



Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2010 - 2014 жылдарға арналған стратегиялық жоспары туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 2 ақпандағы N 60 Қаулысы.

"Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесі туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2009 жылғы 18 маусымдағы № 827 Жарлығына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2010 - 2014 жылдарға арналған стратегиялық жоспары бекітілсін.

2. Осы қаулы 2010 жылғы 1 қаңтардан бастап қолданысқа енгізіледі және ресми жариялануға тиіс.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

К. Мәсімов

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2010 жылғы 2 ақпандағы
№ 60 қаулысымен
бекітілген

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2010 - 2014 жылдарға арналған стратегиялық жоспары

Мазмұны

1. Миссиясы мен пайымдауы
2. Ағымдағы жай-күйін талдау
3. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі қызметінің стратегиялық бағыттары, мақсаттары мен міндеттері
4. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің функционалдық мүмкіндіктері және ықтимал қатерлер
5. Нормативтік құқықтық актілер
6. Бюджеттік бағдарламалар

Миссиясы мен пайымдауы

Миссиясы: Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі (бұдан әрі - Министрлік) көлік-коммуникация кешенін дамытудың озыңқы қарқынын және

экономика мен қоғамның қолжетімді және сапалы көлік қызметіне қажеттілігін толық қанағаттандыру мақсатында Қазақстан Республикасының көлік және коммуникация саласындағы тиімді мемлекеттік саясатты қалыптастырады және жүргізеді.

Пайымдауы: Қазақстан Республикасының көлік-коммуникация кешені - жоғары технологиялы, бәсекеге қабілетті, әлемдік стандарттарға сәйкес келетін, көлік процесіне қатысушылар үшін қауіпсіз, әлемдік көлік жүйесіне табиғи біріктірілген, экономиканың, ұлттық қауіпсіздіктің, геосаясаттың, бизнестің мүдделерін қоғам мен мемлекеттің игілігіне үйлесімді байланыстыруға қабілетті көлік-коммуникация кешені.

Ағымдағы жай-күйді талдау және тиісті қызмет салаларының (сфералардың) даму үрдістері

Мемлекет басшысының Қазақстанды әлемнің неғұрлым бәсекеге қабілетті 50 елінің қатарына кіргізу жөнінде міндет қойғаны белгілі.

Бұл бағыттағы мемлекеттік органдардың жұмысын объективті сырттай бағалау жетекші әлемдік қаржы ұйымдары жүргізетін бәсекеге қабілеттілік рейтингі болып табылатындығын атап өтеміз.

Сонымен, Әлемнің танымал рейтингтерінің бірі қоғамдық пікірді сұрау нәтижелері негізінде есептелетін "Инфрақұрылымның жалпы алғандағы сапасы", "Жолдың сапасы", "Темір жол инфрақұрылымының сапасы", "Порттар инфрақұрылымының сапасы", "Әуе көлігі инфрақұрылымының сапасы" және "Километрге шаққандағы орындардың қолжетімділігі" сияқты индикаторларды қамтитын Дүниежүзілік экономикалық форумының Жаһандық бәсекелестік индексі (бұдан әрі - ДЭФ ЖБИ) болып табылады.

Қазақстан позициясы "Инфрақұрылымның сапасы" факторы бойынша ДЭФ ЖБИ рейтингінде 2009 жылғы қыркүйек айында жарияланған есептерге сәйкес 2 позицияға жақсарды (71-ден 69-орынға), сонымен қатар "Жолдардың (автомобиль) сапасы" факторы бойынша 8 позицияға төмендегені (108-ден 116-орынға) байқалады.

Бұл ретте ҚР-дың жалпы пайдаланымдағы автожолдардың ұзақтығы 93,6 мың км құрайтынын, соның ішінде 23,5 мың км республикалық маңызы бар және 70,1 мың км жергілікті маңызы бар жолдар екендігін атап айтқан жөн. Тиісінше ҚР ККМ-нің құзыретінде жай-күйі жақсы деп бағаланатын 7,5 мың км (32%), қанағаттанарлық - 10,5 мың км (45%) және қанағаттанарлық емес - 5,4 мың км (23%) республикалық маңызы бар жолдар бар. Жергілікті атқарушы органдардың қарамағындағы жергілікті жолдардың жай-күйі: жақсы 5,6 мың км (8%), қанағаттанарлық 33,7 мың км (48%) және қанағаттанарлық емес 30,8 мың км (44%) деп бағаланады.

Автомобиль жолдарының сапасын жақсарту үшін 2009 жылы 1 931 км республикалық маңызы бар, 4 928 км жергілікті желідегі жолдар қайта жаңарту мен жөндеуден өткізілді, бұл осы көрсеткіш бойынша серпін беруі тиіс еді.

2010 жылы аяқталуы 2012 жылдан кейін күтілетін концессиялық жобаларды іске асыру, "Батыс Еуропа-Батыс Қытай" халықаралық автожол дәлізін қайта жаңарту бойынша ауқымды жұмыстар басталады. Тиісінше индекстегі позициялардың айтарлықтай жоғарылауын осы жұмыстар аяқталғаннан кейін күтуге болады.

"Темір жол инфрақұрылымының сапасы" факторы бойынша ДЭФ ЖБИ рейтингінде Қазақстанның позициялары 34-тен 32-орынға ауысып, 2 пунктке жақсарды.

"Порттар инфрақұрылымының сапасы" факторы бойынша 9 позицияға төмендеу (101-ден 110-орынға) байқалады.

Қазақстанда жалғыз теңіз сауда порты - Ақтау порты бар, ол жабық теңізде орналасқан және басқа теңіздермен және мұхиттармен тікелей байланысы жоқ. Осыған қарамастан ДЭФ ЖБИ рейтингінде берілген көрсеткішті жақсарту бойынша жұмыстар жалғасуда. 2010 жылдың бірінші тоқсанында Баутино сервистік портындағы кеме жөндеу зауытының құрылысын аяқтау жоспарлануда, бұл жылына 60 кемеге жөндеу жүргізуге мүмкіндік береді. Сондай-ақ Құрық портын дамыту үшін инвестициялық жобаларды іске асыру жөніндегі мәселе пысықталуда, бұл жүктерді ауыстырып тиеу көлемін жылына 23 млн. тоннаға дейін жеткізе отырып, порттың қуаттылығын арттыруға мүмкіндік береді. Бұл іс-шараны іске асыру 2011 - 2013 жылдарға жоспарланған.

"Әуе көлігі инфрақұрылымының сапасы" факторы бойынша ДЭФ ЖБИ рейтингінде еліміздің позициясы 94-тен 92-орынға ауысып, тағы да 2 позицияға жақсарған.

"Километрге шаққандағы орындардың қолжетімділігі (авиа компаниялардың жолаушы сыйымдылығы)" факторы бойынша 2 позицияға (62-ден 64-орынға) төмендегені байқалады.

Отандық авиакомпаниялардың клиент желісін ұлғайту және әлемнің басты өңірлерінің рыноктарында мүшелікті кеңейту жөнінде қабылдап жатқан шараларына қарамастан, негізгі проблема авиапаркті толықтыру және жаңарту болып қалады. Отандық авиапарктің негізгі бөлігі ескірген болып табылады, кеңестік өндірістің 47 әуе кемесі 2010 жылғы наурызда пайдаланудан шығарылуға жатады. Проблеманы шешу үшін 2009 жылы "Еуро-Азия Эйр" АҚ тұрақты жолаушы әуе тасымалдарын жүзеге асыру үшін келуі 2009 жылдың соңына деп жоспарланған Челленджер 870 үлгісіндегі әуе кемесін сатып алды. 2009 жылы "Скат" авиакомпаниясы АҚ операциялық лизингке екі әуе кемесін (Боинг-737-300 және Боинг-757-200) сатып алды және 2010 жылы Боинг -737-500 үлгісіндегі 3 әуе кемесін сатып алады.

Сондай-ақ, 2009 жылы 2011 жылы жеткізілетін Эмбраер-190 үлгісіндегі екі әуе кемесінің операциялық лизингіне "Эйр Астана" авиакомпаниясымен шарттар жасалды.

Бұл ретте, 2010 - 2014 жылдарға арналған үдемелі индустриялық-инновациялық дамудың мемлекеттік бағдарламасының жобасында көзделген (бұдан әрі - ҰИИДМБ) инвестициялық жобаларды іске асыру есебінен Министрлік 2014 жылға дейін ДЭФ ЖБИ позициясын жақсарту бойынша жұмысты жалғастырады.

ҮИИДМБ шеңберінде саланы дамыту көлік салалары - автожол, темір жол, азаматтық авиация, су көлігіндегі инфрақұрылымның даму деңгейін арттыруға Қазақстан Республикасы көлік-коммуникация кешенін халықаралық көлік жүйелеріне біріктіру деңгейін арттыруға бағытталған.

Қазіргі заманғы келешегі бар ұлттық көлік инфрақұрылымын құру, бәсекеге қабілеттілікті күшейту, бірыңғай сырттай біріктірілген көлік кеңістігін қалыптастыру және көлік инфрақұрылымын дамыту, көлік процестерінің ең жоғарғы тиімділігіне қол жеткізу көлік саласын дамытудың басым бағыттары болып табылады.

Осыған байланысты, көлік саласын дамыту саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыруды жүзеге асыратын уәкілетті орган экономика мен халықтың көліктік қызметтерге қажеттіліктерін толық көлемде қамтамасыз ету бойынша міндет қойды.

Еліміздің экономикалық өсуінің аса маңызды факторларының бірі көлік инфрақұрылымын серпінді дамыту мен жетілдіру болып табылады. Республиканың көлік кешенін реформалауда оң үрдістер табысты іске асырылуда. Қазақстандық көлік кешенінің халықаралық көлік жүйесіне кірігу процестерін жеделдету және еліміздің транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында бәсекелестік орта қалыптастырылды. Тұтастай алғанда, көлік жолаушылар мен жүктерді тасымалдауға өсіп отырған сұранысты қанағаттандырды. 1995 - 2009 жылдар кезеңінде жолаушы тасымалдары 1,9 есеге, жүк тасымалдары 1,2 есеге, жүк айналымы 1,4 есеге, жолаушылар айналымы 2 есеге артты.

Темір жол саласы.

Темір жолдардың магистральдық желісінің ұзақтығы - 14 356, километр (бұдан әрі - км), электрлендірілген темір жолдың ұзақтығы - 4 143,5 км (28,8%). Магистральдық жолдардың тігінен алғандағы ұзындығы 19,1 мың километр (бұдан әрі - мың км), станциялық жолдар - 6 мың км-ден астам. Жалпы ұзақтықтың 10 547 км автоблоктаумен, 8 816 км - диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған. Магистральдық темір жол желісіне қызметкерлерінің саны 56 мың адамнан асатын 130 филиал қызмет көрсетеді. 2007 жылы темір жол көлігінің үлесі елдің барлық жүк айналымының 57,4%-ын құрады.

2001 жылдан бастап 2006 жылғы кезеңде Қазақстан Республикасының Үкіметі екі Саланы қайта құрылымдау бағдарламасын қабылдады және іске асырды.

Бағдарламалар шеңберінде бейінді емес активтер "Қазақстан темір жолы" ҰК" АҚ құрамынан шығарылды, жөндеу және қамтамасыз ету қызметі кәсіпорындары бәсекелестік ортаға шығарылды, жүк вагондары операторларының (жүк вагондары паркінің 37,3 %-ы 186 жеке меншік компанияның иелігінде), сондай-ақ экспедиторлық қызметтің рыногы құрылды (70 компания жүк тасымалының 75%-ын сүйемелдеуді қамтамасыз етеді), "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңы қабылданды және саланың рынок жағдайында жұмыс істеуі үшін нормативтік-құқықтық база құрылды, 2005 жылдан бастап республикалық бюджеттен жолаушылар тасымалының шығындарын субсидиялау басталды.

Сонымен қатар көмір, темір рудасы, ауыл шаруашылығы өнімдері сияқты жүктердің көлемді түрлеріне тарифтердің залалдығы сақталуда (мұндай жүктерді тасымалдау негізгі болып табылады және тасымалдау жүйесінде шамамен 50% алады).

Әлеуметтік мәні бар бағыттарда (шамамен 40 %) жүретін жолаушылар тасымалының шығындары республикалық бюджеттен толық көлемде субсидияланбауда, жолаушылар вагондарын жаңарту проблемасы шешілмеген.

Осыған байланысты "Қазақстан Республикасының темір жол саласын одан әрі дамытудың және реформалаудың 2008 - 2010 жылдарға арналған кешенді іс-шаралар жоспарын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2008 жылғы 4 сәуірдегі № 321 қаулысына сәйкес, Министрлік мүдделі мемлекеттік органдармен бірлесіп, жоғарыда көрсетілген Темір жол саласын 2010 жылға дейін дамытудың кешенді іс-шаралар жоспарын әзірледі.

Кешенді іс-шаралар жоспарының негізгі міндеттері: 1) бәсекелестікті дамыту үшін қолайлы жағдай жасау, 2) тарифтік саясатты және нормативтік базаны жетілдіру, 3) темір жол көлігінің қызметіне тең қол жеткізуді қамтамасыз ету, 4) инфрақұрылымды дамытуға жеке инвестициялар тарту.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ негізгі өндірістік-экономикалық көрсеткіштері

Көрсеткіштер	Өлшем бірлігі	Кезең		
		2007 жыл	2008 жыл	2009 жыл
Тасымалданған жүктер	млн. тонна	260,5 (+ 5,5 %)	268,9 (+3%)	92,8 (-18%)
Тасымалданған жолаушылар	млн. жолаушы	18 (+3,8 %)	16,6 (-2%)	7,1 (+13,0%)
Кірістер	млрд. теңге	375 443	434 921	169 381 (-2,0%)
Шығыстар	млрд. теңге	347 628	397 816	161 727 (+13,0%)
Қаржылық нәтиже	млрд. тг.	27,8	37,1	5,4 (-71%)

Қатынастар бойынша жүктер тасымалданды

Көрсеткіштер	Өлшем бірлігі	Кезең		
		2007 жыл	2008 жыл	2009 жыл (5 ай)
республикаішілік	млн. тонн	140,3 (+3,9 %)	140,3 (=)	27,8 (-15%)
экспорт		84,8 (+1,2 %)	93,3 (+10%)	30,4 (-19%)
импорт		22,2 (+25,4 %)	20, 1 (-10%)	6,5 (-24%)
транзит		13,2(28,1 %)	15, 4 (+17%)	10,0 (-3,0%)

2009 жылғы 1 маусымдағы жай-күй бойынша вагондар

Атауы	мүкәммал паркі	жұмыс паркі	жұмыс істемейтін парк
жолаушылар вагондары	1801	1526	275
жүк вагондары	59 000	46 212	12 788

Жүк вагондарының жеке меншік паркі 2009 жылғы 1 қаңтарға - 35 161 бірлік (бұдан әрі - бірлік) (37,3 %) 188 меншік иелерінде.

