

Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі N 1006 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 14 маусымдағы № 658 қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 14.06.2014 № 658 қаулысымен.

«Қазақстан Республикасы Үкіметінің Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 қаулысын іске асыру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ Е Т Е Д І :**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 — 2014 жылдарға арналған бағдарлама (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Осы қаулыға қосымшаға сәйкес Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп танылсын.

3. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің бірінші орынбасары Ө.Е. Шөкеевке жүктелсін.

4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

К. Мәсімов

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы

Ү к і м е т і н і ң

2 0 1 0

ж ы л ғ ы

3 0

қ ы р к ү й е к т е г і

№

1 0 0 6

қ а у л ы с ы м е н

бекітілген

Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 — 2014 жылдарға арналған салалық бағдарлама Астана, 2010 жыл

Бағдарламаның мазмұны

1. Бағдарламаның паспорты
2. К і р і с п е
3. Көлік саласының ағымдағы жай-күйін талдау
4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаты, міндеттері, нысаналы индикаторлары мен нәтиже көрсеткіштері
5. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері
6. Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздері
7. Бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

1. Бағдарламаның паспорты

Ескерту. 1-бөлімге өзгерістер енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214; 10.02.2014 N 73 қаулыларымен.

Атауы Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған салалық бағдарлама (бұдан әрі - Бағдарлама) **Әзірлеу үшін**

негіздеме 1) «Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарлама және Қазақстаы Республикасы Президентінің кейбір жарлықтарының күші жойылды деп тану туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 958 Жарлығы;
2) «Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесі туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2009 жылғы 18 маусымдағы № 827 Ж а р л ы ғ ы ;

3) «Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесінің одан әрі жұмыс істеуінің кейбір мәселелері туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 4 наурыздағы № 931 Жарлығы.

Әзірлеуші Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

Мақсаты Экономика мен халықтың көліктік және логистикалық қызметтерге қажеттіліктерін толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті көліктік-коммуникациялық кешенді, сондай-ақ көліктік-логистикалық жүйені дамыту.

Міндеттері

автожол инфрақұрылымын дамыту;
теміржол инфрақұрылымын дамыту;
азаматтық авиация инфрақұрылымын дамыту;
су көлігі инфрақұрылымын дамыту;
процестерді автоматтандыру және
ақпараттандыру арқылы көліктік бақылауды
оңтайландыру және автокөлік саласын дамыту,
сондай-ақ автомобиль көлігі саласындағы
техникалық реттеу.

Іске асыру мерзімі 2010 - 2014 жылдар

Нысаналы

индикаторлар

2015 жылға қарай:

- 1) көлік және қоймаға жинау саласы бойынша жалпы қосылған құнды 2008 жылдың деңгейіне қарағанда нақты мәнде 38 %-ға ұлғайту;
- 2) жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының ү л е с і – 83 % ;
- 3) жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарының ү л е с і – 68 % ;
- 4) 2015 жылға қарай қатынастың халықаралық көлік дәліздері бойынша контейнерлік жүк пойыздарының жылдамдығын 15-20 %-ға, ал жолаушылар пойыздарының жылдам қозғалысы учаскелерінде 20-30 %-ға арттыру;
- 5) теміржол көлігі активтерінің тозу деңгейі 61 %-ға төмендетіледі;
- 6) ИКАО санатына ие әуежайлар саны – 11 б і р л і к ;
- 7) халықаралық әуе қатынастарының саны – 94 б і р л і к ;
- 8) Ақтау портының өткізу қабілеті – 16,0 м л н . т о н н а ;
- 9) Ұлттық теңіз сауда флоты қамтамасыз ететін Қазақстан Республикасының порттарынан Каспий теңізіне мұнай тасымалдары көлемінің ү л е с і – 83 % ;
- 10) техникалық өзен флотының жалпы тозуы 69,2 %-ға төмендетіледі;

- 11) кеме қатынасы шлюздерінің техникалық күйінің деңгейі 90 %-ға көтеріледі;
12) жүк тасымалдары – 3 926,6 млн. тонна;
13) жолаушылар тасымалдары – 23 588,9 млн. адам ;
14) жүк айналымы – 476,5 млрд. т-км;
15) жолаушылар айналымы – 268,7 млрд. ж-км;
16) жүктерді транзиттік бағытта тасымалдау көлемін 19,4 млн. тоннаға дейін ұлғайту;
17) Қазақстан аумағы бойынша автомобиль көлігімен транзиттік тасымалдар көлемін 100 %-ға өсіру (2009 жылға қатысты);
18) транзиттік авиатасымалдар көлемін 8 %-ға өсіру (2009 жылға қатысты);
19) транзиттік темір жол учаскелері бойынша жүк пойыздары қозғалысының орташа жылдамдығын ұ л ғ а й т у :
Солтүстік дәліз – 51,20 км/сағат;
Оңтүстік дәліз – 48,69 км/сағат;
Ортаазиялық дәліз – 51,67 км/сағат;
TRACESA – 50,2 км/сағат;
Солтүстік-Оңтүстік дәлізі – 50,42 км/сағат.
20) көлік саласы бойынша инвестициялық жобалардағы қазақстандық қамту үлесін арттыру:
теміржол саласы – 63 %;
автожол саласы – 90 %;
азаматтық авиация – 65 %;

су көлігі – 89,1 %.

**Қаржыландыру
көздері мен
көлемі**

Бағдарламаны іске асыру үшін қаржы ресурстарының жалпы көлемі 2 691 756,5* млн. теңгені құрайды, соның ішінде:
1) республикалық бюджет – 975 237,5* млн. теңге, оның ішінде мынадай мемлекеттік органдардың бюджеттік қаражаты:
ҚР Көлік және коммуникация министрлігі (бұдан әрі – ККМ) – 821 561,2* млн. теңге;
ҚР Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі (бұдан әрі – ЭБЖМ) – 142 408,0 млн. теңге ;

ҚР Білім және ғылым министрлігі (бұдан әрі –
БҒМ) – 205,0* млн. теңге;
ҚР Қорғаныс министрлігі (бұдан әрі –
Қорғанысмині) - 11 063,3* млн. теңге;
2) концессия – 2 000,0 млн. теңге;
3) қарыз қаражаты – 1 293 162,2* млн. теңге;
4) компанияның меншікті қаражаты – 421
356,8** млн. теңге.

Е с к е р т п е :

* қаржыландыру көлемі тиісті қаржы жылына
арналған республикалық бюджетті қалыптастыру
кезінде нақтыланатын болады;

** қаражатты ішкі және сыртқы параметрлер
мен факторлар өзгерген кезде түзетуге болады.

2. Кіріспе

Ескерту. 2-бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Бағдарлама «ҚР үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарлама және ҚР Президентінің кейбір жарлықтарының күші жойылды деп тану туралы» ҚР Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 958 Жарлығына, «ҚР мемлекеттік жоспарлау жүйесі туралы» ҚР Президентінің 2009 жылғы 18 маусымдағы № 827 Жарлығына сәйкес, сондай-ақ ҚР 2030 жылға дейінгі даму стратегиясын іске асырудың екінші кезеңі болып табылатын ҚР 2020 жылға дейінгі стратегиялық даму жоспарының басты бағыттарына сәйкес әзірленді.

Бағдарлама экономика мен халықтың көліктік және логистикалық қызметтерге қажеттіліктерін толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті көлік-коммуникация кешенін, сондай-ақ көліктік-логистикалық жүйені дамытуға бағытталған. Республиканың ықпалдастырылған тұрақты көлік жүйесі экономиканың барлық секторларын теңдестіріп дамытуға жәрдемдесуі, сондай-ақ өзінде әлеуметтік және экологиялық аспектілерді қамтуы тиіс.

Бағдарлама көлік саласында жүргізіліп жатқан саясаттың логикалық жалғасы болып табылады, өзіне ҚР 2015 жылға дейінгі Көлік стратегиясының, көлік саласындағы салалық бағдарламалар мен тұжырымдамалар: «ҚР автожол саласын дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы»; «ҚР теңіз көлігін дамытудың 2006 — 2012 жылдарға арналған бағдарламасы»; «ҚР кеме қатынасын дамыту және ішкі су жолдарындағы қауіпсіздікті қамтамасыз етудің

2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы»; «ҚР сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту тұжырымдамасы» және «ҚР жолаушылар және жүк тасымалдары қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру тұжырымдамасының» негізгі тәсілдерін біріктірген.

Көлік саласын дамыту көлік салалары: автожол, темір жол, азаматтық авиация, су көлігінде инфрақұрылымды дамыту деңгейін арттыруға, Қазақстан Республикасы көлік-коммуникация кешенінің халықаралық көлік желісіне бірігу деңгейін арттыруға бағытталған.

Көлік саласындағы индустриалдық-инновациялық даму қазіргі темір жол желісін жаңа учаскелерді салу арқылы желіні оңтайландырумен қатар, қозғалыс қауіпсіздігі мен жылдамдығының әлемдік стандарттарына сәйкестікке келтіруге; негізгі халықаралық транзиттік дәліздерді, халықаралық маңызы бар автомобиль жолдарын қайта жаңартуға, сондай-ақ жергілікті автожолдар желісін қайта жаңарту; аэронавигациялық инфрақұрылымды кезең-кезеңімен жаңғырту және республиканың әуежай желісін қайта жаңғыртуды аяқтау, жаңа заманауи әуе кемелерін (бұдан әрі - ӘК) сатып алу; теңіз сауда флотын заманауи кемелермен одан әрі жарақтандыру, ішкі су жолдарын кеме қатынайтын жағдайда ұстау және өзен техникалық флотын жаңғыртуды қамтамасыз ету бойынша шараларға бағытталған.

2015 жылға дейінгі кезеңге көлік саласындағы негізгі басым саясат қазақстандық қамтуды мақсатты дамытып, кейін бөліп, қайта өңдеу арқылы шағын және орта бизнес үшін жаңа бизнес мүмкіндіктерінің мультипликациясымен экономиканың дәстүрлі экспортқа бағытталған секторларындағы инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру болып табылады.

3. Ағымдағы жағдайды талдау

Қазақстан халқына «Қазақстан - 2030. Барлық қазақстандықтардың өсіп-өркендеуі, қауіпсіздігі және әл-ауқатының артуы» Жолдауында Мемлекет басшысы мынадай міндет қойды:

«Қазақстан әлемдік көлік-коммуникация жүйесінің бөлігі болып табылады, ол бізден еліміздің бүкіл көлік инфрақұрылымын озыңқы дамытуды талап етеді».

Қойылған міндетті шешуде ККМ көлік саласындағы мемлекеттік саясатты қалыптастыратын және оны іске асыруды қамтамасыз ететін уәкілетті орган болып табылады.

Еліміздің экономикалық өсуінің маңызды факторларының бірі көлік инфрақұрылымын серпінді дамыту және жетілдіру болып табылады. Республиканың көлік кешенін реформалауда позитивті үрдістер сәтті іске асырылуда. Қазақстандық көлік кешенін халықаралық көлік жүйесіне бірігу

процестерін жеделдету және еліміздің транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында көліктік қызметтерді көрсетудің бәсекелі ортасы қалыптасты. Қазақстан көлігі экономика салалары мен өңірлердің өзара байланысын қамтамасыз ете отырып, республика халық шаруашылығының салалық кешендерін (агроөнеркәсіп, отын-энергетикалық, кен-металлургия, құрылыс және басқалары) қалыптастыру е с к е р і л і п д а м ы д ы .

Жалпы көлік жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудағы өскелең сұранысты қанағаттандырды. 1995 жылдан бастап 2009 жылға дейінгі кезеңде: жолаушылар тасымалы 2,4 есе, жүк тасымалы 1,5 есе, жүк айналымы 2 есе, жолаушылар а й н а л ы м ы 2 , 5 е с е ұ л ғ а й д ы .

Қазіргі уақытта көлік саласында инфрақұрылымдық жобалар жүзеге асырылуда: темір жолдарды жаңғырту жүргізілуде, Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара және Жетіген - Қорғас темір жол желісінің құрылысы басталды; жердегі инфрақұрылым объектілерін жаңғырту және дамыту бойынша бағдарлама іске асырылуда; 5 негізгі әуежай (Астана, Алматы, Ақтөбе, Атырау, Ақтау) қайта жаңартылды; Ақтау қаласы әуежайында жаңа аэровокзал пайдалануға енгізілді; автомобиль жолдарының техникалық жай-күйін жақсарту жөнінде одан әрі жұмыстар жүргізілуде, 6 жолақты қозғалыспен «Астана - Щучье» жылдамдықты автомагистралі ашылды, жыл сайын кеме қатынайтын су жолдарын ұстау жұмыстары жүргізіледі, Өскемен және Бұқтырма шлюздерін қайта жаңарту жобасын жүзеге асыру басталды.

Т е м і р ж о л с а л а с ы

Қазақстанның темір жолдарының пайдалану ұзындығы 14,2 мың км (оның ішінде екі жолды желілер - 4,8 мың км (34%), электрлендірілген желілер - 4,1 мың км (29%), тығыздығы - 1000 шаршы км 5,5 км, жүктасымалдылығы - километрге 24,4 млн. т км құрайды.

2009 жылы темір жол көлігімен 247,7 млн. тонна жүк тасымалданған, ол 2008 жылғы көрсеткіштен 7,9% төмен, оның ішінде транзит 14,8 млн. тонна немесе жалпы тасымал көлемінің 6,0%. Бұл ретте 2001 жылдан бергі кезеңде жыл сайынғы орташа өсім 6% құрады.

2009 жылы жүк айналымы 197,3 млрд. ткм құраған, бұл 2008 жылғы көрсеткіштен 8,2% төмен, соның ішінде транзит 24,5 млрд. ткм немесе жалпы жүк айналымынан 12,4%. Жүк айналымының жыл сайынғы орташа өсімі 7% қ ұ р а д ы .

Алайда, соңғы жеті жыл ішінде басқа көлік түрлерімен тасымалдау көлемдері темір жол көлігімен тасымалдау көлеміне қарағанда тезірек өскен. 2001 жылдан бастап темір жол көлігімен жүк тасымалдау үлесінің қысқаруы Қазақстанның темір жолмен жүк тасымалдары бәсекелестік қабілеттілігін арттыру қажеттігін к ө р с е т е д і .

2009 жылы Қазақстанның темір жолдарымен 20,5 млн. жолаушы тасымалданған, ол 2001 жылғы деңгейден 1,1 млн. жолаушыға төмен, бұл ретте жолаушылар айналымы 67% өсіп, 2009 жылы 17,2 млрд. жкм құрады. Осы кезеңдегі жыл сайынғы орташа өсім 5% құрады.

Қазақстанның жолаушылар тасымалдау нарығында автомобиль, әуе және темір жол көлігі арасында интермодальды (тұраралық) бәсеке бар. Соңғы жылдары алысқа жүретін халықаралық автобус тасымалдарының сегменті елеулі өсті. Темір жол көлігінің артықшылығы жолда жүрудің қауіпсіздігі, сенімділігі мен жайлылығында болса, жолаушылар үшін автобуспен жүру артықшылығы аса икемді кесте, аса жоғары жүру жылдамдығы және жол құнының қымбат еместігі¹ болып табылады.

— — — — —
¹ Темір жол көлігімен салыстырғанда автокөлікпен тасымалдау кезінде инфрақұрылымды салу мен күтуге байланысты шығындар мемлекеттік бюджет қаражаты есебінен жабылады және билет құнына кірмейді.

Еліміздің жалпы жүк айналымы мен жолаушылар айналымындағы темір жол көлігінің үлесі шамамен 60% құрайды, бұл ретте барлық көлік түрлерімен тасымалдаудан түскен кірістердегі оның үлесі 20% құрайды.

ҚР темір жол саласының қазіргі жай-күйі тұтынушылардың сервистің ассортиментіне, икемділігіне, сапасы мен клиентке бағыттауына бір жағынан, жеткізу жылдамдығы, сенімділігі мен келісімшарттық шұғылдығына қойылатын өскелең талаптар мен физикалық жағынан тозған активтер, моральдық жағынан ескірген технологиялар, қызметтердің бәсекеге қабілетті сипаттамалары екінші жағынан нарық нақтылығына барабар емес институционалдық құрылым арасындағы теңгерімсіздікпен сипатталады.

Бүгінгі Қазақстанның темір жол саласы 1991 жылға дейін қалыптасқан өндірістік активтердің өмірлік циклін аяқтаумен байланысты байыпты сынақтар кезеңінен өтуде.

Темір жол көлігіндегі реформаларды іске асыру кезінде соңғы 10 жыл ішінде мынадай мақсаттар айқындалды:

1) темір жол көлігін МТЖ мемлекеттік бақылау сақталған жағдайда нарыққа бейімдеу;

2) тасымалдау және қамтамасыз ету қызметіндегі бәсекелестікті дамыту есебінен темір жол көлігінің көрсететін қызметтерінің қол жетімділігін, тиімділігін, қауіпсіздігі мен сапасын қамтамасыз ету;

3) салаға жеке бастамалар мен инвестициялар тарту үшін институционалдық жағдай жасау;

4) темір жол көлігінің импорт алмастыратын өндірістік базасын дамыту.

Жалпы темір жол көлігінің реформасы ырықтандыру, жеке бастамалар мен инвестициялар тарту жолымен көрсетілетін қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыруға бағытталған. ҚР Үкіметі Еуропалық Одақта (бұдан әрі - ЕО) қабылданған және темір жол инфрақұрылымы мен тасымалдау қызметін, бәсекелестікті дамытуды тігінен (функционалды) бөлуді қамтитын тәсілді б е й і м д е д і .

Қазақстанның темір жол саласын реформалау барысында төмендегідей аралық нәтижелерге қол жетті:

1) мектептер мен ауруханалар сияқты әлеуметтік-тұрмыстық активтер мен шаруашылықтың қызметтің бейінсіз түрлері бөлінді;

2) бәсекелі секторға жөндеу кәсіпорындары бөлінді;

3) жолаушылар мен жүк тасымалдауды ұйымдастырушылық және қаржылық бөлу жүзеге асырылды. Жолаушылар тасымалын ішінара мемлекеттік с у б с и д и я л а н д ы р у б а с т а л д ы .

Жүргізілген іс-шараларға қарамастан ұйымдастыру өзгерістерін орындай, активтерді қайта бөлу жүргізілсе де, МТЖ қызметтері мен тасымалдау қызметін функционалды бөлу (таңдалған салалық үлгі үшін міндетті) жоқ.

