнуто реконструкции и различным видам ремонта более 33 тыс. км дорог, в том числе на республиканской сети - 21 тыс. км.

В 2009 году на развитие автодорожной отрасли, включая Дорожную карту выделено 199,5 млрд. тенге. Предусмотренные средства направлены на ремонтные работы 6 859 км дорог.

В том числе по республиканской сети дорог выделено 101,1 млрд. тенге на реконструкцию и ремонт 1 931 км дорог и 98,4 млрд. тенге направлены на развитие 4 928 км местной сети дорог (из указанных средств, трансферты составляют 21,7 млрд. тенге и по Дорожной карте направлено 51,8 млрд. тенге).

В рамках выделенных средств выполнены объемы работ по реконструкции участков автомобильных дорог Алматы - Астана - Петропавловск, Самара - Шымкент, Омск - Майкапчагай, Астрахань - Атырау - Актау - Туркменбаши, Астана - Костанай - Челябинск", Ташкент - Шымкент - Алматы - Хоргос, Таскескен - Бахты, а также капитальный, средний ремонт 1 231 км дорог.

Протяженность коридора "Западная Европа - Западный Китай" составляет 8 445 км, в том числе по территории Республики Казахстан - 2 787 км, подлежит реконструкции 2 452 км.

По Казахстану коридор проходит по территориям 5-ти областей (Актюбинский, Кызылординский, Южно-Казахстанский, Жамбылский и Алматинский). Стоимость Проекта составляет - 825,1 млрд. тенге.

В рамках проекта подписаны соглашения с международными финансовыми институтами о выделении займов на сумму 3,4 млрд. долл. США.

При этом участки "Алматы - Хоргос", "Ташкент - Шымкент - гр. Жамбылской обл." протяженностью 510 км планируется реализовать на концессионной основе.

5 июля 2008 года принят Закон Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам концессии", которым внесены изменения и дополнения в 3 кодекса и 7 законов, направленные на дальнейшее урегулирование вопросов концессии для повышения ее привлекательности в различных отраслях экономики.

В частности, законом установлены дополнительные виды государственной поддержки деятельности концессионера (софинансирование и компенсация инвестиционных затрат), более детально урегулированы вопросы создания платных

автомобильных дорог, усилены квалификационные требования к концессионеру, уточнены компетенции государственных органов и порядок проведения конкурса по выбору концессионера.

В 2009 году начата реализация I этапа концессионных проектов "Астана - Караганда", "Алматы - Капшагай", "Алматы - Хоргос". Строительство Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги ("БАКАД") общей протяженностью 713 км и стоимостью проектов 455,1 млрд. тенге. В настоящее время ведутся конкурсные процедуры по выбору концессионеров.

Состояние сети автодорог республиканского значения по состоянию на 1 января 2010 года: хорошее - 32 %; удовлетворительное - 45 %; неудовлетворительное - 23 %.

Состояние автодорог местного значения по состоянию на 1 января 2010 года: хорошее - 8 %; удовлетворительное - 48 %; неудовлетворительное - 44 %.

Гражданская авиация.

В республике осуществляют деятельность 53 авиакомпании, 23 авиакомпании осуществляют пассажирские и грузовые перевозки, из них 5 задействованы на регулярных перевозках, 30 авиакомпаний выполняют авиационные работы (авиационно-химические, лесопатрулирование, облет нефте- и газопроводов, освоение Каспийского шельфа и другие виды работ).

В настоящее время функционируют 20 аэропортов, из них 15 аэропортов имеют статус международных, в том числе 9 аэропортов имеют категорию ИКАО.

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан состоят на учете 620 воздушных судов, в том числе 522 самолетов и 98 вертолетов.

Казахстанские авиаперевозчики (АО "Эйр Астана", АО "Скат") выполняют полеты на территории 17 иностранных государств. В Казахстан регулярные пассажирские полеты осуществляют 25 иностранных авиакомпаний из 19-ти стран мира. В области внутреннего авиасообщения осуществляются регулярные полеты по 40 маршрутам.

За счет средств бюджетной программы "Субсидирование внутренних авиаперевозок" (727,7 млн. тенге в 2009 году) выполняются авиаперевозки по 9 авиамаршрутам, связывающим Астану с городами Жезказган, Петропавловск, Семей, Павлодар, Талдыкорган и четырем межобластным маршрутам Караганда - Усть-Каменогорск, Караганда - Кызылорда, Алматы - Тараз, Алматы - Кокшетау.

За 2008 год казахстанскими авиакомпаниями перевезено 2,85 млн. пассажиров, рост 5 % (в 2007 году - 2,7 млн. пассажиров).

За 2008 год аэропорты республики обслужили 5,7 млн. пассажиров, рост 5 % (в 2007 году - 5,4 млн.).

За январь-октябрь 2009 года авиакомпаниями республики перевезено 2,2 млн. пассажиров (снижение на 6 %) и 16 тыс. тонн грузов (снижение на 19 %).

Аэропортами республики за 10 месяцев текущего года обслужено 4,6 млн. пассажиров (снижение на 6 %), обработано 60,1 тыс. тонн груза (снижение на 18 %).

По прогнозируемым данным ожидается, что за 2009 год будет перевезено 2,6 млн. пассажиров, 19 тыс. тонн грузов, аэропортами будет обслужено 5,2 млн. пассажиров.

Обновляется парк воздушных судов. В 2007 году авиакомпанией "Эйр Астана" приобретены в операционный лизинг 6 воздушных судов (в т.ч. 2 ед. - Boeing 767/300, 2 ед. - Airbus 320, 2 ед. - Airbus 321), общий авиапарк компании достиг 18 ед.

Авиакомпаниями республики приобретены в собственность 8 новых вертолета "Eurocopter" для полетов на морские буровые установки и оказания услуг населению.

В 2008 году "Эйр Астана" приобретены в операционный лизинг 3 воздушных судна (1 ед. - Airbus-319, 2 ед. - Airbus-320), авиакомпанией "SCAT" приобретены в операционный лизинг 2 воздушных судна Боинг-737-500. На конец 2008 года парк современных воздушных судов составил 23 ед.

АО "Эйр Астана" до 2014 года планирует приобрести на основе операционного и финансового лизинга 14 воздушных судов.

Организацией обслуживания воздушного движения занимается республиканское государственное предприятие "Казаэронавигация". Продолжается работа по модернизации аэронавигационной системы Республики Казахстан. Общий объем инвестиций в 2008 году на модернизацию оборудования составил 7 991,3 млн. тенге, на 2009 год запланировано 8 265,3 млн. тенге, за 1 полугодие текущего года освоено 2 406,0 млн. тенге.

В текущем году по обеспечению безопасности полетов Комитетом гражданской авиации было проинспектировано 53 авиакомпании.

По результатам инспекционных проверок были приостановлены сертификаты летной годности 66 воздушных судов, отозваны сертификаты эксплуатантов 1 авиакомпании, приостановлены сертификаты эксплуатантов 5 авиакомпаний.

А также в целях своевременного и качественного выполнения функции управления в отрасли гражданской авиации штатная численность Комитета гражданской авиации увеличена до 51 сотрудников, количество управлений увеличено до 5.

Водный транспорт.

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

Порт Актау - единственный международный морской торговый порт Казахстана. В 2008 году объем перевалки грузов через порт Актау составил 11,0 млн. тонн или на уровне 2007 года, из них нефти порядка - 9 млн. тонн и сухих грузов - 2 млн. тонн.

В связи с достижением проектной мощности ведется работа по расширению порта Актау с целью доведения его пропускной способности до 20 млн. тонн нефти и 3 млн. тонн сухих грузов. В рамках проекта предполагается строительство нефтеналивных и сухогрузных причалов, а также защитных гидротехнических сооружений. Общая стоимость проекта составляет 41,7 млрд. тенге или 347 млн. долларов США.

Порт Баутино используется как база поддержки морских операций и осуществляет перевалку грузов (оборудование, стройматериалы, горюче-смазочные материалы и др.) для нефтедобывающих компаний. В порту Баутино базируются, в основном, суда компаний, занятых разработкой шельфа Каспийского моря.

Интенсивное освоение казахстанского сектора Каспия предполагает дальнейшее развитие операторами морских терминалов производственной инфраструктуры порта Баутино.

В порту Курык в рамках Государственной программы по освоению казахстанского сектора Каспийского моря планируется строительство специализированного нефтеналивного терминала с производственной мощностью до 20 миллионов тонн в год, который будет ориентирован на участие в проекте "Баку - Тбилиси - Джейхан", а также реализация сопутствующих с ним проектов.

В целях обеспечения безопасности мореплавания в акватории порта Курык предполагается создание системы управления движением судов.