2007 жылы жолаушы тасымалдау рыногында жолаушыларды темір жол көлігімен тасымалдауды 7 компания жүзеге асырды, конкурстың қорытындысы бойынша 2008 жылы тасымалдауды - 12 компания, 2009 жылы - 8 компания жүзеге асырды.

Өспелі қорытынды бойынша жолаушы вагондарының тапшылығы 2008 жылы - 315 бірлікті, 2009 жылы - 489, 2010 жылы - 608 бірлікті, 2011 жылы - 720 бірлікті, 2012 жылы - 807 бірлікті құрайды.

Өспелі қорытындымен жолаушылар вагондарының тапшылығы

Жылдар	2008	2009	2010	2011	2012
Жолаушылар вагондарының тапшылығы, бірлік	477	583	559	776	920

Локомотивтер

Атауы	Мүкәммал паркі (бірл.)	Қажеттілік (бірл.)
	2009 ж 01.06.	2009 ж 01.06.
Магистральдық тепловоздар	619	437
Электровоздар	579	342
Маневрлік тепловоздар	469	425

Тарифтердің жыл сайынғы өсуі есепке алынған 2008 жылдан 2012 жылға дейінгі инвестициялар

Атауы	2008 ж.	2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	Барлығы
	Құны, млрд. теңге					
Магистральдық торап	69	57.1	75	76	81	379
Локомотив шаруашылығы	22.3	23	26.7	72.1	109.7	254.2
Вагон шаруашылығы	25.3	27.1	45.4	70.5	77.1	254.5
Барлығы	116.7	107.2	146.9	218.3	267.9	887.8

2008 жылы темір жол саласының инвестициясы 90 834 млн. теңгені құрады, соның ішінде:

Концессионердің өз қаражаты 3900 млн. теңге (Шар - Өскемен темір жол желісін салу);

республикалық бюджеттің қаражаты 97 млн. теңге ("Өзен - Түркіменстанмен мемлекеттік шекара жаңа темір жол желісін салу" жобасының жобалық-сметалық құжаттамасын жасау);

республикалық бюджеттің қаражаты 9 520 млн. теңге (жолаушылар тасымалын субсидиялау);

республикалық бюджеттің қаражаты 13 200 млн. теңге (қолданбалы ғылыми зерттеулер);

республикалық бюджеттің қаражаты 64 117 млн. теңге (техникалық регламенттер мен стандарттарды әзірлеу және қайта дайындау).

2012 жылға дейін магистральдық желінің 3000 км жақсарту, 500 бірлік локомотив және 23 000 жүк вагондарын сатып алу жоспарлануда.

Негізгі инфрақұрылымдық жобалар

Ескерту. Кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.09.03 № 883 Қаулысымен.

P/c №	Жобалар	Ұзындығы, км	Құны, млрд. теңге	Қаржыландыру көзі	Іске асыру мерзімі
Темір жол желілерін салу					
1	Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара	146	65	Республикалық бюджет және "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың қарыз қаражаты	2009-2011
2	Қорғас-Жетіген	293,2	165	Республикалық бюджет және "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншікті және қарыз қаражаты	2009-2012
3	Ералиев-Құрық	14,4	7,5	Концессия	2011-2013

Темір жол саласын реформалау

р/с №	Іс-шаралар	саны
1	Бәсекелестік секторға шығарылған кәсіпорындар	58
	Жолдарды жөндеу бойынша 2 кәсіпорын, 15 кәсіпорын жүк вагондарын жөндеу бойынша, 31 кәсіпорын локомотивтерді жөндеу бойынша, 10 кір жуатын комбинаттар	
	Бәсекелестік секторына жататын жөндеу кәсіпорындары	12
2	Жолды жөндеу бойынша 1 кәсіпорын, жүк вагондарын жөндеу бойынша 3 кәсіпорын, локомотивтерді жөндеу бойынша 8 кәсіпорын	
	Бәсекелестік секторына шығаруға жататын қызметті қамтамасыз ететін кәсіпорындар	7
3	"Кедентранссервис" АҚ, "Жолаушылартранс" Компаниясы" ЖШС, "Қазтранссервис" АҚ (49 %), "Транстелеком" АҚ (49 %), ППҚ: "Ақжайық-Батыс", "Ертіс-Сервис", "Қазығұрт-Оңтүстік"	
	"ҚТЖ" ҰК "АҚ құрамында қалдырылатын кәсіпорындар	12
4	"ВЖДО" АҚ, "Локомотив" АҚ, "Локомотивный сервисный центр" АҚ, "Көліктік сервис орталығы" АҚ, "Ақпараттандырылған сервис орталығы" АҚ, "Казтемиртранс" АҚ, "Теміржолжылу" АҚ, "Теміржолсу" АҚ, "Орман қорғау" АҚ, "Казтранссервис" АҚ (51 %), "Транстелеком" АҚ (51 %), "Казкортранссервис" АҚ (12,69 %)	
5	Коммуналдық меншікке берілген вокзалдар	94
6	Коммуналдық меншікке берілуге жататын вокзалдар	22
	Ақмола облысы бойынша. - 6, Қостанай облысы бойынша - 9, Ақтөбе облысы бойынша - 7	

Автожол саласы.

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарының ұзақтығы 128 мың км құрайды, оның 93,6 мың км астамы жалпы пайдаланымдағы автожолдар.

Жалпы пайдаланымдағы автожолдардың жалпы ұзақтығының 23,5 мың км республикалық маңызы бар жол, 70,1 мың км жергілікті желілерге жатады.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 9 желтоқсандағы N 1227 қаулысымен Автожолдар саласын дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы бекітілді, соған сәйкес, жөндеудің барлық түрімен қаржыландыру көлемі 1,3 трлн.теңге немесе 10 млрд. АҚШ доллары болатын жалпы пайдаланымдағы автожолдардың 42 мың км қамту жоспарлануда, бұл ретте 2007 жылдан бастап Республикалық бюджеттен жолдардың жергілікті желілеріне трансферттер бөлінеді, 2013 жылға дейін барлығы 141 млрд.теңге бөлу жоспарлануда.

2012 жылдың соңына қарай республикалық маңызы бар автожолдардың 86 % және жергілікті желілердің шамамен 70 % жай-күйін жақсарту күтілуде.

2005 жылдан бастап республикада жолдарды салу мен қайта жаңарту осыке 13 тоннаға дейін есептік жүктемемен жүргізілуде, барлық халықаралық дәліздер II техникалық санаттан төмен емес параметрлер бойынша қайта жаңартылуда. 5 сатылы сапа бақылауы енгізілді.

Соңғы 9 жылда саланы дамытуға жергілікті желіні қоса алғанда, 775 млрд. теңге бөлінді, бұл ретте егер 2001 жылы 27,7 млрд. теңге қаржыландырылған болса, 2009 жылдың өзінде 199,5 млрд. теңге болды. Осы жылдары 93 мың км жалпы пайдаланымдағы жолдардың 33 мың. км астамы қайта жаңартылды және әр түрлі жөндеуден өтті, соның ішінде республикалық желіде - 21 мың км.

2009 жылы автожол саласын дамытуға Жол картасын қоса алғанда, 199,5 млрд. теңге бөлінген. Көзделген қаражат 6 859 км жолды жөндеу жұмыстарына бағытталды.

Соның ішінде жолдардың республикалық желісі бойынша 1 931 км жолды қайта жаңарту мен жөндеуге 101,1 млрд. теңге бөлінді және 98,4 млрд. теңге жолдың жергілікті желісінің 14 928 км дамытуға бағытталған (көрсетілген қаражаттан трансферттер 21,7 млрд. теңге құрайды және Жол картасы бойынша 51,8 млрд. теңге бағытталған).

Бөлінген қаражат шеңберінде Алматы - Астана - Петропавл, Самара - Шымкент, Омбы - Майқапшағай, Астрахань - Атырау - Ақтау - Түрікменбашы, Астана - Қостанай - Челябинск, Ташкент - Шымкент - Алматы - Қорғас, Таскескен - Бақты автомобиль жолдарының учаскелерін қайта жаңарту бойынша жұмыстар көлемі орындалды және 412 км жол пайдалануға берілді, сондай-ақ 1 221 км жол күрделі, орташа жөнделді.

"Батыс Еуропа - Батыс Қытай" дәлізінің ұзақтығы 8 445 км құрайды, оның ішінде Қазақстан Республикасының аумағы бойынша - 2 787 км, 2 452 км қайта жаңартуға жатады.

Қазақстан бойынша дәліз 5 облыстың (Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы) аумағы бойынша өтеді. Жобаның құны - 825,1 млрд.теңгені құрайды.

Жоба шеңберінде халықаралық қаржы институттарымен 3,4 млрд. АҚШ доллары сомасында займдар бөлу туралы келісімге қол қойылды.

Бұл ретте ұзақтығы 510 км "Алматы - Қорғас", "Ташкент - Шымкент - Жамбыл облысының шекарасы" учаскелерін концессиялық негізде іске асыру жоспарланып отыр.

2008 жылғы 5 шілдеде "Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне концессия мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасының Заңы қабылданды, онда экономиканың әр түрлі саласында концессияның тартымдылығын жоғарылату үшін оның мәселелерін одан әрі реттеуге бағытталған 3 кодексе және 7 заңға өзгерістер мен толықтырулар енгізілді.

Атап айтқанда, концессионер қызметіне мемлекеттік қолдаудың қосымша түрлері заңмен бекітілді (қоса қаржыландыру және инвестициялық шығындарға өтемақы), ақылы автомобиль жолдарын қалыптастыру мәселелері толық реттелді, концессионерлерге қойылатын біліктілік талаптары күшейтілді, мемлекеттік органдардың құзыреті және концессионерді таңдау бойынша байқау өткізу тәртібі нақтыланды.

2009 жылы жалпы ұзақтығы 713 км және құны 455,1 млрд теңге "Астана - Қарағанды", "Алматы - Қапшағай", "Алматы - Қорғас" Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы концессиялық жобаларының I кезеңін іске асыру басталды. Қазіргі кезде концессионерді таңдау бойынша конкурстық рәсімдер жүргізілуде.

2010 жылғы 1 қаңтардағы жай-күй бойынша республикалық маңызы бар автожолдар желісінің жай-күйі: жақсы - 32 %; қанағаттанарлық - 45 %; қанағаттанғысыз - 23 %.

Жергілікті маңызы бар автожолдардың 2010 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша жағдайы: жақсы - 8 %; қанағаттанарлық - 48 %; қанағаттанғысыз - 44 %.

Азаматтық авиация.

Республикада 53 авиакомпания қызметті жүзеге асырады, 23 авиакомпания жолаушылар және жүк тасымалын жүзеге асырады, оның ішінде 5-уі тұрақты тасымал жасайды. 30 әуе компаниясы авиациялық жұмыстарды жүргізеді (авиациялық-химиялық, орман күзету, мұнай - және газ құбырларын аралап ұшып шығу, Каспий шельфін игеру және басқа да жұмыс түрлері).

Қазіргі уақытта 20 әуежай жұмыс істейді, оның ішінде 15 әуежай халықаралық мәртебеге, 9 әуежай ИКАО санатына ие.

Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде 620 әуе кемесі есепте тұр, оның ішінде 522 ұшақ және 98 тікұшақ.

Қазақстандық авиатасымалдаушылар ("Эйр Астана" АҚ, "Скат" АҚ) 17 шетел мемлекетіне ұшуларды орындайды. Қазақстанда тұрақты жолаушы ұшуларын 19 шетел мемлекетінен 25 шетелдік әуе компаниясы жүзеге асырады. Ішкі әуе қатынасы саласында 40 бағыт бойынша тұрақты ұшулар жүзеге асырылады.

"Ішкі әуе тасымалын субсидиялау" бюджеттік бағдарламасының қаражаты есебінен (2009 жылы 727,7 млн.теңге) 9 әуе бағыты бойынша Астана, Жезқазған, Петропавл,

Семей, Павлодар, Талдықорған қалаларымен және төрт облысаралық Қарағанды - Өскемен және Қарағанды - Қызылорда, Алматы - Тараз, Алматы - Көкшетау бағытымен байланыстыратын әуе тасымалдары орындалады.

2008 жылы қазақстандық авиакомпаниялар 2,85 млн. жолаушыны тасымалдады, өсімі - 5% (2007 жылы - 2,7 млн. жолаушы).

2008 жылы республиканың әуежайлары 5,7 млн. жолаушыға қызмет көрсетті, өсімі - 5 % (2007 жылы - 5,4 млн.).

2009 жылғы қаңтар-қазан айларында республиканың авиакомпаниялары 2,2 млн. жолаушы (6%-ға төмендеу) және 16 мың тонна жүк (19%-ға төмендеу) тасымалдады.

Ағымдағы жылдың 10 айында республиканың әуежайлары 4,6 млн. жолаушыға қызмет көрсетті (6%-ға төмендеу), 60,1 мың тонна жүкті (18%-ға төмендеу) өңдеді.

Болжамдық деректер бойынша 2009 жылы 2,6 млн. жолаушы, 19 мың тонна жүк тасымалданып, әуежайлардың 5,2 млн. жолаушыға қызмет көрсетуі күтілуде.

Әуе кемелерінің паркі жаңартылуда. 2007 жылы "Эйр Астана" әуе компаниясы операциялық лизингке 6 әуе кемесін сатып алды (соның ішінде 2 бірлік - "Boeing" 767/300, 2 бірлік - Airbus 320, 2 бірлік - Airbus 321), компанияның жалпы авиапаркі 18 бірлікке жетті.

Республиканың авиа компаниялары өз меншіктеріне халыққа қызмет көрсетуге және теңіз бұрғылау қондырғыларына ұшу үшін 8 жаңа "Eurocopter" тікұшағын сатып алды.