Жекелеген сегменттердегі құрылым өзгерісі мен нарықтың ашылуы саланың реттегіш үлгісінің түбегейлі өзгеруіне әкелмеген. Табиғи монополия саласының тарылуына қарамастан, тасымалдау қызметі ҚР монополияға қарсы заңнамасына сәйкес бірден бағалық реттеуге түсті.

Жоғары кірістілер есебінен, жүктерді жүк және төмен кірісті тасымалдау есебінен жолаушылар тасымалын тоғыспалы қаражаттандыру (мемлекеттік темір жол тарифтерін реттеу есебінен белгілі бір салаларды қолдау жөніндегі макроэкономикалық саясат құбылысы) сақталды.

Осының нәтижесінде реформаның мақсатына әзір қол жеткен жоқ және мемлекеттік стратегия шеңберінде негізгі компоненті тасымалдау қызметін ырықтандыру болып табылатын темір жол көлігін реформалауды қисынды аяқтауға дейін жеткізу қажет.

Локомотив паркi

Локомотивтер паркiнде 1748 локомотив, соның iшiнде 578 электровоз, 1141 тепловоз және 29 паровоз бар.

Локомотив паркiнiң жай-күйi 72% жететiн жоғары тозумен сипатталады.

Локомотивтер паркiнiң 37% астамы нормативтiк артық жүрiспен пайдаланылады, ал паркiң 50% қызмет ету мерзiмi аяқталған.

Вагон паркi

2009 жылы ҚР жүк вагондарының жалпы паркi 94 348 бiрлiктi құрады, соның iшiнде 59 381 бiрлiк немесе 63% мұкәммалдық, ал 34 967 бiрлiк немесе 37% жеке меншiк болып табылады.

Мүкәммалдық вагондардың жалпы санында пайдаланылатын парк үлесі 75%
(4 4 5 6 3 бірлік) құрайды .

2002 жылдан бастап ҚР жүк вагондарының жалпы паркі 6 633 вагонға немесе 7% (істен шыққанын, толықтырылғанын есептегенде) ұлғайды.

Бұл ретте тәуелсіз меншік иелерінің жүк вагондары паркі 3 есеге өсіп, 24 мың вагонға ұлғайды, мүкәммалдық парк 17,6 мың вагонға (істен шыққанын, толықтырылғанын есептегенде) азайды.

Жүк вагондарының мүкәммалдық паркінің негізгі проблемасы 72% жететін оның жоғары тозуы болып табылады, 29 мың вагон немесе мүкәммалдық жүк паркінің 60% пайдалану мерзімі 20 жылдан асып кеткен.

Жүк вагондары меншік иелерінің жүк вагондарын беру қызметтеріне бағалық реттеудің болмауы жылжымалы құрамды жаңарту үшін қолайлы жағдай туғызуда. Сөйтіп, 34 967 вагоны бар жүк вагондары меншік иелерінің парк құрылымында пайдалану мерзімі 20 жылдан асқан вагондар үлесі 30% құрайды.

2009 жылы жолаушылар тасымалдауға арналған вагондар паркі 1 833 бірлікті құрады. Жолаушылар вагондары 28 жыл нормативтік қызмет ету мерзімі кезінде бүгінгі күні қазақстандық вагондардың орташа жасы 21 жыл құрайды.

Электр поездардың мүкәммалдық паркінің 155 вагонынан 90 вагон жұмыс паркінде тұр, келесі 5 жыл ішінде 70 электр поезы вагоны есептен шығаруға жатады. Электр поездар паркінің тозу деңгейі осы уақытта 90% асады.

Жолаушылар вагондарын соңғы сатып алу 1993 - 1995 жылдары жүргізілген, сол кезде 317 вагон сатып алынған. 1985 жылдан бастап 1995 жылға дейінгі кезеңде орташа есеппен жыл сайын 87 жолаушылар вагоны, 1996 жылдан бастап орташа есеппен жылына 15 вагон сатып алынған.

Темір жол көлігінің операциялық үлгісі

Темір жол көлігінің операциялық қызмет түрлеріне пайдалану, жөндеу, қосалқы, коммуналдық, өнеркәсіп және операциялық-технологиялық кіші жүйенің күрделі құрылымымен анықталатын басқа қызметтің кең ауқымы кіреді.

Темір жол көлігінің негізгі жүйе белгілеу қызметі жүктер мен жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру және жүзеге асыру болып табылады. Темір жол көлігі жүйесіндегі қызмет бөлігі тасымалдау процесінде пайдаланылатын техникалық құралдарға қызмет көрсетумен және жөндеумен байланысты.

Темір жол көлігінің дәстүрлі үлгісінде негізгі және қамтамасыз етуші қызметтің барлық түрлерін тұтас кәсіпорын-сала жүзеге асырады.

Саланың тиімділігін арттыру мақсатында соңғы 20-30 жылда аталған экономикалық үлгі мен темір жол көлігінің институционалды құрылымы әлемнің көптеген елдерінде реформаға ұшырады. Қазіргі уақытта төмендегілермен анықталатын бірнеше негізгі үлгілер бар:

1) қызмет түрлері - бизнес бойынша саланы сегменттеу;

- 2) саланың әрбір сегментіндегі нарық құрылымы;
- 3) қызмет түрлері бойынша операциялық функцияларды бөлу (сала сегменттеріне);
- 4) қызмет түрлері бойынша активтерді бөлу (сала сегменттеріне);
- 5) қызметтің әрбір түрі бойынша операторлар мен субъектілерді институционалдық анықтау;
- 6) сала сегменттері бойынша сараланған мемлекеттік реттеу;
- 7) басқару институттарын заңмен бекітіп, меншік құқықтары мен реттеу функцияларын бөлу;
- 8) саланың әрбір сегментіндегі экономикалық саясат.

Саланың қазіргі институционалдық құрылымы мен үлгісі 1-суретте көрсетілген.

1-сурет. Саланың қолданыстағы үлгісі

Қызмет түрі (сала сегменті)	Қатысушылар	Нарық құрылымы	Мемлекеттік реттеу	Әсер
МТЖ қызметтерін көрсету	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	Табиғи монополия	"ҚТЖ" ҰК" АҚ тарифтері реттеледі	Ұзақ мерзімді әсер - активтердің тозуы
Жүк тасымалдары	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	Монополия	"ҚТЖ" ҰК" АҚ тарифтері реттеледі	"ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың нарық өзгерістеріне оперативті шаралар қабылдауға қабілетсіздігі. Ұзақ мерзімді әсер - активтердің тозуы
Жолаушылар тасымалдары	"Жолаушылар тасымалы" АҚ, "Қала маңындағы тасымал" АҚ, "Тұран-Экспресс" жолаушылар компаниясы" ЖШС, "Батыс қала" маңындағы тасымал" ЖШС, "Марал Нұр" ЖШС, "Дамир Транс" ЖШС және басқалар	Бәсекелестік	"ЖТ" АҚ тарифтері реттеледі	Жеке меншік вагондары жоқ жеке меншік тасымалдаушылар үшін нарыққа жол ашық. Бұл ретте "Жолаушылар тасымалы" АҚ вагондары бәсекелестердің пайдалануына директивті беріледі. Мемлекет қызметті жартылай қаржыландырады
Вагон паркімен операциялар жүргізу	"ҚТЖ" ҰК" АҚ, "ТрансКом" ЖШС, "Богатырь Транс" ЖШС, "Исткомтранс" ЖШС, "ПГК" ААҚ және басқалар	Бәсекелестік	"ҚТЖ" ҰК" АҚ тарифтері реттеледі	"ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың нарық өзгерістеріне оперативті шаралар қабылдауға қабілетсіздігі және нарықтағы үлестен айырылу, инвестициялық мұқтаждықтарды

				т о л ы қ қаржыландырмау
Локомотив тартымын беру	"Локомотив" АҚ	Монополия	"Локомотив" АҚ тарифтері реттеледі	Қызметтің дербес болмайтын түрі. Реттеудің ұзақ мерзімді әсері - активтердің тозуы
Вагондарды жалға беру	"Қазтеміртранс" АҚ және басқа да жеке меншік вагон иелері	Бәсекелестік	"ҚТТ" АҚ тарифтері реттеледі	Ұзақ мерзімді әсер - активтердің тозуы

«Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамның (бұдан әрі - АҚ) (бұдан әрі - «ҚТЖ» ҰК» АҚ) компанияларының салалары мен тобының қазіргі құрылымы темір жол көлігінің жекелеген секторларында бәсекелестікті туғызуға бағытталған темір жол көлігін қайта құрылымдау нәтижесінде қ а л ы п т а с қ а н .

Саланың қабылданған үлгісінің кемшіліктері темір жол көлігінің біріккен жүйесін тасымалдау процесінің функциялары бойынша емес, қайта темір жол көлігінің негізгі қызметін артық фрагменттеуге және тасымалдау процесі функцияларының жүзеге аспайтын ажырауына әкелген активтер тобы бойынша қ а й т а құрылымдау болып табылады.

Сонымен локомотив паркін пайдалануды басқару тасымалдаушының поезд ағымдарын тиімді ұйымдастыру міндеттері кешенінде шешілетін логистикалық қызмет бөлігі болып табылады. Процестің бірігуінің жоғары дәрежесіне қарай « локомотивтік қызметті» бөлу орташа жылдық және айлық жұмыс жоспарларын келісу нысанында (келісімшарттық міндеттемелер) ғана мүмкін (тартым учаскелері бойынша пайдаланатын локомотивтер паркі өлшемдері).

Қолданыстағы үлгіде локомотив операторы локомотивтер мен бригадаларын жалға беретін компания болып табылады, олар локомотивтерді пайдалану тиімділігіне ешқандай әсер етпейді (локомотивтердің өнімділігі, локомотив уақытындағы жалпы бюджетінде пайдалы жұмыс үлесі) және парк пен депо инфрақұрылымының тиімділігі мен оңтайландырылуын арттыру үшін ы н т а л а н д ы р ы л м а ғ а н .

Дербес локомотив компаниясының барабар және тиімді операциялық және инвестициялық стратегияны (нарықтың нақты қажеттіліктерімен сабақтасқан) ә з і р л е у г е ж а ғ д а й ы ж о қ .

Осыған ұқсас, қолданыстағы үлгіде тәуелсіз жүк тасымалдаушы вагон операторларының ғана қызметін орындап, тасымалдау процесі операцияларының (тиеу-түсіру жұмыстарын ұйымдастыру, вагон паркін ұстау және клиенттермен жұмыс істеу) ауқымы шектеулі спектрге жауап бере алады. Бәсекелі нарықтың мұндай үлгісі нарық күштерінің әсерінен тасымалдау тиімділігін едәуір

арттыруға мүмкіндік бермейді, өйткені тасымалдау процесінің барлық құрамдастары инфрақұрылымдық функцияларға қосымша монополиялық секторда болады.

Темір жол саласының бәсекелі үлгісінде жүк тасымалдарын жүзеге асыратын компанияларға тасымалдау процесінде іске қосылған қағидатты маңызды ресурстармен, атап айтқанда вагондар мен локомотивтермен байланысты шығыстарды толық бақылау қажет.

Қолданыстағы үлгі нәтижесінде бірнеше субъектілер арасындағы активтердің бөлінуіне қарамастан тасымалдау операциясының барлық операцияларын МТЖ операторы және жүк тасымалдаушы болып табылатын «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүзеге асырылады.

Қазіргі уақытта республикада облысаралық қатынастағы темір жол жолаушылар тасымалын субсидиялар бөлініп, конкурстық негіздегі мемлекеттік әлеуметтік тапсырыс бойынша мемлекеттік және жеке компаниялар жүзеге асырады.

Жеке тасымалдаушылар қызметінің практикасы темір жол көлігімен жолаушыларды тасымалдау рыногына жеке бизнестің кіруінің қазіргі жағдайында бірқатар кемшіліктерді анықтады, солардың бірі - жеке тасымалдаушы мен мемлекет арасындағы шартқа жеке жылжымалы құрам сатып алу, инфрақұрылымды дамыту міндеттемелерін қосуға мүмкіндік бермейтін жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыру құқығының қысқа мерзімділігі.

«Жолаушылар лизингтік вагон компаниясы» АҚ (бұдан әрі - «ЖЛВК» АҚ) құру жолаушылар вагон паркін жаңарту проблемаларын шешкен жоқ. Тасымалдаушыларға «ЖЛВК» АҚ вагон паркіне шарттың қысқа мерзімділігі және жеке сектордың инвестициялар салуға уәжі болмаған жағдайда рұқсат беру жылжымалы құрамды тиімсіз және шекті пайдалануға, негізгі қорлардың одан әрі тозуына әкеліп соғады. «ЖЛВК» АҚ дербес, кәсіпорын ретінде болуы вагон паркін ұстауда қосымша шығындар туғызып, тасымалдың өзіндік құнын ұлғайтады.

Саланың қазіргі институционалдық құрылымы жолаушылар тасымалдарының іргелі проблемаларын шешуді қамтамасыз етпейді. Құрылымдық реформа қоғам мен мемлекет үшін жолаушылар тасымалының тиімді жұмыс істеу жүйесін қамтамасыз етуі тиіс.

Бәсекелі рыноктың мұндай үлгісі:

- 1) тәуелсіз тасымалдаушыларды тез тартуға мүмкіндік береді;
- 2) жеке инвестициялар ағынын қамтамасыз етпейді;

3) рынок үшін бәсекелестік әсерінен тасымалдаудың тиімділігін арттыруды қамтамасыз етпейді, өйткені тасымалдау процесінің барлық құрамдастары инфрақұрылымдық қызметке қосымша монополиялық секторда болады.

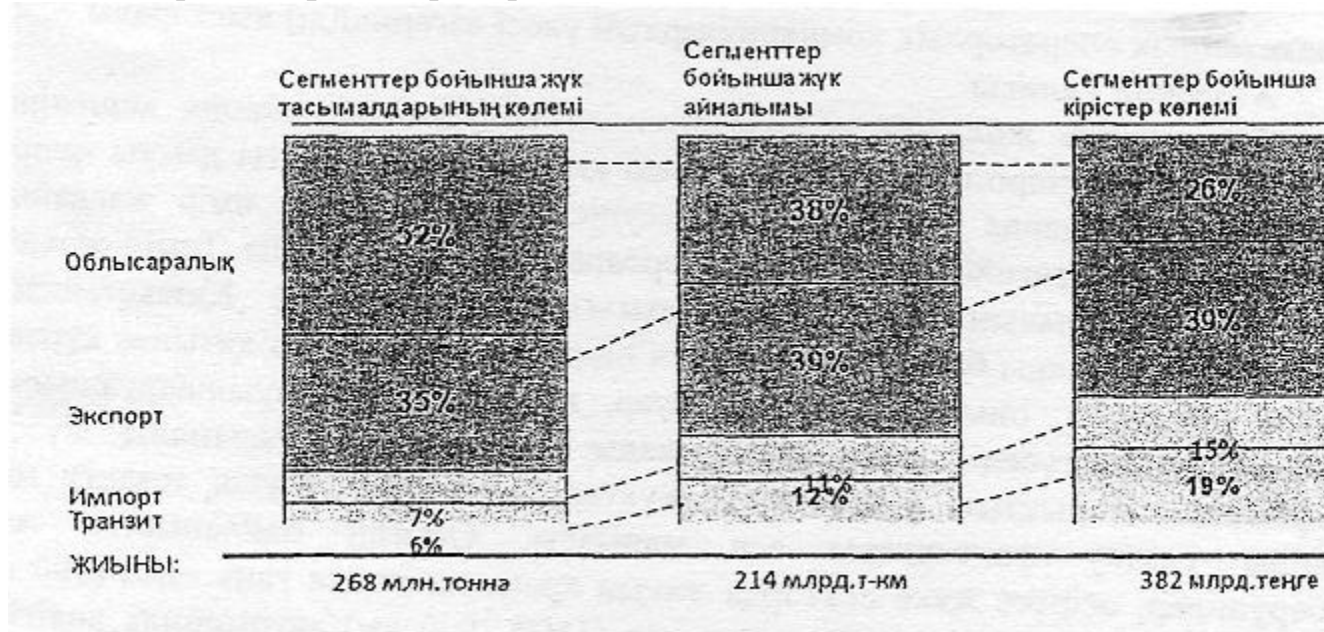
Темір жол саласының бәсекелі үлгісінде жүк тасымалдарын жүзеге асыратын компанияларға тасымалдау процесінде іске қосылған қағидаты маңызды ресурстармен, атап айтқанда вагондармен және локомотивтермен байланысты шығындарды толық бақылау қажет.

Жүк тасымалдары рыногы

2008 жылғы жалпы жүк тасымалдау көлеміндегі 52% облысаралық қатынастағы жүк тасымалы құрайды, 35% - экспорттық қатынастағы, 7% - импорттық және 6% - транзиттік қатынастағы.

Бұл ретте жүк тасымалдаудан түскен кіріс былай бөлінген: облысаралық қатынаста - 26%, экспорттық қатынаста - 39%, импорттық - 15%, транзиттік қатынаста - 19% (1-диаграмма).

1-диаграмма. Жүктерді тасымалдау құрылымы мен 2008 жылы жүк тасымалдарынан түскен кірістердің көлемі



Қолданыстағы реттеу тәжірибесіне сәйкес тарифтер жүк түрі мен тобына қарай сараланған. Нәтижесінде тасымалдаудан түскен кіріс хабарлама түрімен және жүк тобымен айқындалатын нарық сегментіне байланысты ерекшеленеді.

Көрсетілген тасымал сегменттерінен үш топты атауға болады.

1 - топ - төмен кірісті тасымалдар:

тас көмір (экспорт, облысаралық қатынас), кен (экспорт, облысаралық қатынас), құрылыс жүктері (импорт), нан (экспорт, облысаралық қатынас), қалған жүктер (облысаралық қатынас);

2 - топ - жоғары кірісті тасымалдар:

мұнай жүктері (экспорт), кара металл (экспорт, импорт, облысаралық қатынас), химиялық және минералды тыңайтқыштар (экспорт, импорт, облысаралық қатынас), қалған жүктер (импорт);

3 - топ - өз шығынын өтейтін тасымал:

тас көмір (импорт), мұнай жүктері (импорт, облысаралық қатынас), кен (импорт), құрылыс жүктері (экспорт, облысаралық қатынас), нан (импорт), қалған жүктер (экспорт).

Қазіргі уақытта «ҚТЖ» ҰК» АҚ Қазақстан нарығындағы жалғыз жүк тасымалдаушы болып табылады.

Бұл ретте тасымалдауды жүзеге асыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Локомотив» АҚ, «Қазтеміртранс» АҚ жылжымалы құрамын, басқа да темір жол әкімшіліктерінің мүкәммалдық вагондары мен операторлық компаниялар вагондарының жеке паркін пайдаланады.