Отечественный морской торговый флот представлен судоходной компанией АО "НМСК "Казмортрансфлот". Флот АО "НМСК "Казмортрансфлот" составляет 16 судов, в том числе: 3 нефтеналивных танкера грузоподъемностью 12 тыс. тонн, 8 барж-площадок грузоподъемностью 3 600 тонн, 5 буксиров.

Внутреннее судоходство осуществляется в трех водных бассейнах: Иртышском (1719,5 км), Или-Балхашском (1308 км) и Урало-Каспийском (956 км), на участках водных путей протяженностью 3983,3 км. За 2008 год внутренним водным транспортом перевезено порядка 1,2 млн. тонн различных грузов, что соответствует уровню перевозок 2007 года.

Автомобильный транспорт.

Республиканский парк автотранспортных средств насчитывает около 1 745 тыс. легковых, около 312 тыс. грузовых АТС и 75 тыс. автобусов (данные МВД РК по состоянию на 1 января 2008 года).

В 2008 году объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом составил 11,29 млрд. чел., пассажирооборот - 107,2 млрд. пассажиро-км.

По сравнению с аналогичным периодом 2007 года рост объемов перевозок пассажиров составил 1,4 %, а по пассажирообороту 2,9 %. Объем перевозок грузов составил 1,7 млрд. тонн, грузооборот - 63,5 млрд. тонн-км.

По сравнению с аналогичным периодом 2007 года рост объемов перевозок грузов составили 3,2 и по грузообороту 3,3 %.

В перевозках по системе МДП в настоящее время задействовано около 4650 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 39 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров.

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

Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет составляет 63 %, в том числе 57 % автобусов, 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей.

В этой связи, в Республике Казахстан выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,5 млн. тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1 млн. тонн/год.

Поэтапное введение стандартов Евро позволит ограничить ввоз устаревших автомашин, повысить конкурентоспособность казахстанских автосборочных предприятий, а также повысить качество выпускаемого и импортируемого топлива.

Тем самым, к 2015 году планируется снижение количества автотранспортных средств, работающих свыше 12 лет, с 63 % до 35 %.

Виды АТС	разделение по срокам эксплуатации				итого
	До 2 лет	От 2 до 7 лет	От 7 до 12 лет	Свыше 12 лет	
Легковые	86 086 (5 %)	207 856 (12 %)	420 589 (24 %)	1 030 542 (59 %)	1 745 073
Грузовые	15 963 (5 %)	18 716 (6 %)	15 429 (5 %)	261 720 (84 %)	311 828
автобусы	6 127 (8 %)	16 733 (22 %)	9 723 (13 %)	42 459 (57 %)	75 042
Итого	108 443 (5 %)	243 093 (11 %)	441 768 (21 %)	1 338 639 (63 %)	2 131 943

Безопасность на транспорте.

Проблема безопасности движения - одна из первоочередных задач, и является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.

Состояние транспортной инфраструктуры подошло к критическому уровню. Значительная часть ее эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта.

На сегодняшний день протяженность железнодорожных магистральных путей с перепропущенным тоннажом составляет 2 460 км.

За истекший период 2009 года на сети железных дорог Республики Казахстан допущено 158 (272 в 2008 году) нарушений безопасности движения из них доля в отраслевых хозяйствах железнодорожного транспорта составляет - по вагонному хозяйству - 23 % (35 случаев); локомотивному хозяйству - 51 % (46 случаев); пассажирскому хозяйству - 5 % (10 случаев); дирекция перевозок - 10,5 % (16 случаев) и путевому хозяйству - 23,4 % (37 случаев).

Основной причиной допущенных нарушений безопасности является некачественный ремонт и обслуживание железнодорожного подвижного состава, где

составляет 70 % нарушений от общего количества допущенных браков в поездной и маневровой работе.

Износ специализированного подвижного состава обеспечивающего бесперебойную эксплуатацию магистральной железнодорожной сети составляет: дрезинный грузовые - 213 ед. или 59 %; дрезинный пассажирские - 93 ед. или 64 %; снегоуборочная техника - 211 ед. или 74 %; подвижной состав пожарных и восстановительных поездов - 419 ед. или 74 %.

Средний износ грузового вагонного парка составляет 67,8 %, наиболее изношен парк платформ (76,69 %), прочих вагонов (71,25 %) и крытых (68,63 %) преимущественную долю в структуре "прочих" вагонов занимают зерновозы (65 %), цементовозы (14 %) и фитинговые платформы (14 %). Дефицит подвижного состава составляет более 20 тыс. вагонов.

В структуре пассажирского вагонного парка при средне-нормативном сроке службы пассажирских вагонов 28 лет доля вагонов со сроком эксплуатации свыше 28 лет 378 единиц - 20,9 %, от 20 до 27 лет 733 ед. - 40,6 %, от 10 до 19 лет 558 ед. - 30,9 %, до 10 лет 132 ед. - 7,3 %. Количество вагонов, подлежащих списанию по состоянию на 1 июня 2009 года по сроку эксплуатации составляет 125 единиц или около 6 % от общего инвентарного парка. При этом физический износ пассажирских вагонов превышает критический пороговый износ 70 %.

С 1992 года износ основных производственных фондов отрасли возрос с 32 % до 70 %. Согласованные Комитетом по защите конкуренции Министерства индустрии и торговли ставки не в полной мере учитывают капитальные вложения предприятий железнодорожной отрасли.

Ряд аэропортов требует реконструкции взлетно-посадочных полос, строительство и ремонт аэровокзалов, обновления специальной техники и оборудования.

Состояние сети автодорог республиканского значения по состоянию на 1 января 2008 года: хорошее - 21 %; удовлетворительное - 44 %; неудовлетворительное - 35 %. По итогам работы за 2006 - 2007 годы протяженность неудовлетворительных дорог сократилась на 3 тыс. км.

Состояние автодорог местного значения по состоянию на 1 января 2008 года: хорошее - 8,5 %; удовлетворительное - 45 %; неудовлетворительное - 46,5 %.

Парк автомобилей характеризуется высокой степенью старения: удельный вес автомобильных транспортных средств (далее - АТС), находящихся в эксплуатации свыше 12 лет по легковым автомобилям составляет 59 %, по грузовым - 84 %, по автобусам - 57 %. Это негативно влияет на качество автотранспортного обслуживания населения и отраслей экономики, безопасность движения и долю транспортных издержек в цене отечественной продукции.

Подвижной состав автомобильного транспорта является одним из объектов повышенной опасности. Так, в 2008 году на автодорогах Республики зарегистрировано

13739 дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП), при этом погибло 3351 человек, 16 400 - получили травмы различной степени тяжести.

Анализ динамики ДТП по итогам 2007 - 2008 годов показывает на ежегодное снижение ДТП на 7-8 %.

С увеличением количества судов (в среднем на 10-15 %) растет и количество аварийных случаев и транспортных происшествий с морскими и маломерными судами.

В целях обеспечения безопасности мореплавания планируется создание систем по управлению движением судов в заливе А. Бековича-Черкасского и в Урало-Каспийском бассейне.

Развитие речного транспорта на Иртыше напрямую связано с техническим состоянием судоходных шлюзов. Усть-Каменогорский и Бухтарминский шлюзы введены в эксплуатацию в конце 50-х годов.

Постоянное нахождение в агрессивной среде и негативное воздействие на сооружения указанных шлюзов привело к их крайней степени изношенности и возможности возникновения гидродинамической аварии. В целях обеспечения безаварийной работы данных шлюзов начаты работы по их реконструкции.

Также необходимо проведение работ по строительству защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза.

В настоящее время, общий износ имеющихся судов государственного технического речного флота составляет порядка 70 %.

Интеграция в мировую транспортную систему

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Необходимо использовать это уникальное геополитическое положение. Фактически, при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север - Юг и Запад — Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально-азиатских транспортных коридоров.

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой актуальной становится возрождение великого "Шелкового пути" - создание комплексного евразийского трансконтинентального моста.

Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Вместе с тем, большие надежды в Центральной Азии возлагаются на создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион с Китаем и дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали.

Одним из важнейших факторов является динамично развивающаяся экономика Китая, демонстрирующего чрезвычайно высокие темпы внешнеторгового оборота (около 1,7 трлн. долларов США по итогам 2006 года), главным партнером которого является Европейский Союз. Более того, Китай заинтересован в осуществлении перевозок товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где третья часть маршрута приходится на нашу территорию, что позволит нам получать большие доходы от транзита.

В настоящее время объем товарооборота между Европой и Азией составляет порядка 700 млрд. долл. США, по некоторым прогнозам к 2015 году данный показатель достигнет 1 трлн. долл. США, доход от транзита Казахстана прогнозируется около 1,1 млрд. долларов США к 2015 году (в 2007 году - 500 млн. долларов США). В целом транзитные потоки и направления Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются примерно в 330 - 400 млрд. долларов США, при этом до 20 % этих потоков могут проходить через территорию Казахстана.

