

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

Постановление Правительства Республики Казахстан от 15 октября 2001 года N 1327

     Правительство Республики Казахстан постановляет:

     Внести на рассмотрение Президента Республики Казахстан проект Указа

Президента Республики Казахстан "О Государственной программе развития

автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы".

     Премьер-Министр

  Республики Казахстан

                             Указ Президента

                          Республики Казахстан

         О Государственной программе развития автодорожной отрасли

                  Республики Казахстан на 2001-2005 годы

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

      1. Утвердить прилагаемую Государственную программу развития

автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы (далее -

Программа).

     2. Правительству Республики Казахстан в месячный срок разработать и

утвердить план мероприятий по реализации Программы.

     3. Контроль и координацию по обеспечению выполнения Программы

возложить на Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

     4. Настоящий Указ вступает в силу со дня подписания.

     Президент

     Республики Казахстан

                                                       Утверждена

                                                   Указом Президента

                                                 Республики Казахстан

                                             от "\_\_\_"\_\_\_\_\_\_\_2001 года N \_\_\_

        Государственная программа развития автодорожной отрасли

                         Республики Казахстан

                           на 2001-2005 гг.

                        1. Паспорт Программы

Наименование              Государственная программа развития автодорожной

                          отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 гг.

Основание для             Постановление Правительства Республики Казахстан

разработки                от 29 мая 2001 года N 726

P010726\_

  "О концепции

                          развития автодорожной отрасли Республики

                          Казахстан на 2001-2008 годы".

Основной разработчик      Министерство транспорта и коммуникаций

                          Республики Казахстан.

Цель                      Определение приоритетов государственной политики

                          развития автодорожной отрасли на период 2001-

                          2005 годы.

Задачи                    1) определение основных маршрутов и объемов

                          работ по модернизации автомобильных дорог общего

                          пользования международного и республиканского

                          значения (далее - автодороги международного и

                          республиканского значения);

                          2) совершенствование систем управления и

                          финансирования автомобильных дорог и повышение

                          эффективности использования выделяемых ресурсов;

                          3) выполнение комплекса мероприятий по внедрению

                          прогрессивных технологий, повышению качества

                          дорожных работ, безопасности движения, уровня

                          придорожного автосервиса, охране окружающей

                          среды;

                          4) совершенствование нормативной правовой базы

                          функционирования автодорожной отрасли.

Основные направления      1) реабилитация разрушенных участков дорог на

реализации Программы      грузонапряженных направлениях, реконструкция

                          аварийных мостов, строительство отдельных

                          участков дорог на транзитных направлениях;

                          2) увеличение объемов работ по

                          предупредительному текущему ремонту дорог,

                          а также летне-зимнему содержанию;

                          3) координация развития сети автомобильных дорог

                          общего пользования с местными исполнительными

                          органами;

                          4) более эффективное расходование средств на

                          основе повышения уровня диагностики за

                          состоянием дорог, совершенствования

                          ценообразования, конкурсного размещения заказов

                          на дорожные работы;

                          5) внедрение прогрессивных технологий,

                          материалов и механизмов при строительстве,

                          ремонте и содержании автомобильных дорог;

                          6) совершенствование системы контроля качества

                          ремонтно-строительных работ;

                          7) развитие придорожного автосервиса, повышение

                          безопасности движения, охрана окружающей среды;

                          8) совершенствование в соответствии с мировой

                          практикой нормативной правовой базы

                          функционирования автодорожной отрасли республики.

Источники и объемы        Бюджетные источники. Сумма расходов на

финансирования            автодороги международного и республиканского

                          значения составит в 2001-2005 годах - 254 902,3

                          млн.тенге или 1577,9 млн.долларов США.

Ожидаемые результаты      Выполнение Программы позволит:

                          1) выполнить строительство, реабилитацию и

                          ремонт 16 133 км автодорог международного и

                          республиканского значения, что позволит

                          восстановить все участки дорог с разрушенными

                          покрытиями и на 70% автодорог международного и

                          республиканского значения улучшить технико-

                          эксплуатационное состояние дорог;

                          2) увеличить число рабочих мест на дорожных

                          работах до 32-35 тысяч человек. При этом

                          возрастет занятость на предприятиях других

                          отраслей, поставляющих свою продукцию и услуги

                          для дорожных работ (стройматериалы, дорожные

                          знаки, услуги автотранспорта, проектные работы

                          и т.д.);

                          3) подготовить нормативные правовые документы,

                          определяющие основные принципы деятельности

                          автодорожной отрасли в современных условиях с

                          максимальным их приближением к мировой практике;

                          4) снизить на 10-20% транспортную составляющую

                          в себестоимости продукции, что будет

                          способствовать повышению экспортного потенциала

                          отечественных товаропрозводителей;

                          5) улучшить качественный уровень услуг

                          автодорожного комплекса;

                          6) повысить транзитный потенциал и

                          конкурентоспособность международных маршрутов,

                          проходящих по территории республики;

                          7) содействовать ускоренному освоению

                          экономически перспективных территорий;

                          8) снизить эмиссию вредных веществ, связанных

                          с работой автомобильного транспорта;

                          9) повысить мобилизационную готовность

                          автомобильных дорог.

                              2. Введение

       Программа разработана в соответствии с P010726\_ Концепцией развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2008 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 мая 2001 года N 726, а также с учетом приоритетов, определенных Стратегией развития Республики Казахстан на период до 2030 года в области автомобильных дорог.

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

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

                 3. Анализ современного состояния проблемы

                Автомобильные дороги в экономике республики

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

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

      В рыночных условиях особо важными становятся факторы ускорения доставки грузов и их сохранность. В этой связи грузоотправители, особенно частный сектор, стали переориентироваться на автомобильный транспорт не только в зоне короткопробежных грузов (до 300 километров), но и при большей дальности (1500-2000 километров).

      С развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, малого и среднего бизнеса увеличиваются межобластные перевозки, а также связи с сопредельными государствами.

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

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

      Задачи развития экономики требуют построения и модернизации мощной транспортно-коммуникационной сети. В этом плане предстоит: проложить новые транспортные схемы на международные рынки; модернизировать транспортные магистрали; активнее строить схемы в направлении "Запад - Восток" и "Север - Юг"; опережающими темпами подтягивать инфраструктуру Каспия; активнее вести реконструкцию автодороги "Алматы - Астана".

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

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

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

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

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

      В целом экономический ущерб от неудовлетворительного состояния дорог оценивается экспертами в 83 миллиарда тенге в ценах 1997 года ("Белая книга автомобильных дорог Казахстана", 1997 год).