«Қазтеміртранс» АҚ тиісті вагондар операторы ретінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ рынокта тәуелсіз жеке вагондар операторларымен бәсекелеседі.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ қазақстандық жүк тиеуді қамтамасыз етудегі үлесі жалпы көлемнің 63% құрайды, олардың ішінде: 47% «Қазтеміртранс» АҚ вагондарымен, ал 16% басқа темір жол әкімшіліктерінің вагондарымен қамтамасыз етіледі.

Қазақстандық жеке операторлары жеке вагондар паркінде жалпы жүк тиеу көлемінің 33% тасымалдаған.

Қазақстандық емес вагондар операторларының үлесі осы кезең ішінде жалпы жүк тиеу көлемінің 4%, ал вагон құрауышы тасымалдау тарифтері бойынша жалпы кіріс көлемінің 10% құраған.

2-диаграмма. Облысаралық және экспорттың қатынастарда (қазақстандық тиеу) 2008 жылғы темір жол жүк тасымалдары нарығының құрылымы

Вагондар операторы	Тасымалдар көлемі, млн. тонна	Үлесі, %	ТМД кірісі, млрд. теңге	Үлесі, %	Күрестілік, тоннаға теңгеге
РФ және ТМД жеке меншік операторлары	10	4%	1,4	10%	340
Қазақстандық жеке меншік операторлар		33%	6,4	19%	10
ҚТЖ					
«Қазтеміртранс» мүкәммал парк		47%	15,5	46%	142
ТМД мүкәммал парк		16%	8,5	25%	243
Жалпы	241		21		

* Импорт пен транзит көрсетілмеген

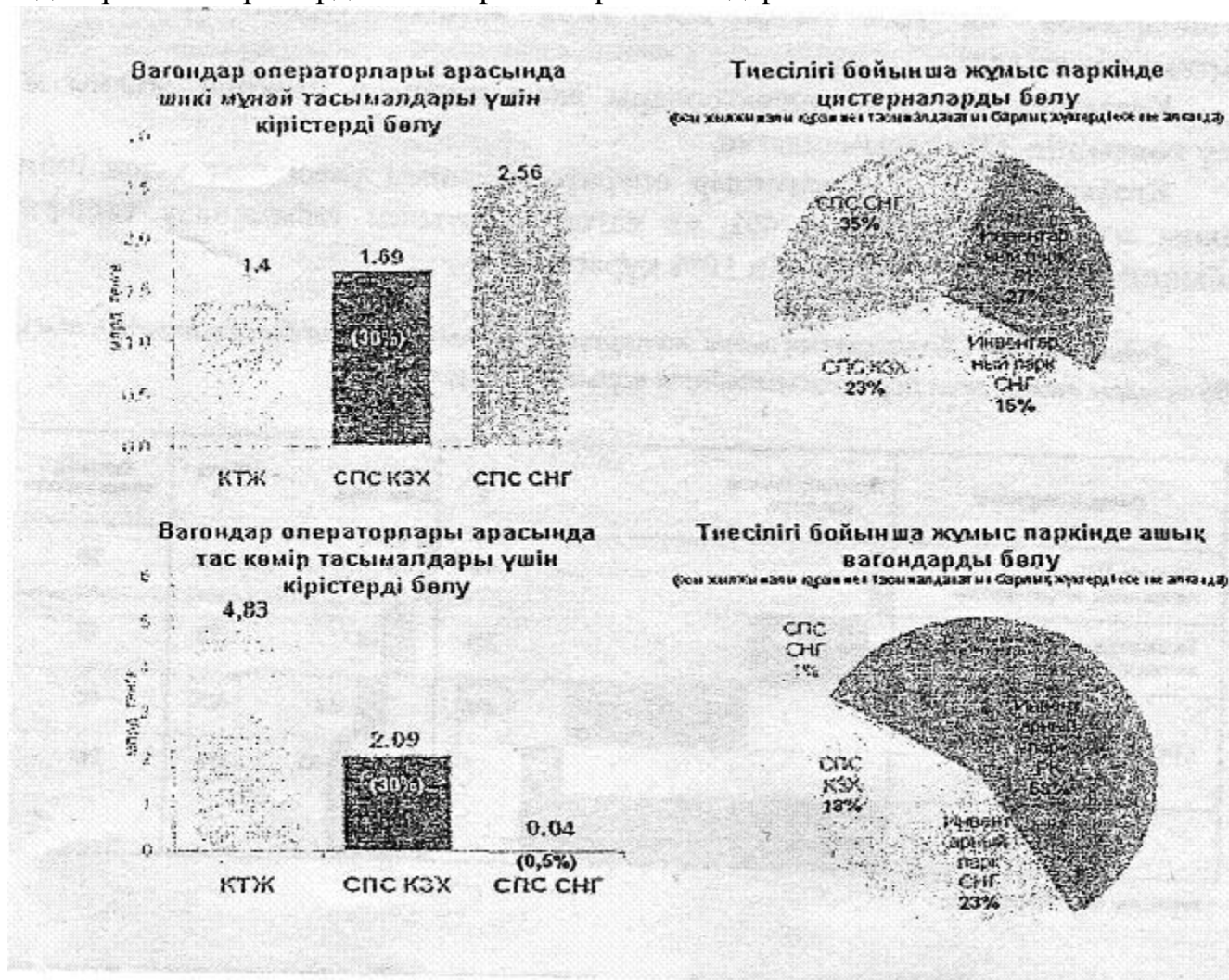
2-диаграммадан көрінгендей жүк тиеудің 2, 20% қазақстандық емес парк вагондарымен қамтамасыз етіледі: Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының (бұдан әрі - ТМД) мүкәммалдық паркі - 16%, Ресей Федерациясының (бұдан әрі - РФ) және ТМД жеке операторларының жылжымалы құрамы - 4%.

Бұл ретте қазақстандық емес вагондар паркі рыноктың аса кірісті сегментіне іске қосылған және оның вагон құрамы бойынша кіріс көлеміндегі тариф үлесі 3 5 % тең.

Сонымен, мұнай тасымалының кіріс сегментіндегі ТМД елдерінің жеке вагон

паркінің тәуелсіз операторларының үлесі 45% құрады, сол кезде көмір тасымалдау сегментіндегі олардың үлесі 1% аз (3-диаграмма).

3-диаграмма. Кірістерді және жұмыс паркі вагондарын тиесілігі бойынша бөл



2007 жылы «Ресей темір жолдары» ашық акционерлік қоғамының еншілес қоғамы (бұдан әрі - ААҚ) - 200 мың жүк вагоны капиталы бар «Бірінші жүк компаниясы» ААҚ операторлық компаниясы құрылды. Бұл шешім «Ресей темір жолдары» ААҚ мүкәммал парк бөлігін өзінің қызметтеріне бағаларды мемлекеттік реттеуден шығарып, еркін баға белгілеуге мүмкіндік берді.

2010 жылдан бастап «Ресей темір жолдары» ААҚ «Екінші жүк компаниясын» («Бірінші жүк компаниясы» ААҚ ұқсас) құру және оған ресейлік мүкәммал парктің қалған вагондарын беру жоспарлануда.

Бұл ТМД және атап айтқанда Қазақстан кеңістігінде жүк тасымалдау нарығындағы ахуалды түбегейлі өзгертеді. Мүкәммал вагондардың ортақ паркін нақты тарату нәтижесінде «КТЖ» ҰК» АҚ қазақстандық жүк тиеуді қамтамасыз ету үшін мүкәммал вагондарды дербес пайдалана алмайды. Бұл ретте нарықта Globaltrans Investment plc (60 мың вагон), «Трансгарант» жауапкершілігі шектеулі қоғамы (17 мың вагон) және «Қиыр Шығыс көлік тобы» ААҚ (12 мың

вагон) сияқты жеке операторлық компаниялардың парк көлемдеріне бойынша «ҚТЖ» ҰК» АҚ салыстырылмалы жағынан бәсекелестік күшейе түседі.

«Екінші жүк компаниясын» құрғаннан кейін «ҚТЖ» ҰК» АҚ үлесі («Қазтеміртранс» АҚ) жалпы жүк тиеу көлемінде 63%-дан 47%-ға дейін, ал вагон құрауышы бойынша кіріс көлеміндегі тариф 71%-дан 39%-ға дейін (қазақстандық операторлық компаниялардың үлесі өзгермейді) қысқарады.

А в т о ж о л с а л а с ы

**Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214
қ а у л ы с ы м е н .**

Автомобиль жолдары - Қазақстанның көлік-коммуникация кешенінің маңызды элементтерінің бірі, оның тиімді қызметі мен тұрақты дамуы қазіргі заманғы жағдайларда экономиканың өсуіне өту, халықтың өмір жағдайын жақсарту және деңгейін арттыру факторлары болып табылады. Темір жолдар мен су жолдарының аса төменгі тығыздылығы кезінде Қазақстандағы автомобиль жолдары басым, ал көптеген өңірлер үшін жалғыз қатынас құралы болып табылады, оның арқасында тауар, құрылыс және ауылшаруашылық жүктері келіп түседі, өнім шығарылады, жолаушылар тасымалы жүзеге асырылады. Нарықтық жағдайларда жүктердің тасымалдануын тездету мен оларды сақтау факторлары аса маңызды. Осыған байланысты, жүк жіберушілер, әсіресе жеке секторда жақын арақашықтықта ғана емес (300 км дейін), алыс арақашықтық аймақтарында (1500-2000 км) автомобиль көлігіне қайта бағдарланды. Өндіріс және ауылшаруашылық, шағын және орта бизнес өндірістерін дамыту арқылы облысаралық тасымал, сондай-ақ іргелес мемлекеттермен байланыс ұлғаяды.

Еуроазиялық құрлық орталығындағы Қазақстанның географиялық жағдайы Азия — Еуропа қатынастарындағы қалыптасатын трансқұрлықтық маршруттардың көлік магистралін пайдалану үшін қолайлы алғышартты құрайды, олардың көпшілігі қазақстандық автожол желісінің учаскелерін қамтиды. Халықаралық талдамалық орталықтардың бағалауы бойынша Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия - Еуропа бағыттарындағы транзит ағыны 330-400 миллиард Америка Құрама Штаттары (бұдан әрі - АҚШ) долларына бағаланады. Бұл ретте 20%-ға дейінгі транзит ағыны РФ мен Қазақстан аумағы арқылы темір және автожолдар маршруттары бойынша өтуі қажет деп шамаланады. Транзит тасымалы үшін алымдар алу - бұл бюджеттің тікелей к і р і с т е р і .

Экономиканы дамыту міндеттері қуатты көлік-коммуникация желісін құру және жаңғыртуды талап етеді. Бұл жағдайда алда тұратын:

1) «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту жобасын, сондай-ақ РФ шекарасы – Орал – Ақтөбе, Астана – Қостанай – Челябині, Щучье – Бурабай курорты аймағына кіреберіс және «Алатау» ақпараттық

технологиялар паркі» еркін экономикалық аймағына кіреберіс автожолдарын қайта жаңартуды аяқтау;

2) Таскескен – Бақты, Омбы – Павлодар – Майқапшағай, Бейнеу – Ақтау автожолдарын қайта жаңартуды жалғастыру;

3) Батыс — Шығыс және Солтүстік - Оңтүстік бағыттарында транзит маршруттарының сызбаларын белсенді енгізу;

Жол жағдайына сипаттама

Қазақстандағы автомобиль жолдарының ұзақтығы шамамен 148 мың км құрайды. Соның ішінде 93 мың км астамы жалпы пайдаланымдағы жолдар, 44 мың км астамы елді мекендердің көшелері және шамамен 11 мың км өндіріс кәсіпорындарына, кен орындарына, фермерлік және орман шаруашылықтарына, технологиялық жолдар рөліндегі басқа да өндірістерге кіреберіс түріндегі шаруашылық жолдары.

Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары өзінің маңыздылығы бойынша ұзақтығы 23 495 км республикалық маңызы бар жолдарға бөлінеді, соның ішінде : ұзақтығы 12 992 км халықаралық маңызы бар және ұзақтығы 70 116 км жергілікті маңызы бар жолдар.

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар жалпы пайдаланымдағы автожолдардың 25% құрайтынына қарамастан, оларға 50% автокөлік тасымалы келеді. Өзінің кескін үйлесімі мен ұзақтығы бойынша республиканың жалпы пайдаланымдағы жолдар желісі негізінен құрастырылған. Оларды толықтыру үшін іргелес мемлекеттермен (Бейнеу - Жетібай - Түрікменстан шекарасы, сондай-ақ РФ бірқатар шығулар) жолдардағы бірнеше байланыстыратын учаскелерді салу қажет.

1-кесте. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының тізбесі

№ р/с	Автомобиль жолының маңыздылығы	Жалпы ұзақтығы , км	Санаттары бойынша, км					Жобаның түрі						
			I	II	III	IV	V	A/Б	Ц/Б	кара			қиыр/ шағыл	топырақ
			I	II	III	IV	V	A/Б	Ц/Б	қиыр	шағыл	топырақ	қиыр/ шағыл	топырақ
1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Республикалық маңызы бар	23 495	941	3634	16915	1919	86	9795	97	7426	4220	34	1816	107
2	Жергілікті маңызы бар*	70 116	83	760	14451	44262	8982	6626		17789	11113	640	24584	9364
	Барлығы	93 611	1024	4394	31366	46181	9068	16421	97	25215	15333	674	26400	9471

*ескертпе: жергілікті желі бойынша санаты жоқ 1578 км автодожол бар

Жалпы пайдаланымдағы жолдарда жалпы ұзындығы 122,1 мың қума метрден астам 3 291 көпір мен жол өтпелері бар, олардың 95 % металл және темір-бетонды, 5% ағаш.

2-кесте. Жасанды құрылыстар

				Көпірлер	Құбырлар
--	--	--	--	----------	----------

№ р/с	Автомобиль жолдарының маңыздылығы	Жалпы ұзақтығы, км	бірлік	қ.м.	бірлік	қ.м.
1	2	3	4	5	6	7
1	Республикалық маңызы бар автожолдар	23 495	1211	57 017	13 951	274 524
2	Жергілікті маңызы бар автожолдар	70 116	2 080	65 058	29432	405 732
	БАРЛЫҒЫ	93 611	3 291	122 075	43 383	680 256

Қазіргі уақытта және перспективада халықаралық тасымалдар алты негізгі маршрут бойынша жүзеге асады:

- 1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас және Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе — Орал - Самара («Батыс Еуропа - Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізі құрамына кіреді);
- 2) Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл;
- 3) Астрахань - Атырау - Ақтау - Түрікменстан шекарасы;
- 4) Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай;
- 5) Астана — Қостанай - Челябин - Екатеринбург.

Транзит тасымалдары Орта Азия республикалары, Ресей, Қытай арасында басым жүреді. Жоғарыда көрсетілген алты негізгі маршруттың ұзақтығы 8,3 мың километрді немесе транзит дәлізінің жалпы ұзындығынан 64% құрайды. Ұзақтықтың көп бөлігінің (94%) асфальт-бетонды және қара қиыршықтасты жамылғы, топырақ жарылыстары тек бір маршрутта (төртінші) бар. Алайда техника-пайдалану сипаттамасы (тегістілігі мен беріктілігі) маршруттың көп бөлігінде қанағаттанарлықсыз. Алты маршруттағы 431 көпірден 36-і (ұзындығы - 2 739 қума метр) рұқсат етілетін жүктеме мен габариттен асатын ауыр салмақты және ірі габаритті көлік құралдарын өткізудің ерекше режимі бар авариялық және авария алдындағы жағдайда, соның ішінде Талас, Асса, Бадам, Илек өзендері арқылы өтетін көпір. Жол бойындағы инфрақұрылым объектілері (техникалық қызмет көрсету станциялары, авто май құю станциялары, тамақтану және демалыс пунктері) деңгейінің өте төменділігі тасымалдаушылардың, жолаушылардың және автотуристердің еңбек және демалыс режимін дұрыс құруға мүмкіндік бермейді. Сондай-ақ автокөлік құралдарына сапалы жанармай құйылуына кепілдік бермейді.

А в т о м о б и л ь к ө л і г і

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Республикалық автокөлік құралдары (бұдан әрі - АКҚ) паркінде 2 621,1 мың жеңіл, 370,5 мың жүк АТС мен 92,4 мың автобус (ҚР Ішкі істер министрлігінің (бұдан әрі - ИИМ) 2010 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша мәліметтері) бар.

2009 жылы автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалдау көлемі 11,7 млрд. адам құрады, жолаушылар айналымы — 110,5 млрд. жкм құрады. 2008 жылғы

осы кезеңмен салыстырғанда жолаушылар тасымалдау көлемінің өсуі 4,2%, ал жолаушылар айналымы бойынша 3,4% құрады. Жүк тасымалдау көлемі 1,69 млрд. тонна, жүк айналымы - 66,3 млрд. ткм құрады. 2008 жылғы осы кезеңмен салыстырғанда жүк айналымының өсуі 4,4% құраған, жүк тасымалдау көлемі 1,9 % төмендеген.

Халықаралық жол тасымалы жүйесіндегі тасымалда қазіргі уақытта 5600 автомобиль іске қосылған. Жүк тасымалдау үшін жыл сайын Еуропа мен Азияның 44 елімен шамамен 109 мың дана көлемінде рұқсат бланкілерімен алмасу жүргізіледі.

Жүйелі қатынас бойынша 180 аса халықаралық және 254 облысаралық жүйелі жолаушылар маршруттары бар.

Автомобильдер паркі жоғары тозумен сипатталады 12 жылдан аса пайдаланудағы автокөлік құралдарының үлес салмағы 63%, соның ішінде 57% автобус, 59% жеңіл 84% жүк автомобильдері құрайды.

ҚР стационарлық көздерден зиянды заттарды атмосфераға шығару жылына 2,7 млн. тонна құрайды, ал көліктердің шығаруы жылына 1,2 млн. тоннадан аса ады.

Экологиялық кезеңдер стандарттарын кезең-кезеңімен енгізу ескірген автомашиналарды кіргізуді шектеуге, қазақстандық автомобиль құрастырушы кәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға, шығарылатын және импортталатын отынның сапасын арттыруға, сондай-ақ Қазақстанның ірі қалаларында автокөліктерден зиянды заттардың шығарындылары деңгейін төмендетуге мүмкіндік береді.

Автокөлік құралдары бойынша экологиялық стандарттарды кезең-кезеңімен енгізу «Қазақстан Республикасының аумағында айналымға шығарылатын автокөлік құралдарының зиянды (ластаушы) заттар шығарындыларына қойылатын талаптар туралы техникалық регламентті бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2007 жылғы 29 желтоқсандағы № 1372 қаулысымен айқындалған.