2008 жылы "Эйр Астана" операциялық лизингке 3 авиа кемесін сатып алды (1 бірлік - Airbus-319, 2 бірлік - Airbus-320), "SCAT" әуе компаниясы операциялық лизингке 2 Боинг-737-500 әуе кемесін сатып алды.

2008 жылдың соңына қарай әуе кемелерінің қазіргі заманғы паркі 23 бірлікті құрады.

"Эйр Астана" АҚ 2014 жылға дейін операциялық және қаржы лизингі негізінде 14 әуе кемесін сатып алуды жоспарлап отыр.

Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастырумен "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорны айналысады. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін жетілдіру бойынша жұмыс жалғасуда. 2008 жылы жабдықтарды жаңғыртуға арналған жалпы инвестиция көлемі 7 991,3 млн. теңгені құрады, 2009 жылға 8 265,3 млн. теңге жоспарланды, ағымдағы жылғы 1-жарты жылдықта 2 406,0 млн. теңге игерілді.

Ағымдағы жылы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша Азаматтық авиация комитеті 53 авиакомпанияға инспекция жүргізді.

Инспекциялық тексерістер нәтижесі бойынша 66 әуе кемесінің ұшу жарамдылығы сертификаттары тоқтатылды, 1 авиакомпанияның пайдаланушы сертификаттары кері қайтарылды, 5 авиакомпанияның пайдаланушы сертификаттары тоқтатылды.

Азаматтық авиация саласында басқару функцияларын уақтылы және сапалы орындау мақсатында Азаматтық авиация комитетінің штат саны 51 қызметкерге, басқармалар саны 5-ке дейін ұлғайтылды.

Су көлігі.

Қазақстан Каспий бассейніндегі негізгі жүк құраушы мемлекет болып табылады және тасымалданатын жүктердің негізгі түрлеріне мұнай, металл, астық және тағы басқалары жатады.

Ақтау порты - Қазақстанның жалғыз халықаралық теңіз сауда порты. 2008 жылы Ақтау порты арқылы жүкті ауыстырып тиеу көлемі 11,0 млн.тоннаны құрады немесе 2007 жылдың деңгейінде, оның ішінде мұнай шамамен - 9 млн.тонна және құрғақ жүк - 2,0 млн.тонна.

Жобалық қуаттылыққа қол жеткізуге байланысты, Ақтау портын оның өткізу қабілетін 20 млн. тонна мұнай және 3 млн. тонна құрғақ жүкке дейін жеткізу мақсатында кеңейту бойынша жұмыстар жүргізілуде. Жоба шеңберінде мұнай құю және құрғақ жүк айлақтарын, сондай-ақ гидротехникалық қорғаныс құрылысын салу болжануда. Жобаның жалпы құны 41,7 млрд.теңгені немесе 347 млн. АҚШ долларын құрайды.

Баутино порты мұнай өндіруші компаниялар үшін теңіз операцияларын қолдау базасы ретінде пайдаланылады және жүктерді (жабдықтарды, құрылыс материалдарын, жанар-жағар май материалдарын және тағы басқаларды) ауыстырып тиеуді жүзеге асырады. Баутино портында негізінен Каспий теңізінің шельфін игерумен айналысатын компаниялардың кемелері орналасады.

Каспий теңізінің қазақстандық секторын қарқынды игеру Баутино порты инфрақұрылымының өндірістік теңіз терминалдары операторларының одан әрі дамуын болжамдайды.

Құрық портында Каспий теңізінің қазақстандық секторын игеру бойынша мемлекеттік бағдарламаның шеңберінде өндірістік қуаттылығы жылына 20 млн. тоннаға дейін, "Баку - Тбилиси - Джейхан" жобасына қатысуға, сондай-ақ соған қатысты жобаларды іске асыруға бағытталған мамандандырылған мұнай құю терминалын салу жоспарлануда.

Теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында Құрық портының акваториясында кемелер қозғалысын басқару жүйесін құру жоспарлануда.

Отандық теңіз сауда флотын "Қазтеңізтрансфлот" ҰТКК" АҚ білдіреді. "Қазтеңізтрансфлот" ҰТКК" АҚ-тың флотын 16 кеме құрайды, оның ішінде: жүк көтергіштігі 12 мың тонна 3 мұнай құю танкері, жүк көтергіштігі 3600 тонна 8 баржа-алаң, 5 тіркеп сүйрегіш бар.

Ішкі кеме қатынасы үш су бассейнінде: Ертіс (1719,5 км), Іле-Балқаш (1308 км) және Орал-Каспий (956 км), ұзақтығы 3983,3 км су жолы учаскелерінде жүзеге

асырылады. 2008 жылы ішкі су көлігімен шамамен 1,2 млн. тонна әр түрлі жүктер тасымалданды, бұл 2007 жылғы тасымалдар деңгейіне сәйкес келеді.

Автомобиль көлігі.

Автокөлік құралдарының республикалық паркі шамамен 1 745 мың жеңіл, шамамен 312 мың жүк АКҚ және 75 мың автобустардан құралады (ҚР ІІМ-нің 2008 жылғы 1 қаңтардағы жай-күй бойынша деректері).

2008 жылы автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалдау көлемі 11,29 млрд. адамдар, жолаушы айналымы 107,2 млрд. жолаушы-км құрады. 2007 жылдың осындай кезеңімен салыстырғанда, жолаушылар тасымалдау көлемінің өсімі - 1,4 %, ал жолаушы айналымы бойынша 2,9 % құрады. Жүк тасымалдау көлемі - 1,7 млрд. тоннаны, жүк айналымы 63,5 млрд. т-км құрады.

2007 жылдың осыған ұқсас кезеңімен салыстырғанда, жүк тасымалдау көлемінің өсімі - 3,2 % және жүк айналымы бойынша 3,3 % құрады.

ХЖТ жүйесі бойынша тасымалдарға қазіргі кезде шамамен 4 650 автомобиль тартылған. Жүктерді тасымалдау үшін жыл сайын Еуропа мен Азияның 39 елімен шамамен 109 мың дана рұқсаттар бланкімен алмасу жүргізіледі.

Тұрақты қатынас бойынша 110-нан астам халықаралық және 115 облысаралық тұрақты жолаушы маршруттары бар.

Автомобильдер паркі жоғары тозумен сипатталады - 12 жылдан астам пайдаланудағы автокөлік құралдары 63 % құрайды, соның ішінде автобустар - 57 %, жеңіл автомобильдер - 59 % және жүк автомобильдері - 84 %.

Осыған байланысты, Қазақстан Республикасында тұрақты көздерден атмосфераға шығатын зиянды заттар жылына 2,5 млн.тоннаны құрайды, ал көліктік шығарындылар 1 млн.тоннадан асады.

Еуро стандарттарын кезең-кезеңмен енгізу ескірген автомашиналарды әкелуді шектеуге, қазақстандық автожинақтау кәсіпорындарының бәсекеге қабілеттілігін арттыруға, сондай-ақ шығарылатын және импортталатын отынның сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

Сонымен, 2015 жылға қарай 12 жылдан артық жұмыс істейтін автокөлік құралдарының санын 63 %-дан 35 %-ға дейін төмендету жоспарланып отыр.

АКҚ түрлері	Пайдалану мерзімдері бойынша бөлу				Барлығы
	2 жылға дейін	2-ден 7 жылға дейін	7-ден 12 жылға дейін	12 жылдан артық	
Жеңіл	86 086 (5%)	207 856 (12%)	420 589 (24%)	1 030 542 (59%)	1 745 073
Жүк	15 963 (5%)	18 716 (6%)	15 429 (5%)	261 720 (84%)	311 828
Автобустар	6 127 (8%)	16 733 (22%)	9 723 (13%)	42 459 (57%)	75 042
Барлығы	108 443 (5%)	243 093 (11%)	441 768 (21%)	1 338 639 (63%)	2 131 943

Көліктегі қауіпсіздік.

Қозғалыс қауіпсіздігі проблемасы — бірінші кезектегі міндеттердің бірі және саланы дамытудың жоғары деңгейін қамтамасыз ету бойынша құрамдас бөліктердің бірі болып табылады.

Көлік инфрақұрылымының жай-күйі сыни деңгейге жақындап қалды. Оның айтарлықтай бөлігі нормативтік мерзімнен асып пайдаланылуда, басқа бөлігі осы мерзімге жақындап қалды. Нәтижесінде, көлік жұмысының қауіпсіздігі бойынша жағдай айтарлықтай нашарлап барады.

Бүгінгі күні қайта жіберілген тоннажбен темір жол магистральдық жолдарының ұзақтығы 2 460 км құрайды.

2009 жылдың өткен кезеңі үшін Қазақстан Республикасының темір жол желілерінде 158 қозғалыс қауіпсіздігін бұзушылық (2008 жылы 272) жіберілді, олардың темір жол көлігінің салалық шаруашылықтарындағы үлесі: вагон шаруашылығы бойынша - 23 % (35 жағдай); локомотив шаруашылығы - 51 % (46 жағдай); жолаушылар шаруашылығы - 5 % (10 жағдай); тасымалдар дирекциясы - 10,5% (16 жағдай) және жол шаруашылығы - 23,4% (37 жағдай).

Жіберілген қауіпсіздікті бұзушылықтардың негізгі себебі темір жол жылжымалы құрамын сапасыз жөндеу мен қызмет көрсету болып табылады, онда поездық және маневрлық жұмыстағы жіберілген ақаулықтардың жалпы санынан 70% бұзушылықтарды құрайды.

Магистральдық темір жол желісінің үздіксіз пайдаланылуын қамтамасыз ететін мамандандырылған жылжымалы құрамның тозуы мыналарды құрайды: дрезиналық жүк - 213 бірлік немесе 59 %; дрезиналық жолаушы - 93 бірлік немесе 64 %; қар жинау техникасы - 211 бірлік немесе 74%; өрт сөндіру және қалпына келтіру поездарының жылжымалы құрамы - 419 бірлік немесе 74 %.

Жүк вагон паркінің орташа тозуы 67,8 % құрайды, платформалар (76,69 %), өзге де вагондар (71,25 %) және жабық вагондар (68,63 %) паркі аса тозған. "Өзге де" вагондар құрылымындағы басымды үлесті астық таситын вагондар (65 %), цемент таситын вагондар (14 %) және фитингтік платформалар (14 %) құрайды. Жылжымалы құрам тапшылығы 20 мыңнан астам вагонды құрайды.

Жолаушылар вагоны паркінің құрылымында жолаушы вагондарының орташа-нормативтік қызмет мерзімі 28 жыл болғанда, пайдалану мерзімі 28 жылдан артық вагондардың үлесі 378 бірлік - 20,9 %, 20-дан 27 жылға дейінгісі 733 бірлік - 40,6 %, 10-нан 19 жылға дейінгісі 558 бірлік - 39,9 %, 10-жылға дейінгісі 132 бірлік - 7,3 %. Пайдалану мерзімі бойынша 2009 жылғы 1 маусымдағы жай-күйі бойынша есептен шығаруға жататын вагондардың саны 125 бірлікті немесе жалпы мүкәммал паркінің шамамен 6 % құрайды. Бұл ретте жолаушы вагондарының физикалық тозуы сыни шекті тозу - 70 %-дан асады.

1992 жылдан бастап саланың негізгі өндірістік қорларының тозуы 32%-дан 70 %-ға дейін артты. Индустрия және сауда министрлігінің Бәсекелестікті қорғау комитетімен

келісілген ставкалар теміржол саласы кәсіпорындарының капиталдық салымдарын толық көлемде ескермейді.

Бірқатар әуежайлар ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартуды, аэровокзалдары салу мен жөндеуді, арнайы техника мен жабдықты жаңартуды қажет етеді.

Республикалық маңызы бар автожолдар желісінің 2008 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша жағдайы мынадай: жақсы - 21 %; қанағаттанарлық - 44 %; қанағаттанғысыз - 35 %. 2006 - 2007 жылдардағы жұмыс қорытындылары бойынша қанағаттанғысыз жолдардың ұзақтығы 3 мың км қысқарды.

Жергілікті маңызы бар автожолдардың 2008 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша жағдайы: жақсы - 8,5 %; қанағаттанарлық - 45 %; қанағаттанарлықсыз - 46,5 %.

Автомобильдер паркі тозудың жоғары дәрежесімен сипатталады: 12 жылдан астам пайдалануда болған АКҚ үлес салмағы жеңіл автомобильдер бойынша 59 %, жүк автомобильдері бойынша - 84 %, автобустар бойынша - 57 % құрайды, бұл халыққа автокөлік қызметін көрсету сапасына және экономика салаларына, қозғалыс қауіпсіздігіне және отандық өнімнің бағасындағы көлік шығыны үлесіне теріс әсер етеді.

Автомобиль көлігінің жылжымалы құрамы аса қауіпті объектілердің бірі болып табылады. Осылайша, 2008 жылы Республиканың автожолдарында 13739 жол-көлік оқиғалары (бұдан әрі - ЖКО) тіркелді, бұл ретте 3351 адам қаза тапты, 16400 - әр түрлі дәрежедегі жарақат алды.

2006 - 2007 жылдардың қорытындылары бойынша ЖКО серпінін талдау ЖКО-ның жыл сайын 7-8%-ға төмендеуін көрсетеді.

Кемелер саны көбейген сайын (орташа 10-15%-ға) теңіз және шағын көлемді кемелермен авариялық жағдайлар мен көлік оқиғаларының саны да өсуде.

Теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында А. Бековича-Черкасск шығанағында және Орал-Каспий бассейнінде кемелердің қозғалысын басқару бойынша жүйе құру жоспарлануда.

Ертістегі өзен көлігін дамыту кеме қатынасы шлюздерінің техникалық жай-күйімен тікелей байланысты. Өскемен және Бұқтырма шлюздері 50-ші жылдардың соңында пайдалануға берілді.

Көрсетілген шлюздер құрылыстарының үнемі агрессиялы ортада болуы және оларға теріс әсерлер, олардың аса жоғары дәрежеде тозуына және гидродинамикалық авария туындау мүмкіндігіне әкеліп соқтырды. Осы шлюздердің авариясыз жұмыс істеуін қамтамасыз ету мақсатында оларды қайта жаңарту жұмыстары басталған.