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

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

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

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

      1) рост валового внутреннего продукта с ростом объемов обрабатывающей промышленности, строительства и сельского хозяйства;

      2) увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок;

      3) рост автомобильного парка и автомобилизация населения;

      4) потенциальные возможности наращивания транзитных перевозок.

                     Характеристика состояния дорог

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

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

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

      По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования в республике в основном сформирована. Для ее дополнения необходимо построить некоторые связующие участки к сопредельным государствам (Бейнеу - Акжигит - Нукус, Кзыл-Орда - Учкудук - Бухара, Актау - Бекдаш - Туркменбаши, Узунагаш - Быстровка (Кемин), а также ряд выходов в Россию).

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

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

      Достаточно большая протяженность дорог общего пользования (25087 километров) имеет переходный тип покрытия (гравийный и щебеночный), в том числе 1759 километров на автодорогах международного и республиканского значения. Без покрытия (в грунтовом состоянии) находится 4580 километров дорог, в том числе 310 километров - на сети автодорог международного и республиканского значения (приложения 1 и 6). Указанные участки дорог не отвечают требованиям ни по скорости движения, ни по осевым нагрузкам и не обеспечивают безопасность дорожного движения.

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

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

      В связи с этим в ряду первостепенных задач стоит необходимость сбалансированного подхода к установлению в республике на ближайшие пять лет предельных допустимых весовых параметров для пропуска автотранспортных средств с учетом технических возможностей автомобильных дорог и мостов. Это позволит остановить дальнейшее разрушение дорог.

      К началу 2001 года (технический осмотр дорог осенью 2000 года) 5348 километров или 23% покрытий на автодорогах международного и республиканского значения имеют опасные дефекты и находятся в стадии разрушения (Приложение 3).

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

                            Мостовое хозяйство

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

      Из обследованных 947 мостов на автодорогах международного и республиканского значения - 224 моста (22%) находятся в неудовлетворительном состоянии и их надежность обеспечена только на 80%. 65 мостов работают в аварийном режиме с рабочей грузоподъемностью 50 и менее процентов от проектной и требуют соблюдения особых условий пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты (Приложение 4). Состояние мостов отражено в таблице 3. Как правило, мосты, находящиеся в неудовлетворительном и аварийном состоянии, построены в период 1957-1965 годов по нормативным требованиям того периода и исчерпали свой ресурс.

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

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

                         Международные маршруты

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

      1) выход республики, как внутриконтинентального государства, к морским портам;

      2) транзитный пропуск автотранспорта по трем основным направлениям:

      - Россия, страны Европы, Балтии;

      - Китай, Япония, страны Юго-Восточной Азии;

      - республики Средней Азии, Закавказья, Иран, Турция.

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

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

      Общая протяженность данных дорог в Казахстане составляет 12,3 тысяч километров (Приложение 7).

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

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

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

      1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос;

      2) Шымкент - Кызыл-Орда - Актюбинск - Уральск - Самара;

      3) Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск;

      4) Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;

      5) Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапшагай;

      6) Астана - Кустанай - Челябинск - Екатеринбург.

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

      Протяженность шести указанных выше основных маршрутов составляет 8,3 тысяч километров или 67% от общей длины транзитных коридоров. На большей части протяженности (94%) имеется правовой базы 10 асфальтобетонное и черногравийное покрытие, грунтовые разрывы только на одном маршруте (четвертом). Однако технико-эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) неудовлетворительны на большей части маршрутов, что видно из таблицы 6.

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

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

      В итоге даже более короткое направление казахстанского маршрута не является определяющим фактором в привлечении иностранных автоперевозчиков с традиционных маршрутов на казахстанские, а в связи с ухудшением состояния маршрутов можно говорить о наличии обратной тенденции.

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

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

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

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

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

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

                       Финансирование дорожных работ

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

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

      Рисунок N 1. Динамика расходов на автомобильные дороги в Казахстане

                           (См.бумажный вариант)

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

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

      Рисунок N 2. Динамика увеличения протяженности дорог с дефектами на

                   покрытии

                          (См.бумажный вариант)

      Дорожный фонд, существовавший в республике в 1992-1998 годах, позволил обеспечить определенное выживание отрасли в период спада экономики, привлекая в последние годы (1996-1998 годы) средства, эквивалентные 100-130 миллионам долларам США. Существенным шагом реформирования Дорожного фонда и приближения его к условиям работы в рыночной экономике было принятие решения об отчислениях с 1 июля 1998 года в Дорожный фонд сборов с производимого и импортируемого бензина и дизельного топлива в размере 4000 тенге с одной тонны бензина и 3490 тенге с одной тонны дизельного топлива (постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июля 1998 года N 623 P980623\_ ). Введение данных источников подтверждено опытом многих государств, где они составляют от 40 до 80 процентов в общем объеме финансирования дорожных работ.

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

      В 2000 году финансирование дорожных работ увеличилось. Республиканским бюджетом выделено 13,9 миллиардов тенге. В 2001 году планируется направить на автомобильные дороги 24,5 миллиардов тенге, что значительно больше, чем в предшествующие годы. Однако даже сохранение на ближайшие пять лет такого уровня финансирования будет недостаточно для восстановления сети автодорог международного и республиканского значения и обеспечения текущих расходов по ее содержанию.

                      4. Цель и задачи Программы

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

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

      Задачами данного периода определены:

      1) определение основных маршрутов и объемов работ по модернизации

сети автодорог международного и республиканского значения;

     2) совершенствование системы управления и финансирования

автомобильными дорогами и повышение эффективности использования выделяемых

ресурсов;

     3) выполнение комплекса мероприятий по внедрению прогрессивных

технологий, повышению качества дорожных работ, безопасности движения,

уровня придорожного автосервиса, охране окружающей среды;

     4) совершенствование нормативной правовой базы функционирования

автодорожной отрасли.

                  5. Основные направления и механизм

                         реализации Программы

        Приоритетные направления и объемы работ по модернизации

       сети автодорог международного и республиканского значения

     Приоритетными направлениями, на которых необходимо обеспечить

концентрацию имеющихся ресурсов, определены:

     1) завершение строительства и реабилитации объектов, начатых в

предшествующий период;

       2) реконструкция и капитальный ремонт разрушенных участков на грузонапряженных направлениях, обеспечивающих межобластные и межрегиональные транспортные связи;

      3) реконструкция аварийных мостов;

      4) строительство отдельных участков дорог на перспективных и транзитных направлениях;

      5) увеличение объемов работ по предупредительному профилактическому ремонту, а также зимнему содержанию автомобильных дорог.