2009 жылғы 15 шілдеден бастап 2-экологиялық кезең стандарттарына сәйкес келмейтін автокөліктерді ел аумағына кіргізу және өндіруге шектеулер енгізілді. Аталған шара Қазақстанның ірі қалаларындағы экологиялық жағдайды жақсартуға, автомобиль тасымалдары қауіпсіздігін жоғарылатуға және елдегі автомобиль паркін жаңарту үшін жағдайлар жасауға бағытталған.

Саланың нормативтік-техникалық базасын үйлестіру шеңберінде БҰҰ ЕЭК (№ 24, 49, 83, 96) ережелеріне үйлестірілген мемлекеттік стандарттар жасалып, бекітілді.

Экологиялық кезеңдер стандарттарын енгізудің нәтижесінде 2015 жылға қарай 12 жылдан астам жүрген автокөлік құралдарының үлес салмағын 63%-дан

50%-ға төмендету жоспарланып отыр.

Жекешелендіру мен нарықтық тетіктерді енгізудің нәтижесінде Қазақстандағы көптеген жеке тасымалдаушылар автокөлік саласының иелеріне айналды: автокөлік қызметін көрсететін заңды және жеке тұлғалардың саны 150 мың данаға, жолаушы және жүк тасымалымен байланысты жұмыскерлердің саны 800 мың адамнан асып түседі. Автокөлік құралдарын көптеген тасымалдаушыларға бөліп-бөліп жіберудің нәтижесінде автокөлік жұмысы туралы мәліметтер жинау тетігі жоқ, соның нәтижесінде жолаушы және жүк тасымалының жағдайына тиімді талдау жасау жолға қойылмаған.

Қазіргі кезде автомобиль көлігінің қауіпсіздігі саласында опат болу мен жарақаттанудың жоғары деңгейіне, жол-көлік оқиғалары санының көптігіне байланысты қолайсыз жағдай туындап отыр. Автомобиль көлігінің жылжымалы құрамы қауіптілігі жоғары нысандардың біріне жатады. Сонымен 2009 жылы республика жолдарында 12 534 жол-көлік оқиғалары орын алған, онда 2 898 адам опат болып, 14 788 адам жарақат алған.

Автомобиль көлігіндегі авариялардың жоғары деңгейде болуының негізгі ф а к т о р л а р ы м ы н а л а р :

1) жолаушы және жүк тасымалы қызметтері нарығында автокөлік құралдарын қауіпсіз пайдалану талаптарын қамтамасыз етуге қажетті жағдайлары жоқ шағын кәсіпкерлік субъектілері санының ұлғаюы;

2) тасымалды басқарудың заманауи құралдарының шектеулі енгізілуі;

3) тасымалды ұйымдастырудың технологиялық процестерін сақтамау;

4) жүргізушілердің біліктілігінің жеткіліксіздігі және көлік тәртібінің т ө м е н д і г і ;

5) автокөлік құралдарының физикалық жағынан тозуы және қанағаттанғысыз т е х н и к а л ы қ ж а ғ д а й ы ;

6) жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы талаптардың сақталуын бақылау мен профилактикалық жұмыстар жүйесі тиімділігінің төмендігі.

Облысаралық және халықаралық жолаушы тасымалында халыққа көліктік қызметтер ұсынудың нарықтық тетіктері қалыптастырылған тасымалдаудың қауіпсіздігі мен сапасы талаптарына жауап беретін барлық көлік операторларына тасымалдауға рұқсат берілген. Бұл жерде қалалық, қала маңы, облысшілік және облысаралық бағыттар бойынша автокөлік құралдарының жылжымалы құрамының, өндірістік базасының, қызметкерлер құрамының іс-тәжірибесі мен біліктілігінің ең жақсы критерийлері бойынша конкурстық негізде тасымалдаушыларға таңдау жүргізіледі.

Қазақстанда халықтың мүддесін қорғау мақсатында тұрақты қалалық және қала маңы жолаушы тасымалы бағыттарында жолақысы реттеліп отырады. Сараптамалық бағалаулар бойынша үлес салмағы 10%-дан аспайтын кейбір жеке

бағыттарда бағаны реттеу кезінде тасымалдау шығындары кіріс көлемінен асып түсіп жатады. Қазақстан заңнамаларында пайда болған шығындарды өтеуге демеу қаржы бөлу қарастырылған.

Көліктік қызмет көрсету нарығында таксомоторлы тасымалдар бойынша жоғары деңгейдегі бәсекелестік қалыптасқан. Бұл тасымалдарды таксомоторлы компаниялармен бірге жеңілдетілген патенттік жүйе бойынша қызмет көрсететін жеке тұлғалар да, сол сияқты жеке автокөлік иелері де атқарады. Қалыптасқан жағдай заңсыз тасымалдаушыларының бар болуы салдарынан таксомоторлы кәсіпорындардың дамуына ықпал етпейді.

2010 жылдың басындағы жағдай бойынша жүйелі жолаушылар қатынасымен қамтылған саны 100 адамнан асатын ауылдық елді мекендердің саны 4 938-ге жеткен, ал Қазақстан бойынша осындай елді мекендердің жалпы саны 6 623, ол 74,6 % - ды құрайды.

Қазақстанның жолаушы және жүк автокөлігінің инфрақұрылымы жоғары дамудың жеткіліксіздігімен сипатталады. Қалааралық автотрассалардың көпшілігінде қонақ үйлер, кемпингтер, автомай құю станциясы, ТҚС және басқа инфрақұрылымдық объектілердің жеткіліксіздігі байқалады. Бұл Қазақстан аумағының үлкендігі, халқының орналасу тығыздығының және экономикасының төмендігімен байланысты. Жүктемесі жоғары кейбір автомагистралдарда (Астана - Щучье, «Батыс Еуропа — Батыс Қытай» дәлізі) инфрақұрылымдық объектілер жобаға сәйкес салынуда.

Азаматтық авиация

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

2005 – 2009 жылдар кезеңінде 11,7 миллион жолаушы тасымалданды. 2005 жылы – 1,7 млн. жолаушы, 2006 жылы – 1,9 млн. жолаушы, 2007 жылы – 2,7 млн. жолаушы, 2008 жылы – 2,8 млн. жолаушы тасымалданды. Әлемдік экономикалық дағдарысқа байланысты 2009 жылы тасымалдау көлемдерінің төмендеуі байқалып, жылына 2,6 млн. жолаушыны құрады.

2014 жылы болжамды деректерге сәйкес жолаушыларды тасымалдау 7 млн. жолаушыдан асатын болады.

Өткен 5 жылда 105,7 мың тонна жүк тасымалданды. 2005 жылы - 20,7 мың тонна, 2006 жылы - 16,5 мың тонна, 2007 жылы - 25,7 мың тонна, 2008 жылы - 22,7 тоннаны құрады. 2009 жылы жүктерді тасымалдау көлемі 2008 жылғы деңгейден 3,1 %-ға төмендеді және жылына 22,0 мың тоннаны құрады.

2005 – 2009 жылдар кезеңінде республиканың әуежайлары шамамен 24,7 млн. жолаушыға қызмет көрсетті. 2005 жылы – 3,7 млн. жолаушы, 2006 жылы – 4,1 млн. жолаушы, 2007 жылы – 5,5 млн. жолаушы, 2008 жылы – 5,7 млн. жолаушы, 2009 жылы – 5,5 млн. жолаушы.

2014 жылы кемінде 12,2 миллион жолаушыға қызмет көрсету жоспарланып
о т ы р .

Қазақстанның азаматтық авиациясында барлығы 21 әуежай жұмыс істейді. Әуежайлар желісінің қауіпсіздігі мен қызмет ету тиімділігі олардың жердегі инфрақұрылымының жай-күйіне байланысты болады.

Әуежайлардың негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

- 1) әуежайлардың елеулі санының техникалық жағынан жеткіліксіз
ж а р а қ т а н у ы ;
- 2) ғимараттар мен құрылыстардың өндіріс қуаттылығының орындалатын
көліктік жұмыс көлемдеріне сәйкессіздігі;
- 3) жолаушыларға қызмет көрсету сапасы.

Халықаралық әуежайларды азаматтық авиацияның әлемдік жүйесіне біріктіру ұшулардың жоғары тұрақтылығын, ең бастысы күрделі ауа райы жағдайларына тәуелсіз қамтамасыз ету қажет. Барлық ауа райы жағдайында әуеайлақтарды пайдалану ИКАО-ның I, II немесе III санаттарының талаптары деңгейіне дейін әуеайлақтарды жеткізу шартымен ғана мүмкін болады.

Жалпы әуеайлақтардың ағымдағы барлық желілерінің жай-күйі төмендегідей:

- 1) күрделі метеожағдайларда пайдалануды қамтамасыз ететін қонуға бет
алудың нақты жүйелері мен көзбен байқап қарау құралдарымен әуеайлақтардың
жеткіліксіз ж а р а қ т а н у ы м е н ;

- 2) көпшілік ұшу-қону жолақтарының күрделі жөндеу немесе қайта жаңарту
бойынша іс-шараларды жүргізу қажеттілігімен қызметтің белгіленген
мерзімдерін к ө р с е т у і м е н ;

- 3) жарықтандыру және электрмен қамтамасыз ету жабдықтарының
моральдық және физикалық тозуымен;

- 4) жолаушы сыйымдылығы үлкен жаңа ірі габаритті әуе кемелерін
пайдалануды қамтамасыз ету үшін жарамсыздығымен сипатталады.

Сәйкессіздіктерді жою үшін жердегі инфрақұрылым объектілерін жаңғырту және дамыту бойынша бағдарлама іске асырылуда.

Бүгінде халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсат етілген 15 әуежайдың 9-ы ИКАО стандарттары бойынша санатталған: Астана және Алматы қалаларының әуежайлары IIIA санаты бойынша, Атырау қаласының әуежайы II санат бойынша, Павлодар, Шымкент, Қарағанды, Жезқазған, Ақтөбе, Өскемен қалаларының әуежайлары ИКАО-ның I санаты бойынша.

Ө т к е н к е з е н д е :

- 1) Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Жезқазған, Қарағанды қалаларының 5
әуежайының ұшу-қону жолақтарына қайта жаңарту жүргізілді;

- 2) Қарағанды қаласының әуежайында жаңа жүк терминалы салынды және
е н г і з і л д і ;

3) Алматы қаласының әуежайында екінші ұшу-қону жолағы салынды және мультимодальдық терминал пайдалануға енгізілді;

4) Ақтау қаласының әуежайында жаңа аэровокзал пайдалануға енгізілді;

5) Ақтау қаласы әуежайындағы ұшу-қону жолағын және Көкшетау қаласы әуежайының аэровокзалын қайта жаңарту бойынша жұмыстар жалғасуда.

Республиканың транзиттік әлеуетін одан әрі дамыту бойынша көп жұмыс жүргізілді, оны тиімді пайдалану азаматтық авиация үшін қосымша кірістер тартуға бағытталған шара және оның дамуының жоғары серпінін сақтау болып т а б ы л а д ы .

Қазіргі уақытта халықаралық стандарттар талаптары негізінде әуе кеңістігінің құрылымын және бағыттар желісін қалыптастыру бойынша іс-шаралар кешені белсенді түрде іске асырылуда.

Қазақстанның аэронавигациялық жүйесін дамытудың негізгі бағыттары а й қ ы н д а л д ы :

1) байланыс және бақылау жүйелерін жаңғырту;

2) әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған орталықтарын құру;

3) ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету қызметінің диспетчерлік құрамы мен мамандарын даярлаудың жоғары деңгейін қамтамасыз ету.

Авиациялық электр байланысы желісі жердегі және спутниктік сегменттерді пайдалану арқылы жаңа цифрлық технологиялар негізінде жасалған.

Телекоммуникациялар желісін дамыту әуе қозғалысын басқару орталықтарын Алматы, Ақтөбе, Астана қалаларындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетудің қазіргі заманғы жоғары технологиялық автоматтандырылған жүйесіне біріктіруге мүмкіндік берді. Бағдарлама шеңберінде сондай-ақ Шымкенттегі әуе қозғалысын автоматтандыру құралдарының әуеайлақ-трассалық кешенін жаңғырту жүзеге асырылды. Астана орталығының жауапкершілік аймағы Қазақстан әуе кеңістігінің 47 пайызын құрайтынын атап өту қажет.

Пункт диспетчерлерінің жұмыс ұстанымдарын бүкіл республиканың әуе айлақтар ауданындағы әуе жағдайы туралы сапалы ақпаратпен қамтамасыз ететін қосалқы әуеайлақтық радиолокаторлар желісі жасалды.

Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы әуе кемелерінің транзиттік қозғалысының өсуі 2005 - 2008 жылдар кезеңінде жылына 10 % астамды құрады. Егер 2005 жылы транзит 84,6 млн. ұшақ-километрді құраса, 2009 жылы - 113,7 млн. ұ ш а қ - к и л о м е т р д і к ұ р а д ы .

Қазақстанның авиакомпаниялары авиапаркті жаңарту бойынша жұмыстар ж ү р г і з у д е .

Қазіргі уақытта тұрақты авиатасымалдар саласында қазақстандық авиакомпаниялар батыс өндірісінің 25 әуе кемесін пайдалануда (соның ішінде «Эйр Астана» авиакомпаниясының 21 әуе кемесі және «Скат»

авиакомпаниясының 4 әуе кемесі), олардың үлесіне барлық авиатасымалдардың
80 % - д а н а с т а м ы к е л е д і .

С у к ө л і г і

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214
қ а у л ы с ы м е н .

Қазіргі кезде теңіз көлігі саласының қарқынды дамуын атап өтуге болады.

Теңіз порттары арқылы орташа алғанда жыл сайын шамамен 12,3 млн. тонна жүк ауыстырылып тиеледі. Негізгі жүктердің номенклатурасын мұнай, металл, астық, контейнерлер, тау жынысы және басқа жүктер құрайды.

Бұл ретте Ақтау порты жүктерді экспорттау бағытында ауыстырып тиеуде қолданылады, ал Баутин порты теңіз мұнай операцияларына қолдау көрсету базасы ретінде мамандандырылған.

Қазіргі уақытта порттар жобалық қуаттарының шегінен асыра жұмыс істеуде. Мысалға, Ақтау теңіз портының қолданыстағы паромдық өткізу бойынша қуаты жоспарланған жүк тасымалын қамтамасыз ету үшін жеткіліксіз. Осыған байланысты жұмыс істеп тұрған порттардың өндірістік қуатын ұлғайту немесе паромдық терминалдары бар жаңа порттық инфрақұрылым құру талап етіледі.

Жүк теңіз тасымалы секторын дамыту қазақстандық паромдық кемелердің болмауынан тежелуде, бұл басқа Каспий маңындағы мемлекеттерге, атап айтқанда үнемі флот құрылысы мен порт инфрақұрылымын дамытуға инвестиция салып отыратын Әзірбайжанға осы кешенді белсенді түрде дамытуға мүмкіндік береді. Бұл ретте, Қазақстан жүк ұйымдастыратын мемлекет болып табылатынын ескере отырып, көлік қуатын құру және қазақстандық көлік және ауыстырып тиеу активтерін пайдалана отырып, қазақстандық жүкті экспорттауға б е л с е н д і қ а т ы с у қ а ж е т .

Осыған байланысты болашақта Ақтау портының қолданыстағы инфрақұрылымын жаңғырту, Баутин портын одан әрі дамыту және Құрық портының құрылысын салу жоспарлануда.

Порт қуаттарын ұлғайту жөніндегі осындай шараларды Каспий маңы мемлекеттері де жүргізуде. Әзірбайжанда Баку порты аумағында жаңа мұнай құю терминалының құрылысын салу жұмыстары, ал Ресейде Оля және Махачкала порттарының өндірістік инфрақұрылымын кеңейту жөніндегі ж ұ м ы с т а р жү р г і з і л і п ж а т ы р .

Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетін мұнайдың 50%-дан астамы «Қазтеңізтрансфлот» ұлттық кеме компаниясының меншікті кемелерімен тасымалданады, оның сауда флоты Каспий теңізіндегі алты танкерден және ашық теңіздердегі екі танкерден тұрады. Бұл ретте құрғақ жүкті тасымалдауды толығымен шетелдік кеме компаниялары қамтамасыз етеді. Сондықтан ұлттық теңіз тасымалдаушысының бәсекеге қабілеттілігін ұлғайту жөніндегі шараларды

қ а б ы л д а у

қ а ж е т .

Каспийдің қазақстандық бөлігін қарқынды игеру шеңберінде тартылатын қосымша флот кемелерінің жыл сайын көбеюі сервистік өндірісті дамыту және кадрлармен қамтамасыз ету жүйесін құру жөніндегі шараларды қабылдауды қажет етеді, олардың саны бүгінгі күні әр түрлі типтен және тоннаждан тұратын 350-ге жуық кемені құрайды.

Бүгінде қазақстандық кеме иелері кемелерін жөндеуге Астрахань, Махачкала, Баку кеме жөндеу верфтеріне жіберуге мәжбүр. 2010 жылғы маусымда қуаты жылына 60 кемеге дейін қызмет көрсететін Баутин портында кеме жөндеу базасын пайдалануға берілді. Бірақ мұның өзі де жеткіліксіз.

Қазақстанда білім беру жүйесінің халықаралық стандарттарға сәйкес келмеуінің бомлауы қазақстандық теңіз мамандарының тапшылығына алып келді және осы мәселе кемелер санының өсуіне байланысты жыл сайын өткір мәселеге айналууда. Бүгінгі күні кемелер экипажының құрамындағы ҚР азаматтарының үлесі 44%-құрайды, ал экипаждардың командалық құрамындағы үлесі тек қана 21%.

Ішкі су көлігі саласының көптеген кемелерінің 2-3 қызмет көрсету мерзімі өтіп кеткен. Мемлекеттік техникалық өзен флотының тозуы 85%-ды құрайды. Қазіргі кезде оларды кезең-кезеңімен жаңарту және жаңғырту жұмыстары жүргізілуде.

Кеме қатынасы шлюздерінде авариялық жағдайлардың туындау тәуекелін төмендету мақсатында 2009 жылы Өскемен және Бұқтырма шлюздерін қайта жаңғырту жобасын іске асыру басталды. Алайда Шүлбі шлюзінің техникалық жағдайына қатысты проблемалық мәселелер бар, оларды шешу мәселесін созу шлюздің бұзылып, Ертіс өзені маңынан төмен орналасқан елді мекендерді су басуына алып келуі мүмкін.