Иран является важным коридором на пути к портам Персидского залива и Индийского океана, а также к рынку Турции и ЕС, и прилагает серьезные усилия для развития новых транспортных коридоров и инфраструктурных объектов, позволяющих иностранным грузоотправителям более широко использовать иранскую территорию в транзитных операциях.

Наиболее стабильным рынком и ключевым грузополучателем и грузоотправителем в Южной Азии является Индия, что связано с быстрыми темпами промышленного производства и ростом иностранных инвестиций в производственную сферу. Ежегодный рост индийской экономики составляет порядка 9-10 %, экспорт индийских товаров в США сейчас в процентном соотношении растет гораздо быстрее, чем китайский, хотя и в гораздо меньших объемах, а более 2/3 иностранных инвестиций в индийскую экономику были направлены в сферу производства.

В 2006 году Казахстан принял долгосрочную Транспортную стратегию, логически увязанную с территориальным развитием страны и Азиатского континента в целом. Стратегией предполагается создание современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север - Юг и Запад - Восток.

Все проекты строительства и электрификации в железнодорожной отрасли в первую очередь направлены на создание новых транзитных коридоров, развитие оптимальной сети, сокращение расстояния и времени доставки (расширение станции Достык, строительство новых железнодорожных линий Шар - Усть-Каменогорск, Ералиево - Курык, Мангышлак - Баутино, Коргас - Жетыген, Бейнеу - Жезказган, Узень - госграница с Туркменистаном, электрификация железнодорожных участков Макат - Кандыгааш, Достык - Актогай, Алматы - Актогай, Актогай - Моинты и др.).

Развитие транзитного потенциала Республики Казахстан в области осуществления трансконтинентальных перевозок во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений:

1. Коридор ТРАСЕКА: Достык - Актау, Актау - Достык (протяженность - 3836 км; срок доставки по Республике Казахстан - 19 суток; за 12 месяцев 2006 года транзитом перевезено 37,5 тыс. тонн, 2007 года - 29,9 тыс. тонн, 2008 года - 36,6 тыс. тонн.

2. Оазис: Аксарайская, Аксарайская - Оазис (протяженность - 832 км; срок доставки по Республике Казахстан - 4 суток; перевезено за 12 месяцев 2007 года 824430 тонн; планируется в 2008 году перевезти 906873 тонны).

3. Среднеазиатский коридор: Сарыагаш - Озинки, Озинки - Сарыагаш (протяженность - 2147 км; срок доставки по Республике Казахстан - 11 суток; за 12 месяцев 2006 года транзитом перевезено 669,0 тыс. тонн, 2007 года - 1137,1 тыс. тонн, 2008 года - 1452,6 тыс. тонн.

4. Трансазиатский коридор (северное направление): Достык - Петропавловск, Петропавловск - Достык (протяженность - 1910 км; срок доставки по Республике Казахстан - 10 суток; за 12 месяцев 2006 года транзитом перевезено 504,9 тыс. тонн, 2007 года - 678,5 тыс. тонн, 2008 года - 645,5 тыс. тонн.

5. Трансазиатский коридор (центральное направление): Достык - Сарыагаш, Сарыагаш - Достык (протяженность - 1831 км; срок доставки по Республике Казахстан - 9 суток; за 12 месяцев 2006 года транзитом перевезено 1124,7 тыс. тонн, 2007 года - 1299,8 тыс. тонн, 2008 года - 1833,8 тыс. тонн.

Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Важнейшее, часто решающее значение имеет устранение нефизических препятствий на пути движения транзитных грузопотоков, таких как отсутствие согласованной со всеми заинтересованными сторонами политики по развитию международных транспортных коридоров, несовершенство технологии пропуска грузов через пограничные переходы, недостаточное информационное обеспечение в правовой сфере и др.

В 2008 году по территории Казахстан организовано 1004 контейнерных поездов.

собственного формирования:	-	1	-	Аксу - Чиндао
(3 маршрута)		7	-	Жинишке - Клайпеда
		238	-	Алматы - Алашанькоу
назначением в Казахстан:	-	144	-	Тяньцзинь - Алматы
(7 маршрутов)		382	-	Ляньюньган - Алматы
		1	-	Урумчи - Алматы
		41	-	Находка - Локоть - Алматы
		32	-	"Балтика - Транзит"

	4	-	Мууга - Алматы
	20	-	"Казахстанский вектор"
в транзитном сообщении:	-	60	- Находка - Локоть - Сарыагаш
(12 маршрутов)	1	-	Ляньюньган - Ош
	50	-	Ляньюньган - Ассаке
	1	-	Ляньюньган - Улугбек
	1	-	Ляньюньган - Чукурсай
	8	-	Ляньюньган - Аламедин
	1	-	Шеньчжень - Пардубице
	8	-	ЧунЦинДун - Черкесск
	1	-	Урумчи - Гамбург
	1	-	Урумчи - Новороссийск
	1	-	Тяньзинь - Кунцево
	1	-	Тяньзинь - Магнитогорск

в т.ч. по маршрутам: Алматы - Алашанькоу (311 поездов), Ляньюньган - Алматы (337 поезд), Тяньцзинь - Алматы (153 поезда), Находка - Локоть - Алматы (112 поезда), Находка - Локоть - Сарыагаш (37), Ляньюньган - Ассаке (33 поезда). По сравнению с тем же периодом 2006 года количество организованных поездов увеличилось на 45 % (больше на 254 поезда) всего по всем направлениям в составах контейнерных поездов перевезено 42 090 вагонов, 47 138 контейнеров в том числе 8 283 - 20 фут. контейнеров, 38 855 - 40 фут. контейнеров.

Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. Сеть воздушных международных транзитных сообщений за период с 1995 по 2008 годы увеличилась с 5 тыс. км. до 65 тыс. км. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые воздушные суда Боинг-747 авиакомпаний "EL AL" (Израиль), "KLM" (Нидерланды), "FedEx" (США), и др.

Дорога Европа — Россия — Казахстан — Китай - это самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Данные конкурентные преимущества делают проект перспективным, время в пути составляет около 10 дней (автодорожный Транссиб - 14 суток, морской через Суэцкий канал - 45 суток). Проект обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров.

Порт Актау является составляющей частью трех международных транспортных коридоров - ТРАСЕКА, Север - Юг, Иногейт.

Общий объем грузов, перевозимый в Каспийском бассейне в водном сообщении, составляет порядка 30 млн. тонн. При этом доля порта Актау составляет около 38 % от суммарного объема.

Интеграция в мировую транспортную систему требует внедрения международных стандартов, развития международных коридоров, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решение других торгово-транспортных проблем и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей.

Проблемы в транспортной отрасли.

В первые годы независимости Казахстана в силу объективных причин произошло значительное сокращение объемов перевозок, что создало резервы по провозной способности практически в каждом секторе транспортного комплекса, как по транспортной инфраструктуре, так и подвижному составу.

До последнего времени эти резервы позволяли без значительных инвестиций поддерживать отрасль на удовлетворительном уровне.

В настоящее время значительный рост экономики Казахстана на фоне высокой степени амортизации основных средств исчерпал ресурсы отрасли, качественные и количественные возможности оказания услуг.

Этим и объясняется критическая оценка конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Казахстана.

Так, например, согласно международному рейтингу конкурентоспособности по качеству дорог Казахстан занимает 109, состоянию железной дороги 39, инфраструктуры портов - 88, аэропортов - 92 место.

В целом транспортная инфраструктура Казахстана согласно Глобальному индексу конкурентоспособности занимает 73 место в мире (показатель ГИК на 2007 - 2008 гг., Всемирный Экономический Форум).

Необходимо отметить, что показатель конкурентоспособности отражает не столько прямое сопоставление стран по абсолютным физическим и экономическим параметрам, но в большей мере дает оценку степени качественных изменений, имеющих тенденций, характеру развития.

В этой связи первым стратегическим направлением выбрано "Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан".

В настоящее время либерализация экономики и структурные преобразования в транспортном комплексе Казахстана привели к развитию свободного рынка транспортных услуг и интеграции в рыночную экономику, значительно изменилась нормативно-правовая база, а также система управления транспортом. Внутренняя и межотраслевая конкуренция, конкуренция с иностранными перевозчиками за освоение рынков транспортных услуг обеспечивают удовлетворительное состояние рынка транспортных услуг и конкуренции.

Наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в национальной экономике. Так, в период с 2002 по 2007 год выросли все базовые показатели транспортной отрасли: перевозки грузов всеми видами транспорта возросли

в 1,5 раза, грузооборот - более чем в 2 раза, перевозки пассажиров - в 1,2 раза, пассажирооборот - в 1,4 раза. По оценке экспертов на период 2009-2011 гг. тенденция роста базовых показателей будет сохранена.

В то же время одним из необходимых условий прогрессирующего экономического развития страны является развитие транспортного комплекса темпами, опережающими рост экономики, т.к. мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5 - 1,7 %.

Чтобы обеспечить необходимый темп развития, потребуется провести целый комплекс мер, в первую очередь по инфраструктурному развитию.

Данные обстоятельства легли в основу выбора первой стратегической цели: "Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса".

Достижение данной цели планируется путем решения задач по повышению уровня развития транспортных отраслей, а также по улучшению инвестиционного климата, совершенствованию и более широкому применению механизмов государственно-частного партнерства.

Говоря о развитии транспортной инфраструктуры страны, необходимо отметить, что по многим параметрам ее состояние подходит к критическому уровню. Значительная часть транспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта.

Так, с 1992 года износ основных производственных фондов отрасли возрос с 32 % до 70 %. Доля автомобильных дорог в неудовлетворительном состоянии на начало 2008 года составила по дорогам республиканского значения - 35 %, местного значения - 46,5 %. Парк автомобилей характеризуется высокой степенью старения, в частности 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей находятся в эксплуатации более 12 лет.

Понятие безопасность на транспорте охватывает целый спектр процессов и взаимоотношений: определение обязательств и ответственности каждого участника транспортного процесса, качество дорожно-транспортной сети и технические требования к транспортным средствам, подготовку специалистов, оказание медицинской помощи и гражданско-правовую ответственность владельцев транспортных средств.

В этой связи вторым стратегическим направлением выбрано "Обеспечение безопасности транспортных процессов".

По данному направлению деятельность Министерства транспорта и коммуникаций будет способствовать достижению стратегической цели: обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта.

Эта цель будет достигнута путем решения задач по совершенствованию системы государственного контроля за безопасностью на транспорте, а также мер по повышению безопасности во всех транспортных отраслях.

Помимо решения внутренних задач страны в транспортной отрасли международная составляющая играет важную роль в формировании и направлении движения основных транспортных потоков.

Расположение Казахстана в центре евразийского континента предопределяет его геополитическую роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем. Казахстан занимает важное место в международной транспортно-коммуникационной системе и представляет собой территорию, через которую проходят три основных транзитных направления:

Европа - Китай (с участием России);

Европа - Китай (через страны ОЭС);

Россия - Центральная Азия.

В связи с этим, активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана.

В настоящее время объем товарооборота между Европой и Азией составляет порядка 700 млрд. долларов США, по некоторым прогнозам к 2015 году данный показатель достигнет 1 трлн. долларов США, доход от транзита Казахстана прогнозируется около 1,1 млрд. долларов США к 2015 году (в 2007 году - 500 млн. долларов США). В целом транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются примерно в 330 - 400 млрд. долларов США, при этом, по мнению экспертов, до 20 % этих потоков могут проходить через территорию Казахстана.

Учитывая значимость и перспективность развития транзита, третьим стратегическим направлением выбрано "Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан".

Стратегической целью третьего стратегического направления является увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан.

Это потребует формирования необходимой международной нормативной правовой базы, внедрения международных стандартов, развития международных коридоров, создания условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решения других торгово-транспортных проблем и активного развития своих экспортных, импортных и транзитных возможностей по всем транспортным отраслям.

Основной задачей по достижению этой цели является повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.

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

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

Сноска. Раздел 3 с изменениями, внесенными постановлениями Правительства РК от 03.09.2010 № 883; от 31.12.2010 № 1526.

Цель/задача			Отчетный период		Плановый период				
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан									
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса	1) Перевозка грузов *	млн. тонн	1 983,2	1 923,3	1 923,0	1 961,7	2 064,7	2 136,9	2 222,4
	2) Перевозка пассажиров *	млн. чел.	1 1 677,6	1 1 327,5	1 1 327,6	1 1 554,2	1 2 162,3	1 2 587,9	1 3 091,5
	3) Грузооборот	млрд. т-км	266,8	259,0	259,0	264,3	278,0	278,8	299,3
	4) Пассажиروоборот	млрд. п-км	136,8	132,8	133,0	135,9	142,5	147,5	153,4
	4-1) Увеличение основных показателей транспортно-коммуникационного комплекса для достижения к 2015 году роста валовой добавленной стоимости по транспорту на 63 %		-	8,3 %	-	-	-	-	-
	5) Позиция в ГИК п. 2.01. "Качество инфраструктуры в целом" **	Место	71	69	67	65	63	61	59
	1) Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог республиканского	Км	655	536	280	1 045	1 395		2 774

Задача 1.1.1. Повышение уровня раз- вития инфраструк- туры авто- дорожной отрасли	значения, вводимых в эксплуатацию							1 919	
	2) Протяженность дорог республи- канского значе- ния, охваченных всеми видами ремонта	Км	3 376	3 372	1 427	2 460	2 927	5 187	5 641
	3) Протяженность автодорог респу- бликанского зна- чения в хорошем состоянии	Км	7 160	7 615	7 923	8 898	10 183	11 937	14 538
	4) Позиция в ГИК п. 2.02. "Качество дорог" **	Место	108	106	116	114	112	110	108
Задача 1.1.2. Повышение уровня раз- вития инфра- структуры железнодорож- ной отрасли	Построено новых ж/д дорог	Км	150	-	-	146	293,2	14,4	-
	Позиция в ГИК п. 2.03. "Качество инфра- структуры желез- ных дорог" **	Место	34	32	32	32	32	30	30
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструк- туры гражд- данской авиации	1) Количество аэропортов, имеющих кате- горию ИКАО	ед.	9	10	10	11	11	12	12
	2) Увеличение числа международных воздушных сообщений	ед.	-	-	6	6	11	14	16
	3) Позиция в ГИК п. 2.05. "Качество инфра- структуры воздушного транспорта" **	Место	102	92	94	92	90	89	88
	4) Позиция в ГИК п. 2.06. "Доступность мест на километр" **	Место	62	61	64	62	60	58	56
Задача 1.1.4.	1) Производст- венная мощность морских портов	млн. тонн							

Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта	РК по перевалке грузов *	в год	12,6	12,7	13,0	13,5	13,5	13,5	13,5
	2) Позиция в ГИК п. 2.04. "Качество инфраструктуры портов" **	Место	101	96	109	109	108	108	107
Стратегическое направление 2. Обеспечение безопасности транспортных процессов									
Цель 2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта	1) Снижение к 2012 году количества транспортных происшествий на 8 % к уровню 2008 года	% к 2008 году		факт-происшествий 3 543	по факту				
	2) Снижение к 2012 году уровня смертности при транспортных происшествиях на 10 % к уровню 2008 года	% к 2008 году		факт-уровень смертности - 30 %	по факту				
Задача 2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте	1) Техническая оснащенность служб транспортного контроля	%	40	48	48	56	64	72	84
Задача 2.1.2. Повышение безопасности в автодорожной отрасли	1) Внедрение интеллектуальных систем управления автодорожным движением	Км	0	0	0	224	0	0	0
	2) протяженность автодорог республиканского значения 1 и 2 технической категории	Км	4 818	5 315	5 463	6 598	7 883	9 637	12 238
Задача 2.1.3. Повышение безопасности	1) разработка технических регламентов	ед.	-	4	-	-	-	-	-
	2) модернизация верхнего строения железнодоро-	км	483	600	300	300	300		300

в железнодорожной отрасли	рожных путей *							300	
	3) капитальный ремонт пути на репрофилированных рельсах	км.	166	145	70	70	70	100	100
Задача 2.1.4. Повышение безопасности в гражданской авиации	1) разработка технических регламентов	ед.	-	1	-	1	-	-	-
	2) внесение изменений в нормативные правовые акты в сфере гражданской авиации, предусматривающие нормы европейских авиационных требований	ед.	-	-	1	2	2	2	2
	3-1) сертификационные и инспекционные работы	ед.	-	-	-	-	26	26	26
Задача 2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте	1) разработка технических регламентов	ед.	-	4	-	-	-	-	-
	2) Внедрение систем управления движением судов	ед.	1	0	-	-	-	-	2
	3) <i>Исключена постановлением Правительства РК от 03.09.2010 № 883</i>								
	4) обновление судов государственного технического флота	ед.			3	6	7	7	7
	5) реконструкция и модернизация судоводных шлюзов	ед.							3
Задача 2.1.6. Повышение безопасности на автомобильном транспорте	1) Внедрение технических регламентов Евро	Уровень	-	Евро-2	-	Евро-3	-	-	Евро-4