      По материалам ежегодного технического обследования автомобильных дорог и приборной оценки показателей прочности дорожных покрытий и выполненных технико-экономических обоснований, определены участки дорожной сети, требующие реконструкции и ремонта.

      На период 2001-2005 годов намечается проведение следующих работ.

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

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

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

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

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

      В результате намеченных мероприятий будут выполнены следующие объемы работ: реабилитация 1757 километров; реконструкция 2234 километров; капитальный и средний ремонт 11 300 километров (таблица 9); реконструировано 65 мостов; переведено в черногравийный тип покрытия 583 километров; построено 259 километров новых дорог.

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

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

           Совершенствование системы управления и финансирования

             автомобильными дорогами и повышение эффективности

                      использования выделяемых ресурсов

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

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

      Это взаимодействие будет осуществляться путем:

      1) участия в совместной разработке региональных программ развития автомобильных дорог.

      2) разработки нормативной и правовой базы дорожного хозяйства;

      3) координации решений о строительстве (реконструкции) автодорог местного значения;

      4) разработки и реализации совместных мероприятий по повышению квалификации специалистов дорожного профиля, занятых ремонтом и содержанием дорог;

      5) оказания содействия регионам в вопросах обследования автодорог местного значения и мостов, формирования банка данных, внедрения новых технологий ремонта и содержания дорог, экологической безопасности, осуществлении технического контроля.

      В целях повышения эффективности использования ресурсов намечается:

      1) переработать нормативную базу ценообразования на строительстве, ремонте и содержании дорог с учетом внедрения новой техники и передовых технологий;

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

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

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

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

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

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

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

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

                       Прогрессивные технологии

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

      Важным направлением станет повышение качества дорожно-строительных материалов. В первую очередь это использование эмульсионно-минеральных материалов на основе катионактивных эмульсий, обеспечивающих высокое качество асфальтобетона и продление строительного сезона. На основе научных проработок планируется доработать требования стандартов, предъявляемые к асфальтобетону и нефтебитуму, с учетом их конкретизации применительно к природно-климатическим условиям различных регионов Казахстана.

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

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

      Эти и другие важные направления научно-технического прогресса намечается разрабатывать и внедрять в соответствии с годовыми планами научно-исследовательских работ и внедрения прогрессивных материалов, механизмов и технологий.

      Обновление парка дорожной техники предусматривается проводить с учетом:

      1) уменьшения номенклатуры и унификацию парка за счет применения комплексных дорожных машин на базе автомобиля и пневмоколесных тягачей;

      2) широкого использования сменного навесного оборудования, а также установки на традиционные машины дополнительных рабочих органов;

      3) повышения мобильности за счет использования машин на пневмоколесном ходу.

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

                    Повышение качества дорожных работ

      Повышение качества строительных и ремонтных работ является одним из приоритетных направлений проводимой технической политики в автодорожной отрасли. В этом плане намечается:

      1) завершение в 2003 году организации и укомплектования в каждой области в составе службы заказчика лабораторий качества;

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

      3) применение эффективных материалов, технологий и инженерных решений;

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

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

                Повышение безопасности дорожного движения

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

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

      2) ликвидацию очагов аварийности;

      3) улучшение информации для участников движения;

      4) устройство разметки на напряженных участках дорог;

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

      6) более широкое распространение системы оповещения метеоусловий;

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

      8) улучшение качества зимнего содержания дорог.

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

                          Развитие автосервиса

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

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

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

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

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

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

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

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

                   Повышение экологической безопасности

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

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

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

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

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

      3) надзор за строительством природоохранных и защитных сооружений;

      4) наблюдение за своевременностью и правильностью выполнения рекультивационных работ;

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

      В процессе эксплуатации дорог принимаются дополнительные меры по:

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

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

      3) совершенствованию систем очистки выбросов асфальтосмесительных установок;

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

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

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

                 Совершенствование нормативной правовой

                       базы автодорожной отрасли

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

      Основополагающим нормативным правовым актом служит Закон Республики Казахстан Z010245\_ "Об автомобильных дорогах".

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

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

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

      Основные стандарты автомобильных дорог, разрабатываемые в 2002-2004 годах, приведены в таблице 10.

            6. Необходимые ресурсы и источники финансирования

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

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

      Из материальных ресурсов наиболее остро стоит вопрос по обеспечению дорожных работ нефтебитумом, который в настоящее время завозится в основном из России. Потребность в нефтебитуме под объемы дорожных работ предусмотренных Программой приведены в таблице 12.

              7. Ожидаемый результат от реализации Программы

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

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

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

      Выполнение Программы позволит:

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

      2) создать новые рабочие места;

      3) улучшить качественный уровень услуг автодорожного комплекса;

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

      5) содействовать ускоренному освоению экономически перспективных территорий;

      6) снизить эмиссию вредных веществ, связанных с работой автомобильного транспорта;

      7) повысить мобилизационную готовность автомобильных дорог.

      Согласно выполненным расчетам ожидаемый экономический эффект от снижения транспортных расходов, сокращения потерь от дорожно-транспортных происшествий и времени пребывания в пути грузов и пассажиров составит около 720 миллиардов тенге. С учетом косвенных составляющих, связанных с

расширением производства в смежных отраслях, увеличением занятости

населения, снижением потерь сельхозпродукции, ростом налоговых

поступлений, величина общего экономического эффекта будет в 1,5-2 раза

выше.

     Реализация Программы окажет благоприятное воздействие на всю

экономику и улучшит ее макро- и микроэкономические показатели.

                                                       Таблица 1

                       Техническое состояние дорог

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

    Значение дорог       ! Всего !      в том числе покрытие

                         !       !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                         !       !асфальто-!черно-   !гравийно- !грунтовое

                         !       !бетонное !гравийное!щебеночное!

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Дороги общего пользования  85 647   11724     44256      25087     4580

     (километров)

Удельный вес (%)           100      13,7      51,7       29,3      5,3

В том числе автодороги

   международного и

республиканского значения

    (километров)            23011    5616     15326       1759      310

Удельный вес (%)             100     24,4      66,6        7,7      1,3

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 2

                  Наличие мостов на автомобильных дорогах

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

    Значение дорог       !   Мосты (более 100     !    Другие мосты

                         !   погонных метров)     !