Көліктегі қауіпсіздік

Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етуге тиімді бақылауды ұйымдастыру бірінші кезектегі міндеттердің бірі және саланы дамытудың жоғары деңгейін қамтамасыз етудің құрамдас бір бөлігі болып табылады.

Көліктегі авариялықтылық деңгейіне әсер ететін негізгі факторлар мыналар:

- 1) көлік процесіне қатысушылар біліктілігінің жеткіліксіздігі және тәртібінің төмендігі;
- 2) тасымалды ұйымдастырудың технологиялық процестерін сақтамау;
- 3) көліктік бақылау органдарының материалдық-техникалық жағынан жеткіліксіз жарақтандырылуы;
- 4) көлік құралдарының физикалық жағынан тозуы және қанағаттанғысыз техникалық жағдайы.

Авария деңгейінің жыл сайынғы төмендеу серпініне қарамастан 2006 - 2009

жылдары көлік оқиғаларының саны мен ауырлығы бұрынғыдай жоғары деңгейде
қ а л ы п о т ы р .

2009 жыл бойынша көлік саласындағы заңнамалық және өзге де нормативтік құқықтық актілердің талаптарын орындауға байланысты көліктік бақылау органдары іске асыратын мемлекеттік бақылаудың қорытындылары анықталған бұзушылықтардың 1,8 есеге ұлғайғандығын көрсетті.

2009 жылы республиканың автожолдарында 12 534 жол-көлік оқиғалары (бұдан әрі - ЖКО) орын алды. Өткен жылдың осындай кезеңімен салыстырғанда автомобиль көлігіндегі ЖКО-ның саны 8,8%-ға төмендеді. Статистика мәліметтері бойынша 2009 жылы ЖКО-ның 87%-дан астамы жүргізушілердің к і н ә с і н е н б о л ғ а н .

75%-дан астам (2,4 млн.) автомобильдер 7 жылдан артық пайдалануда жүр және батыс стандарттары бойынша ескірген болып саналады.

2010 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша АКҚ саны 3 128,9 мың бірлікті құрады (2 621,1 мың жеңіл, 370,5 мың жүк АКҚ және 92,4 мың автобус).

2009 жылы ҚР темір жол желісінде 664 көлік оқиғасы орын алды, 158 рет жол қауіпсіздігі ережелері бұзылған. Бұл жерде бұзушылықтардың жалпы санының 45% инфрақұрылымдар мен жылжымалы құрамның тозуы себебінен орын алған.

Мемлекеттік тізілімдегі темір жол жылжымалы құрамының саны 2010 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша 127 476 бірлікті құрады (тартқыш жылжымалы құрам - 5 355 бірлік, жүк - 119 104 бірлік, жолаушылар - 3 017 бірлік).

Су көлігі саласында 2008 - 2009 жылдардағы кезеңде 36 көлік оқиғасы орын алды. Кемелермен болған барлық авариялық жағдайлар мен көлік оқиғаларының шамамен 90% кеме жүргізушілері біліктілігінің жеткіліксіздігінен және олардың кәсіби дағдысының болмауынан орын алды.

2010 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша тіркелген теңіз кемесі - 250, өзен кемесі - 864 және шағын өлшемді кеме - 25 464 бірлікті құрады.

Аумақтық көліктік бақылау органдарындағы арнайы су көлігінің жалпы тозуы 90%-дан асады, бұл өз кезегінде су көлігіндегі бақылауды жүргізу тиімділігіне кері әсерін тигізіп отыр.

Көліктік бақылау органдарының материалдық-техникалық жағынан жеткіліксіз жарақтандырылуы көлік-коммуникация кешеніндегі қауіпсіздік жағдайына барынша әсерін тигізеді.

Бұл жерде қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін көлік-коммуникация кешенінде мемлекеттік реттеудің маңызды бөлігі мемлекеттік бақылауды бір органның іске а с ы р у ы б о л ы п т а б ы л а д ы .

Транзиттік элеует және логистика

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қ а у л ы с ы м е н .

Қазақстан Еуропа мен Азияның арасындағы коммуникациялық ағымның ортасында орналасқан және ұлттық транзиттік ресурстарды жүзеге асыруға қабілетті орасан зор көлік әлеуетіне ие. Осы бірегей геосаяси жағдайды пайдалана білу қажет. Нақты айтқанда құрлықшілік тасымалдарды жүзеге асыру кезінде Солтүстік - Оңтүстік және Батыс - Шығыс бағытындағы бағыттардың көбінде аймақты айналып өтуге мүмкін емес, соның өзі ортаазиялық көлік дәліздерінің басымдылық жағын көрсетеді.

Соңғы жылдары Еуразия құрлығында халықаралық экономикалық байланыстардың жаһандану процесінің тереңдеуіне және Шығыс Азия мен Еуропа арасында жүк ағымының өсуіне байланысты «Ұлы Жібек жолын» жаңғырту - кешенді еуразиялық құрлықаралық көпірді құру өзекті мәселе болып отыр.

Оңтүстік-Батыс, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің ТМД және Еуропа елдерімен сауда-экономикалық қарым-қатынастарын өзектендіру Қазақстанның экспорт-импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін дамытудың маңызды факторы болып табылады. Сонымен бірге Орталық Азиядағы аймақты Қытаймен байланыстыратын жаңа көлік бағыттарын құру және экспортталатын қытайлық жүктердің бір бөлігін Таяу Шығыс және Еуропа бағытында орталық-азия магистралдарына қайта бағдарлауға мүмкіндік беретіндігіне үлкен үміт артылып отыр.

Маңызды факторлардың бірі басты әріптесі Еуропалық Одақ болып табылатын, сыртқы сауда айналымының ерекше жоғары қарқынын көрсетіп отырған Қытайдың қарқынды дамыған экономикасы болып табылады (2006 жылдың қортындылары бойынша шамамен 1,7 трлн. АҚШ доллары көлемінде), одан басқа Қытай Жапониядан, Кореядан және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінен Еуропаға тауар тасымалдауға мүдделі, бұл жерде бағыттардың үштен бір бөлігі біздің аумағымыздан өтеді, ол өз кезегінде транзиттен мол табыс алуға мүмкіндік береді.

Қазіргі кезде Еуропа мен Азия арасындағы тауар айналымының көлемі шамамен 700 млрд. АҚШ долларын құрайды, кейбір болжамдар бойынша 2015 жылға қарай аталған көрсеткіш 1 трлн. АҚШ долларына, ал Қазақстан транзитінен түсетін кіріс 2015 жылға қарай шамамен 1,1 млрд. АҚШ долларына жетеді деп болжануда (2007 жылы - 500 млн. АҚШ доллары). Жалпы алғанда Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия - Еуропа бағыттарындағы транзиттік ағымдар шамамен 330-400 млрд. АҚШ долларына бағалануда, бұл жерде осы ағымдардың 20 %-ы Қазақстан аумағы арқылы өтуі мүмкін.

Иран Парсы шығанағы мен Үнді мұхиты порттарына, сонымен бірге Түркия мен ЕО нарығына шығатын жолдағы маңызды дәліз болып табылады, және шетелдік жүк жөнелтушілерге транзиттік операцияларда Иран аумағын барынша

кеңінен пайдалануға мүмкіндік беретін жаңа көлік дәліздері мен инфрақұрылымдық объектілерді дамытуға барынша күш жұмсайтын болады.

Оңтүстік Азиядағы ең тұрақты нарық және басты жүк қабылдаушы мен жүк жөнелтуші Үндістан болып табылады, ол өнеркәсіп өндірісінің жедел қарқыны мен өндіріс саласындағы шетелдік инвестициялардың өсуіне байланысты болып отыр. Үндістан экономикасының жыл сайынғы өсімі шамамен 9-10 %-ды құрайды, үнді тауарларын АҚШ-қа экспорттау қазіргі кезде пайыздық арақатынасы Қытайға қарағанда барынша жылдам өсуде, бірақ көлемі жағынан біршама төмен, ал үнді экономикасындағы шетелдік инвестициялардың 2/3 бөлігі өндірістік салаға бағытталған.

Темір жол саласындағы құрылыс пен электрлендірудің барлық жобалары бірінші кезекте жаңа көлік дәліздерін құру, келешегі бар желілерді дамыту, жеткізу қашықтығы мен уақытын қысқартуға бағытталған.

Қазақстан Республикасының құрылқаралық тасымалдарды жүзеге асыру саласындағы транзиттік әлеуетін дамыту көбінесе республика аумағындағы көлік дәліздері мен олардың тармақтарын дамытуға байланысты:

1) Еуропа - Кавказ - Азия халықаралық көлік дәлізі (бұдан әрі - ТРАСЕКА): негізгі бағыт Түркіменбашы порты - Сарыағаш - Достық арқылы, Ақтау - Достық тармағы (ұзындығы 3 336 шақырым; ҚР бойынша жеткізу мерзімі - 19 тәулік; 2007 жылғы транзитпен 30 мың тонна, 2008 жылғы - 37 мың тонна, 2009 жылғы - 29 мың тонна тасымалданды).

2) Солтүстік - Оңтүстік дәлізі: Қазақстанның Ақтау теңіз порты учаскелерінде қатысуы арқылы Ресейдің Урал аймақтары - Никельтау - Ақтау және кері қарай Солтүстік Еуропа - Парсы шығанағының елдері Ресей мен Иран арқылы (ұзындығы 1 235 шақырым, ҚР бойынша жеткізу мерзімі - 7 тәулік; 2008 жылғы транзитпен 11 мың тонна, 2009 жылы - 232 мың тонна тасымалданды).

3) Ортаазиялық дәліз: Сарыағаш - Озинки, Озинки - Сарыағаш (ұзындығы - 2 147 шақырым; ҚР бойынша жеткізу мерзімі - 11 тәулік; 2007 жылғы транзитпен 1 137 мың тонна, 2008 жылы - 1 453 мың тонна, 2009 жылы - 766 мың тонна тасымалданды).

4) Трансазиялық дәліз (солтүстік бағыт): Достық - Петропавл, Петропавл - Достық (ұзындығы - 1 910 шақырым; ҚР бойынша жеткізу мерзімі - 10 тәулік; 2007 жылғы транзитпен 111 мың тонна, 2008 жылғы - 177 мың тонна, 2009 жылғы - 72 мың тонна тасымалданды).

5) Трансазиялық дәліз (орталық бағыт): Достық - Сарыағаш, Сарыағаш - Достық (ұзындығы - 1 831 шақырым; ҚР бойынша жеткізу мерзімі - 9 тәулік; 2007 жылдың 12 айында транзитпен 1 300 мың тонна, 2008 жылы - 1 834 мың тонна, 2009 жылы - 2 034 мың тонна тасымалданды).

Халықаралық тасымалдардың әлемдік практикасы көлік бағыттарының

бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету тек қана техникалық мәселелерді шешумен шектелмейтіндігін көрсетті. Маңызды және жиі шешуге тура келетін мәселеге халықаралық көлік дәліздерін дамыту саясатын барлық мүдделі тараптармен келісудің болмауы, шекара өткелдері арқылы жүк өткізу технологиясының жетілдірілмеуі, құқық және басқа салалар бойынша жеткіліксіз ақпараттық қамтамасыз ету сияқты транзиттік жүк ағымдарының қозғалысы жолындағы физикалық емес кедергілерді жою жатады.

2009 жылы негізгі көлік дәліздері бойынша 683 контейнерлік поездар ұйымдастырылды және өткізілді, соның ішінде:

- 1) Т Р А С Е К А - 2 9 п о е з д ;
- 2) Трансразиялық темір жол магистралінің орталық дәлізі (бұдан әрі - ТАТЖМ)
) - 5 1 6 п о е з д ;
- 3) Темір жол ынтымақтастығы ұйымдарының (бұдан әрі - ТЖЫҰ) бесінші
д ә л і з і - 4 6 п о е з д ;
- 4) Т р а н с с і б - 9 2 .

Аталған контейнерлік поездардан басқа жоғарыда көрсетілген дәліздерге кірмейтін бағыттар бойынша бір рет жөнелтілетін (демонстрациялық) 4 (төрт) контейнерлік поездар ұйымдастырылды:

- 1) Ақсу 1 - Херсон, ферроқорытпа жүгімен 1 поезд;
- 2) Ақсу 1 - Рига - Краста, ферроқорытпа жүгімен 1 поезд;
- 3) Жіңішке - Рига - Краста, ферроқорытпа жүгімен 1 поезд;
- 4) Бусловская - Жақсы, ауыл шаруашылығы жүгімен.

Қазақстан аумағы арқылы 70 халықаралық әуе дәлізі өтеді. Халықаралық транзиттік әуе қатынастары желісі 1995 жылдан 2009 жылға дейін 5 мың шақырымнан 75 мың шақырымға дейін ұлғайды. Алматы, Астаны, Қарағанды және Атырау әуежайларында «EL AL» (Израиль) «KLM» (Нидерланды), «FedEx» (АҚШ) авиакомпанияларының Боинг-747 жүк тасымалдайтын тағы басқа әуе кемелері тұрақты түрде жанар май толықтырып құйып алады.

Қазақстандағы ең ірі Батыс Еуропа елдеріне шығу арқылы Қазақстан мен Ресей аумақтарымен өтетін Батыс Еуропа – Батыс Қытай құрлықаралық автокөлік дәлізін ұйымдастыру бойынша жобаны іске асыру жалғастырылуда. Жобада Орталық Азия елдерінен, соның ішінде Өзбекстан мен Қырғызстаннан шығатын барлық дәліздерді қайта жаңғырту қарастырылған. Бағыттың жалпы ұзындығы 8 445 км, соның ішінде: Ресей бойынша – 2 233 км, Қазақстан бойынша – 2 787 км (қайта жаңғыртуға жататыны – 2 452 км), Қытай бойынша – 3 425 к м қ ұ р а й д ы .

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

Каспий бассейнінің су қатынасында тасымалданатын жүктердің жалпы

көлемі шамамен 30 млн. тоннаны құрайды. Бұл жерде Ақтау портының үлесі жиынтық соманың 38 % құрайды.

Әлемдік тәжірибе және логистиканы дамыту деңгейі

Ескерту. 3-бөлім тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен .

Бірқатар еуропалық мемлекеттердің (Нидерланды, Германия, Польша, Венгрия, Чехия, Австрия) тәжірибесі осы елдер транзиттік қызметтерді өз бюджеттерінің елеулі кірістері ретінде қарастыратынын көрсетеді. Айталық, Голландияның қызметтері экспортының жалпы көлемінде транзиттік қызметтерден түсетін кірістер үлесі 40%-ға дейін құрайды, ол дамыған инфрақұрылым және көліктік-логистикалық желі есебінен Еуропаның маңызды транзиттік жолқиылысына айналды. Қазақстанда аталған көрсеткіш бүгінде 1% деңгейіне де жетпейді .

Қазақстан Австрия және Венгрия сияқты теңізге шыға алмайтын, Орта Азиямен белгілі бір ұқсастығы бар Еуропа елдерінің тәжірибесін де пайдалана алады, өткені олар еуропалық жүк ағындарының орталығында орналасқан.

Ел ішінде және көрші өңірлерде хаб және терминал желісін дамыту Германияға Еуропадағы жүк ағындарын үйлестіруші ең ірі орталыққа айналуына мүмкіндік берді. Хабтар Солтүстік (Мальмо), Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс (Зальцбург), Шығыс және Оңтүстік-Батыс (Париж) жүк ағындарын қамтитын Еуропаның негізгі көлік дәліздерінде орналасқан. Фридевальд орталық хабы жүктерді тиімді үйлестіруді қамтамасыз ете отырып, Германиядан тыс хабтарды бірыңғай тұтас етіп біріктіреді .

Тиімді кеденнің құрылуы Сингапурдың әлемдік сауда хабы ретінде дамуының түйінді факторларының бірі болды. Тиімділікке жалғыз терезе қағидатын және тауарларды электрондық декларациялауды енгізу және тиісінше кедендік рәсімдердің өту мерзімдерін қысқарту арқылы қол жеткізілді.

Халықаралық саудада Қазақстанның көліктік логистикасын дамыту деңгейі

Ескерту. 3-бөлім тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен .

Дүниежүзілік Банктің (бұдан әрі – ДБ) LPI логистикасының тиімділігі деңгейінің көрсеткіштеріне сәйкес Қазақстан 2012 жылы 155 елдің ішінде 86-орынды иеленді .

Бүгінгі күні Қазақстан «Халықаралық сауда»-2012 индикаторы бойынша Дүниежүзілік Банктің «Doing Business» рейтингінде әлемдегі 183 елдің ішінде 176-орында. ДБ есебіне сәйкес негізгі шығындар және тиісінше халықаралық саудадағы төмен көрсеткіш жоғары шығынды логистиканың есебінен қалыптасады, оған сондай-ақ рұқсат беру құжаттарын ресімдеу рәсімдері және олардың үлкен тізбесі, инфрақұрылымның жай-күйі және терминалдарда

жүктерді өңдеу рәсімі және басқа да көлік шығындары кіреді.

Мұның барлығы қызмет көрсетулер уақытына, құнына және сапасына әсер етеді, бұл ақыр аяғында, сауданың тежелуіне және тиісінше жүк тасымалдаушылардың неғұрлым қолайлы тасымалдау жағдайларын іздеуіне ә к е л е д і .

Көліктік-логистикалық жүйе Қазақстан өңірлері арасындағы экономикалық байланыстарды іске асырудың негізгі құралы, сондай-ақ әлемдік нарықтарға қазақстандық тауарлардың экспортын басты өткізуші болып табылады.

2011 жылы Қазақстанның әлем елдерімен тауар айналымы 126,2 млрд. АҚШ долларын құрады, мұнда алдыңғы жылға қарағанда өсу қарқыны 41,8%-ды құрады. Бұл ретте, тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің ең үлкен көрсеткіші Еуропаға тиесілі, мұндағы қазақстандық экспорттың үлесі 69,8%-ды құрайды. Барлық көлік түрлерімен жүк тасымалдарының негізгі көрсеткіштері экспорттық және ішкі тасымалдарға келеді, жүк тасымалдарындағы транзит үлесі 0,6 %-ды қ ұ р а й д ы .