Сондай-ақ, Шульба шлюзының қорғаушы гидротехникалық құрылғысын салу жұмыстарын жүргізу қажет.

Қазіргі уақытта мемлекеттік техникалық өзен флотының қолда бар кемелерінің жалпы тозуы шамамен 70 % құрайды.

Әлемдік көлік жүйесіне кірігу

Қазақстан Еуропа мен Азияның арасындағы коммуникациялық ағынның ортасында орналасқан және ұлттық транзит ресурсын іске асыра алатын орасан зор көлік әлеуетіне ие. Осы бірегей геосаяси жағдайды пайдалану қажет. Іс жүзінде, құрлықшілік тасымалдарды жүзеге асыру кезінде Солтүстік-Оңтүстік және Батыс-Шығыс бағыттары бойынша маршруттардың көбі арқылы өңірді айналып өту мүмкін емес, бұл орталық-азия көлік дәліздерінің күшті жағын көрсетеді.

Соңғы жылдары Еуразиялық континентте халықаралық экономикалық байланыстардың ғаламдану процесінің тереңдетілуіне және Шығыс Азия мен Еуропаның арасындағы жүк ағынының өсуіне байланысты ұлы "Жібек жолын" қайта жандандыру - еуразиялық трансконтинентальдық кешенді көпір құру өзекті бола түсуде.

Оңтүстік - Батыс, Оңтүстік және Оңтүстік - Шығыс Азия елдерінің ТМД мен Еуропа елдерімен сауда-экономикалық қатынасын жандандыру Қазақстанның экспорттық-импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін дамытудың маңызды факторы болуда. Сонымен бірге, Орталық Азияда өңірді Қытаймен жалғастыратын және Таяу Шығыс пен Еуропа бағытында экспортталатын қытайлық жүктердің бөлігін орталық-азия магистралына қайта бағыттау мүмкіндігін беретін жаңа көлік бағыттарын құруға үлкен сенім жүктелуде.

Басты серіктесі Еуропа Одағы болып табылатын, ішкі сауда айналымының шектен тыс жоғары қарқынын көрсететін Қытай экономикасының серпінді дамуы (2006 жылдың қорытындылары бойынша шамамен 1,7 трлн. АҚШ доллары) маңызды факторлардың бірі болып табылады. Бұдан басқа, Қытай Жапониядан, Кореядан және Оңтүстік Азия елдерінен Еуропаға тауар тасымалдауды жүзеге асыруға қызығушылық білдіріп отыр, мұнда бағдарғының үштен бір бөлігі біздің елдің аумағына келеді, бұл бізге транзиттен үлкен кіріс алуға мүмкіндік береді.

Қазіргі кезде Еуропа мен Азияның арасындағы тауар айналымының көлемі шамамен 700 млрд. АҚШ долларын құрайды, кейбір болжамдар бойынша 2015 жылға қарай бұл көрсеткіш 1 трлн. АҚШ долларына жетеді, Қазақстанның транзиттен түсетін кірісі 2015 жылға қарай 1,1 млрд. АҚШ доллары шамасында болады деп болжануда (2007 жылы 500 млн. АҚШ доллары). Жалпы алғанда Оңтүстік - Шығыс және Шығыс Азия - Еуропа бағыттарындағы транзит ағыны шамамен 330 - 400 млрд. АҚШ долларына бағаланып отыр, бұл ретте осы ағындардың 20 % -ға дейінгісі Қазақстан аумағы арқылы өтуі мүмкін.

Иран Парсы шығанағы мен Үнді мұхитының порттары жолындағы, сондай-ақ Түркия мен ЕО нарығына шығатын маңызды дәліз болып табылады, және шетелдік жүк жөнелтушілердің иран аумағын транзиттік операцияларда одан да кең пайдалануына мүмкіндік беретін жаңа көлік дәліздері мен инфрақұрылымдық нысандардың дамуы үшін елеулі күш салуда.

Өнеркәсіп өндірісінің тез қарқынына және өндірістік саладағы шетелдік инвестициялардың өсуіне байланысты Үндістан Оңтүстік Азиядағы аса тұрақты рынок және негізгі жүк қабылдаушы/жүк жөнелтуші болып табылады. Үнді экономикасының жыл сайынғы өсуі шамамен 9-10 % құрайды, АҚШ-қа үнді тауарларының экспорты бүгінде қытайлықпен салыстырғанда пайыздық қатынаспен алғанда анағұрлым тез өсуде, дегенмен көлемі аз, ал үнді экономикасындағы шетелдік инвестициялардың 2/3 астамы өндіріс саласына бағытталған.

2006 жылы Қазақстан елдің жалпы Азия континентінің аумақтық дамуымен және қисынды байланыстырған ұзақ мерзімді Көлік стратегиясын қабылдады. Стратегия Солтүстік - Оңтүстік және Батыс - Шығыс бағыттарында континентальдық және трансконтинентальдық транзитті жүзеге асыруға мүмкіндігін беретін қазіргі заманғы магистральдар құруды болжайды.

Темір жол саласындағы құрылыс және электрлендірудің барлық жобалары бірінші кезекте жаңа транзиттік дәліздерді құруға, тиімді желілерді дамытуға, жеткізіп берудің уақыты мен арақашықтығын қысқартуға бағытталған (Достық станциясын кеңейту, Шар - Өскемен, Ералы - Құрық, Маңғышлақ - Баутино, Қорғас - Жетіген, Бейнеу - Жезқазған, Өзен - Түркіменстанмен мемшекара жаңа темір жол желілерін салу, Мақат - Қандыағаш, Достық - Ақтоғай, Алматы - Ақтоғай, Ақтоғай - Мойынты темір жол учаскелерін электрлендіру және тағы басқалары).

Трансконтинентальдық тасымалдарды жүзеге асыру саласында Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін дамыту көбіне республика аумағы арқылы өтетін көлік дәліздерін және олардың тармақтарын дамытумен байланысты:

1. ТРАСЕКА дәліздері: Достық - Ақтау, Ақтау - Достық (ұзақтығы - 3836 км; Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі - 19 тәулік; 2006 жылғы 12 айда транзитпен 37,5 тонна тасымалданды, 2007 жылы - 29,9 тонна, 2008 жылы - 36,6 тонна).

2. Оазис: Ақсарай, Ақсарай - Оазис (ұзақтығы - 832 км; Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі - 4 тәулік; 2007 жылғы 12 айда 824430 тонна тасымалданды; 2008 жылы 906873 тонна тасымалдау жоспарлануда).

3. Ортаазиялық дәліз: Сарыағаш - Озинки, Озинки - Сарыағаш (ұзақтығы - 2147 км; Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі - 11 тәулік; 2006 жылғы 12 айда транзитпен 669,0 тонна тасымалданды, 2007 жылы - 1137,1 тонна, 2008 жылы - 1452,6 тонна).

4. Трансазиялық дәліз (солтүстік бағыт): Достық - Петропавл, Петропавл - Достық (ұзақтығы - 1910 км; Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі - 10 тәулік; 2006 жылғы 12 айда транзитпен 504,9 тонна тасымалданды, 2007 жылы - 678,5 тонна, 2008 жылы - 645,5).

5. Трансазиялық дәліз (орталық бағыт): Достық — Сарыағаш, Сарыағаш - Достық (ұзақтығы - 1831 км; Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі - 9 тәулік; 2006

жылғы 12 айда транзитпен 1124,7 тонна тасымалданды, 2007 жылы - 1299,8 тонна, 2008 жылы - 1833,8).

Халықаралық тасымалдардың әлемдік тәжірибесі көлік бағыттарының бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету тек техникалық проблемаларды шешумен ғана шектелмейтінін куәландырады. Транзиттік жүк ағын жолындағы халықаралық көлік дәліздерін дамыту жөнінде барлық мүдделі тараптармен келісілген саясаттың болмауы, шекара өткелдері арқылы жүкті өткізу технологиясының жетілмегендігі, құқықтық салада ақпараттық қамтамасыз етудің жеткіліксіздігі және тағы басқалар сияқты табиғи емес тосқауылдарды жою маңызды, жиі шешуші мәнге ие болады.

2008 жылы Қазақстан аумағы бойынша 1004 контейнерлік поездар ұйымдастырылды.

өздері қалыптастырған:	-	1	-	Аксу-Чиндао
(3 маршрут)		7	-	Жіңішке-Клайпеда
		238	-	Алматы-Алашанькоу
Қазақстанға белгіленумен:	-	144	-	Тяньцзинь-Алматы
(7 маршрут)		382	-	Ляньюньган—Алматы
		1	-	Үрімші—Алматы
		41	-	Находка-Локоть-Алматы
		32	-	"Балтика-Транзит"
		4	-	Мууга—Алматы
		20	-	"Қазақстандық вектор"
	-	60	-	Находка-Локоть—Сарыағаш
		1	-	Ляньюньган—Ош
		50	-	Ляньюньган-Ассакө
		1	-	Ляньюньган—Ұлықбек
		1	-	Ляньюньган-Шүкірсай
		8	-	Ляньюньган-Аламедин
		1	-	Шеньжень-Пардубице
транзиттік қатынаста:		8	-	ЧунЦинДун-Черкесск
(12 маршрут)		1	-	Үрімші—Гамбург
		1	-	Үрімші—Новороссийск
		1	-	Тяньзинь—Кунцево
		1	-	Тяньзинь-Магнитогорск

Соның ішінде мынадай маршруттар бойынша: Алматы - Алашанькоу (311 поезд), Ляньюньган - Алматы (337 поезд), Тяньцзинь - Алматы (153 поезд), Находка - Локоть - Алматы (112 поезд), Находка - Локоть - Сарыағаш (37) Ляньюньган - Ассакө (33 поезд). 2006 жылдың осындай кезеңімен салыстырғанда ұйымдастырылған поездардың саны

45%-ға артты (254 поездға артық). Контейнерлік поезддар құрамында барлық бағыттар бойынша барлығы 42 090 вагон, 47 138 контейнер тасымалданды, соның ішінде 8 283 - 20 футтық контейнер, 38 855 - 40 футтық контейнер.

Қазақстан аумағы арқылы 70 халықаралық әуе дәлізі өтеді. Халықаралық транзиттік әуе қатынасының желісі 1995 жылдан 2008 жыл кезеңінде 5 мың км-ден 65 мың км-ге дейін артты. Алматы, Астана, Қарағанды және Атырау әуежайларында "EL AL" (Израиль), "KLM" (Нидерланды), "FedEx" (АҚШ) және басқаларының Боинг-747 әуе жүк кемелері тұрақты түрде жанармай құюды жүзеге асырады.

Еуропа - Ресей - Қазақстан - Қытай жолы - бұл Қытайдан Еуропаға баратын, қатысушы-елдердің саны, демек шекаралары да аз ең қысқа жол. Осы бәсекелестік басымдықтар жобаны перспективті етеді, жолға кететін уақыт шамамен 10 күнді құрайды (автожолды Түркісіб - 14 тәулік, Суэц каналы арқылы теңіз жолы — 45 тәулік). Жоба дәліздің керемет техникалық қол жеткізімділігімен бірге қазіргі заманғы зияткерлік жүйе мен логистикалық орталықтар қызметін қамтитын қызмет көрсету құрамдастарымының жоғары деңгейін қамтамасыз етеді.

Ақтау порты үш халықаралық көлік дәлізінің құрамдас бөлігі болып табылады - ТРАСЕКА, Солтүстік-Оңтүстік, Иногейт.

Каспий бассейнінде су қатынасымен тасымалданатын жүктердің жалпы көлемі шамамен 30 млн. тоннаны құрайды. Бұл ретте Ақтау портының үлесі шамамен жиынтық көлемнің 38%-ын құрайды.

Әлемдік көлік жүйесіне кірігу халықаралық стандарттарды енгізуді, халықаралық дәліздерді дамытуды, басқа елдердің балама бағыттарындағыдан жақсы жағдай жасауды, өзге де сауда-көліктік проблемаларды шешуді және өзінің экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін белсенді дамытуды талап етеді.

Көлік саласындағы проблемалар

Қазақстан тәуелсіздігінің алғашқы жылдарында объективті себептер бойынша тасымал көлемі айтарлықтай қысқарды, бұл нақты алғанда көлік кешенінің әрбір секторында көлік инфрақұрылымы бойынша да, жылжымалы құрам бойынша да өткізу қабілеттілігі бойынша резервтер құрды.

Соңғы уақытқа дейін бұл резервтер саланы айтарлықтай инвестициясыз қанағаттанарлық деңгейде ұстап тұруға мүмкіндік берді.

Қазіргі кезде негізгі құралдардың жоғары дәрежедегі амортизациясы аясында Қазақстан экономикасының айтарлықтай өсуі саланың ресурстарын, қызмет көрсетудің сапалық және сандық мүмкіндіктерін тауысқан.

Қазақстанның көлік инфрақұрылымының бәсекеге қабілеттілігін сыни бағалау осымен-ақ түсіндіріледі.

Осылайша мысалы, бәсекеге қабілеттіліктің халықаралық рейтингіне сәйкес Қазақстан жолдардың сапасы бойынша 109, темір жол жай-күйі бойынша 39, порттардың инфрақұрылымы бойынша 88, әуежайлар бойынша 92 - орынды алады.

Жалпы алғанда Қазақстанның көлік инфрақұрылымы Жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексіне сәйкес әлемде 73 — орында тұр. (2007 - 2008 жылдарға арналған ЖБИ көрсеткіші, Дүниежүзілік Экономикалық Форум).

Бәсекеге қабілеттілік көрсеткіші елдердің абсолютті физикалық және экономикалық өлшемдері бойынша тікелей салыстыруды көрсетпейтіндігін, көбіне ол сапалық өзгерістердің, қолда бар үрдістердің даму сипатының дәрежесіне баға беретіндігін ескеру қажет.

Осыған байланысты "Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту" бірінші стратегиялық бағыт болып таңдап алынды.

Қазіргі кезде экономиканы ырықтандыру мен Қазақстанның көлік кешеніндегі құрылымдық өзгерістер көліктік қызмет көрсету рыногының еркін дамуына және нарықтық экономикаға кірігуге әкелді, нормативтік-құқықтық база, сондай-ақ көлікті басқару жүйесі айтарлықтай өзгерді. Ішкі және салааралық бәсекелестік, көліктік қызмет көрсету рыногын игерудегі шетелдік тасымалдаушылармен бәсекелестік-көліктік қызмет көрсету нарығы мен бәсекелестіктің қанағаттанарлық жай-күйін қамтамасыз етеді.