                         !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                         !количество! общая длина !количество!общая длина

                         !          !(погонных    !          ! (погонных

                         !          !  метров)    !          !   метров)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Международные маршруты\*       61        12067          670      21173

   Другие автодороги

   международного и

республиканского значения     18         2812          436      14747

   Автодороги местного

        значения               -          -           1914      66801

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     \* - см. раздел Международные маршруты

                                                       Таблица 3

                           Состояние мостов

                                                   штук/погонных метров

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

                           !  летворительное  !  рительное   !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Автодороги международного

и республиканского

значения                          896              224            65

В том числе 6 основных

     маршрутов\*                274/11470          131/6210      38/4906

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     \* - см. раздел Международные маршруты

                                                       Таблица 4

             Перечень международных автодорог СНГ, утвержденный

                  президиумом МЭК 11 сентября 1998 года

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !                    Перечень маршрутов

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                       Запад-Восток (основные дороги)

1   Граница Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург-

     Тюмень-Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапшагай-граница Китая

2   Граница Польши-Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-

     Челябинск-Курган-Петропавловск-Омск-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-

     Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

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

     Шымкент-Жамбыл-Нарын-Таругарт-граница Китая

4   Граница Польши-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-

     Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нукус-Бухара-Карши-Термез-граница

     Афганистана

5   Граница Словакии-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-

     Кировоград-Днепропетровск-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-

     Махачкала-Баку-Туркмен-Баши-Ашгабад-Мары-Чарджоу-Самарканд-Джизак-

     Ташкент-Шымкент-Жамбыл-Бишкек-Алматы-Хоргос-граница Китая

                            Север-Юг (основные дороги)

6   Екатеринбург-Челябинск-Кустанай-Астана-Караганда-Алматы-Бишкек-Ош-

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

                     Промежуточные и соединительные дороги

7   Самара-Уральск-Атырау

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

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

10   Петропавловск-Астана

11   Бейнеу-Бекдаш-Туркмен-Баши

12   Жамбыл-Талас-Сусамыр

13   Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск

14   Таскескен-Бахты-граница Китая

15   Учарал-Дружба-граница Китая

16   Сарыозек-Хоргос

17   Алматы-Узунагаш-Кемин

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 5

                          Техническое состояние

                         международных маршрутов

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     Значение дорог   !   Общая     !       в том числе покрытие

                      !протяженность!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                      !             !асфальто-!черногра-!гравийно- !грунто-

                      !             !бетонное !вийное   !щебеночное!вое

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_

Международные маршруты

     (километров)         12301         3326    7803        770      402

  Удельный вес (%)          100         27,0    63,4        6,3      3,3

В том числе 6 основных

маршрутов (километров)     8258         2482    5314        379       83

  Удельный вес (%)          100         30,0    64,3        4,6      1,1

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 6

                           Характеристика основных

                           международных маршрутов

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Наименование маршрутов!Протяжен-!    Состояние автодороги   !Интенсивность

                      !  ность  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!  движения

                      !(километ-!Удовлетвори-!Неудовлетвори-!(автомобилей

                      !   ров)  !тельное     !тельное       !   в сутки)

                      !         !(километров)!(километров)  !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ташкент-Шымкент-Тараз-

Бишкек-Алматы-Хоргос     1137        267           870           4567

Шымкент-Кызылорда-

Актюбинск-Уральск-

Самара                   2048        607          1441           1227

Алматы-Караганда-

Астана-Петропавловск     1669        844           825           2599

Астрахань-Атырау-Актау-

граница Туркменистана    1420        312          1108            757

Омск-Павлодар-

Семипалатинск-

Майкапшагай              1105        600           505            900

Астана-Костанай-

Челябинск                 879        352           527           2376

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 7

                  Объемы дорожных работ в 2001-2005 годах

                           на основных маршрутах

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

    Маршруты      !Реабилитация!Реконструкция! Перевод в  ! Строительство

                  !(километров)! (километров)!   черное   ! (километров)

                  !            !             ! покрытие   !

                  !            !             !(километров)!

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Хоргос-Ташкент      204          353            -             -

2. Самара-Шымкент       78          439           78             -

3. Алматы-Астана-                                            30 (обход

   Петропавловск       973          538            -         города Астаны)

4. Астрахань-

   Туркменбаши                      110          318            70

5. Омск-

   Майкапшагай                      210            -             -

6. Астана-Костанай-

   Челябинск                        400            -             -

   Итого              1255         2050          396           100

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 8

             Общие объемы работ на сети автодорог международного

                и республиканского значения на 2001-2005 годы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

NN !      Дороги и виды работ        ! Единица ! Объем  ! Ориентировочные

   !                                 !измерения!        !    затраты

   !                                 !         !        ! (миллионов тенге)

   !                                 !         !        !

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.   Шесть основных маршрутов

     (8258 километров)

     реабилитация                       км       1 255       57 400,3

     реконструкция                      км       2 050       61 090

     капитальный ремонт                 км         238        6 690

     средний ремонт                     км       3 240        8 061

     аварийные мосты (затраты учтены

     в составе реконструкции и

     ремонта)                           шт.        38            -

     перевод в черное покрытие          км         396       14 100

     строительство                      км         100        7 350

     мост через реку Урал в городе

     Уральск                            шт.         1         2 530

     мост через реку Сырдарья

     в городе Кзыл-Орда                 шт.         1         3 000

     мост через реку Кигач              шт.         1         1 320

     текущий ремонт и содержание                               4700

     Итого:                                               166 241,3

2.   Другие дороги международного

     и республиканского значения

     (14753 километров)

     реабилитация                       км         502       30 869

     капитальный ремонт                 км         393       10 690

     средний ремонт                     км       7 429       20 773

     аварийные мосты (затраты

     учтены в составе капитального

     ремонта)                           шт.         27          -

     строительство: Кзыласкер-

     Кировский                          км          54        1 924

     Лениногорск-граница России         км          62        1 832

     Бейнеу-Акжигит                     км          31        1 000

     Сороковая-Павловка                 км          12          421

     Реконструкция: Ушарал-Достык       км         184        3 300

     Перевод в черногравийное покрытие

     участка Кзыл-Орда - Джезказган     км         187        7 366

     текущий ремонт и содержание                              8 200

     Итого:                                                  86 375

     Всего:                                               252 616,3

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 9

                     Реабилитация, строительство,

                     реконструкция и ремонт дорог

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   Виды работ    ! 2001-2005 годы !       в том числе (километров):

                 !  (километров)  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                 !                !  2001  ! 2002 ! 2003 ! 2004  !  2005

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Реабилитация         1 757           464     509    350    354       80

Строительство и

реконструкция        3 076           201      -     650    966    1 259

Ремонт              11 300          1712   1 505  2 392  2 756    2 935

Всего               16 133          2377   2 014  3 392  4 076    4 274

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 10

                 Основные стандарты автомобильных дорог,

                    разрабатываемые в 2002-2004 годах

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !          Наименование документа            !  Сроки выполнения

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Спецификация на строительство автомобильных

     дорог в Казахстане.                           2002-2003 годы

2.  Автомобильные дороги общего пользования.