2020 жылға қарай Қазақстанның экспорттық операцияларының көлемі 96 млн . тоннадан 147 млн. тоннаға дейін 1,5 есеге өсуі мүмкін, бұл КЛЖ-дан Ресейге, Қытайға және Оңтүстік Кореяға, Еуропаға, Орта Азияға қосымша жүк ағындарына қызмет көрсетуді талап етеді. Сондай-ақ Қазақстанға шектес елдер арасында сауда операцияларының көлемі 2020 жылға қарай 1,5 есеге өсетіні және 1 трлн. АҚШ долларына жететіндігі күтілуде, бұл Қазақстан Республикасы арқылы транзит әлеуетін жасайды. Тауар айналымының ең үлкен өсуі ҚХР және Еуропа мен Ресей елдері арасында болжануда. Мұны ескере отырып, даму үшін неғұрлым перспективалы транзит дәлізі «Қытай – Еуропа» және «Қытай – РФ» дәлізі болып табылады.

Қазақстан Республикасында көліктік-логистикалық жүйенің және қызметтердің ж а й - к ү й і

Ескерту. 3-бөлім тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қ а у л ы с ы м е н .

Қазақстанда көліктік логистиканы дамытуға арналған шығыстар үлесі жылына ауқымды емес және ЖІӨ-нің 1%-ынан аспайды, ал Еуропаның жетекші елдерінде логистикаға ЖІӨ-нің 7%-дан астамы келеді.

Логистикалық қызметтердің қазақстандық нарығының серпіні соңғы екі-үш жылда жүктерді тасымалдау мен қоймаға қоюға қажеттіліктің өсуімен а й қ ы н д а л а д ы .

Қолда бар бағалаулар бойынша халықаралық қатынаста ұсақ топты жүктер мен контейнерлерді тасымалдау үшін қазіргі база осы уақытта қажеттілікті 30%-дан аспайтындай қанағаттандырады. Қазақстанның қойма үй-жайларына орташа қажеттілігі 2009 жылы 6,2 млн. ш.м құрады. Қазақстан бойынша ұсыныс пен

сұраныстың арақатынасы 0,84-ті құрайды. Іс жүзінде сауда кәсіпорындарының 5,2 млн. ш.м қойма үй-жайлары бар, олардың ішінде 2%-ы – А класты қоймалар (қазіргі заманғы кәсіби қоймалар), 13%-ы – В класты қоймалар (жартылай кәсіби қоймалар) және 85%-дан астамы – бейімделмеген С класты қоймалар.

Өз кезегінде, Қазақстанның еуразиялық құрлықтың орталығындағы ең ірі сауда әріптестері Қытай мен Еуропаның арасындағы жағдайы КЛЖ-ны дамыту үшін басты талапты қалыптастырады.

Ресей, Қытай және ЕО қолдаған «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» трансқұрлықтық автожол транзит дәлізінің мега-жобасын іске асыру Қазақстан үшін стратегиялық маңызды болып табылады.

Елдің қолданыстағы теміржол желісінің өткізу қабілетін одан әрі кеңейту мақсатында маңызды жобалар «Жезқазған – Бейнеу» және «Арқалық – Шұбаркөл» темір жолдарын салу болып табылады.

2015 жылға қарай мультимодальдық тасымалдардың толық инфрақұрылымын құру үшін республика бойынша қосымша көліктік-логистикалық орталықтарды пайдалануға енгізу қажет.

Бұл ретте, Азия – Еуропа қатынасындағы транзиттік маршруттарды әртараптандыру мақсатында ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық дәліздерінде негізгі қазақстандық көлік торабы ретінде Қорғас құрғақ портының Ақтау теңіз портымен келісілген жұмысы ұйымдастырылуы мүмкін.

Аталған ықпалдасудың неғұрлым оңтайлы буындарының бірі әмбебап теңіз паромдарын қолдану болып табылады. Қазіргі уақытта Ақтау портынан барлық паромдық тасымалдаулар Баку порты бағытына қарай жүзеге асырылады. Аталған бағытта нарықтың жүз пайыздық үлесін Каспий теңіз кеме шаруашылығының паромдық флоты (КАСПАР, Әзербайжан Республикасы) алады.

Паромдық кемелер су бөгеттерімен бөлінген әлемдік көлік коммуникацияларында «жүзбелі көпірлер» функцияларын орындай отырып, теңіз тасымалдауларында ерекше рөл атқарады.

Алайда, қазіргі уақытта Ақтау теңіз портының паромдық өткелдер бойынша қолданыстағы қуаты жоспарланған жүк ағынын қамтамасыз ету үшін жеткілікті емес. Осыған байланысты қолданыстағы порттардың өндірістік қуатын ұлғайту немесе паромдық терминалдары бар жаңа порттық инфрақұрылым құру талап етіледі.

Перспективалық және тартымды көлік-транзиттік тораптар бірыңғай көлік-логистикалық тірек тізбегіне қосыла отырып, Қазақстан аумағы бойынша өтетін Еуроазиялық көліктік дәліздердің ажырамас құрауышына айналады.

Орталық Азия өңірін Қытаймен байланыстыратын жаңа көліктік маршруттарын құру экспортталатын Қытай, сондай-ақ Оңтүстік-Шығыс Азия

елдері жүктерінің бір бөлігін Таяу Шығыс және Еуропа бағытында орталық азия магистральдарына, соның ішінде Қазақстан аумағы арқылы қайта бағдарлау мүмкіндігін береді. Жобаларды іске асыру Қазақстанның теміржол магистральдары бойынша транзит көлемін едәуір ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Қазақстанның транзиттік мүмкіндіктері

Ескерту. 3-бөлім тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдарды жүзеге асыруда көліктің барлық түрлері дерлік тартылған. Транзиттік тасымалдар көлемдерінің көрсеткіштері және көлік түрлері бойынша кіріс 1 және 2-кестелерде көрсетілген.

1-кесте: Қазақстан Республикасы аумағы арқылы транзиттік тасымалдар көлемдерінің көрсеткіштері

Көлік түрі	Өлшем бірлігі	2010 жылғы транзит көлемі	2011 жылғы транзит көлемі
Темір жол	млн. тонна	13,9	15,37
Автомобиль	млн. тонна	0,8	0,96
Әуе	млн. с-км	131,0	155,7
Су	млн. тонна	0,112	0,169
ЖИЫНЫ	млн. тонна	14,812	16,5

2-кесте: Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттен түсетін кірістер

Көлік түрі	Өлшем бірлігі	2010 жылғы кіріс	2011 жылғы кіріс
Темір жол	млрд. теңге	92,8	126,9
А в т о м о б и л ь транзиттік жүріп-өткені үшін алымдар есебінен	млрд. теңге	0,06	0,062
Әуе	млрд. теңге	16,5	19,1
Су	млрд. теңге	0,17	0,094
ЖИЫНЫ	млрд. теңге	109,53	146,2

Бүгінгі күні Еуропаның ішкі бөлігі үшін (Польша, Австрия, Чехия, Словакия, Венгрия, Беларусь, Украина және т.б.) трансқазақстандық жердегі маршрут мынадай себептер бойынша тартымды болып табылады:

1) Еуразия құрлығының орталығындағы географиялық орналасуы – Еуропа-Азия көлік қатынасындағы маңызы бар буын;

2) бүгінде үлесіне Азия мен Еуропа арасындағы тауар айналымының 50%-ы келетін Қытайдың қарқынды экономикалық дамуы: «Go West» және «Большой скачок» батыс өңірлерін игеру бағдарламаларын іске асыру, Қытай аумағында Шығыс – Батыс бағытындағы маршруттарды дамыту;

3) біріздендірілген тарифтерді, ЕО елдерімен және Қытаймен межелес

біртұтас кеден аумағын көздейтін Белоруссия, Қазақстан және Ресей арасындағы Кеден одағы және Бірыңғай экономикалық кеңістік;

4) 2009 – 2016 жылдар кезеңінде Қазақстанның инфрақұрылымға қуатты капитал жұмсауы:

Қорғас – Жетіген, Өзен – Түрікменстанның мемлекеттік шекарасы – Горган (Иран) темір жол желілерін салуды аяқтау;

2012 жылы Қазақстан арқылы тасымалдау маршрутын қысқарта отырып, инфрақұрылым желілерін түзейтін Жезқазған – Бейнеу және Арқалық – Шұбаркөл темір жол желілері құрылысының басталуы;

«Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА жобасын іске асыру;

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомобиль жолының салынуы;

Ақтау теңіз портын солтүстік бағытта кеңейту;

Құрық портында паромдық өткел кешені бар порттық инфрақұрылымды дамыту;

әуежай инфрақұрылымын дамыту;

Қазақстан Республикасының аумағында терминалдар мен көліктік-логистикалық орталықтар желісінің құрылысы.

Осылайша, жоғары жылдамдықтар мен барлық маршрутты өтудің тұрақты мерзімдерінің іске асырылуы, жүк жіберушіні тасымалдау процесіне тартуды азайтуға мүмкіндік беретін сервистің жоғары деңгейін қамтамасыз ету, жүкті барлық жол бойы бақылау мүмкіндігімен оның сақталуын қамтамасыз ету, жаһандану және жеткізу жүйесі қызметтерінің тез алға басуындағы ағымдағы қажеттіліктер контекстінде өндірістік емес шығындарды азайту есебінен құнының азаюы Қазақстанды жаһандық баға белгілеу жүйесінде құрама буын етуге мүмкіндік береді.

Соңғы 5 жылда Қытай үкіметінің саясаты өзінің батыс және орталық өңірлерінің дамуына ықпал етті. Бұл ҚХР-дың батыс провинцияларын дамытуын және Шығыс Қытайдан Батысқа жүктерді жеткізу үшін өз инфрақұрылымын пайдаланудағы Қытай саясатын ескере отырып, кейінгі 5-10 жылда жалғасатын болады.

Қазақстандағы көліктік логистиканы дамытудың негізгі проблемалары

Ескерту. 3-бөлім тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау елдің көліктік-логистикалық жүйесінен түйінді халықаралық көлік дәліздеріне жоғары ықпалдасуды, соның ішінде жүк ағындарын бөлісуге әсер ету үшін; жоғары жылдамдықты, уақтылылықты, тасымалдың қол жетімділігі мен сенімділігін; көліктік қызметтерді пайдаланудың ыңғайлылығын талап етеді. Бұл ретте көліктік-логистикалық

жүйенің қазіргі жағдайы қойылатын талаптардың бірде-біріне сәйкес келуіне мүмкіндік бермейді. Жүк тасымалдарының өзекті проблемаларын мынадай топтарға бөлуге болады:

- 1) инфрақұрылымдық шектеулер және жылжымалы құрамның жетіспеушілігі ;
- 2) дәліздерді жүйелі басқарудың жоқтығы;
- 3) логистикалық сервистің төмен деңгейі;
- 4) басқару жүйесіндегі институционалдық шектеулер;
- 5) құзыреттер мен қазіргі заманғы технологиялардың жетіспеушілігі.

Атап айтқанда, жүк тасымалдарының негізгі инфрақұрылымдық проблемаларының бірі магистральдық теміржол желісінің жоғары тозуы болып табылады. 2011 жылдың соңындағы жағдай бойынша бағалауы қанағаттанарлықсыз жолдың ұзындығы 421 км-ні құрады. Бұл ретте, жүк поездарының орташа жылдамдығы (орташа өлшенген) 69,1 км/сағатты құрады.

Автокөлік инфрақұрылымындағы бұған ұқсас проблема жоғары санатты автожолдардың тапшылығы болып табылады. Осылайша, І-ші және ІІ-ші санаттағы жолдардың ұзындығы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығынан 19%-ды құрайды, қолданыстағы автомобиль жолдары желісінің 21%-ы қанағаттанарлықсыз күйде. Айқындалған проблеманың себептері арасынан жеке инвестицияларды (МЖӨ-нің әр түрлі схемалары) тарту механизмдерінің дамымағандығын ерекшелеуге болады. Мұның салдарынан Қазақстан Республикасына транзиттік тасымалдар нарығы үлесінің төмендеуін және жүктердің бәсекелес маршруттарға кетуін, сондай-ақ автомобиль көлігіндегі қауіпсіздік деңгейінің төмендеуін күтуге болады.

Жеке проблема Батыс Еуропаға транзиттік жолы Қазақстан аумағы бойынша өтетін негізгі экспорттаушы ҚХР-мен шекарада жұмыс істейтін көліктік-логистикалық орталықтардың (бұдан әрі – КЛЮ) жеткіліксіз өткізу қабілеті, сондай-ақ елден тыс жерлерде – ҚХР-да, РФ-да және Батыс Еуропада жүктерді қалыптастыру мен өтеудің түйінді нүктелеріне әлсіз қатысуы болып табылады. Себептердің бірі ретінде КЛЮ желісін дамытудағы жүйелі тәсілдің жоқтығын атауға болады. Соңғы уақытта ғана ҚХР-мен шекарада өткізу шектеулерін шешетін «Қорғас» ШҚХО белсенді дами бастады. Шетелдік жүктерді қалыптастыру мен өтеу нүктелеріне Қазақстан Республикасының әлсіз қатысуының себебі шетел ойыншыларымен альянстар мен әріптестіктерді дамытудағы белсенділігі жеткіліксіз ұстаным, аумағы бойынша өтетін елдермен халықаралық көлік дәліздерін дамытуға бағытталған күш-жігердің әлсіз үйлестірілуі болып табылады.

Кері жүктеуді қамтамасыз ету жөніндегі шектелген мүмкіндіктер контейнерлердің тапшылығы проблемасын туындатады, бұл да транзиттік жүк

тасымалының көлемдерін ұлғайту бойынша Қазақстан Республикасының мүмкіндіктерін төмендетеді, өйткені қытай тарапы жүктерді жіберу үшін өз контейнерлерін ұсынбайды. Контейнерлердің жылжымалы құрам ретінде жіктелуі жағдайды қиындатады, бұл фитингтік платформалардың тапшылығына байланысты оларды пайдалануды қымбаттатады және тасымалдаулар көлемдеріне шек қояды.

Транзиттік және экспорттық жүк ағындарын ұлғайту мүмкіндіктеріне жүктердің Қазақстан Республикасының шекараларынан өту жылдамдығы мен мерзімдер болжамдылығын төмендететін кедендік өткізу пункттерінің жеткіліксіз тиімділігі теріс әсер етеді. Қазақстандағы кедендік рәсімдер ұзақ уақыт алады – Дүниежүзілік банкінің кеден тиімділігінің LPI индексі бойынша Қазақстан әлемдік рейтингте 86-орында орналасқан (2012 жыл).

Негізгі себептер: кедендік өткізу пункттері инфрақұрылымының шектелген өткізу қабілеті; әлемдік практикада таралғаннан ерекшеленетін ілеспе көлік құжаттарын пайдалану; тасымалдаушылардың құжаттарды электрондық түрде беруге және оларды жүктер келгенге дейін өңдеуге мүмкіндік беретін қазіргі заманғы ақпараттық технологиялардың жеткіліксіз пайдаланылуы.

Тасымалдау жылдамдығы тасымалдау үшін маршрутты таңдауға ықпал ететін түйінді факторлардың бірі болып табылатындықтан, кедендік рәсімдердің ұзақтығы Қазақстанның транзитті ел ретінде бәсекелестік қабілетіне теріс әсер етуді мүмкін.

Қазақстан Республикасында жүк тасымалы секторының негізгі кемшілігі жүк ағындарын басқарудың, жүктер трекингінің, құжат айналымының және т.б. автоматтандырудың қазіргі заманғы автоматтандырылған жүйелерін жеткіліксіз пайдалану болып табылады. Жиынтығында бұл Қазақстан Республикасының көлік компанияларын жүк жіберушілерге көлік қызметтерін көрсетуге қатысты тартымсыз ете отырып, жүк тасымалының жылдамдығы мен сенімділігін төмендетеді.

Бұдан басқа, кешенді логистикалық қызметтерді дамыту үшін бүгінде нарықтағы білікті персоналдың деңгейі жеткіліксіз. Негізгі себеп Қазақстанның көлік секторындағы кадрлар даярлау жүйесінің көбінесе дәстүрлі болуында және логистикалық жоспарлау мен басқарудың кешенді процестеріне оқытуды көздемейді.