Ұлттық экономикадағы көлік кешені рөлінің тұрақты артуы байқалады. Осылайша, мысалы 2002 жылдан 2007 жыл кезеңінде көлік саласының барлық базалық көрсеткіштері өсті: көліктің барлық түрлерімен жүктерді тасымалдау 1,5 есеге, жүк айналымы - 2 еседен астам, жолаушыларды тасымалдау - 1,2 есеге, жолаушы айналымы - 1,4 есеге. Сарапшылардың бағалауы бойынша 2009 - 2011 жылдар кезеңінде базалық көрсеткіштің өсу үрдісі сақталатын болады.

Сол уақытта елдің үдемелі экономикалық дамуының қажетті шарттарының бірі көлік кешені экономиканың өсуін озық қарқынмен дамыту болып табылады, өйткені әлемдік экономика өнеркәсіптік өнімнің 1 %-ға артуы тасымал көлемінің 1,5-1,7 %-ға артуына ықпал ететіндігін көрсетіп отыр.

Дамудың қажетті қарқынын қамтамасыз ету үшін бірінші кезекте инфрақұрылымдық даму бойынша бүтін шаралар кешенін жүргізу талап етіледі.

Осы жағдайлар "Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы даму қарқынына қол жеткізу" деген бірінші стратегиялық мақсатты таңдауға негіз болды.

Осы мақсатқа көлік саласының даму деңгейін арттыру жөніндегі міндеттерді шешу, сондай-ақ инвестициялық жағдайды жақсарту, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігін жетілдіру және кеңінен қолдану арқылы қол жеткізу жоспарлануда.

Елдің көлік инфрақұрылымының дамуы туралы айтқанда, оның жағдайы көптеген параметрлер бойынша сыни деңгейге жетіп қалғанын атап өту қажет. Көлік инфрақұрылымының айтарлықтай бөлігі нормативтік мерзім шегінен артық

пайдаланылуда, басқасы осы мерзімге жақындады. Нәтижесінде көлік жұмысының қауіпсіздігі бойынша жағдай айтарлықтай нашарлауда.

Осылайша, 1992 жылдан бері саланың негізгі өндірістік қорлардың тозуы 32 %-дан 70 %-ға дейін өсті. Қанағаттанарлықсыз жағдайдағы автомобиль жолдарының үлесі 2008 жылдың басына республикалық маңызы бар автомобиль жолдары бойынша 35 %, жергілікті маңызы бар - 46,5 % құрады. Автомобильдер паркі тозудың жоғары дәрежесімен сипатталады, оның ішінде 59 % жеңіл және 84 % жүк автомобильдері 12 жылдан астам пайдалануда.

Көліктегі қауіпсіздік ұғымы процестер мен өзара қарым-қатынастардың мынадай тұтас спектрін қамтиды: көлік процесінің әрбір қатысушысының міндеттері мен жауапкершілігін белгілеу, жол-көлік желісінің сапасы және көлік құралдарына қойылатын техникалық талаптар, мамандар даярлау, медициналық көмек көрсету және көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігі.

Осыған байланысты "Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету" екінші стратегиялық бағыт болып таңдап алынды.

Осы бағыт бойынша Көлік және коммуникация министрлігінің қызметі көліктің барлық түріндегі жолаушылар мен жүктердің қозғалуының қауіпсіз жағдайларын қамтамасыз ету стратегиялық мақсатына қол жеткізуге ықпалын тигізетін болады.

Бұл мақсатқа көліктегі мемлекеттік техникалық бақылау жүйесін жетілдіру жөніндегі, сондай-ақ барлық көлік саласындағы қауіпсіздікті арттыру шаралары жөніндегі міндеттерді шешу арқылы қол жеткізілетін болады.

Елдің көлік саласындағы ішкі міндеттерін шешуден басқа, халықаралық құрамдас бөлік негізгі көлік ағынын қалыптастыруда және қозғалысын бағыттауда маңызды рөл атқарады.

Қазақстанның еуразиялық континенттің ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия арасындағы, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпір ретіндегі геосаяси рөлін алдын-ала белгілейді. Қазақстан халықаралық көлік-коммуникация жүйесінде маңызды орынды иеленеді және үстінен мынадай үш негізгі транзиттік бағыттар ететін аумақ болып табылады:

- Еуропа - Қытай (Ресейдің қатысуымен);
- Еуропа - Қытай (ЭЫҰ елдері арқылы);
- Ресей - Орталық Азия.

Осыған байланысты Оңтүстік - Батыс, Оңтүстік және Оңтүстік - Шығыс Азия елдерінің ТМД және Еуропа елдерімен сауда-экономикалық қарым-қатынасын жандандыру, Қазақстанның экспорттық-импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін дамытудың маңызды факторы болуда.

Қазіргі кезде Еуропа мен Азия арасындағы тауар айналымының көлемі шамамен 700 млрд. АҚШ долларын құрайды, кейбір болжамдарға қарағанда бұл көрсеткіш 2015 жылға қарай 1 трлн. АҚШ долларына, Қазақстанның транзиттен түсетін кірісі 2015

жылға қарай 1,1 млрд. АҚШ долларына жетеді деп болжануда (2007 жылы - 500 млн. АҚШ доллары). Жалпы алғанда Оңтүстік - Шығыс және Шығыс Азия - Еуропа бағытындағы транзит ағыны шамамен 330 - 400 млрд. АҚШ долларына бағалануда, бұл ретте сарапшылардың пікірі бойынша бұл ағындардың 20 %-ға дейінгісі Қазақстан аумағы арқылы өтуі мүмкін.

Транзитті дамытудың болашағы мен маңыздылығын ескере отырып "Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту" үшінші стратегиялық бағыт болып таңдалды.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік тасымалдың көлемін арттыру үшінші стратегиялық бағыттың стратегиялық мақсаты болып табылады.

Бұл қажетті халықаралық нормативтік құқықтық базаны қалыптастыруды, халықаралық стандарттарды енгізуді, халықаралық дәліздерді дамытуды, басқа елдердегі осыған ұқсас балама бағыттарға қарағанда жақсы жағдай жасауды, барлық көлік салалары бойынша өзге де сауда-көлік мәселелерін шешуді және өзіміздің экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерімізді белсенді дамытуды талап етеді.

Осы мақсатқа қол жеткізудің негізгі міндеті ҚР көлік-коммуникация кешенін халықаралық көлік желілеріне кіріктірудің деңгейін арттыру болып табылады.

Осыған байланысты Көлік және коммуникация министрлігі халықаралық және субөңірлік ұйымдармен жұмыстарды үйлестіру бойынша белсенді жұмыс жүргізуде.

3. Стратегиялық бағыттары, мақсаттары, міндеттері, мақсатты индикаторлар және нәтиже көрсеткіштері

Ескерту. 3-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.09.03 № 883, 2010.12.31 N 1526 Қаулыларымен.

Мақсат/міндет	Индикатор/көрсеткіш	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең				
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасы транспорттық инфрақұрылым даму									
1.1-мақсат. Көлік-коммуникация	1) Жүктерді тасымалдау *	млн. тонна	1 983,2	1 923,3	1 923,0	1 961,7	2 064,7	2 136,9	2 222,4
	2) Жолаушыларды тасымалдау *	млн. адам	11 677,6	11 327,5	11 327,6	11 554,2	12 162,3	12 587,9	13 091,5
	3) Жүк айналымы *	млрд. т-км	266,8	259,0	259,0	264,3	278,0	278,8	299,3
	4) Жолаушы айналымы *	млрд. ж-км	136,8	132,8	133,0	135,9	142,5	147,5	153,4
	4-1) 2015 жылға қарай көлік бойынша жалпы қосылған құнның өсуін 63 %-ға жеткізу үшін		-		-	-	-	-	-

кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу	көлік-коммуникациялық кешеннің негізгі көрсеткіштерін ұлғайту			8,3 %					
	5) БҚЖИ 2.01-тармақтағы позициясы "Инфрақұрылымның жалпы алғандағы сапасы" **	орын	71	69	67	65	63	61	59
1.1.1 міндет. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру	1) Пайдалануға берілген республикалық деңгейдегі автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және күрделі жөндеу	км	655	536	280	1 045	1 395	1 919	2 774
	2) Жөндеудің барлық түрімен қамтылған республикалық мағынадағы жолдардың ұзындығы	км	3 376	3 372	1 427	2 460	2 927	5 187	5 641
	3) Жақсы жағдайдағы республикалық деңгейдегі автожолдардың ұзындығы	км	7 160	7 615	7 923	8 898	10 183	11 937	14 538
	4) БҚЖИ 2.02-тармақтағы позициясы "Жолдардың сапасы" **	орын	108	106	116	114	112	110	108
1.1.2 міндет. Теміржол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру	Салынған жаңа темір жолдар	км	150	-	-	146	293,2	14,4	-
	БҚЖИ 2.03-тармақтағы позициясы "Темір жол инфрақұрылымының сапасы" **	орын	34	32	32	32	32	30	30
1.1.3 міндет. Азаматтың авиация саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру	1) ИКАО санатын иеленетін әуежайлардың саны	бірлік	9	10	10	11	11	12	12
	2) Халықаралық әуе қатынастарының саны	бірлік	-	-	6	6	11	14	16
	3) БҚЖИ 2.05-тармақтағы позициясы "Әуе көлігі инфрақұрылымының сапасы" **	орын	102	92	94	92	90	89	88
	4) БҚЖИ 2.06-тармақтағы позициясы "Километрдегі орынның қол жетімділігі" **	орын	62	61	64	62	60	58	56
	1) ҚР теңіз порттарының жүктерді								

1.1.4 міндет. Су көлігі саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру	ауыстырып тиеу бойынша өндірістік қуаты*	жылына млн. тонна	12,6	12,7	13,0	13,5	13,5	13,5	13,5
	2) БҚЖИ 2.04-тармақтағы позициясы "П о р т инфрақұрылымының сапасы" **	орын	101	96	109	109	108	108	107
2-стратегиялық бағыт. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету									
2.1-мақсат. Көліктің барлық түрінде жолаушылар мен жүк тасымалының қауіпсіздік жағдайын қамтамасыз ету	1) 2012 жылға қарай жол-көлік оқиғаларының санын 2007 жылдың деңгейімен салыстырғанда 8 % төмендету	% 2008 жылмен салыстырғанда	факт-оқиға 3 543	факт бойынша					
	2) 2012 жылға қарай жол-көлік оқиғалары кезіндегі адам шетінеуі деңгейін 2007 жылдың деңгейімен салыстырғанда 10 % төмендету	% 2008 жылмен салыстырғанда	факт-өлім деңгейі-30%	факт бойынша					
2.1.1 міндет. Көліктегі қауіпсіздікті мемлекеттік техникалық бақылау деңгейін арттыру	1) Көліктік бақылау қызметінің техникалық жабдықталуы	%	40	48	48	56	64	72	84
2.1.2 міндет. Автожол саласындағы қауіпсіздікті арттыру	1) Автожол қозғалысын басқарудың зияткерлік жүйесін енгізу	км	0	0	0	224	0	0	0
	2) 1 және 2 техникалық санаттағы авто жолдардың ұзындығы	км	4 818	5 315	5 463	6 598	7 883	9 637	12 238
2.1.3 міндет. Теміржол саласындағы қауіпсіздікті арттыру	1) техникалық регламенттер әзірлеу	бірлік	-	4	-	-	-	-	-
	2) Темір жолдардың жоғары құрылысын жетілдіру*	км	483	600	300	300	300	300	300
	3) репрофильденген рельстер темір жолдарды күрделі жөндеу*	км	166	145	70	70	70	100	100
2.1.4 міндет. Азаматтық	1) техникалық регламенттер әзірлеу	бірлік	-	1	-	1	-	-	-
	2) еуропалық авиациялық талаптардың нормаларын көздейтін азаматтық авиация								

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің стратегиялық бағыттары мен мақсаттарының мемлекеттің стратегиялық мақсаттарына сәйкестігі

ҚР ККМ Стратегиялық бағыты мен мақсаты	Іске асыруға ҚР ККМ қызметі бағытталған мемлекеттің стратегиялық бағыттары	Стратегиялық құжаттың, нормативтік құқықтық актінің атауы
1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту		
1.1-мақсат. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу	Экономиканың негізгі секторларын озыңқы инфрақұрылымдық қамтамасыз ету	Ел Президентінің "Қазақстан халқының әл-ауқатын арттыру - мемлекеттік саясаттың басты мақсаты" атты Қазақстан халқына жолдауы
2-стратегиялық бағыт. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету		
2.1 -мақсат. Көліктің барлық түрінде жолаушылар мен жүк тасымалының қауіпсіздік жағдайын қамтамасыз ету	көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету және көлік оқиғаларының саны мен ауыртпалығын азайту	Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы
3-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту		
3.1-мақсат. Қазақстан Республикасы аумағы арқылы өтетін транзиттік тасымалдардың көлемін арттыру	Транзит әлеуетін дамыту және тиімді пайдалану	Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы

4. Функционалдық мүмкіндіктерді дамыту

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі көлік және коммуникация саласындағы мемлекеттік саясатты әзірлеу мен іске асыру мәселелері бойынша салааралық үйлестіруді және басшылықты жүзеге асыратын Қазақстан Республикасының орталық атқарушы органы болып табылады.

Әкімшілік реформа шеңберінде Министрлікте көлік-коммуникация кешенінің қолданыстағы 8 салалық заңы бойынша ("Қазақстан Республикасындағы көлік туралы", "Автомобиль көлігі туралы", "Ішкі су көлігі туралы", "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы", "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы", "Қазақстан Республикасының авиация қызметін және әуе кеңістігін пайдалану туралы", "Темір жол көлігі туралы", "Автомобиль жолдары туралы") заңды түрде бекітілген міндеттері бойынша функционалдық талдау жүргізілді.