Стратегическое направление 3. Развитие транзитно-транспортного потенциала
Республики Казахстан

Цель 3.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан	1) Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении *	млн. тонн	14,8	14,4	14,4	14,9	15,6	16,4	17,2
	2) Увеличение дохода от транзитных перевозок *	млрд. тенге	69,8	68,4	68,4	70,5	76,3	78,5	80,6
Задача 3.1.1. Повышение уровня интеграции транспортного комплекса РК в международ- ные транспор- тные сети	1) <i>Исключена постановлением Правительства РК от 03.09.2010 № 883</i>								
	2) Увеличение средней скорости движения грузов п о автомобильным транзитным коридорам	км/ч	40,0	45,0	50,0	60,0	63,0	67,0	70,0
	3) Увеличение средней скорости движения грузо- вых поездов по транзитным участкам железных дорог	км/ч	47,2	48,7	49,2	51,5	54,1	56,8	59,6
	4) Увеличение количества автотранспортных средств, проследовавших транзитом по территории Казахстана *	ед.	25 877	25 359	25 359	26 120	26 900	27 700	28 500

** ГИК - Глобальный индекс конкурентоспособности

*** ГЧП - государственно-частное партнерство

**Соответствие стратегических направлений и целей
Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
стратегическим целям государства**

Стратегические направления и цели МТК РК	Стратегические цели государства, на реализацию которых направлена деятельность МТК РК	Наименование стратегического документа, нормативного правового акта
--	---	---

Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан		
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса	Опережающее инфраструктурное обеспечение основных секторов экономики.	Послание Президента страны народу Казахстана "Повышение благосостояния граждан Казахстана - главная цель государственной политики"
Стратегическое направление 2. Обеспечение безопасности транспортных процессов		
Цель 2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта	Обеспечение безопасности транспортных процессов, снижение количества и тяжести происшествий на транспорте	<u>Транспортная стратегия</u> Республики Казахстан до 2015 года
Стратегическое направление 3. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан		
Цель 3.1. Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан	Развитие и эффективное использование транзитного потенциала	Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года

4. Развитие функциональных возможностей

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан является центральным исполнительным органом Республики Казахстан, осуществляющим руководство и межотраслевую координацию по вопросам разработки и реализации государственной политики в сфере транспорта и коммуникаций.

В рамках административной реформы Министерством по 8 действующим отраслевым законам транспортно-коммуникационного комплекса ("О транспорте в Республике Казахстан", "Об автомобильном транспорте", "О внутреннем водном транспорте", "О торговом мореплавании", "О государственном регулировании гражданской авиации", "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан", "О железнодорожном транспорте", "Об автомобильных дорогах") проведен функциональный анализ по функциям, закрепленным законодательно.

В результате проведенного анализа 42 функции исключены, по 22 функциям изменена редакция, 3 функции определены как права, 4 функции переданы в другие государственные органы Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий (далее - АРЕМ). В результате проведенного анализа за Министерством сохранилось 252 функции, из которых 94 являются стратегическими и

регулятивными, закрепленными за Аппаратом Министерства, и 158 функций являются реализационными и контрольными, переданными в ведомства Министерства. Структура Министерства в настоящее время выстроена исходя из вышеуказанного распределения функций.

Также к 2014 году по сравнению с 2010 годом планируется снижение на 30 % бремени государственного регулирования путем сокращения видов разрешительных документов и процедур.

В рамках первоочередных мероприятий по модернизации системы государственного управления, в соответствии с Типовым стандартом оказания государственных услуг, Министерством утверждено 6 стандартов оказания государственных услуг, включенных в Реестр государственных услуг. При этом определен уполномоченный орган Министерства и создано подразделение, контролирующее качество предоставляемых услуг.

Министерством будет продолжена целенаправленная системная работа по совершенствованию внутренней среды и улучшению результатов деятельности, в том числе в рамках мероприятий по модернизации системы государственного управления.

Управление рисками

Сноска. Подраздел с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 03.09.2010 № 883.

На достижение показателей стратегического плана могут оказывать влияние следующие риски:

Макроэкономические риски связаны с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, спада в промышленности и т.д. При таком сценарии нереализуемыми окажутся цели развития не только транспортного комплекса, но и большинства других отраслей экономики. В случае реализации макроэкономических рисков возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на целевых показателях.

Для снижения макроэкономических рисков, будут созданы условия для развития рыночных процессов в транспортной отрасли.

Ценовые риски.

Критическим фактором для развития транспортной отрасли остаются мировые цены на энергоносители, которые формируют вместе с продукцией металлургических предприятий основную часть российских грузопотоков. Ухудшение мировой конъюнктуры в этих сегментах может привести не столько к снижению показателей грузооборота, сколько к снижению доходов транспортных предприятий и, как следствие, к снижению возможностей инвестиций в инфраструктурные проекты.

Снижение данного вида рисков напрямую зависит от диверсификации российской экономики, увеличения структурной доли продукции с высокой добавленной стоимостью. От данного вида рисков также зависит развитие различных видов транспортных услуг, зависящих от стоимости и доступности энергоресурсов. Аналогичным образом опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива.

Для снижения ценовых рисков, будут проведены работы по внедрению энергосберегающих технологий и повышению экономичности работы транспорта.

Сокращение бюджетного финансирования (возможно вследствие кризисов). Несмотря на планируемое увеличение объема частных инвестиций в транспортный комплекс часть стратегически и социально важных проектов не может быть реализована без участия бюджета. Возможные риски бюджетного планирования включают: 1) секвестр республиканского бюджета - специальный механизм, предусматривающий сокращение расходов бюджетных средств в определенных пределах, который вводится в случаях, когда при исполнении республиканских и местных бюджетов утвержденные поступления недопоступают в республиканский бюджет, в результате чего становится невозможным финансирование в полном объеме утвержденных бюджетных программ; 2) корректировка целей и задач Стратегического плана при уточнении республиканского бюджета.

Снижение данного вида рисков, зависит от развития механизма государственно-частного партнерства.

Законодательные риски. Эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность казахстанских транспортных предприятий во многом будут зависеть от своевременного и оперативного принятия новых, а также внесения необходимых изменений и дополнений в существующие нормативно-правовые акты. Непринятие либо затягивание принятия нормативно-правовых актов станет серьезным препятствием в реализации стратегических целей Министерства.

Открытость нормотворческой деятельности Министерства, взаимодействие с госорганами, общественностью, Парламентом РК даст снижение данного вида риска.

Геополитические риски. Успешная интеграция Казахстана в международные транспортные сети во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних странах. В частности, реализация проекта развития международного транспортного коридора "Север-Юг", проходящего через территорию Ирана, может быть поставлена под угрозу в случае резкого ухудшения отношений и начала военного конфликта между Ираном и США.

На снижение данных рисков повлияет активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан.

Техногенные и экологические риски. Любая крупная техногенная или экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, возможные лавинообразные отказы действующего оборудования, потребуют серьезных дополнительных капиталовложений и приведут к отвлечению средств с других объектов транспортной системы.

На реке Иртыш увеличивается риск разрушения судоходных шлюзов вследствие износа сооружений подверженных постоянной волновой гидродинамической нагрузке, при этом оборудование шлюзов за более чем полувековую эксплуатацию не обновлялось. При отсутствии финансирования мероприятий по реабилитации шлюзов ведет к нарушению режима судоходства в прииртышских регионах Казахстана.

В результате технического прогресса возможны также качественные изменения в структуре транспортной системы, которые могут привести к структурным изменениям в самом транспортном комплексе, смещению спроса к определенным видам транспорта

Для снижения данного риска требуется внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов.

Кадровые риски. Отрасль ощущает дефицит квалифицированных кадров. При этом, у Министерства недостаточно рычагов влияния на вопросы подбора и расстановки кадров как на уровне управления транспортно-коммуникационной системой регионов, так и на уровне управления организациями транспортно-коммуникационного комплекса, которые находятся в коммунальной собственности акиматов.

Снижение престижа и статуса административного и государственного служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведет к оттоку высококвалифицированных работников в коммерческие и другие структуры, снижению количества профессионалов, менеджеров управления среди претендентов на замещение вакантных должностей административных и государственных служащих.

Взаимодействие с МОН и учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда являются основными причинами снижения данного вида рисков.

Следует также отметить, что в рамках транспортной отрасли успешно реализуются равные права и равные возможности мужчин и женщин с учетом их специфики и гендерных аспектов: численность женщин в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Казахстан составляет более 40 % от фактической численности работников.

Межведомственное взаимодействие

Успешность достижения целей по трем выбранным стратегическим направлениям Министерства во многом зависит от степени слаженности и взаимодействия с другими заинтересованными сторонами.

