



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2005/16/Add.1  
16 June 2005

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта  
(Восемнадцатая сессия, 15-16 сентября 2005 года,  
пункт 3 b) повестки дня)

**СОЗДАНИЕ ПАНЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН**

**Предложение по обновлению доклада об узких местах, связанных  
с инфраструктурой, и недостающих звеньях в европейских  
транспортных сетях**

Представлено правительством Республики Казахстан

1. Текущие проблемы, связанные с пропускной способностью инфраструктуры  
внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего  
водного)

**Автомобильная сеть**

Критерием «узкого места» является превышение в течение 80-120 дней в году показателя транспортных средств, проходящих в течение суток по автомобильным дорогам с 2-х полосным движением в количестве 8000-12000 единиц.

На основании проведенного анализа в соответствии с этим критерием, на автомобильных дорогах общего пользования республиканского значения «узкие места» отсутствуют.

### **Железнодорожная сеть**

На основании проведенного совместно с АО «Казакстан темір жолы» анализа пропускной способности однопутных и двухпутных участков магистральной сети Республики Казахстан установлено, что расчетная пропускная способность превышает фактические размеры движения поездов по однопутным участкам в среднем на 40-50%, по двухпутным – на 80%.

### **Внутренние водные пути**

Протяженность внутренних водных путей Республики Казахстан более 4 тыс. км. Судоходство в настоящее время осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Или и озере Балхаш на участках общей протяженностью 3912 км.

Основной грузопоток внутри страны осуществляется по рекам Иртыш и Урал, на которых расположены такие крупные речные порты как Павлодарский и Атырауский соответственно, находящиеся в частной собственности.

Содержание внутренних водных путей в безопасном для судоходства состоянии и содержание судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов) обеспечивается 7-ю специализированными Республиканскими казенными предприятиями водных путей.

На реке Иртыш эксплуатируются три судоходных шлюза: Усть-Каменогорский, Бухтарминский и Шульбинский, являющиеся уникальными судоходными гидротехническими сооружениями.

Урало-Каспийский судоходный канал расположен в дельте реки Урал и служит подходным каналом, соединяющим г. Атырау с портами Каспийского моря. В результате процесса ежегодного естественного руслового переформирования образуются донные отложения наносов.

Поддержание гарантированных габаритов судового хода на Урало-Каспийском канале позволит обеспечить необходимые условия для захода судов типа «река-море» в устьевой порт Атырау, способствовать организации бесперевалочных перевозок внешнеторговых и транзитных грузов в данном регионе.

2. Нормативные меры, направленные на устранение узких мест

План мероприятий по реализации Комплексной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах республиканского значения.

1. Республиканская бюджетная программа 020 «Развитие инфраструктуры водного транспорта на 2004 год».
2. Республиканская бюджетная программа 005 «Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов».

3. Меры в области инфраструктуры, направленные на устранение «узких мест»

В целях снижения потенциальной опасности для дорожного движения в 2005 году в соответствии с Планом мероприятий по реализации Комплексной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах республиканского значения предусматривается устранение 596 «узких мест». Из общего количества «узких мест» предусматривается устранить за счет выделенных средств: 143 «узких мест» путем реконструкции, 392 «узких мест» - путем осуществления среднего ремонта, 42 «узких мест» - проведением капитального ремонта и 19 - проведением текущего ремонта.

В целях обеспечения Урало-Каспийского канала в судоходном состоянии возникла необходимость в разработке канала на проектную глубину и ежегодного проведения дноуглубительных работ по поддержанию его габаритов. В 2004 году начаты работы по реконструкции канала, по завершению которых проектная глубина речной части канала составит 3,4 м, морской части – 3,8 м. Проектная ширина канала составит 75,76 м.

В целях содержания Усть-Каменогорского, Бухтарминского и Шульбинского шлюзов в судоходном состоянии Республиканским государственным казенным Восточно-Казахстанским предприятием водных путей проводится работа по реализации Плана мероприятий по обеспечению безаварийной работы шлюзов на реке Иртыш.

-----