     Нормы проектирования геометрических

     элементов автомобильных дорог.                   2002 год

3.  Контроль качества содержания автомобильных

     дорог. Контролируемые характеристики.            2002 год

4.  Автомобильные дороги общего пользования.

     Нормы расчета проектирования нежестких

     дорожных одежд.                               2002-2003 годы

5.  Классификация работ по строительству,

     реконструкции, ремонту и содержанию

     автодорог.                                       2002 год

6.  Расположение рекламы в зоне автомобильных

     дорог. Технические требования.                   2003 год

7.  Мосты дорожные. Техническая классификация.

     Основные параметры и требования.                 2003 год

8.  Автомобильные дороги общего пользования.

     Сроки службы дорожных сооружений.                2003 год

9.  Оценка экономической эффективности

     инвестиций в дорожное хозяйство.                 2004 год

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 11

                     Источники финансирования Программы

                                                        миллионов тенге

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   Источники    !Всего 2001-!           в том числе

финансирования !2005 годы  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                !           !2001 год!2002 год!2003 год!2004 год!2005 год

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Республиканский

бюджет, в том

    числе:         254902,3   24535,0  42069,5  53668,0  62094,0  72536,8

Текущий ремонт

и содержание        12900,0    1500,0   1800,0   3000,0   3000,0   3600,0

Капитальный и

средний ремонт      46214,0    3565,0   3200,0  10000,0  12000,0  17449,0

Строительство и

реконструкция      105233,0    7630,0   6701,0  19852,0  27540,0  43510,0

Реабилитация        88269,3   11789,0  28312,5  20756,0  19494,0   7917,8

Прикладные

научные

исследования в

дорожной отрасли      286,0      50,0     56,0     60,0     60,0     60,0

Приобретение

дорожной техники    2 000,0            2 000,0

Расчетный курс

доллар/тенге                    149,9    154,1    161,1    166,6    166,6

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                     Источники финансирования Программы

                                                   тысяч долларов США

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   Источники    !Всего 2001-!                в том числе

финансирования !2005 годы  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                !           !2001 год!2002 год!2003 год!2004 год!2005 год

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Республиканский

бюджет, в том

    числе:        1577913,3  163669,2 273001,3 333134,6 372713,0 435395,2

Текущий ремонт

и содержание        79925,2   10006,7  11680,7  18622,0  18007,2  21608,6

Капитальный и

средний ремонт     283386,1   23782,5  20765,7  62073,2  72028,8 104735,9

Строительство и

реконструкция      644083,8   50900,6  43484,8 123227,8 165306,1 261164,5

Реабилитация       555750,0   78645,8 183728,1 128839,2 117010,8  47526,1

Прикладные

научные

исследования в

дорожной отрасли    1 789,6     333,6    363,4    372,4    360,1    360,1

Приобретение

дорожной техники   12 978,6           12 978,6

Расчетный курс

доллар/тенге                    149,9    154,1    161,1    166,6    166,6

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Таблица 12

                        Потребность в нефтебитуме

                            на 2001-2005 годы

                                                         тысяч тонн

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   Наименование    !  Всего   !                в том числе:

                   !2001-2005 !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                   !  годы    !  2001  !  2002  !  2003  !  2004  ! 2005

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_

Нефтебитум            956        140      192      220      299     311

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Приложение 1

               Техническое состояние автодорог международного

                       и республиканского значения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !  Наименование  !                  Всего, км

п/п!    областей    !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !                !       !               в том числе

   !                !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !                ! Всего ! а/б !    черно-       ! грав.! Всего  ! без

   !                !       !     !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_! щеб. !тв.покр.!покр.

   !                !       !     !грав.! щеб.!грунт!      !        !

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_

1  Акмолинская       2266   1151   378   590    0     77     2196    70

2  Актюбинская       1872    189   750   733   21    179     1872     0

3  Алматинская       2728   1063  1593     0    0     45     2701    27

4  Атырауская         990    101   203   617   16     18      955    35

5  В-Казахстанская   3420    282  2721     0    0    338     3341    79

6  Жамбылская         847    156   691     0    0      0      847     0

7  З-Казахстанская   1128    205   722     0    0    198     1125     3

8  Карагандинская    2786    427     0  2015    0    342     2784     2

9  Кызылординская    1112     32   973     0   18     89     1112     0

10  Костанайская      1401    306   125   855   84     31     1401     0

11  Мангистауская      910    312     9   162    0    367      850    60

12  Павлодарская      1290    308   331   602    0     46     1287     3

13  С-Казахстанская   1468    854   601     0    0     13     1468     0

14  Ю-Казахстанская    793    228   507     0    0     27      762    31

    Всего по РК:     23011   5616  9609  5578  139   1743    21939   279

    Удельный вес(%)    100   24,4  41,7  24,2  0,6    7,7     98,7   1,3

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     продолжение таблицы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

            по категориям

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N  !   I   !  II  !  III  !  IV   !   V

п/п !       !      !       !       !

\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_

1      26      41    2004      91     20

2      20       0    1852       0      0

3     251     865    1395     103     87

4       0      74     818      63      0

5       9     297    1986    1049     79

6       4     720     123       0      0

7       3     129     792     201      3

8      85     262    2344      95      0

9       0      37    1075       0      0

10      39     114    1198      50      0

11       0      10     612     288      0

12      86     422     756      26      0

13      55     247    1093      69      4

14     107     116     416      96     58

Всего

по РК  685    3334    1630    2131    251

Удельный

вес (%)  3    14,5    71,6     9,3    0,1

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Приложение 2

             Дорожно-транспортные происшествия на дорогах

                        общего пользования

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   Годы   !    ДТП на дорогах общего      ! в т.ч. ДТП по сопутствующим

          !       пользования             !     дорожным условиям

          !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

          ! Количество ! Погибло ! Ранено ! Количество ! Погибло ! Ранено

          ! ДТП (всего)!  (чел.) ! (чел.) ! ДТП (всего)!  (чел.) ! (чел.)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  1996         3428        1291     4379        279        96       346

  1997         3098        1126     4030        286       108       409

  1998         3023        1069     4174        194        62       293

  1999         2714         996     3655        160        76       242

  2000         2631         922     3664        118        32       143

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Приложение 3

                              Протяженность

          участков в стадии разрушения и с опасными дефектами

       на автодорогах международного и республиканского значения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !  Наименование  ! Сеть  !  В стадии !     Опасные дефекты, км

п/п!    областей    ! дорог,! разрушения!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !                !  км   !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!Проезжая!Земляное!Обстановка