Жүргізілген талдаудың нәтижесінде 42 міндет алынып тасталды, 22 міндет бойынша редакциясы өзгертілді, 3 міндет құқықтық деп айқындалды, 4 міндет ҚР Табиғи монополияларды реттеу агенттігі (бұдан әрі - ТМПА) басқа мемлекеттік органға берді. Жүргізілген талдаудың нәтижесінде Министрлікте 252 міндет сақталып қалды, олардың министрліктің Аппаратына берілген 94-і стратегиялық және реттеуші міндеттер болып табылады және Министрліктің ведомстволарына берілген 158 міндет жүзеге асырушылық және бақылаушы міндеттер болып табылады. Министрліктің

құрылымы қазіргі уақыттағы оның жоғарыда көрсетілген міндеттерді бөліп беру негізінде құрылған.

Министрлік Мемлекеттік қызмет көрсетудің үлгі стандартына сәйкес, мемлекеттік басқару жүйесін жетілдіру жөніндегі бірінші кезектегі іс-шаралар шеңберінде Мемлекеттік қызмет көрсету тізіліміне енгізілген мемлекеттік қызмет көрсетудің 6 стандартын бекітті. Бұл ретте Министрліктің уәкілетті органы анықталды және көрсетілетін қызметтің сапасын бақылайтын бөлімше құрылды.

Министрлік ішкі ортаны жетілдіру және қызмет нәтижесін жақсарту бойынша мақсатталған жүйелі жұмыстарды, соның ішінде мемлекеттік басқару жүйесін жетілдіру жөніндегі іс-шаралар шеңберінде жұмыстарды да жалғастыратын болады.

Тәуекелдерді басқару

Ескерту. Кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.09.03 № 883 Қаулысымен.

Стратегиялық жоспардың көрсеткіштеріне қол жеткізуге келесі тәуекелдер әсер етуі мүмкін:

Макроэкономикалық тәуекелдер ішкі және сыртқы конъюнктураны нашарлау мүмкіндігіне, экономиканың өсімі қарқынының және инвестициялық белсенділік деңгейінің төмендеуіне, банк жүйесінің дағдарысына, өнеркәсіптегі құлдырауға және т.б. байланысты. Мұндай сценарийі кезінде тек көлік кешенінің ғана емес, бірақ экономиканың көптеген басқа да салаларының даму мақсаттары іске асырылмайтын болады. Макроэкономикалық тәуекелдерді іске асырған жағдайда, көлік қызметтеріне сұраныс төмендеу мүмкін, нысаналы көрсеткіштерге әсер етеді.

Макроэкономикалық тәуекелдерді төмендету үшін, көлік саласындағы нарықтық процестерді дамыту үшін жағдайлар жасалады.

Бағалық тәуекелдер.

Металлургиялық кәсіпорындар өнімдерімен бірге, ресей жүк ағынының негізгі бөлігін құрайтын энергия тасығыштарға әлемдік бағалары көлік саласын дамыту үшін қауіпті фактор болып табылады. Осы сегменттердегі әлемдік конъюнктураның нашарлауы жүк айналымы көрсеткіштерінің төмендеуіне ғана емес көлік кәсіпорындарының табыстарын төмендетеді және соның салдарынан инфрақұрылымдық жобаларға инвестиция мүмкіндіктерін төмендетуге де әкеп соғуы мүмкін.

Тәуекелдердің бұл түрін төмендету ресей экономикасын әртараптандыруға, жоғары қосылған құны бар өнімнің құрылымдық үлесін арттыруға тікелей байланысты. Тәуекелдердің осы түрінен, сондай-ақ энергия ресурстарының құны мен қолжетімділігіне тәуелді әр түрлі көліктік қызмет көрсетудің дамуына байланысты. Ұқсас үлгіде энергия тасығыштарға ішкі бағаның өсімі инфляциямен салыстырғанда

басып озуы, мемлекеттік және жеке меншік көлік кәсіпорындары шығындарының отынды сатып алу шығыстарының артуына әкеп соғады.

Бағалық тәуекелдерді төмендету үшін, энергия сақтаушы технологияларды енгізу және көлік жұмысының үнемділігі арттырылады.

Бюджеттік қаржыландырудың қысқаруы (дағдарыс әсерінен болуы мүмкін). Көлік кешеніне құйылатын жеке инвестициялар көлемінің артуы жоспарланып отырғанына карамастан, стратегиялық және әлеуметтік маңызды жобалардың бөлігі бюджет қатысуынсыз жүзеге асырыла алмайды. Бюджеттік жоспарлаудың мүмкін тәуекелдері 1) республикалық бюджеттің секвестрі - республикалық және жергілікті бюджеттерді орындау барысында бекітілген түсімдер республикалық бюджетке толық түспеген кезде белгілі мөлшерде бюджеттік қаражат шығындарының қысқартуды көздейтін арнайы тетік, осының нәтижесінде бекітілген бюджеттік бағдарламаларды толық көлемде қаржыландыру мүмкіндігі болмай қалады; 2) республикалық бюджет нақтыланған жағдайда Стратегиялық жоспардың мақсаттары мен міндеттерін жөндеу.

Бұл тәуекелдің төмендеуі, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігінің дамуына тәуелді.

Заңнамалық тәуекелдер. Көлік саласының тиімді және серпінді дамуы, қазақстандық көлік кәсіпорындарының бәсекеге қабілеттілігі қабылданған жаңа нормативтік-құқықтық актілерді қажетті өзгерістер мен толықтырулар енгізуге уақтылы және жедел қабылдауға сондай-ақ қолданыстағыларға тәуелді болады. Нормативтік-құқықтық актілердің қабылданбауы немесе оны қабылдаудың ұзаққа созылуы Министрліктің стратегиялық мақсаттарын іске асыруға айтарлықтай кедергі болады.

ККМ нормашығармашылық қызметінің ашықтығы, меморгандармен, қоғаммен, ҚР Парламентімен өзара іс-қимыл жасау, бұл тәуекелдігін төмендетеді.

Геосаяси тәуекелдер. Қазақстанның халықаралық көлік желілеріне сәтті бірігуі, көбінесе көрші елдердегі тұрақты саяси жағдайларға тәуелді. Атап айтқанда, Иран аумағы арқылы өтетін "Солтүстік-Оңтүстік" халықаралық көлік дәлізін дамыту жобасын іске асыру Иран мен АҚШ арасындағы қарым-қатынастың күрт нашарлап кеткен және әскери қақтығыс басталған жағдайда қауіп төндіруі мүмкін.

Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара іс-қимыл жасау, тәуекелдің төмендеуіне әсер етеді.

Техногендік және экологиялық тәуекелдер. Көлік инфрақұрылымы мен жылжымалы құрамның тозуы шамасы бойынша болуы мүмкін кез келген ірі техногендік немесе экологиялық апат жабдықтың жаппай істен шығуы, айтарлықтай қосымша капитал салымын қажет етеді және көлік жүйесінің басқа нысандарынан қаражат тартуға әкеп соғады.

Ұдайы толқынды гидродинамикалық жүктемеге ұшырайтын құрылыстардың тозуы салдарынан Ертіс өзеніндегі кеме қатынасы шлюздерінің бұзылу тәуекелі артуда, бұл ретте шлюздер жабдығы пайдаланылып келе жатқан жарты ғасыр уақыттан бері жаңартылмаған. Шлюздерді оңалту жөніндегі іс-шараларды қаржыландыру болмаған жағдайда, Қазақстанның Ертіс бойы өңірлеріндегі кеме қатынасы режимінің бұзылуына әкеледі.

Техникалық прогресс нәтижесінде көлік жүйесі құрылымында сапалы өзгерістер болуы мүмкін, олар өз ретінде көлік кешенінің өзінде құрылымдық өзгерістерге, көліктің жекелеген түрлеріне деген сұраныстың азаюына алып келуі мүмкін.

Бұл тәуекелді төмендету үшін, алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңғырту қажет.

Кадрлық тәуекелдер. Сала білікті кадрлардың тапшылығын сезінуде. Бұл ретте Министрлікте өңірлік көлік-коммуникация жүйесін басқару деңгейінде және әкімдіктердің коммуналдық меншігіндегі көлік-коммуникация кешені ұйымдарын басқару деңгейінде де кадрларды іріктеу мен орналастыру мәселелеріне ықпал ететін тұтқасы жетіспейді.

Әкімшілік және мемлекеттік қызметшілердің беделі мен мәртебесінің түсуі, олардың жеткіліксіз моральдық және материалдық ынталандыруы, тұрғын үй және басқа да әлеуметтік мәселелерінің шешілмеуі жоғары білікті қызметкерлердің коммерциялық және басқа да құрылымдарға кетуіне, әкімшілік және мемлекеттік қызметшілердің бос лауазымдарын ауыстыруға талапкерлер арасындағы кәсібилердің, басқару менеджерлері санының төмендеуіне әкеледі.

БҒМ және оқу орындарымен сұраныс туғызып отырған мамандықтар бойынша өзара іс-қимыл жасау, еңбектің қолайлы жағдайларын қамтамасыз ету, бұл тәуекелдің төмендеуінің негізгі себептері болып табылады.

Сондай-ақ көлік саласы шеңберінде ер адамдар мен әйелдердің ерекшелігін және гендерлік аспектілерін ескере отырып, олардың тең құқықтары мен тең мүмкіндіктері ойдағыдай іске асырылып жатқанын атап өткен жөн: Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігіндегі әйелдер саны қызметкерлердің нақты санының 40 %-ын құрайды.

Ведомствоаралық өзара іс-қимыл

Министрліктің тандап алынған үш стратегиялық бағыт бойынша мақсаттарға қол жеткізуі көбінесе басқа мүдделі тараптармен және өзара іс-қимыл жасау дәрежесіне байланысты болады.

Атап алғанда, көлік саласының бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін Парламентпен; "Нұр Отан" ХДП; экономика және бюджеттік жоспарлау, индустрия және сауда, білім және ғылым, қаржы, әділет министрліктерімен; табиғи монополияларды реттеу,

бәсекелестікті қорғау агенттіктерімен; мемхолдингтермен; әлеуметтік-кәсіпкерлік корпорациялармен; облыстар мен Астана және Алматы қалаларының әкімдіктерімен, қоғаммен және басқаларымен өзара тығыз іс-қимыл жасау қажет.

Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін ішкі істер, экономика және бюджеттік жоспарлау, төтенше жағдайлар, денсаулық сақтау, қоршаған ортаны қорғау министрліктерімен "Самұрық-Қазына" ҰАҚ өзара әрекеттесу қажет.

Транзит-көлік әлеуетін іске асыру үшін индустрия және сауда, экономика және бюджеттік жоспарлау, сыртқы істер, ішкі істер, қаржы (салық және кедендік бақылау комитеттері), туризм және спорт, денсаулық сақтау (Мемлекеттік санитарлық-эпидемиологиялық қадағалау комитеті) ауыл шаруашылығы (АҰК мемлекеттік бақылау комитеті) министрліктерімен; Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің шекара қызметімен; "Самұрық-Қазына" ҰАҚ; қоғамдық ұйымдармен өзара әрекеттесуі қажет.

ТМД, ЕурАЗЭҚ, ШЫҰ, ЕО, ЦАРЭС, СПЕКА сияқты және тағы басқа да халықаралық және өңірлік ұйымдар шеңберіндегі ынтымақтастық маңызды аспектілердің бірі болып табылады.

ҚР ККМ стратегиялық бағыты	Салааралық үйлестіруді талап ететін іс-шаралар
1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту	ЭБЖМ - жобаларды МЖӨ негізінде дамыту (МЖӨ орталығы) ИСМ - көліктік машина жасауды дамыту БҒМ - көлік жүйесіндегі кадр әлеуетін дамыту ҚМ - көлік қызметін жеткізушілерге салық салу жүйесін үйлестіру ТМРА - көлік саласының табиғи монополия субъектілеріне қатысты тариф саясатының тиімділігін арттыру ҚР БҚА - көлік саласындағы бәсекелестікті дамытуды әрекеттестіру бойынша шаралар "Самұрық-Қазына" ҰАҚ АҚ инфрақұрылымдық жобаларды инвестициялау кезінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігін енгізу және әдістемелерді таңдау, көлік саласының ұлттық компанияларының дамуын қамтамасыз ету, көлік жобаларын ӘКК бірлесіп іске асыру Облыс әкімдіктері - көлік жүйесін жергілікті деңгейде дамытуды қамтамасыз ету
2. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету	ПМ - жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етілуін бақылауды күшейту ТЖМ - төтенше жағдайлар мен оқиғалар болған жағдайда өзара әрекеттесу ДСМ - жол-көлік оқиғаларына жедел медициналық жәрдем көрсетуді жетілдіру және магистральді жолдардың бойында орналасқан емханалардың материалдық-техникалық жағдайын нығайту Қоршаған ортаны - қоршаған ортаны ластаушы жылжымалы көздерге қойылатын экологиялық талаптарды жетілдіру бойынша өзара әрекеттестік, мониторинг жүйесін жетілдіру "Самұрық-Қазына" ҰАҚ - ұлттық компаниялар қызметінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша өзара әрекеттестік
3. Қазақстан Республикасының	СІМ - келісілген халықаралық көлік саясаттарын жүзеге асыру ИСМ - мультимодальді көлік-логистика орталықтарының жүйесін құру ТСМ - халықаралық туристік көлік маршруттарын дамыту Қаржымині (КБК, СК) - шекара маңы ынтымақтастығы, шекарадан өту кезінде кедендік және фискальдық рәсімдерді жеңілдету

транзит-көлік әлеуетін дамыту	"Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ - халықаралық транзит жобаларын іске асыруда әлемдік тәжірибе мен капиталды тарту (қатысушылар, серіктестіктер, консультанттар, консорциумдар), құрылықтық маңызы бар жаңа транзиттік көліктік магистральдарды, транс және еуразиялық құрлықтағы көлік дәліздерін құру
-------------------------------	---

Нормативтік құқықтық актілер тізімі

1. Қазақстан Республикасының 1995 жылғы 30 тамыздағы Конституциясы.
2. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 5 сәуірдегі Кеден кодексі.
3. Қазақстан Республикасының 2007 жылғы 15 мамырдағы Еңбек кодексі.
4. Қазақстан Республикасының 2008 жылғы 4 желтоқсандағы Бюджет кодексі.
5. "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы" Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Заңы.
6. "Нормативтік құқықтық актілер туралы" Қазақстан Республикасының 1998 жылғы 24 наурыздағы Заңы.
7. "Сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 16 шілдедегі Заңы.
8. "Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі Заңы.
9. "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңы.
10. "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Заңы.
11. "Автомобиль көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі Заңы.
12. "Ішкі су көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 6 шілдедегі Заңы.
13. "Техникалық реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 9 қарашадағы Заңы.
14. "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының 2002 жылғы 17 қаңтардағы Заңы.
15. "Концессия туралы" Қазақстан Республикасының 2006 жылғы 7 шілдедегі Заңы.
16. ҚР әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы 1995 ж. 20 желтоқсандағы № 2697 ҚР Заңы.