В частности, для повышения конкурентоспособности транспортной отрасли необходимо тесное взаимодействие с Парламентом; НДП "Нур Отан"; министерствами экономики и бюджетного планирования, индустрии и торговли, образования и науки, финансов, юстиции; агентствами по регулированию естественных монополий, защите конкуренции; госхолдингами; социально-предпринимательскими корпорациями; акиматами областей и городов Астана и Алматы; общественностью, и так далее.

Для обеспечения безопасности транспортных процессов необходимо взаимодействие с министерствами внутренних дел, экономики и бюджетного планирования, по чрезвычайным ситуациям, здравоохранения, охраны окружающей ФНБ "Самрук-Казына".

Для реализации транзитно-транспортного потенциала необходимо взаимодействие с министерствами индустрии и торговли, экономики и бюджетного планирования, иностранных дел, внутренних дел, финансов (комитеты налоговый и таможенного контроля), туризма и спорта, здравоохранения (Комитет государственного санитарно-эпидемиологического надзора), сельского хозяйства (Комитет государственной инспекции в АПК); пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан; ФНБ "Самрук-Казына", общественными организациями.

Одним из важных аспектов является сотрудничество в рамках международных и региональных организаций, таких как СНГ, ЕврАзЭС, ШОС, ЕС, ЦАРЭС, СПЕКА и так далее.

Стратегическое направление МТК РК	Мероприятия, требующие межотраслевой координации
1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан	МЭБП - развитие проектов на основе ГЧП (Центр ГЧП) МИТ - развитие транспортного машиностроения МОН - подготовка кадрового потенциала в системе транспорта МФ - гармонизация систем налогообложения поставщиков транспортных услуг АРЕМ — повышение эффективности тарифной политики в отношении субъектов естественной монополии транспортной отрасли АЗК - меры по содействию развитию конкуренции в транспортной отрасли АО ФНБ "Самрук-Казына" - выбор методологии и механизмов внедрения государственно-частного партнерства при

	<p>инвестировании инфраструктурных проектов, обеспечение развития национальных компаний транспортной отрасли, совместная реализация транспортных проектов с СПК Акиматы областей - обеспечение развития транспортных систем на местном уровне</p>
--	---

Стратегическое направление МТК РК	Мероприятия, требующие межотраслевой координации
2. Обеспечение безопасности транспортных процессов	<p>МВД - усиление контроля за обеспечением безопасности дорожного движения МЧС - взаимодействие при возникновении чрезвычайных ситуаций и происшествий МЗ - совершенствование оказания экстренной медицинской помощи дорожно-транспортных происшествиях и укрепление материально-технической базы больниц, расположенных вдоль магистральных дорог МООС - взаимодействие по совершенствованию экологических требований к передвижным источникам загрязнения окружающей среды, совершенствование системы мониторинга АО ФНБ "Самрук-Казына" взаимодействие по обеспечению безопасности деятельности национальных компаний</p>

Стратегическое направление МТК РК	Мероприятия, требующие межотраслевой координации
3. Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан	<p>МИД — осуществление согласованной международной транспортной политики МИТ - формирование системы мультимодальных транспортно-логистических центров МТС — развитие международных туристических транспортных маршрутов МФ (КТК, НК) - приграничное сотрудничество, упрощение таможенных и фискальных процедур при пересечении границ АО ФНБ "Самрук-Казына" - привлечение мирового опыта и капитала (участники, партнеры, консультанты, консорциумы) на реализацию международных транзитных проектов, формирование новых транзитных транспортных магистралей континентального значения, транс и евроазиатских сухопутных транспортных коридоров</p>

Нормативные правовые акты

1. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года.
2. Таможенный кодекс Республики Казахстан от 5 апреля 2003 года.
3. Трудовой кодекс Республики Казахстан от 15 мая 2007 года.
4. Бюджетный кодекс Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года.
5. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года "О транспорте в Республике Казахстан".
6. Закон Республики Казахстан от 24 марта 1998 года "О нормативных правовых актах".
7. Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года "Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан".
8. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах".
9. Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте".
10. Закон Республики Казахстан от 15 декабря 2001 года "О государственном регулировании гражданской авиации".
11. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года "Об автомобильном транспорте".
12. Закон Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте".
13. Закон Республики Казахстан от 9 ноября 2004 года "О техническом регулировании".
14. Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании".
15. Закон Республики Казахстан от 7 июля 2006 года "О концессиях".
16. Закон Республики Казахстан от 20 декабря 1995 года № 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации".

6. Бюджетные программы

Сноска. Раздел 6 в редакции постановления Правительства РК от 03.09.2010 № 883; с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 31.12.2010 № 1526.

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	001 "Услуги по формированию политики, координации и контроля области транспорта и коммуникаций"
	Разработка государственных и отраслевых (секторальных) программ

Описание	<p>развития транспортно-коммуникационного комплекса; разработка законодательных актов, предложений по совершенствованию применения законодательства, а также разработка и принятие нормативных правовых актов, технических условий и иных нормативов в области транспортно-коммуникационного комплекса по вопросам, входящим в компетенцию Министерства; разработка прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребностей государственных нужд и экономики в перевозках и коммуникациях; по решениям Правительства осуществление функций, связанных с владением и пользованием государственными долями и пакетами акций юридических лиц транспортно-коммуникационного комплекса; обновление теоретических и практических знаний, умений и навыков по образовательным программам в сфере профессиональной деятельности в соответствии с предъявляемыми квалификационными требованиями для эффективного выполнения своих должностных обязанностей и совершенствования профессионального мастерства. Системно-техническое обслуживание и ремонт системно-вычислительной техники. Администрирование, сопровождение локально-вычислительной сети, информационных систем и программных продуктов.</p>						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
1. Координация деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и его территориальных органов							
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли						
Показатели	Содержание центрального аппарата управления и	чел.	1360	1360	1349		1349

количества	территориальных подразделений					1349	
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Эффективное выполнение возложенных функций и задач	%	100	100	100	100	100
2. Услуги по повышению квалификации государственных служащих							
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли						
	Количество государственных служащих, прошедших повышение квалификации, обучение государственному языку и иностранным языкам.	чел.	260	260	260	260	273
	Удельный вес государственных служащих прошедших повышение квалификации,	%	19	19	19		20

Показатели количества	обучение государственному языку и иностранным языкам					19	
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Достижение максимально эффективного выполнения возложенных функций и задач реализации государственной политики в сфере транспорта и коммуникаций	%	100	100	100	100	100
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	1 884 507	2 175 977	2 506 079	2 761 942	3 184 422

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	002 "Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне"
Описание	Восстановление и развитие сети автомобильных дорог республиканского значения, отвечающей современным требованиям, для безопасного и бесперебойного проезда транспортных средств.
Стратегическое	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

направление							
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Проведение дорожно-строительных работ на автомобильных дорогах республиканского значения км	719	700	550	516	983	
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Своевременный ввод в эксплуатацию объектов автодорог республиканского и международного сообщения км	579	488	280	945	1 285	
Расходы на реализацию Программы	тыс. тенге	85 351 846	79 768 823	126 226 685	204 784 942	230 322 746	

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	003 "Капитальный, средний и текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное обследование автодорог республиканского значения"
Описание	Проведение работ по капитальному, среднему и текущему ремонту, озеленению, содержанию, управлению эксплуатацией автомобильных дорог и мостов республиканского значения, проектно-изыскательские работы по

	капитальному ремонту дорог и мостов прохождения государственной экспертизы.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование		Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Показатели количества	Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах республиканского значения	км	1 535	1 290	877	1 430	1 510
Показатели качества							
Показатели эффективности	Затраты на 1 км	млн. тенге	13,0	16,4	22	19	20
Показатели результата	Отремонтировано дорог республиканского значения	км	1 535	1 290	877	1 430	1 510
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	20 376 916	21 318 097	21 950 000	25 000 000	27 000 000

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	004 "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов"
Описание	Привлечение ДГП "ЦБП" в работах по сертификации и инспектированию в сфере гражданской авиации
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов
Цель	2.1. Обеспечение безопасности условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта

Задачи	2.1.4. Повышение безопасности в гражданской авиации						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Сертификационные и инспекционные работы, в том числе: - в авиакомпаниях - в аэропортах - самолетов	ед.			26	26	26
					20	20	20
					217	217	217
Показатели эффективности							
Показатели результата	Сертификационные и инспекционные работы	ед.	0	0	178	178	178
Расходы на реализацию программы		тыс. тенге	0	0	282 218	0	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан					
Бюджетная программа (подпрограмма)	005 "Обеспечение водных путей в судоходном состоянии содержания шлюзов"					
Описание	Обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях. Обеспечение гарантированных габаритов судового хода посредством выставления (снятия) и содержания знаков навигационного оборудования; выполнения дноуглубительных (землечерпательных), выправительных, дноочистительных и тральных работ; содержания судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов) в безопасном рабочем состоянии.					
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан					
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса					
Задачи	1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта					
Показатели						
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Выставление (снятие) и обслуживание знаков навигационного оборудования	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5