   !                !       !  км !  %  ! часть  !полотно !   пути

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1  Акмолинская       1584    475    30   106        61        75

2  Актюбинская       1506    825    55   539       137        19

3  Алматинская       2357    149     6   149         0        46

4  Атырауская         980    128    13   269        73         0

5  В-Казахстанская   2449    812    33   241        46        67

6  Жамбылская         816    9,5     1    10         1         0

7  З-Казахстанская    881    362    41   115        16       176

8  Карагандинская    2322    881    38    89        34        48

9  Кызылординская    1026    132    13   184       217        79

10  Костанайская      1242    378    30    46        33         0

11  Мангистауская      889    354    40    17         5        37

12  Павлодарская       951  161,5    17   191       245         0

13  С-Казахстанская   1445    645    45   385        84        58

14  Ю-Казахстанская    464     36     8     7         9         0

    Итого по РК:     18912   5348    28  2348       961       605

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     продолжение таблицы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N  ! Искусственные!Всего по сети а/д!

п/п !  сооружения  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

    !              !   км    !   %   !

\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!

1         15          257      16

2         84          779      52

3        106          301      13

4         42          384      39

5         59          413      17

6          2           13       2

7          9          316      36

8         32          203       9

9         17          497      48

10          1           80       6

11          2           61       7

12         15          451      47

13         49          576      40

14          5           21       5

Итого

по РК:    438         4352      23

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Приложение 4

               Перечень аварийных мостов на автодорогах

              международного и республиканского значения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !  Адрес !   Наименование   ! Значи- !Катего-!Тип   !Интен-  !Стоимость

п/п!  моста !    автодороги    ! мость  !рия а/д!покры-!сивность! ремонта,

   !        !                  ! дороги !  км   !тия,  !движения!тыс.тенге

   !        !                  !        !       !  км  !   N    !

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1   46,70   А/д Алматы-Ташкент-

             гр.РК              междунар.   I     УК     10874      63639

2   49,23   А/д Алматы-Ташкент-

             гр.РК              междунар.   I     УК     10874      65007

3  507,90   А/д Алматы-Ташкент-

             гр.РК              междунар.   I     УК      2512     103091

4  528,53   А/д Алматы-Ташкент-

             гр.РК              междунар.   II    УК      3965      60029

5  571,50   А/д Алматы-Ташкент-

             гр.РК              междунар.   II    УО      3965      56696

6   69,00   Георгиевка-Мерке   междунар.   II    УО      1324      21239

7   28,6    Кокпек-Кеген-Тюп   междунар.   II    УК       754      92379

8   75,4    Кокпек-Кеген-Тюп   междунар.   III   УО       754      25764

9   43,30   Алматы-Чунджа-

             Коктал             междунар.   II    УК     11654      59396

10   63,20   Алматы-Чунджа-

             Коктал             междунар.   II    УК     11654      60093

11  283,00   Алматы-Чунджа-

             Коктал             междунар.   II    УК      2533     390044

12  203,85   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО      1960      13400

13  260,00   Самара-Шымкент     междунар.   II    УК      6863     752613

14  453,50   Самара-Шымкент     междунар.   IV    УО       398      34101

15  540,50   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО       475      29030

16  593,60   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО       475       6718

17  618,00   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО       940      63012

18  654,20   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО       940      36401

19  711,54   Самара-Шымкент     междунар.   III   УК       940      15687

20  750,10   Самара-Шымкент     междунар.    I    УК      1143      94310

21  785,10   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО      1143      16304

22  824,34   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО      1143      65318

23  830,55   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО      1143      15334

24  891,10   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО       494      53654

25  969,90   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО       338      74131

26 1190,60   Самара-Шымкент     междунар.   III   ПЕР.     264      25381

27 1649,45   Самара-Шымкент     междунар.   II    УО      1568     167884

28 2187,15   Самара-Шымкент     междунар.   III   УО      2501      17263

29  548,9    Екатеринбург-

             Алматы             междунар.    I    УК      2541      36474

30 1445,80   Екатеринбург-

             Алматы             междунар.    I    УК      2416      26700

31 1446,10   Екатеринбург-

             Алматы             междунар.    I    УК      2416      30219

32 2000,80   Екатеринбург-

             Алматы             междунар.   III   УО      1737      56609

33 2191,60   Екатеринбург-

             Алматы             междунар.   III   УО      1737       8545

34 2378,70   Екатеринбург-

             Алматы             междунар.   III   УО      1072      14761

35  228,70   Астана-

             Петропавловск      междунар.   III   УК      2667      23666

36   30,45   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          республ.    III   УО      1891       8676

37  128,10   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          республ.    III   УО       819      17107

38  181,60   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          республ.    III   УО       383      31285

39  204,40   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          республ.    III   УО       383      42550

40  288,00   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          республ.    III   УО       302      23250

41  619,00   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          междунар.   III   УО      1046      67400

42  647,90   Актюбинск-Атырау-

             Астрахань          междунар.   II    УК      1540      38569

43   23,00   Доссор-Кульсары-

             Актау              междунар.   IV    УО      1434      30404

44  755,40   Доссор-Кульсары-

             Актау              междунар.   III   УК      1272      25520

45  906,30   Омск-Майкапчагай   междунар.   II    УО      2224      18401

46  142,90   Учарал-Дружба      междунар.   III   УК       337      29652

47   92,56   Сары-Озек-Хоргос   междунар.   III   УО      3065       3857

48   30,02   Алматы-

             Усть-Каменогорск   междунар.    I    УК      8603      36990

49  443,66   Алматы-

             Усть-Каменогорск   междунар.   III   УО      2153       4340

50  510,36   Алматы-

             Усть-Каменогорск   междунар.   III   УО      1901      60093

51  711,20   Алматы-

             Усть-Каменогорск   междунар.   II    УО      1883      11032

52  946,25   Алматы-

             Усть-Каменогорск   междунар.   III   УО      1567       5288

53  964,00   Алматы-

             Усть-Каменогорск   республ.    III   УК      1252      62000

54 1068,15   Алматы-

             Усть-Каменогорск   республ.    III   УО      1463      10350

55   14,93   Щучинск-Боровое    республ.    III   УК       473      10103

56  188,05   Костанай-Есиль-

             Жаксы              республ.    III   УО       841      25614

57  455,00   Карабутак-Костанай республ.    III   УО      2869      41854

58  512,00   Карабутак-Костанай республ.    II    УК      4381      44991

59  371,30   Жезказган-

             Петропавловск      междунар.   III   УО      1068      25877

60  874,00   Жезказган-

             Петропавловск      междунар.   II    УК       927     112348

61    2,50   Подъезд к

             Петропавловску     республ.     I    УК      6193     148496

62   38,1    Атырау-Уральск     междунар.   III   УО      1803      12338

63  872,15   Кзылорда-Павлодар  междунар.   III   УК      1600      95000

64  872,4    Кзылорда-Павлод

ар  междунар.   III   УК      1600      70000

65      4    Мамлютка-Костанай  республ.    III   УО      1022      50000

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

             Итого:                                               3838279

                                                       Приложение 5

            Протяженность участков дорог по основным автодорогам

          международного и республиканского значения, находящихся

               в неудовлетворительном состоянии по прочности

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N ! Наименование! Всего ! Протяженность неудовлетворительных