6. Бюджеттік бағдарламалар

Ескерту. 6-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.09.03 № 883 Қаулысымен, өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.12.31 N 1526 Қаулысымен.

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама	001 "Көлік және коммуникация саласындағы саясатты қалыптастыру, үйлестіру және бақылау жөніндегі қызметтер"						
Сипаты	Көлік-коммуникация кешенінің мемлекеттік және салалық (секторалдық) даму бағдарламаларын әзірлеу: заңнаманы қолдануды жетілдіру бойынша заңнамалық актілер, ұсыныстар әзірлеу, сондай-ақ Министрліктің құзыретіне кіретін мәселелер бойынша нормативтік құқықтық актілерді, техникалық шарттарды және көлік-коммуникация кешені саласындағы өзге де нормативтерді әзірлеу және қабылдау; мемлекеттік мұқтаждықтар мен экономиканың тасымалдар мен коммуникациялардағы қажеттіліктерінің болжамдарын әзірлеу және уақтылы сапалы қамтамасыз ету; Үкіметтің шешімдері бойынша мемлекеттік үлестер және көлік-коммуникация кешені заңды тұлғаларының акциялар пакеттеріне иелік ету және пайдалануға байланысты функцияларды жүзеге асыру; лауазымдық міндеттерін тиімді орындау және кәсіби шеберлігін жетілдіру үшін ұсынылған біліктілік талаптарына сәйкес кәсіби қызмет шеңберіндегі білім беру бағдарламалары бойынша теориялық және тәжірибелік білімдерін, іскерлігі мен дағдысын жаңарту. Жүйелік-техникалық қызмет көрсету және жүйелік-есептеу техникасын жөндеу. Жергілікті-есептеу желісін, бағдарламалық өнімдердің ақпараттық жүйесін әкімшілендіру, сүйемелдеу.						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
1. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі мен оның аумақтық органдарының қызметін үйлестіру							
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.5. Көлік саласындағы іскерлік белсенділіктің артуына жәрдемдесу және инвестициялық климатты жақсарту						
Сандық көрсеткіштер	Орталық басқару аппаратын және аумақтық бөлімшелерді ұстау	адам	1360	1360	1349	1349	1349
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Қойылған міндеттер мен тапсырмаларды тиімді орындау	%	100	100	100	100	100
2. Мемлекеттік қызметкерлердің біліктілігін арттыру жөніндегі қызметтер							
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						

Міндеттер	1.1.5. Көлік саласындағы іскерлік белсенділіктің артуына жәрдемдесу және инвестициялық климатты жақсарту						
Сандық көрсеткіштер	Біліктілігін арттырған, мемлекеттік тілді және шет тілдерін оқыған мемлекеттік қызметшілердің саны.	адам	260	260	260	260	273
	Біліктілігін арттырған, мемлекеттік тілді және шет тілдерін оқыған мемлекеттік қызметшілердің үлес салмағы	%	19	19	19	19	20
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Көлік және коммуникация саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыру үшін жүктелген міндеттер мен тапсырмаларды барынша тиімді орындауға қол жеткізу	%	100	100	100	100	100
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	1 884 507	2 175 977	2 506 079	2 761 942	3 184 422

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	002 "Республикалық деңгейде автомобиль жолдарын дамыту"						
Сипаты	Көлік құралдарының үздіксіз және қауіпсіз өтуі үшін қазіргі заманғы талаптарға жауап беретін республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының желілерін қайта қалпына келтіру және дамыту						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.1. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
С а н д ы қ көрсеткіштер	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында жол-құрылыс жұмыстарын жүргізу	км	719	700	550	516	983
С а п а көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							

Нәтиже көрсеткіштері	Республикалық және халықаралық қатынастағы автожолдар объектілерін уақтылы пайдалануға беру	км	579	488	280	945	1 285
Бағдарламаны іске асыру шығыстары		мың теңге	8 535 184	7 976 823	126 226 685	204 784 942	230 322 746

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі							
Бюджеттік бағдарлама (к і ш і бағдарлама)	003 "Республикалық маңызы бар автожолдарды күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу, ұстау, көгалдандыру, диагностикалау және аспаптық құралдармен тексеру"							
Сипаты	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдары мен көпірлерге күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу жұмыстарын жүргізу, көгалдандыру, ұстау, пайдалануды басқару, жолдар мен көпірлерді күрделі жөндеу бойынша жобалау-ізвестіру жұмыстары мен мемлекеттік сараптамадан өту							
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту							
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынымен дамуына қол жеткізу							
Міндеттер	1.1.1. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру							
Көрсеткіштер								
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	
Сандық көрсеткіштер	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында жол-құрылыс жұмыстарын жүргізу	км	1 535	1 290	877	1 430	1 510	
Сапа көрсеткіштері								
Тиімділік көрсеткіштері	1 шақырымға арналған шығындар	млн. теңге	13,0	16,4	22	19	20	
Нәтиже көрсеткіштері	Республикалық маңызы бар жолдардың жөнделгені	км	1 535	1 290	877	1 430	1 510	
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	2 037 691	2 131 097	2 195 000	2 500 000	2 700 000	

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	004 "Әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету"

Сипаты	Азаматтық авиация саласындағы сертификаттау мен инспекциялау жөніндегі жұмыстарға "ҰҚО" ЕМК тарту							
Стратегиялық бағыт	2. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету							
Мақсат	2.1. Жолаушылар мен жүкті көліктің барлық түрінде тасымалдау жағдайының қауіпсіздігін қамтамасыз ету							
Міндеттер	2.1.4. Азаматтық авиацияда қауіпсіздікті арттыру							
Көрсеткіштер								
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	
Сандық көрсеткіштер	Сертификациялық және инспекциялық жұмыстар, соның ішінде:	бірлік						
	- авиакомпанияларда				26	26	26	
	- әуежайларда				20	20	20	
	- ұшақтар				217	217	217	
Тиімділік көрсеткіштері								
Нәтиже көрсеткіштері	Сертификациялық және инспекциялық жұмыстар	бірлік	0	0	178	178	178	
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	0	0	282 218	0	0	

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі							
Бюджеттік бағдарлама к і ш і бағдарлама)	(005 "Су жолдарының кеме жүретін жағдайда болуын қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау"							
Сипаты	Ішкі су жолдарындағы кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Навигациялық жабдықтар белгілерін кою (алу) және күтіп ұстау арқылы кеме жүруінің кепілдендірілген өлшемдерін қамтамасыз ету: түбін тереңдету (жерді карпу), түзету, түбін тазарту және трал жұмыстарын орындау; кеме жүретін гидротехникалық құрылыстарды (шлюздерді) қауіпсіз жұмыс жағдайында ұстау							
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту							
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу							
Міндеттер	1.1.4. Су көлігі саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру							
Көрсеткіштер								
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	

Сандық көрсеткіштер	навигациялық жабдықтарды орнату (алып тастау) және қызмет көрсету	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5	3 983,5
	түбін тереңдету бойынша жұмыстар	мың м ³	2 255	2 165	1 685	1 710	2 010
	түзету жұмыстары	мың м ³	55	55	55	60	60
	түбін тазарту жұмыстары	мың тонна	11,6	10,8	10,8	10,8	10,8
	трал жұмыстары		188	-	-	-	-
	арналық жобалау-іздістіру жұмыстарын жүргізу	км ²	400	370	270	220	220
	кеме қатынасы шлюздерін ұстау, ағымдағы жөндеу және апатсыз жұмысын қамтамасыз ету	км	3	3	3	3	3
	флоттарды жөндеу (ағымдағы, орташа, күрделі)	бірлік	115	128	132	148	151
	мемлекеттік техникалық өзен флотын жаңарту және жетілдіру	бірлік	7	8	3	6	11
Сапа көрсеткіштері	Кеме қатынасын қамтамасыз етумен байланысты апаттық жағдайлар санын азайту	бірлік	0	0	0	0	0
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	алдыңғы жылға қарағанда тасымалданатын жүктердің көлемін арттыру	млн. тонна	1,35	1,2	1,21	1,25	1,26
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	4 047 966	5 256 235	4 540 012	6 134 457	6 861 762

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	006 "Әуе көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау"						
Сипаты	Ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша халықаралық талаптарға сәйкес келтіру үшін Қазақстан Республикасы әуежайларының жер бетіндегі инфрақұрылымы нысандарын дамытуды және жетілдіруді жүзеге асыру						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.3. Азаматтық авиация саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл

Сандық көрсеткіштер	Жасанды ұшу-қону жолақтары мен әуежайлардың аэровокзалдарын салу және қайта жанарту	бірлік	1	1	1	0	1
Сапа көрсеткіштері	ИКАО санатына сәйкес келетін әуежайлардың саны	бірлік	9	9	10	10	10
Тиімділік көрсеткіштері	1 жолаушыға арналған инвестициялық шығын	теңге	578,9	392,7	1 357,3	688,4	0
Нәтиже көрсеткіштері	Қызмет көрсетілетін жолаушылардың саны	млн. адам	5,7	5,5	5,8	6,1	6,4
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	3 300 000	2 160 000	5 476 206	4 199 250	0

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	009 "Әлеуметтік маңызы бар облысаралық қатынастар бойынша темір жол жолаушылар тасымалдарын субсидиялау"						
Сипаты	Әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша темір жол жолаушылар тасымалдарын ұйымдастыруға байланысты тасымалдаушылардың шығындарын жабу						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.2. Темір жол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Бағыттардың саны	бірлік	61	63	63	63	63
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Тасымалданған жолаушылар	млн. адам	17,5	18	18,6	19,1	19,5
	Жолаушы айналымы	млн. жкм	15 007	15 037	15 067	16 400	16 700
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	9 520 554	10 000 000	16 733 800	19 366 800	22 180 100

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	010 "Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер"

Сипаты	Көлік және коммуникация саласында қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізу							
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту							
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу							
Міндеттер	1.1.1. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру; 1.1.3. Азаматтық авиация саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру; 1.1.5. Көлік саласындағы іскерлік белсенділіктің артуына жәрдемдесу және инвестициялық климатты жақсарту							
Көрсеткіштер								
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	
Сандық көрсеткіштер	Салалардағы зерттеулер тақырыптарының саны: автожол саласы;	бірлік	7	7	11	10		
	автомобиль көлігі;		4	3	4	5		
	транзит әлеуеті;		3	3	2	2		
	темір жол саласы;		2					
	азаматтық авиация.			1				
Сапа көрсеткіштері								
Тиімділік көрсеткіштері								
Нәтиже көрсеткіштері	ҒЗЖ есептері		16	14	17	17		
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	115 713	101 002	22 674	0	0	

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (к і ш і бағдарлама)	012 "Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын және Алматы, Астана қалаларының көшелерін күрделі және орташа жөндеуге берілетін ағымдағы нысаналы трансферттер"						
Сипаты	"Облыстық және аудандық маңызы бар, автомобиль жолдарын мен Алматы, Астана қалаларының көшелерін, орташа және ағымдағы жөндеу жүргізу"						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.1. Автожолдар саласының инфрақұрылымын дамыту деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
Атауы			Есепті кезең		Жоспарлы кезең		

		Өлшем бірлігі	2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Облыстық және аудандық деңгейдегі автомобиль жолдары жол жөндеу жұмыстарын жүргізу		387	322	396	430	370
С а п а көрсеткіштері	Жергілікті автожол желісінің жағдайы	%	47	49	56	62	65
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Ағымдағы мақсатты трансферттерді облыстар әкімдіктеріне аудару	мың теңге	1 1 658 444	1 5 647 93	2 2 137 335	1 6 860 576	1 4 209 945
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	1 1 658 444	1 5 629 356	2 2 137 335	1 6 860 576	1 4 209 945

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	(014 "Ішкі суларда жүзетін "өзен-теңіз" кемелерін жіктеуді және олардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету"						
Сипаты	"Кеме қатынасы тіркелімі" мемлекеттік мекемесін ұстау. Кеме жүзу процесіне қатысушы кемелердің және өзге де инженерлік құрылыстардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету						
Стратегиялық бағыт	2. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету						
Мақсат	2.1. Жолаушылар мен жүктің көліктің барлық түрлерінде жүруінің қауіпсіз жағдайын қамтамасыз ету						
Міндеттер	2.1.5. Су көлігіндегі қауіпсіздікті арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Кемелердің жіктелуін қамтамасыз ету және кемелерді куәландыруды жүргізу	бірлік	400	450	500	550	550
Сапакөрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
	Кеме қатынасы процесіне қатысатын кемелердің						

Нәтиже көрсеткіштері	және өзге де инженерлік құрылыстардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету	Авариялар саны	факт бойынша	факт бойынша	факт бойынша	факт бойынша	факт бойынша
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	92 050	101 952	119 467	149 051	162 989

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	016 "Жол-құрылыс және жөндеу жұмыстарын орындаудың сапасын қамтамасыз ету"						
Сипаты	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту, күрделі, орташа, ағымдағы жөндеу бойынша орындалып жатқан жұмыстардың және қолданылып жатқан жол-құрылыс материалдарының сапасына бақылауды жүзеге асыру						
Стратегиялық бағыт	2. Көлік ресімдерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету						
Мақсат	2.1. Жолаушылар мен жүктің көліктің барлық түрлерінде жүруінің қауіпсіз жағдайын қамтамасыз ету						
Міндеттер	2.1.2. Автожол саласындағы қауіпсіздікті арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарындағы жол-жөндеу жұмыстарының сапасына бақылау жүргізу	км	1 826	2 200	2 628	2 852	2 852
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Қайта жаңартылған және жөндеу жүргізілген республикалық маңызы бар автомобиль жолдары учаскелерінің сапасына бақылау жүргізілгендерінің шамамен онан соң ұзақтығы	км	1 826	2 200	2 628	2 852	2 852
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	199 670	216 604	259 431	267 314	305 291