Показатели количества	Работы по дноуглублению	тыс. м ³	2 255	2 165	1 685	1 710	2 010
	Выправительные работы	тыс. м ³	55	55	55	60	60
	Дноочистительные работы	тыс. тонн	11,6	10,8	10,8	10,8	10,8
	Тральные работы	км ²	188	-	-	-	-
	Проведение русловых проектно-изыскательских работ	км	400	370	270	220	220
	Содержание, текущий ремонт и обеспечение безаварийной работы судоходных шлюзов	ед.	3	3	3	3	3
	Ремонт флота (текущий, средний, капитальный)	ед.	115	128	132	148	151
	Обновление и модернизация государственного технического речного флота	ед.	7	8	3	6	11
Показатели качества	Снижение количества аварийных случаев, связанных с обеспечением безопасности судоходства	ед.	0	0	0	0	0
Показатели эффективности							
Показатели результата	Увеличение объема перевозимых грузов к предыдущему году	млн. тонн	1,35	1,2	1,21	1,25	1,26
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	4 047 966	5 256 235	4 540 012	6 134 457	6 861 762

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	006 "Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта"
	Осуществление модернизации и развития объектов наземной

Описание	инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан для приведения в соответствие с международными требованиями по обеспечению безопасности полетов.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Реконструкция и строительство искусственной взлетно-посадочной полосы и аэровокзала аэропортов	ед.	1	1	1	0	1
Показатели качества	Количество аэропортов, соответствующих категории ИКАО	ед.	9	9	10	10	10
Показатели эффективности	Расход инвестиций на 1 пассажира	тенге	578,9	392,7	1 357,3	688,4	0
Показатели результата	Количество обслуживаемых пассажиров	млн. чел.	5,7	5,5	5,8	6,1	6,4
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	3 300 000	2 160 000	5 476 206	4 199 250	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	009 "Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям"
Описание	Покрытие убытков перевозчиков, связанных с организацией железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым сообщениям
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса

Задачи		1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли					
Показатели							
Наименование		Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Показатели количества	Количество маршрутов	ед.	61	63	63	63	63
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Перевезено пассажиров	млн. чел	17,5	18	18,6	19,1	19,5
	Пассажирооборот	млн. пкм	15 007	15 037	15 067	16 400	16 700
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	9 520 554	10 000 000	16 733 800	19 366 800	22 180 100

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	010 "Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций"						
Описание	Проведение прикладных научных исследований в области транспорта и коммуникаций						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли; 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации; 1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли.						
Показатели							
Наименование		Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
	Количество тем исследований в						

Показатели количества	областях: - автодорожная отрасль;	Ед.	7	7	11	10	
	- автомобильный транспорт;		4	3	4	5	
	- транзитный потенциал;		3	3	2	2	
	- железнодорожная отрасль;		2				
	- гражданская авиация.			1			
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Отчеты НИР		16	14	17	17	
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	115 713	101 002	22 674	0	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан					
Бюджетная программа (подпрограмма)	012 "Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного, районного значения и улиц городов Астаны и Алматы"					
Описание	Проведение работ по капитальному и среднему ремонту автомобильных дорог областного и районного значения, улиц городов Астаны и Алматы.					
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан					
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса					
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли					
Показатели						
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Проведение						

Показатели количества	дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах областного и районного значения		387	322	396	430	370
Показатели качества	Состояние местной сети автодорог	%	47	49	56	62	65
Показатели эффективности							
Показатели результата	Перечисление целевых текущих трансфертов акиматам областей	тыс.	11 658 444	15 647 93	22 137 335	16 860 576	14 209 945
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	11 658 444	15 629 356	22 137 335	16 860 576	14 209 945

Форма бюджетной программы

Администратор бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	014 "Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания "река-море"						
Описание	Содержание государственного учреждения "Регистр судоходства". Обеспечение технической безопасности судов и других инженерных сооружений, участвующих в процессе судоходства						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Обеспечение классификации судов и проведение освидетельствований судов	ед.	400	450	500	550	550
Показатели качества							
Показатели							

эффективности							
Показатели результата	Обеспечение технической безопасности судов и других инженерных сооружений, участвующих в процессе судоходства	%	по факту				
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	92 050	101 952	119 467	149 051	162 989

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	016 "Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ"						
Описание	Осуществление контроля за качеством выполняемых работ по строительству, реконструкции, капитальному, среднему, текущему ремонту автомобильных дорог республиканского значения и применяемыми дорожно-строительными материалами.						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.2. Повышение безопасности в автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	км	1 826	2 200	2 628	2 852	2 852	
Показатели качества							
Показатели эффективности							

Показатели результата	Ориентировочная протяженность реконструированных и отремонтированных участков автомобильных дорог республиканского значения, прошедших контроль качества	км	1 826	2 200	2 628	2 852	2 852
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	199 670	216 604	259 431	267 314	305 291

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	019 "Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок"						
Описание	Обеспечение доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние авиаперевозки для среднестатистического потребителя, путем осуществления гибкой тарифной политики, направленной на поэтапное снижение объемов субсидирования и в дальнейшем переход на полную самоокупаемость						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Количество субсидируемых авиамаршрутов	ед.	9	9	8	12	12
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Количество перевезенных пассажиров	чел.	88 903	74 089	65 000	70 000	70 000
Расходы на							

реализацию Программы		тыс. тенге	667 680	727 771	881 489	988 620	1 180 190
----------------------	--	------------	---------	---------	---------	---------	-----------

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	020 "Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта"						
Описание	Развитие инфраструктуры водного транспорта, отвечающего современным требованиям, для безопасного и бесперебойного обслуживания судов морского и внутренневодного транспорта.						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Выполнение работ по:						
	созданию систем управления движением судов	проект.	0	2		-	-
	реконструкция судоходных шлюзов	проект.		2	2	2	2
	созданию Региональной системы управления спасательными операциями	проект.		1			-
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Выполнения реконструкции инфраструктуры водного транспорта	%	0	100	100	100	100

Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	0	163 408	476 904	289 813	488 321
---------------------------------	--	------------	---	---------	---------	---------	---------

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	021 "Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникации"						
Описание	Разработка, переработка и совершенствование национальных нормативно-технических документов (стандартов), технических регламентов в автодорожной отрасли в соответствии с международными требованиями; создание комплекса стандартов и нормативных документов по стандартизации в области автомобильного и железнодорожного транспорта.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли; 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации; 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта.						
Показатели							
Наименование		Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Показатели количества	Количество разрабатываемых регламентов и стандартов:	Ед.					
	- водная отрасль;						
	- отрасль гражданской авиации;						
	- железнодорожная отрасль.		100	100			
Показатели качества							

Показатели эффективности							
Показатели результата	Государственные стандарты и регламенты	Ед.	100	129			
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	65 077	60 722	0	0	0

Форма бюджетной программы

Администратор	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа	022 "Материально-техническое оснащение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан"						
Описание	Оснащение территориальных органов транспортного контроля передвижными постами						
Стратегическое направление	Стратегическое направление 2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	Недопущение проезда автотранспортных средств с нарушениями габаритных и весовых параметров, контроль за пассажирскими перевозками						
Задачи	2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008	2009	2010	2011	2012	
Стратегическое направление	Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Показатели количества	Приобретение передвижных постов транспортного контроля	шт.			16	0	0
Показатели качества							
Показатели эффективности	Экономия бюджетных средств с каждого передвижного поста по сравнению со стационарным постом составит примерно 28-29 млн. тенге	тыс. тенге			464 000	290 000	174 000
Показатели результата	Сумма взысканных сборов за проезд и наложенных штрафов за нарушения	тыс. тенге			100 000	200 000	250 000

Расходы на реализацию		тыс. тенге			256 000	0	0
-----------------------	--	------------	--	--	---------	---	---