п/п!   дороги    !протяж.!            участков

   !             !а/д, км!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !             !       !  1992   !  1997   !  1998    !  1999  ! 2000

   !             !       !\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_

   !             !       ! км  ! % ! км ! %  ! км  ! %  ! км ! % ! км ! %

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_

1 !     2       !   3   !  4  ! 5 !  6 ! 7  !  8  !  9 ! 10 ! 11! 12 ! 13

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1  Самара-Шымкент  2065   1095  53 1736  84  1755   85  1755  85 1755  85

2  Екатеринбург-

    Алматы          2115   1774  84 2045  97  1797   85  1797  85 1797  85

3  Омск-

    Майкапчагай     1105    600  54  747  68   810   73   810  73  810  73

4  Челябинск-

    Новосибирск      190     88  46   88  46   190  100   190 100  190 100

5  Астана-

    Петропавловск    470    319  68  319  68   470  100   470 100  470 100

6  Алматы-Тараз-

    Шымкент-Гр.Узб.  673    584  87  584  87   591   88   591  88  315  47

7  Алматы-Кокпек-

    Коктал           305    132  43  283  93   307  101   307 101  237  78

8  Кордай-Мерке     150     33  22   33  22    38   25    38  25   33  22

9  Алматы-

    Усть-Каменогорск1095    785  72  833  76   902   82   902  82  902  82

10  Кокпек-Кеген-Тюп 115    103  90  103  90   114   99   114  99  114  99

11  Ушарал-Достык    184    184 100  184 100    59   32    59  32   59  32

12  Таскескен-Бахты  190    166  87  166  87   190  100   190 100  190 100

13  Семипалатинск-

    Граница РФ

    (на Барнаул)     113     61  54   61  54    69   61   113 100  113 100

14  Жезказган-

    Петропавловск    948    403  43  403  43   436   46   436  46  436  46

15  Кзылорда-

    Павлодар-

    Успенка-гр.РФ   1353    854  63  854  63   975   72   975  72  975  72

16  Караганда-Аягуз-

    Тарбагатай-Бугаз 687    586  85  586  85   657   96   657  96  657  96

17  Мамлютка-

    Костанай         398    232  58  232  58   269   68   269  68  269  68

18  Карабутак-

    Комсомольское-

    Денисовка-

    Костанай         547    300  55  300  55   357   65   357  65  357  65

19  Актюбинск-

    Атырау-гр.РФ

    (на Астрахань)   893    893 100  893 100   893  100   893 100  893 100

20  Атырау-Уральск   495    495 100  495 100   495  100   495 100  495 100

21  Доссор-Бейнеу-

    Жетыбай-Актау    781    545  70  545  70   597   76   597  76  597  76

22  Жетыбай-

    Жанаузен-Фетисово-

    гр.Туркмении     237                       180   76   180  76  180  76

23  Астана-

    Ерейментау-

    Шидерты          252    120  48  120  48   225   89   225  89  225  89

24  Кокшетау-

    Рузаевка         196    156  80  156  80   175   89   175  89  175  89

25  Сарыозек-Хоргос  246    137  56  125  51   103   42   103  42   87  35

26  Семипалатинск-

    Кайнар           284    143  50  143  50   175   62   175  62  175  62

27  Мерке-Бурубайтал 273    114  42  114  42   152   56   152  56  114  42

28  Акчатау-Агадырь-

    г/д Кзылорда-

    Павлодар         195     96  49   96  49   147   75   147  75  147  75

29  Костанай-

    Аулиеколь-Сурган-

    Есиль-Жаксы      339    280  83  280  83   328   97   328  97  328  97

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

                                                       Приложение 6

           Автомобильные дороги международного и республиканского

             значения, имеющие гравийно-щебеночный тип покрытия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Наименование дороги        !           Участок дороги

                                 !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                 !  Начало  !   Конец    !   Протяж.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Самара-Шымкент                       1153       1227            74

Доссор-Бейнеу-Актау                                            280

Жетыбай-Жанаузень-Фетисово-

гр.Туркмении                          906        931            25

Астана-Кургальджино                   127        143            16

Аксай-Чунджа-Кольжат                                             3

Аксу-Тургай                                                      2

Актюбинск-Астрахань                   461        465             4

Актюбинск-Орск                        134        135             1

Акчатау-Агадырь-Госдорога              91         93             2

Атырау-Уральск                        228        231             3

Бейнеу-Акжигит-гр.Туркмении            17         63            46

Жезказган-Петропавловск               152        307           155

                                      564        569             5

Самара-Шымкент                       1153       1227            74

Карабутак-Кустанай                      0          4             4

                                      216        231            15

                                      231        249            18

Кандагач-Эмба-Шалкар-Саксаульская                               88

Караганда-Аягуз-Бугаз                 269        270             1

                                      272        320            48

                                      320        467           147

                                      787        854            67

Кзылорда-Павлодар                     127        216            89

                                      216        314            98

Павлодар-Успенка-гр.РФ                                         1,5

Кокпек-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты                                 7

Семипалатинск-Кайнар                  268        284            16

Подстепное-Илек (0-3;3-72;72-144 км)                            12

Чапаево-Фурманово-Казталовка           33        202           169

Калкаман-Майкаин-Баянаул              205        232            27

Баянаул-Алексеевка-Тендык-Караащи                               18

Катон-Карагай-Урыль-

Рахмановские Ключи                                              50

Подстепное-Илек                       129        141            12

Прочие дороги, принятые из местной

сети                                                           181

Всего:                                                      1758,5

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

          Автомобильные дороги международного и республиканского

                  значения, имеющие грунтовые разрывы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Наименование дороги        !           Участок дороги

                                 !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                 !  Начало  !   Конец    !   Протяж.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Доссор-Бейнеу-Жетыбай-Актау                                    83

Актюбинск-Астрахань                   465        471            6

Жезказган-Петропавловск               569        595           26

Бейнеу-Акжигит-гр.Туркмении            63         83           20

Подстепное-Илек (0-3; 3-72;

72-144 км)                            141        144            3

Баянаул-Алексеевка-Тендык-

Караащи                                                         3

Усть-Каменогорск-Лениногорск-гр.РФ                             62

Дороги, принятые из местной сети                              107

Всего:                                                        310

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                       Приложение 7

                                                       Таблица 1

                                 Перечень

                   международных автомобильных дорог СНГ и их

                        технические характеристики

              Основные маршруты в границах Республики Казахстан

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                   !                    Протяженность, км

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !   Области     ! Общая  !Без учтенных! В том числе типам покрытия!