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (к і ш і бағдарлама)	019 "Жүйелі ішкі авиатасымалдарды субсидиялау"						
Сипаты	Субсидиялау көлемін кезең-кезеңімен төмендетуге және одан әрі өзін-өзі толық ақтауға бағытталған икемді тариф саясатын жүзеге асыру жолымен тұрақты ішкі авиатасымалына орташа статистикалық тұтынушы үшін авиакөлік қызметтеріне қол жетімділігін қамтамасыз ету						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.3. Азаматтық авиация саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Субсидияланатын авиа-бағыттардың саны	бірлік	9	9	8	12	12
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Тасымалданған жолаушылар саны	адам	88 903	74 089	65 000	70 000	70 000
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	667 680	727 771	881 489	988 620	1 180 190

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	020 "Су көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау"						
Сипаты	Теңіз кемелері мен ішкі су көлігінің қауіпсіз және үздіксіз қызмет көрсету үшін қазіргі заманғы талаптарға жауап беретін су көлігінің инфрақұрылымын дамыту						
Стратегиялық бағыт	2. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету						
Мақсат	2.1. Жолаушылар мен жүктің көліктің барлық түрлерінде жүруінің қауіпсіз жағдайын қамтамасыз ету						
Міндеттер	2.1.5. Су көлігіндегі қауіпсіздікті арттыру						
Көрсеткіштер							
			Есепті кезең		Жоспарлы кезең		

	Атауы	Өлшем бірлігі	2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Мынадай жұмыстарды орындау: кемелер қозғалысын басқару жүйесін құру	жоба	0	2		-	-
	кеме қатынасы шлюздерін қайта жаңарту	жоба		2	2	2	2
	Құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру	жоба		1			-
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Су көлігінің инфрақұрылымын қайта жаңартуды орындау	бірлік	0	100	100	100	100
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	0	163 408	476 904	289 813	488 321

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама к і ш і бағдарлама)	(021 "Көлік және коммуникация саласында техникалық регламенттер мен стандарттар әзірлеу"						
Сипаты	Автожол саласындағы ұлттық нормативтік-техникалық құжаттарды (стандарттарды), техникалық регламенттерді халықаралық талаптарға сәйкес әзірлеу, пысықтау және жетілдіру; автомобиль және темір жол көлігі саласындағы стандарттау бойынша стандарттар мен нормативтік құжаттар кешенін жасау						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.2. Теміржол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру; 1.1.3. Азаматтық авиация саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру; 1.1.4. Су көлігі саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Әзірленіп жатқан регламенттер мен стандарттардың саны:	бірлік					
	су саласындағы;						
	азаматтық авиация саласындағы;						
	темір жол саласындағы		100	100			

Мақсат	2.1. Көліктің барлық түрінде жолаушылар мен жүк тасымалының қауіпсіздік қамтамасыз ету						
Міндеттер	2.1.1. Көліктегі мемлекеттік техникалық бақылау деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Стационарлық таразы құралдарымен жабдықталған көліктік бақылау бекеттерінің саны, оның ішінде						
	өтпелі жобалар:	дана		6	4	3	
	жаңа жобалар:		0	4	3	4	
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Ауыр салмақты АКҚ жүріп өткені үшін алынған алымдардың сомасы	мың теңге	568 181	829 544	1 211 134	1 768 256	1 768 256
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	221 329	109 379	126 348	170 422	0

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама	028 "Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне көліктік инфрақұрылымды дамытуға берілетін нысаналы даму трансферттері"						
Сипаты	Көлік құралдарының қауіпсіз және үздіксіз жүру үшін облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының қазіргі заманғы талаптарға жауап беретін желісін, сондай-ақ Астана және Алматы қалаларының көшелерін дамыту.						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.1. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарында жол жөндеу жұмыстарын жүргізу,					430	
			387	322	396		370

Сандық көрсеткіштер	сондай-ақ Өскемен қаласы аэродромының әуе кемелері тұрақтарын және бұру жолдары қайта жанарту						
С а п а көрсеткіштері	Жергілікті автожолдар желісінің жағдайы	%	47	49	56	62	65
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Нысаналы трансферттерін облыстардың Астана және Алматы қалаларының әкімдіктеріне аудару	мың теңге	92 021 772	69 313 594	78 613 165	33 039 958	12 417 836
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	92 021 772	69 313 594	78 613 165	33 039 958	12 417 836

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі							
Бюджеттік бағдарлама	030 "Transport tower" әкімшілік-технологиялық кешені ғимаратын ұстау"							
Сипаты	Ғимаратқа және оған жапсарлас аумаққа техникалық және шаруашылық қызмет көрсету, оларды күтіп ұстау. Инженерлік желілерге және коммуникацияларға, сумен жабдықтау, кондиционерлеу және жылу жүйелеріне қызмет көрсету. Ғимараттың өрт қауіпсіздігін қамтамасыз ету.							
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту							
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу							
Міндеттер	1.1.5. Көлік саласындағы іскерлік белсенділікті арттыруға қолдау көрсету және инвестициялық климатты жақсарту							
Көрсеткіштер								
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	
Сандық көрсеткіштер	Ғимаратты мемлекеттік қызметшілерге қажетті әлеуметтік-тұрмыстық жағдай жасау мақсатында ұстау	шаршы метр	3 294	3 294	3 294	3 294	3 294	
С а п а көрсеткіштері								
Тиімділік көрсеткіштері								
Нәтиже көрсеткіштері	Ғимаратқа техникалық шаруашылық қызмет көрсету	%	100	100	100	100	100	
Бағдарламаны іске асыруға								

шығыстар арналған	мың теңге	332 568	431 350	426 832	278 018	283 190
----------------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама	031 "Темір жол көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау"						
Сипаты	Темір жол желілерін салу						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.2. Теміржол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру						
Көрсеткіштер							
	Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
Сандық көрсеткіштер	Өзен-Түркіменстанмен мемшекара, темір жол желісін салу жобасы бойынша ЖСҚ әзірлеу	км	ЖСҚ әзірлеу	ЖСҚ әзірлеу			
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Салынған темір жолдардың ұзындығы	км	0	0	0	0	
Бағдарламаны іске асыруға шығыстар арналған		мың теңге	97 000	1 100 000	0	0	0

Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарламаның әкімшісі	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі						
Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	032 "Қазақавтожол" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының жарғылық капиталын қалыптастыру және ұлғайту"						
Сипаты	Жол-пайдалану техникасын сатып алуға						
Стратегиялық бағыт	1. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту						
Мақсат	1.1. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу						
Міндеттер	1.1.1. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін көтеру						
Көрсеткіштер							
Атауы		Өлшем бірлік	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
			2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл

Сандық көрсеткіштер	Жол пайдалану техникалары сатып алынды				79		
Сапа көрсеткіштері							
Тиімділік көрсеткіштері							
Нәтиже көрсеткіштері	Жол пайдалану техникаларының саны	%			5		
Бағдарламаны іске асыруға арналған шығыстар		мың теңге			1 750 000		

Бюджеттік шығыстарды жинақтау

Ескерту. Жинақтауға өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.12.31 N 1526 Қаулысымен.

мың теңге

Атауы	Есепті кезең		Жоспарлы кезең		
	2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл
1. Қолданыстағы бағдарламалар, соның ішінде:	230 240 387	208 634 270	282 784 645	314 291 163	318 596 792
Ағымдағы бюджеттік бағдарламалар	48 954 739	56 019 066	70 115 337	71 806 778	75 367 889
Бюджеттік даму бағдарламалары	181 285 648	152 615 204	212 669 308	242 484 385	243 228 903
2. Өзірлеуге ұсынылған бағдарламалар, соның ішінде:	0	0	0	0	0
Ағымдағы бюджеттік бағдарламалар	0	0	0	0	0
Бюджеттік даму бағдарламалары	0	0	0	0	0
БАРЛЫҚ шығындар, соның ішінде:	230 240 387	208 634 270	282 784 645	314 291 163	318 596 792
Ағымдағы бюджеттік бағдарламалар	48 954 739	56 019 066	70 115 337	71 806 778	75 367 889
Бюджеттік даму бағдарламалары	181 285 648	152 615 204	212 669 308	242 484 385	243 228 903
3. Ақылы қызметтер:	0	0	0	0	0
Түсімдер	0	0	0	0	0
Шығыстар	0	0	0	0	0

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің бюджеттік бағдарламаларын (кіші бағдарламаларын) бөлу

Ескерту. Кестеге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.12.31 N 1526 Қаулысымен.

Бағдарлама	Кіші бағдарлама	Атауы	2008 жылдың есебі	2009 жылдың бекітілген бюджеті	Жоспарлы кезең		
					2010 жылға	2011 жылға	2012 жылға
1	2	3	4	5	6	7	8

БАРЛЫҒЫ, соның ішінде:			230 240 387	208 634 270	282 784 645	314 291 163	318 596 792
1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту			229 727 364	208 042 927	281 254 134	313 414 564	317 640 191
1.1-мақсат. Көлік-коммуникация кешенінің озыңқы қарқынмен дамуына қол жеткізу			229 727 364	208 042 927	281 254 134	313 414 564	317 640 191
1.1.1-міндет. Автожол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру			209 199 522	186 109 994	250 682 185	279 685 476	283 950 527
003		Республикалық маңызы бар автожолдарды күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу, ұстау, көгалдандыру, диагностикалау және аспаптық құралдармен тексеру	20 376 915	21 318 097	2 1 950 000	2 5 000 000	2 7 000 000
002		Республикалық деңгейде автомобиль жолдарын дамыту	85 354 758	79 768 823	126 226 685	204 784 942	230 322 746
	004	сыртқы қарыз есебінен	2 424 279	21 650 000	6 7 510 686	152 975 600	168 944 471
	005	ішкі көздер есебінен	69 221 349	47 699 023	4 7 730 785	2 5 604 942	3 2 682 746
	016	сыртқы қарыздарды республикалық бюджеттен бірлесіп қаржыландыру есебінен	13 709 130	10 419 800	1 0 985 214	2 6 204 400	2 8 695 529
010		Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер	52 238	58 492	5 000	0	0
012		Облыстық бюджеттерге облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеуге берілетін ағымдағы нысаналы трансферттер	11 371 992	15 629 356	2 2 137 335	1 6 860 576	1 4 209 945
021		Көлік және коммуникация саласында техникалық регламенттер мен стандарттар әзірлеу	22 077	21 632			
028		Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне көліктік инфрақұрылымды дамытуға берілетін нысаналы даму трансферттері	92 021 569	69 313 594	7 8 613 165	3 3 039 958	1 2 417 836
032		"Қазақавтожол" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының жарғылық капиталын қалыптастыру және ұлғайту			1 750 000		
1.1.2-міндет. Темір жол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру			9 694 931	11 114 820	1 6 733 800	1 9 366 800	2 2 180 100

009		Әлеуметтік маңызы бар облысаралық қатынастар бойынша темір жол жолаушылар тасымалдарын субсидиялау	9 520 554	10 000 000	1 673 800	1 936 800	2 218 100
021		Көлік және коммуникация саласында техникалық регламенттер мен стандарттар әзірлеу	70 997	14 820			
031		Темір жол көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау	97 000	1 100 000			
1.1.3-міндет. Азаматтық авиация саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру			3 967 673	2 902 381	6 357 695	5 187 870	1 180 190
006		Әуе көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау	3 300 000	2 160 000	5 476 206	4 199 250	0
	005	ішкі көздер есебінен	3 300 000	2 160 000	5 476 206	4 199 250	0
010		Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер	0	8 360			
019		Жүйелі ішкі авиатасымалдарды субсидиялау	667 673	727 771	881 489	988 620	1 180 190
021		Көлік және коммуникация саласында техникалық регламенттер мен стандарттар әзірлеу	0	6 250			
1.1.4-міндет. Су көлігі саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру			4 047 966	5 274 255	4 540 012	6 134 457	6 861 762
005		Су жолдарының кеме жүретін жағдайда болуын қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау	4 047 966	5 256 235	4 540 012	6 134 457	6 861 762
021		Көлік және коммуникация саласында техникалық регламенттер мен стандарттар әзірлеу	0	18 020			
1.1.5-міндет. Көлік саласындағы іскерлік белсенділікті арттыруға қолдау көрсету және инвестициялық климатты жақсарту			2 817 272	2 641 477	2 940 442	3 039 960	3 467 612
001		Көлік және коммуникация саласындағы саясатты қалыптастыру, үйлестіру және бақылау жөніндегі қызметтер	1 888 771	2 175 977	2 506 079	2 761 942	3 184 422
010		Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер	49 140	34 150	1 767 4	0	0
022		Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігін материалдық-техникалық жарақтандыру			256 000		
030		"Transport tower" әкімшілік-технологиялық кешені ғимаратын ұстау	332 564	431 350	426 832	278 018	283 190
2-стратегиялық бағыт. Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету			513 023	591 343	1 520 368	876 599	956 601
2.1-мақсат. Көліктің барлық түрінде жолаушылар мен жүк тасымалының қауіпсіздік жағдайын қамтамасыз ету			513 023	109 379	1 520 368	876 599	956 601
2.1.1-міндет. Көліктегі қауіпсіздікті мемлекеттік техникалық бақылау деңгейін арттыру			221 329	109 379	126 348	170 422	0

023		Көліктік бақылау бекеттерінің желілерін салу және реконструкциялау	221 329	109 379	126 348	170 422	0
2.1.2-міндет. Автожол саласындағы қауіпсіздікті арттыру			199 655	216 604	259 431	267 314	305 291
016		Жол-құрылыс және жөндеу жұмыстарын орындаудың сапасын қамтамасыз ету	199 655	216 604	259 431	267 314	305 291
2.1.3-міндет. Темір жол саласындағы қауіпсіздікті арттыру			0	0	0	0	0
2.1.4-міндет. Азаматтық авиациядағы қауіпсіздікті арттыру			0	0	282 218	0	0
004		Әуе кемелері ұшуының қауіпсіздігін қамтамасыз ету			282 218		
2.1.5-міндет. Су көлігіндегі қауіпсіздікті арттыру			92 039	265 360	596 371	438 864	651 310
014		Ішкі суларда жүзетін "өзен-теңіз" кемелерін жіктеуді және олардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету	92 039	101 952	119 467	149 051	162 989
020		Су көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау	0	163 408	476 904	289 813	488 321