3.1 Күшті және әлсіз жақтары, мүмкіндіктері мен қауіптері

Ескерту. 3.1-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

SWOT - көлік саласына талдау жасау:

Автомобиль көлігі:

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
1) Тасымалдаудағы бәсекелестікті дамыту 2) Көліктің түрлерімен салыстырғанда жоғары шапшаңдылығы және икемделгіштігі 3) Барлық көлік түрлерімен тасымалдаудағы жалпы көлеміндегі автомобиль көлігінің үлесі 99 %-ды құрайды 4) Барлық көлік түрлерімен тасымалданатын жалпы жүк көлеміндегі автомобиль көлігінің үлесі 87 %-ды құрайды 5) Халықаралық тасымалдар бойынша ел Үкіметтерінің арасында келісімдердің жасалуы 6) Транзиттік дәліздердің дамуы 7) Географиялық жағынан кеңінен қамту 8) Жолаушылар мен жүктерді жақын және орта қашықтықтарға тасымалдау кезінде автомобиль көлігіне баламаның болмауы 9) Тәулік бойы қызмет көрсету қабілеті 10) Кейбір аймақтар үшін автожолдар жалғыз көлік қатынасы болып табылады	1) Автокөлік құралдарының қатты тозуы және әлсіз техникалық жағдайы 2) Жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейі 3) Жүргізушілердің біліктілігінің және көлік тәртібінің төмендігі 4) Ауаға шығарылатын зиянды шығарындылардың жоғары деңгейі 5) Жүргізушілер құрамын рейске шығар алдында бақылаудың әлсіздігі 6) Көптеген жүйелі емес тасымалдаушылардың қауіпсіздік талаптарына сәйкессіздігі 7) Автомобильдердің артық тиелуіне бақылаудың жеткіліксіздігі
Мүмкіндіктер	Қауіптер
1) Көлік және жол қызметтері сапасының деңгейін көтеруге 2) Экологиялық қауіпсіз технологияларды енгізу 3) Автотасымалдау қауіпсіздігін жоғарылату мақсатында цифрлық тахографтарды енгізу 4) Энергия сақтау технологиясын енгізу, жұмыстардың экономикалық тиімділігін жоғарылату 5) Мультимодальдық, контейнерлік, контрейлерлік тасымалдар деңгейін көтеру 6) Көліктік логистикалық жүйені дамыту 7) Жаңа инфрақұрылымдардың құрылысын салу, қолда барын қайта жаңғырту және жетілдіру 8) Диспетчерлік басқарудың орталықтандырылған жүйесін енгізу 9) Халықаралық талаптармен үйлестіре отырып жаңа стандарттар жасау және қолданыстағыларын қайта қарау 10) Автомобиль тасымалдаушыларының қызметін лицензиялау	1) Автокөлік құралдарының физикалық жағынан қатты тозуының нәтижесінде авариялықтың ұлғаюы 2) Ірі қалалардың көшелерінде автокөлік құралдарының мөлшерден тыс жинақталуынан тасымалдау жылдамдығының төмендеуі 3) Автокөлік құралдары көп жиналған орындардағы экологиялық қауіптілік 4) Басқа мемлекеттерде жасанды кедергілерді жасау арқылы көлік қызметтерін көрсетудің халықаралық нарығында қазақстандық тасымалдаушылардың санын азайту

Темір жол көлігі:

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
1) Көліктің барлық түрлерінің жүк айналымында темір жол көлігінің үлесі 60% құрайды; 2) Транзиттік темір жол халықаралық дәліздерінің болуы ;	1) Негізгі құралдардың физикалық және моральдық жағынан барынша тозуы (инфрақұрылымдар мен жылжымалы құрам) ; 2) Жылжымалы құрам паркінің тапшылығы 3) Процестерді автоматтандыру мен инновацияны енгізудің төмен деңгейі; 4) Жүк пен төмен табысты және жоғары табысты

3) 1520 мм табанды көлік кеңістігінің темір жол жүйесімен толық технологиялық үйлесімділік; 4) Географиялық қамтылу; 5) Жаппай ақтарылмалы жүктерді тасымалдау кезінде темір жолға баламаның болмауы; 6) Өткізу қабілетінің резервтері; 7) Темір жол көлігі қызметтерін барлық жыл мезгілінде тәулік бойы көрсету қабілеті; 8) ҚР Еуразия құрлығының ортасында геосаяси орналасуы	жолаушы тасымалдарының есебінен қиылысты қаражаттандыру; 5) Тасымалдар нарығына кірудің жоғарғы кедергілерін монополияландыру; 6) Саланың жетілдірілмеген институциялық құрылымы; 7) Ескірген технологиялар мен ескірген техникалық нормативтер базасы; 8) Шығынды және өнім бермейтін технологиялар мен өндірісті басқару әдістері; 9) Темір жол көлігіндегі көрсетілетін қызметтердің сапасы мен түрлерінің жеткіліксіз деңгейі; 10) Отандық ғылыми-зерттеу орталықтары желісінің болмауы
Мүмкіндіктер	Қауіптер
1) МЖӨ тетіктердің дамуы; 2) Алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттер, стандарттарды енгізу, активтерді жетілдіру; 3) Темір жол тасымалы мен оған ілеспе қызметтерге деген тұрақты сұраныс; 4) Ашық нарық арқылы және мемлекеттік компаниялардың акциялар пакетін сатудың есебінен инвестициялар тарту мүмкіндігі; 5) Нарықтағы қызметтер ұсынысын ынталандыру және тасымалдар тарифтерін қайта реттеу кезінде бәсекелестікті дамытудың есебінен сапасын жоғарылату; 6) Әлеуметтік маңызды жүктерді тасымалдауды мемлекеттен қаржыландыру туралы шешімдер; 7) Жолаушылар тасымалына қатыстырылатын жылжымалы құрамды жаңартуды мемлекеттен қаржыландыру туралы шешімдер; 8) Автокөлік тасымалы сегменттерінде оның бәсекеге қабілеттілігін (сапасы, түрлері) жоғарылатудың есебінен қызметтерді қайта реттеу кезінде жалпы жүк айналымы мен жолаушы айналымында темір жол көлігінің үлесін ұлғайту.	1) Негізгі құралдар мен ескірген технологиялардың моралдық және физикалық жағынан тозуына қарай темір жол көлігінің қаржылық тұрақтылығын жоғалту; 2) Темір жол көлігінде құрал-жабдықтардың қатты тозуы мен істен шығуының нәтижесінде авариялықтар мен техногендік авариялықтардың тәуекелі; 3) Әлеуметтік маңызды бағыттар бойынша жолаушылар тасымалының шығындарын мемлекеттік бюджеттен қаржыландырудың толық емес көлемі; 4) Жүк тасымалы көлемінің шикізаттың дүниежүзілік бағасының ауытқуына тәуелділігі; 5) Бағалық және бағалық емес монополияға қарсы реттеудің қолданыстағы принциптері, тетіктері мен саласы сақталған жағдайда келешектегі стратегиялық сценарийлердің толық анықталмауы; 6) Жеке және мемлекеттік тасымалдаушылар арасында нарықтың кірісті және шығынды сегменттерін бөлуге алып келетін нарықтың ашық сегменттерінде Ұлттық компанияға («ҚТЖ» ҰҚ) АҚ) қатысты дискриминациялық реттеуді сақтау; 7) Саланың активтерін қысқартуға алып келетін тарифтерді ұстап тұру саясаты; 8) Әлеуметтік маңызды тасымалдарды мемлекеттік бюджеттен қаржыландырудан бас тарту және қаржыландыру көлемін қысқарту; 9) Өнеркәсіп объектілерінің құрылысын шикізат көздеріне жақын жерде салу арқылы жүк тасымалына сұраныстың төмендеуі; 10) Транзиттік тасымалдарға бағдарланған көрші елдердің аумағындағы жаңа баламалы бағыттардың пайда болуы.

Су көлігі:

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
1) ҚР Еуразия құрлығының ортасында геосаяси орналасуы; 2) Еуропа мен Азияның арасындағы негізгі транзиттік дәліздердің Қазақстан Аумағы арқылы өтуі; 3) Көліктің аралас түрлерінің инфрақұрылымының	1) Негізгі құралдардың моралдық және физикалық жағынан барынша тозуы; 2) Су жолдары тығыздығының төмендігі; 3) Ішкі су жолдарының навигациялық кезеңге тәуелділігі; 4) Каспий маңы елдері тарапынан жоғары

д а м у ы	бәсекелестіктің болуы;
4) Экспортқа бағытталған жүк базасының болуы;	5) Контрагент-мемлекеттердің порт инфрақұрылымына тәуекелділігі;
5) Каспий маңы мемлекеттерімен халықаралық-келісімшарттық базасын кеңейту.	6) Дүниежүзілік мұхитқа еркін шыға алмауы;
Мүмкіндіктер	Қауіптер
1) Көлік саласында нарықтық процестерді дамытуға арналған жағдайларды жасау;	1) Макроэкономикалық тәуекелдерді жүзеге асырған жағдайда көлік қызметтеріне деген сұраныс төмендеуі мүмкін, ол мақсатты көрсеткіштерге әсер етеді;
2) Энергия сақтаушы технологияларды енгізу және көліктің жұмыс үнемділігін көтеру;	2) Инфляциямен салыстырғанда энергия тасымалдағыштардың ішкі бағаларының алға қарай өсуі мемлекеттік және жеке көлік кәсіпорындары шығындарының және отын сатып алу шығындарының өсуіне алып келеді;
3) МЖӨ тетігін дамыту;	3) Техногендік және экологиялық;
4) ҚР халықаралық көлік дәліздерін дамыту жөніндегі халықаралық және аймақтық ұйымдармен белсенді қарым-қатынаста болу;	4) Отандық теңіз тасымалдаушысына мемлекеттік қолдау көрсету және олардың бәсекеге қабілеттілігін төмендету шараларының жеткіліксіздігі;
5) Алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттер мен стандарттарды енгізу және көлік активтерін жаңғырту;	5) Көліктің дәстүрлі түрлеріне бейілділік;
6) Құрғақ жүк көлемінің бір бөлігін отандық тасымалдаушыларға қарай қайта бағдарлау;	6) Теңіз саласы тартымдылығын төмендеуі.
7) Су көлігімен облыс ішінде тасымалдаудың пайдалылығын жоғарылату;	
8) Қазақстандық теңіз мамандарының статусын көтеру.	

Авиация көлігі:

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
1) Қазақстанның әуежайлары негізінен Еуропаны Азиямен, Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын әуе трассаларының жолында орналасқан, соның негізінде халықаралық әуе қатынастарын кеңейтуде және қазақстандық авиакомпаниялардың таяу және алыс шетелдерге ұшуларын ұлғайтуда елеулі әлеуеті бар ;	1) Саланың жетілдірілмеген институциялық құрылымы;
2) Еуропаны Азиямен, Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын бірнеше баламалы халықаралық әуе дәліздерінің болуы ;	2) Икемді тарифтік жүйесінің болмауы, мемлекеттік органдардың қызметтер құнын қатаң реттеуі әуежайларға толық көлемде әуежайларда техникалық, транзиттік қону үшін шетелдік әуе кемелерін тарту бойынша іс-шараларды толығымен жүзеге асыруға мүмкіндік бермейді ;
3) Көліктің аралас түрлерінің инфрақұрылымын дамыту.	3) Авиотынның қымбаттылығы және отандық мұнай өңдеу зауыттарында оны жеткіліксіз өндіру авиациялық қызметтер құнының көтерілуіне алып келеді; Өңірлік әуежайларда негізгі өндірістік қорлардың (ұшу-қону жолақтары мен терминалдар) тозуы және батыс өндірісінің әуе кемелеріне қызмет көрсетуге арналған қазіргі заманғы арнайы техникалардың болмауы
Мүмкіндіктер	Қауіптер
1) Көлік саласында нарық процестерін дамыту үшін жағдайлар жасау ;	1) Макроэкономикалық тәуекелдерді іске асыру жағдайда көліктік қызметтерге сұраныстың төмендеуі мүмкін, бұл мақсатты көрсеткіштерге әсер етеді;
2) Энергия сақтаушы технологияларды енгізу және көлік жұмысының үнемділігін арттыру;	2) Энергия тасымалдағыштарға ішкі бағалардың инфляция өсімімен салыстырғанда ілгері өсуі мемлекеттік және жеке көлік кәсіпорын шығындарының, отынды сатып алу шығындарының ұлғаюына әкеледі;
3) МЖӨ тетігін дамыту;	3) Бюджеттік қаржыландырудың қысқаруы;
4) ҚР халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара қатынас жасау ;	4) Жабдықтың әбден тозу мен істен шығуы нәтижесінде авариялар мен техногендік авариялықтар тәуекелдері;
	5) Қазақстанға көршілес елдермен өз аумақтары арқылы транзиттік әуе қозғалысы ағындарын қайта бағыттау

5) Алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңғырту;	бойынша жұмыс белсенді жүргізілуде, ол Қазақстанның транзиттік авиакөлік әлеуетіне қауіп төндіруі мүмкін;
6) Қазақстанда авиатасымалдауларға төлеуге қабілетті сұраныстың өсу әлеуеті бар;	6) Авиакомпаниялардың әуежайлардан бөлінуіне және авиакомпаниялардың нарықтан орын іздестіруіне байланысты проблемалар мен қиындықтар;
7) Қазақстанның зор экономикалық әлеуеті бар және ыңғайлы географиялық жағдайда орналасқан. Авиакомпаниялардың әуе қатынастары желісі қанағаттанарлық деңгейде жұмыс істейді;	7) Ескірген және көп үлгідегі ұшақтар паркінің болуы оларды дұрыс техникалық жағдайда ұстау отынға қатысты алғанда әлемнің көпшілік елдерінде қабылданған және жолаушылар үшін тартымдылығы төмен экологиялық нормаларға сәйкес келмейтін экономикалық жағынан тиімсіз елеулі күштер мен құралдарды талап етеді;
8) Саланың құқықтық және нормативтік-техникалық базасының жетілдіруі, техникалық реттеуге көшу.	8) Елеулі тиімсіз авиажелілері, олар авиакомпаниялардың қажетті мұқтаждықтары және экономикалық пайымдауларымен ақталмайды.

Көліктік бақылау:

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
1) Мемлекеттік бақылауды бірегей органның жүргізуі;	1) Негізгі құралдардың (инфрақұрылымдар мен жылжымалы құрам) моралдық және физикалық жағынан барынша тозуы;
2) Субъектілерді бақылауды қамтамасыз ететін аумақтық органдардың болуы;	2) Инновациялар мен процестерді автоматтандыруды енгізу деңгейінің жеткіліксіздігі;
3) Әкімшілік әсер ету жолымен көліктегі бұзушылықтардың алдын алу және ескерту мүмкіндігі;	3) Көлік оқиғалары зардаптарының ауырлығы;
4) Бақылаудың техникалық құралдарын пайдалану;	4) Көліктік бақылау органдарының материалдық-техникалық жағынан жеткіліксіз жарақтандырылуы;
5) Жаңа технологияларды қолдану;	5) Ұлттық заңнамалардың халықаралық шарттармен жеткіліксіз үйлесімділігі.
6) Нормативтік-құқықтық базаны кеңейту;	
7) Көліктегі бақылауды жүргізу кезінде тәуекелдерді бағалау жүйесі.	
Мүмкіндіктері	Қауіптері
1) Бақылау жүйесін жетілдіру, көліктің технико-технологиялық процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету	1) Техногендік: көлік құралдары, инфрақұрылымдардың тиіссіз дәрежедегі жағдайы, көлік құралдары мен инфрақұрылымдардың жоғары деңгейде тозуы мен моралдық ескіруі
2) Көлік инфрақұрылымдары мен техникалық қызмет көрсету процестерінің сенімділігі мен қауіпсіздігі деңгейін көтеру	2) Социологиялық: көлік жұмысына құқықсыз араласу, жолдар мен көлік құралдарындағы терроризм, ұрлау, тосқауылдау, техникалық құралдарды пайдалану ережелерін бұзу, көлік кешеніне қатысты осы ережелер мен заңнамалық базаның жетілдірілмеуі
3) Алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттер, стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңғырту	3) Табиғи: су басу, көшкін, жер сілкіну, жолдардағы қар және құм күртіктері
4) Автомобиль жолдары желісінің сақталуын қамтамасыз ету	

Көліктік логистика

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
	1) Көлік инфрақұрылымының нашар техникалық жай-күйі;
	2) Шекаралардың қиылысу пункттерінде шамадан тыс тоқтаулар;
	3) Қазақстанның көліктік-логистикалық мүмкіндіктерін жеткіліксіз пайдалану;
1) Қазақстанның тиімді географиялық орналасуы;	4) Бос тасымалдаулар санының көп болуы экспорттық және импорттық жүк үшін жүк ағынының
2) Көлік инфрақұрылымының дамыған желісі;	

3) Арнайы экономикалық аймақтарды құру, соның ішінде мемлекеттік шекарада; 4) Кеден одағына кіру.	теңгерімсіздігіне және жабдықтағы айырмашылығына байланысты; 5) Темір жол тасымалдауларының өзара іс-қимылы үшін қажетті стандарттардың айырмашылығы; 6) Мультимодальді тасымалдаулардың дамымағандығы; 7) Көлік құралдарының тозуы; 8) Контейнерлік тасымалдауларды дамытудың төмен деңгейі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
1) Бірыңғай көліктік-логистикалық жүйені құру; 2) Әріптестік қатынастарды дамыту; 3) Логистикалық қызметтерді ұсынудың агенттік желісін құру; 4) Мультимодальді тасымалдауларды дамыту; 5) Көлік құралдарын жаңарту.	1) Логистикалық қызметтерге сұраныстың төмендеуі; 2) Транзиттік жүк ағынының Қазақстанды айналып өтуі; 3) Тасымалдаулардың жоғары құны.

3.2. Көлік саласын дамытуға негізгі проблемалары

Ескерту. 3.2-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Темір жол саласында темір жол желілері жеткіліксіз деңгейде дамыған, негізгі құралдар тозуда, жолаушылар жылжымалы құрамы жеткіліксіз; қызмет көрсету деңгейі төмен және бәсекелестік жоқ; темір жол көлігін жаңарту мен дамытуды қаржыландыру жеткіліксіз; қолданыстағы тариф жасау принциптері мен реттеу тетіктері тасымалдаушыны клиенттерге бейімдемейді. Еліміздің көліктік транзиттік әлеуетін барынша тиімді жүзеге асырып, темір жол желілерін дамытуға жаңа (жеке) субъектілерді тарту қажет, ол өз кезегінде көлік-коммуникация кешенінде бәсекелестік ортаны қалыптастыруға және көлік құралдары паркін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, экономиканың көліктік қызметтерге қажеттілігін қамтамасыз ету шеңберінде көліктік «тұйыққа тірелу» проблемаларын шешуге және монокалалардың транзиттік әлеуетін дамытуға ерекше назар аудару қажет.

Экономиканың жүк және басқа салаларының (тау-кен өндіру, құрылыс және агроөнеркәсіптік кешен) есебінен, баға өсіміне қатысты темір жол тарифтерінің төмендеуі есебінен жолаушы тасымалдарын көптеген жылдар бойы қиылысты қаражаттандыруға мүмкіндік беретін экономикалық саясат сала активтерінің «шайылуына» және мемлекеттің көлік инфрақұрылымдары сапасының әлсізлауына алып келеді.

Саланың негізгі құралдарының жинақталған тозуы темір жол көлігінің технологиялық орнықтылығының жойылу қаупін туғызады және істен шыға бастаған жылжымалы құрам мен инфрақұрылымдар объектілерін жаңартуға инвестициялар тартудың маңызды қажеттілігін анықтап береді.

Темір жол көлігінің тиімділігі, қолданыстағы түрлері, тұтынушыларға ұсынатын қызметтерінің қол жетімділігі мен сапасы, жұмыстарға инновацияларды енгізу деңгейі нарықтың заманауи талаптарына толығымен жауап б е р е а л м а й д ы .

Сондай-ақ автокөлік инфрақұрылымының көпшілік бөлігі нормативтік мерзімінен асыра қолданылады, кейбіреулері осы мерзімге жақындаған, осыған байланысты көлік жұмысы қауіпсіздігі бойынша жағдай күннен күнге әлсізлауда. Қолда бар жол-пайдалану техникаларының жоғары дәрежеде тозуы; қалпына келтіру жұмыстарына көп қаражат жұмсалатындығы; республикалық маңыздағы автожолдар желісін дамытудың жеткіліксіз қаражат бөлінуі және жолдардың жөндеу аралық мерзімінің сақтамауы; қолданыстағы автожолдардың төмен техникалық параметрлері (есеп бойынша бөлігіне түсетін жүктеме, санаттары және т.б.); екі жолақты қозғалыстағы жолдардағы авариялық жағдай мен өлім-жітім тәуекелінің жоғарылығы; жергілікті бюджеттен жеткіліксіз қаржыландыру нәтижесінде облыстық және аудандық маңыздағы автомобиль жолдарын дамытудың төмен деңгейі; 890 ауылдық елді мекендерге баратын қатты жабындысы бар кірме автожолдардың жоқтығы байқалады.