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	023 "Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля"						
Описание	Оснащение постов транспортного контроля стационарным весовым оборудованием, включая обустройство дорожного полотна						
Стратегическое направление	2. Обеспечение безопасности транспортных процессов						
Цель	2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта						
Задачи	2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте						
Показатели							
Наименование		Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Показатели количества	Количество постов транспортного контроля оснащенных стационарным весовым оборудованием, в том числе:	шт.					
	переходящие проекты:			6	4	3	
	новые проекты:		0	4	3	4	
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Сумма взысканных сборов за проезд тяжеловесных АТС	тыс. тенге	568 181	829 544	1 211 134	1 768 256	1 768 256
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	221 329	109 379	126 348	170 422	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	028 "Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры"						
Описание	Развитие сети автомобильных дорог областного и районного значения, отвечающей современным требованиям для безопасного и бесперебойного проезда транспортных средств, а также улиц гг. Астаны и Алматы.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Проведение дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах областного и районного значения, а также реконструкция мест стоянок воздушных судов и рулежных дорожек аэродрома г. Усть-Каменогорска		387	322	396	430	370
Показатели качества	Состояние местной сети автодорог	%	47	49	56	62	65
Показатели эффективности							
Показатели результата	Перечисление целевых трансфертов на развитие акиматам областей, городов Астаны и Алматы	тыс. тенге	92 021 772	69 313 594	78 613 165	33 039 958	12 417 836
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	92 021 772	69 313 594	78 613 165	33 039 958	12 417 836

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан						
Бюджетная программа (подпрограмма)	030 "Содержание здания административно-технологического комплекса "Transport tower"						
Описание	Содержание, техническое и хозяйственное обслуживание здания, а также прилегающей к нему территории. Обслуживание инженерных и коммуникационных сетей, систем водоснабжения, кондиционирования и отопления. Обеспечение пожарной безопасности здания.						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли						
Показатели							
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	
Показатели количества	Содержание здания с целью создания необходимых социально-бытовых условий государственным служащим. кв. м.	32 294	32 294	32 294	32 294	32 294	
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Техническое и хозяйственное обслуживание здания %	100	100	100	100	100	
Расходы на реализацию Программы	тыс. тенге	332 568	431 350	426 832	278 018	283 190	

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
-------------------------	---

программы							
Бюджетная программа (подпрограмма)	031 "Строительство и реконструкция инфраструктуры железнодорожного транспорта"						
Описание	Строительство железнодорожных линий						
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан						
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса						
Задачи	1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли						
Показатели							
Наименование		Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
			2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Показатели количества	Разработка ПСД по проекту строительства ж.д. линии Узень-госграница с Туркменистаном	км	Разработка ПСД	Разработка ПСД			
Показатели качества							
Показатели эффективности							
Показатели результата	Протяженность построенных железных дорог	км	0	0	0	0	
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге	97 000	1 100 000	0	0	0

Форма бюджетной программы

Администратор Бюджетной программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Бюджетная программа (подпрограмма)	032 "Формирование и увеличение уставного капитала Республиканского государственного предприятия "Казахавтодор"
Описание	На приобретение дорожно-эксплуатационной техники
Стратегическое направление	1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан
Цель	1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса

Задачи	1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли					
Показатели						
Наименование	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период		
		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Показатели количества	Приобретено дорожно-эксплуатационной техники			79		
Показатели качества						
Показатели эффективности						
Показатели результата	Количество дорожно-эксплуатационной техники	%		5		
Расходы на реализацию Программы		тыс. тенге		1 750 000		

Свод бюджетных расходов

Сноска. Свод с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 31.12.2010 № 1526.

Наименование	Отчетный период		Плановый период		
	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
1. Действующие программы, из них:	230 240 387	208 634 270	282 784 645	314 291 163	318 596 792
Текущие бюджетные программы	48 954 739	56 019 066	70 115 337	71 806 778	75 367 889
Бюджетные программы развития	181 285 648	152 615 204	212 669 308	242 484 385	243 228 903
2. Программы, предлагаемые к разработке, из них:	0	0	0	0	0
Текущие бюджетные программы	0	0	0	0	0
Бюджетные программы развития	0	0	0	0	0
ВСЕГО расходов, из них:	230 240 387	208 634 270	282 784 645	314 291 163	318 596 792
Текущие бюджетные					

программы	48 954 739	56 019 066	70 115 337	71 806 778	75 367 889
Бюджетные программы развития	181 285 648	152 615 204	212 669 308	242 484 385	243 228 903
3. Платные услуги:	0	0	0	0	0
Поступления	0	0	0	0	0
Расходы	0	0	0	0	0

Распределение бюджетных программ (подпрограмм) Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Сноска. Таблица с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 31.12.2010 № 1526.

Программа	Подпрограмма	Наименование	Отчет за 2008 год	Уточненный бюджет 2009 года	Плановый период		
					на 2010 год	на 2011 год	на 2012 год
1	2	3	4	5	6	7	8
ВСЕГО, в том числе:			230 240 387	208 634 270	282 784 645	314 291 163	318 596 792
Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан			229 727 364	208 042 927	281 254 134	313 414 564	317 640 191
Цель 1.1. Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса			229 727 364	208 042 927	281 254 134	313 414 564	317 640 191
Задача 1.1.1. Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли			209 199 522	186 109 994	250 682 185	279 685 476	283 950 527
003		Капитальный, средний и текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное обследование автодорог республиканского значения	20 376 915	21 318 097	21 950 000	25 000 000	27 000 000
		Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне	85 354 758	79 768 823	126 226 685	204 784 942	230 322 746
	004	за счет внешних займов	2 424 279	21 650 000	67 510 686	152 975 600	168 944 471

002	005	за счет внутренних источников	69 221 349	47 699 023	47 730 785	25 604 942	32 682 746
	016	за счет софинансирования внешних займов из республиканского бюджета	13 709 130	10 419 800	10 985 214	26 204 400	28 695 529
010		Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	52 238	58 492	5 000	0	0
012		Целевые текущие трансферты областным бюджетам на капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	11 371 992	15 629 356	22 137 335	16 860 576	14 209 945
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникации	22 077	21 632			
028		Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на развитие транспортной инфраструктуры	92 021 569	69 313 594	78 613 165	33 039 958	12 417 836
032		Формирование и увеличение уставного капитала Республиканского государственного предприятия "Казахавтодор"			1 750 000		
Задача 1.1.2. Повышение уровня развития инфраструктуры железнодорожной отрасли			9 694 931	11 114 820	16 733 800	19 366 800	22 180 100

009		Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям	9 520 554	10 000 000	16 733 800	19 366 800	22 180 100
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникации	70 997	14 820			
031		Строительство и реконструкция инфраструктуры железнодорожного транспорта	97 000	1 100 000			
Задача 1.1.3. Повышение уровня развития инфраструктуры гражданской авиации			3 967 673	2 902 381	6 357 695	5 187 870	1 180 190
006		Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта	3 300 000	2 160 000	5 476 206	4 199 250	0
	005	за счет внутренних источников	3 300 000	2 160 000	5 476 206	4 199 250	0
010		Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	0	8 360			
019		Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок	667 673	727 771	881 489	988 620	1 180 190
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникации	0	6 250			
Задача 1.1.4. Повышение уровня развития инфраструктуры водного транспорта			4 047 966	5 274 255	4 540 012	6 134 457	6 861 762

005		Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов	4 047 966	5 256 235	4 540 012	6 134 457	6 861 762
021		Разработка технических регламентов и стандартов в области транспорта и коммуникации	0	18 020			
Задача 1.1.5. Улучшение инвестиционного климата и содействие росту деловой активности в транспортной отрасли			2 817 272	2 641 477	2 940 442	3 039 960	3 467 612
001		Услуги по формированию политики, координации и контроля в области транспорта и коммуникаций	1 888 771	2 175 977	2 506 079	2 761 942	3 184 422
010		Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	49 140	34 150	17 674	0	0
022		Материально-техническое оснащение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан			256 000		
030		Содержание здания административно-технологического комплекса "Transport tower"	332 564	431 350	426 832	278 018	283 190
Стратегическое направление 2. Обеспечение безопасности транспортных процессов			513 023	591 343	1 520 368	876 599	956 601
Цель 2.1. Обеспечение безопасных условий передвижения пассажиров и грузов на всех видах транспорта			513 023	591 343	1 520 368	876 599	956 601
Задача 2.1.1. Повышение уровня государственного технического контроля на транспорте			221 329	109 379	126 348	170 422	0

023		Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля	221 329	109 379	126 348	170 422	0
Задача 2.1.2. Повышение безопасности в автодорожной отрасли			199 655	216 604	259 431	267 314	305 291
016		Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ	199 655	216 604	259 431	267 314	305 291
Задача 2.1.3. Повышение безопасности в железнодорожной отрасли			0	0	0	0	0
Задача 2.1.4. Повышение безопасности в гражданской авиации			0	0	282 218	0	0
004		Обеспечение безопасности полетов воздушных судов			282 218		
Задача 2.1.5. Повышение безопасности на водном транспорте			92 039	265 360	596 371	438 864	651 310
014		Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания "река-море"	92 039	101 952	119 467	149 051	162 989
020		Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта	0	163 408	476 904	289 813	488 321