п/п!               !        !по другим   !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

продолжение таблицы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

       Протяженность, км      !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

        По категориям         !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

1  ! 2  ! 3  ! 4  ! 5  !б/кат!

\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!

10  ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 !  15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

                       Направление Запад-Восток

                         1. Основные дороги

     1. Гр. Эстонии-Санкт-Петербург-Вологда-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-

        Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапчагай-гр.Китая

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Павлодарская     396         385       103   282     0      385    0

2.  Восточно-

     Казахстанская    734         720        59   661     0      720    0

     Итого:          1130        1105       162   943     0     1105    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

32    136   217    0   0    0

19    296   405    0   0    0

51    432   622    0   0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     2. Гр. Польши-Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-

        Челябинск-Курган-Петропавловск-Омск-Новосибирск-Кемерово-

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1   Северо-

     Казахстанская    190        190        190    0      0      190    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  3    175   12     0   0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     3. Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Уральск-Актюбинск-Кзыл-Орда-

        Шымкент-Тараз-Бишкек-Торугарт-граница Китая

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Западно-

     Казахстанская    391        391        96   295      0      391    0

2.  Актюбинская      714        691       100   517     74      691    0

3.  Кызылординская   817        817        27   790      0      817    0

4.  Южно-

     Казахстанская    304        202        14   188      0      202    0

5.  Жамбылская

     (до гр.

     с.Киргизией)     261          0         0     0      0        0    0

     Итого:          2487       2101       237  1790     74     2101    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  3    69    130   189  0    0

26     5    660    0   0    0

10    27    780    0   0    0

  3    17    182    0   0    0

  0     0      0    0   0    0

42   118   1752   189  0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     4. Гр.Польши-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-

        Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нукус-Бухара-Карши-Термез-

        гр. Афганистана

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Атырауская        599        599       10    514     34     558   41

2.  Мангистауская     189        189        0     33     67     100   89

     Итого:            788        788       10    547    101     658  130

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    79    445   34   0    41

  0     0     46   54   0    89

  0    79    491   88   0   130

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     5. Гр. Словакии-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-

     Кировоград-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-

     Туркмен-Баши-Ашхабад-Чарджоу-Бухара-Самарканд-Джизак-Ташкент-

     Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Хоргос-гр.Китая

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Южно-

     Казахстанская    213        213       177    36      0      213    0

2.  Жамбылская       327        327       127   200      0      327    0

3.  Алматинская      507        493       274   219      0      493    0

     Итого:          1047       1033       578   455      0     1033    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

97    79    37     0   0    0

12   315     0     0   0    0

87   251   155     0   0    0

196   645   192     0   0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

     Ош-Андижан-Коканд-Ташкент-Душанбе-Нижний Пянж-гр.Афганистана

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Костанайская     350        350       170   180      0      350    0

2.  Северо-

     Казахстанская    127        127         0   127      0      127    0

3.  Акмолинская      492        492       317   171      4      492    0

4.  Карагандинская   645        645       121   524      0      645    0

5.  Алматинская      369        252        46   206      0      252    0

6.  Жамбылская       289        211         0   211      0      211    0

     Итого:          2275       2081       659  1425     11     2085    9

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  3    83    264    0   0    0

  0     0    127    0   0    0

20     8    464    0   0    0

67   158    420    0   0    0

  0   168     84    0   0    0

  0   211      0    0   0    0

100   639   1371   13  14   15

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     7. Самара-Уральск-Атырау

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Западно

     Казахстанская    384        363        20    338     5      363    0

2.  Атырауская       189        189        10    179     0      189    0

     Итого:           573        552        30    517     5      552    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  7     0    356    0   0    0

  0    10    179    0   0    0

  7    10    535    0   0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Северо-

     Казахстанская    359        359       235    124     0      359    0

2.  Акмолинская      218        218         0    186     6      192   26

3.  Костанайская     125        125         9     63    53      125    0

4.  Карагандинская   463        456        26    233   197      456    0

5.  Кзылординская    430        412         0    120    89      209  203

     Итого:          1595       1570       270    726   345     1341  229

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

50    41    206   62   0    0

  0     0    192    0   0   26

  0     0    125    0   0    0

15     0    441    0   0    0

  0     0    209    0   0  203

65    41   1173   62   0  229

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Восточно

     Казахстанская    343        343         0   343     0      343    0

2.  Алматинская      608        608       310   298     0      608    0

     Итого:           951        951       310   641     0      951    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    50    293    0   0    0

170    89    349    0   0    0

170   139    642    0   0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     10. Петропавловск-Астана

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Северо-

     Казахстанская    305        217       254    17      0      271    0

2.  Акмолинская      192        192       192     0      0      192    0

     Итого:           497        463       446    17      0      463    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  8     7   256     0   0    0

  0     0   192     0   0    0

  8     7   448     0   0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     11. Бейнеу-Бекдаш-Туркмен-Баши

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Мангистауская    635        635       233   136     241     610   25

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    475   135  0    25

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Жамбылская         14       14          0    14      0      14     0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    14     0   0     0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     13. Семипалатинск-Барнаул-Новоалтайск

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Восточно-

     Казахстанская    113       113         19    94      0     113     0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    19    94     0    0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     14. Таскескен-Бахты-граница Китая

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Восточно-

     Казахстанская    190       190          0    190     0     190     0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    190    0    0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     15. Учарал-Достык-граница Китая

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Алматинская      184       184        174    10      0     184     0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    10    174    0    0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     16. Сары-Озек-Коктал-Хоргос-гр.Китая

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Алматинская      232       178          0    178     0     178     0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    178    0    0    0

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     17. Алматы-Узунагаш-Хемин-граница Киргизии

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Алматинская       95        42          3     21     0      24    18

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     3     21   0    0    18

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Алматинская      115       115         10    105     0      115    0

     Всего          13108     12301       3326   7803   770    11899  402

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     10   105    0    0    0 !

632   2316  8477  474    0  402 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

(Специалисты: Склярова И.В.,

              Мартина Н.А.)

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