Азаматтық авиация саласындағы басты проблема ИКАО стандарттарына сәйкес келмейтін аймақтық әуе кемелерінің ескірген паркі, авиациялық қызметкерлер құрамының, әсіресе ИКАО талаптарына сәйкес ағылшын тілін білуден 4-тен төмен емес деңгейі бар ұшу құрамының жеткіліксіздігі; азаматтық авиация саласын мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру және халықаралық талаптарға сәйкестендіру мақсатында авиақызметтер саласында бәсекелестікті дамыту қажеттілігі; бірқатар аймақтық әуежайлардың әуе кемелерін қабылдау және ұшыруға арналған ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкессіздігі.

Су көлігі саласында порт инфрақұрылымдары қуатының жеткіліксіздігі, қызмет көрсету инфрақұрылымының әлсіз дамуы, білікті отандық мамандардың жетіспеушілігі, кеме жүзу шлюздерін қайта жаңғырту қажеттілігі; порт инфрақұрылымдарының өткізу қабілетінің жеткіліксіздігі; сауда флоты санының жеткіліксіздігі; мемлекеттік техникалық флоттың тозуы.

3.2-1. Саланың инновациялық-технологиялық дамуын талдау

Ескерту. 3-бөлім 3.2-1-кіші бөліммен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.

Көліктік инфрақұрылыммен қамтамасыз ету саласындағы инновациялық саясатты іске асыру шеңберінде басымдық негізгі технологиялық міндеттерді шешуге және жаңа озық ғылыми-технологиялық бағыттарды дамытуға берілетін б о л а д ы .

Соңғы жылдары көлік саласында тасымалдар көлемінің, көлік құралдарының білігіне түсетін жүктеменің және қозғалыс қарқындылығының өсуіне

байланысты өзгерістер байқалады.

Жол құрылысында мемлекеттік инвестициялардың тиімділігін арттыруға қабілетті жаңа технологиялар мен жол-құрылыс материалдары бөлігіндегі инновациялар маңызды орын алады.

Көліктік бақылаудың стационарлық бекеттерінің қазіргі орналасуы республиканың ұлан-байтақ аумағында қалааралық, облысаралық, облысшілік қатынастарда ішкі жүк, жолаушылар мен багаж тасымалдарын, таксомоторлы тасымалдарды, ауыр салмақты және ірі габаритті көлік құралдары тасымалдарын, сондай-ақ халықаралық тасымалдарды толық көлемде бақылауға мүмкіндік б е р м е й д і .

Осы бағытта көліктік қауіпсіздікті қамтамасыз ету және заңсыз тасымалдарды жүзеге асырудың жолын кесу үшін шет елдердің тәжірибесінде қазіргі заманғы техникалық құралдармен және жабдықтармен жарақталған көліктік бақылау жылжымалы бекеттерін енгізу мәселесі пысықталуда. Бұл шаралар көлік қауіпсіздігімен қамтамасыз етудің тиімділігін арттыруға, автожолдардың сақталуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Инфрақұрылымды жаңғырту шеңберінде теміржол көлігінің телекоммуникация жүйелерін дамыту бойынша және оның негізінде тасымалдау процесін ұйымдастырудың және басқарудың инновациялық технологияларын енгізу мәселесі пысықталуда.

Ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында әуе көлігінде, негізінен әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсету, сондай-ақ әуежайларда жүктерді қабылдау мен өндеу және жолаушыларға қызмет көрсету саласында қазіргі заманғы технологияларды дамыту және қолдану жөніндегі мәселе пысықталуда.

Су көлігі саласында қазіргі өткізу қабілетін ұлғайту үшін Ақтау портының инфрақұрылымын дамытудан басқа, порттағы өндірістік процестерді автоматтандыру және оңтайландыру жөніндегі мәселе пысықталуда.

3.3 Саланы дамытуды мемлекеттік реттеудегі қолданыстағы саясатты талдау

ҚР «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Заңының қабылдануына байланысты жаңа әлеуметтік-экономикалық жағдайларға жауап беретін көлік саласының құқықтық негізі қаланды. Мемлекеттік басқару және шаруашылық қызметі міндеттері бөлінді, нарық жағдайына сәйкес келетін көлік қызметін мемлекеттік реттеу ж ү й е с і қ ұ р ы л д ы .

Қазақстанның темір жол саласында мемлекет мақсаттары мен мазмұнына қарай әр түрлі миссияларды атқарады:

1) мемлекет реттеуші ретінде;
2) мемлекет көлік нарығындағы меншік иесі және қызметтерді жеткізуші р е т і н д е ;

3) мемлекет саладағы қоғамдық-маңызды қызметтер мен инвестицияларды қаржыландыру көзі және тапсырыс беруші ретінде.

Заңнамаға сәйкес бағалық реттеу қызметтерді жеткізуші мен тұтынушылардың мүдделерінің теңгеріміне негізделеді, соның нәтижесінде « әділетті » нарықтық бағаға барынша жақындауды қамтамасыз етуі тиіс.

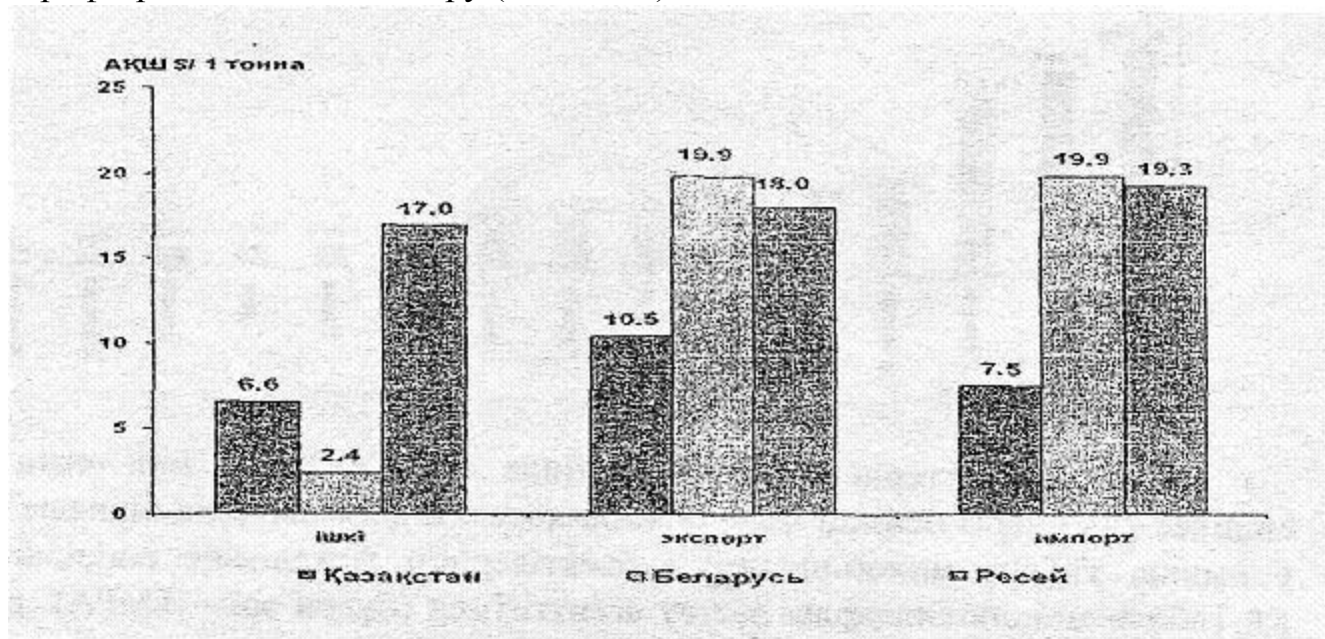
Практикада бағалық реттеу тауар өндірушілерге қолдау көрсету мақсатында темір жол тарифтерінің өсуін ұстап тұруға арналған макроэкономикалық саясат құралы, сонымен бірге әлеуметтік-маңызды қызметтерді рентабельді қызметтер тарапынан қиылысты қаржыландыруды қамтамасыз ететін әлеуметтік-экономикалық саясат құралы ретінде қолданылады.

1997 жылдан 2009 жылға дейінгі кезеңде темір жол тарифтерінің өсу қарқыны жылына орташа алғанда 5,8% құрады, ал тұтыну бағасының индексі жыл сайын орташа алғанда 9,1%, ал өнеркәсіп бағасының индексі 13,3% ұлғайды .

Саланың ағымдағы және ұзақ мерзімді қаржылық тұрақтылықты қамтамасыз ететін темір жол көлігінің барлық өндірістік-техникалық кешенінің меншік иесі ретінде мемлекеттің міндеттерімен шиеленіседі.

Бағаны реттеуді тежеу саясаты бүгінгі күні Қазақстанның темір жол тарифтерінің орташа деңгейі РФ тарифтерінің орташа деңгейінен 2,3 есе төмен және Белоруссия тарифтерінен 1,7 есе төмен (Бірыңғай кеден одағы елдеріндегі экономикалық саясат шеңберінде салыстырғанда) жағдайға келтірді.

4-диаграмма. ҚР, БР, РФ темір жолдары бойынша жүк тасымалдарына тарифтер деңгейін салыстыру (500 км-ге)



Қолданыстағы бюджеттік саясатта жолаушылар тасымалының бір бөлігін қаржыландыру қарастырылған, ал темір жол көлігі субъектілері әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша, жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты тасымалдаушының шығыны ешқандай қарастырылмаған.

2005 жылдан 2009 жылға дейінгі кезеңде жыл сайын мемлекеттік бюджеттен бөлінетін қаражат сомасы орташа алғанда 9 миллиард теңгені құрады (қаражаттың тұтыну көлемінің 25%-нан төмен).

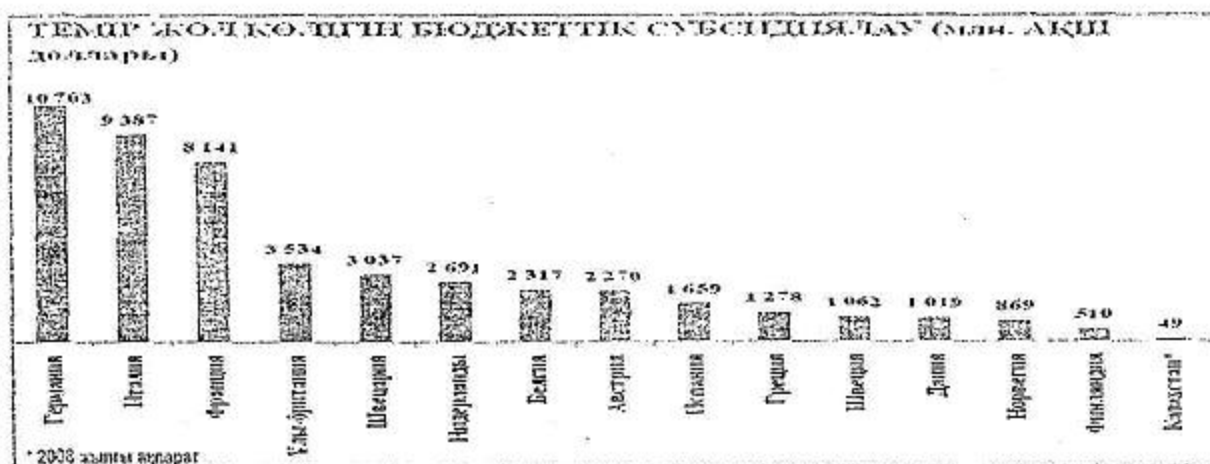
Одан басқа жолаушылар тасымалының шығындары МЖС қызметтерінің тарифтеріне уақытша төмендетілген коэффициенттердің есебінен, сонымен қатар жолаушылар тасымалы үшін локомотивтік күш беру қызметтерінің тарифтерін өзіндік құнынан төмен белгілеудің есебінен ішінара «ҚТЖ» ҰК» АҚ» жауып о т ы р д ы .

Осылайша 2005 - 2009 жылдардағы жолаушылар тасымалының шығындарын жабуға арналып республикалық және жергілікті бюджеттен бөлінген қаражаттың жалпы көлемі 46 124 миллион теңгені құрады.

Бұл жерде сол кезеңде жолаушылар тасымалын кростау арқылы қаржыландырудың жалпы көлемі (яғни, жеке жолаушылар тасымалын есепке ала отырып) 89 633,3 миллион теңгені құрады, соның ішінде: 37 739,4 миллион теңгені «ҚТЖ» ҰК» АҚ жолаушылар тасымалдаушыларға МЖС қызметтерінің тарифтеріне уақытша төмендетілген тарифтер беру жолымен; және 51 894 миллион теңгені өзіндік құнынан төмен жолаушылар тасымалына арналған локомотивтік күш беру қызметтеріне «Локомотив» АҚ тарифтерді бекіту ж о л ы м е н қ а р ж ы л а н д ы р ы л д ы .

5-диаграммада кейбір жеке елдердегі темір жол саласындағы қаржыландыру және мемлекеттік инвестициялар көлемі ұсынылған.

5-диаграмма. Темір жол көлігі экономикалық саясатының халықаралық тәжірибесі



МТЖ қызметтерін жеткізуші ретінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен оның кейбір еншілес ұйымдары бейінді және бейінді-қосалқы қызметтердің бірнеше түрлері бойынша Табиғи монополиялар субъектілерінің тіркеліміне енгізілген және ҚР Табиғи монополияларды реттеу агенттігімен (бұдан әрі - ТМРА) реттеліп отырады.

Темір жол көлігіндегі бағаны мемлекеттік реттеудің қолданыстағы практикасы:

- 1) Тасымалдау бойынша реттелетін жеткізушілер клиенттерінің арнайы қажеттіліктерін есепке алмайды;
- 2) Жағдаяттық мақсаттардың ұзақ мерзімді мақсаттардан басымдылығына және күрделі жұмсалымдарды жеткіліксіз қаржыландыруға негізделеді;
- 3) Тиімді тұжырымдамалық негізі жоқ заңнамалық нормалардың негізінде шаруашылық қызметін жүргізуге «рұқсат ететін» сипатын қарастырады;
- 4) Дүниежүзілік практикаға сәйкес тарифтердің деңгейін автоматты индексациялау және олардың тұтынушылар үшін орташа мерзімді болашаққа өзгеруін болжау тетігін қарастырмайды;
- 5) өзекті экономикалық жағдаяттарға сәйкес тарифтерді мерзімінде белгілеуге мүмкіндік бермейтін тәртіптік тетіктер кіреді және олар заңнамаға сәйкес тарифтерді белгілеудің басты критерийлерін жүзеге асыруды қамтамасыз ете алмайды.

Ұзақ мерзімді кезеңде тарифтердің орташа өсімі инфляция деңгейінен төмен болған жағдайда «ҚТЖ» ҰК» АҚ реттеудің қолданыстағы практикасының нәтижесі оның негізгі құралдарын жүйелі түрде инвестициялаудың жеткіліксіздігі болып табылады. Бұл тек қана активтердің тозуының өте қиын деңгейіне ғана емес, сол сияқты тасымалдарға қызмет көрсететін қазақстандық вагондардың нақты тапшылығына алып келді. Атап көрсетілгендей 2008 жылдың

қорытындылары бойынша Қазақстандағы тасымалдардың 20%-ы қазақстандық емес вагондармен қамтамасыз етіледі.

Қолданыстағы реттеу моделінің жүйелі ұзақ мерзімді тиімділігі осында жатыр. Жылдық тарифтік сметаның негізінде реттеу тетігі тарифтік реттеудің жағдаяттық мақсаттарының басымдылығы - баға жасаудың «стратегиялық фокусының» жоғалуына алып келеді.

Тиісті қызметтер тауарлық нарығында басымды (монополиялық) жағдайға ие нарық субъектілерінің мемлекеттік Реестріне қызмет түрлері бойынша енгізілгендер: «ҚТЖ» ҰК» АҚ (жүк тасымалдау қызметтері), «Қазтеміртранс» АҚ (вагондарды пайдалануға беру қызметтері), «Локомотив» АҚ (локомотивтік күш беру қызметтер) және «Жолаушылар тасымалы» АҚ компаниясының бірқатар кәсіпорындар тобы. «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен «Қазтеміртранс» АҚ Реестрге енгізілген нарық талдауы нарықтың өнімдік және географиялық шекараларын және басқа көлік түрлері тарапынан интермодалдық бәсекелестік толығымен е с е п к е а л ы н б а й д ы .

Қолданыстағы бағаны реттеу тасымалдаушының сатылымы мен табысын ұлғайтуға бағытталған маркетингтік өнімдік бағдарламаны жүзеге асыруға мүмкіндік бермейді, мысалы, тиісті қуыстарда автомобиль тасымалдарымен бәсекеге қабілетті графиктің (кестенің) қатты тәртібі бойынша поездармен жеделдетіп тасымалдау немесе поездармен тасымалдау сияқты жаңа қызмет түрлерін на р ы қ қ а е н г і з у .

Жүк тасымалдаудың тіркелген реттелетін тарифтері өнім бағасын өсіру кезінде тасымалдаушылардың кірісті жеткілікті алмауына, бағаны төмендету және көлік құрамы үлесін ұлғайту кезінде тауардың бәсекеге қабілеттілігін жоғалтуына, өнім бағасын төмендетудің нәтижесінде жүк жөнелту көлемінің төмендеу мүмкіндігіне алып келеді.

ТМРА 2004 жылғы 25 мамырдағы № 242-НҚ және 2004 жылғы 5 шілдедегі № 300-НҚ «ҚТЖ» ҰК» АҚ магистральдық темір жол желісі көрсеткен қызметтерінің тарифтері туралы» бұйрықтарымен 2004 жылғы 20 шілдеден бастап инфрақұрылымдық және жүк тасымалдарының № 10-01 (1989 жылы шығарылған) Бағатізбенің базалық ставкаларын пропорционалды бөлу жолымен алынатын жүктерді тасымалдау кезінде МТЖ қызметтерінің тарифтері бекітіліп, қ о л д а н ы с қ а е н г і з і л д і .

Осы шешімге сәйкес жүктерді темір жол көлігімен тасымалдау тарифтері құрамдас төрт бөліктен: МТЖ қызметтерінің тарифтері, локомотивтік күш беру, жүк және коммерция жұмыстары, вагондар мен контейнерлерді пайдаланудан қ ұ р а л а д ы .

Қолданыстағы жүк тарифтері ТМРА бекіткен және темір жол көлігі қызметтерін көрсетудің ұлғайған шығындары мен инфляция деңгейін көрсету

үшін енгізілген индексациялау коэффициенттерін пайдалану арқылы бөлінген базалық ставкалардың негізінде есептеледі.

МТЖ қызметтерін көрсеткені үшін тасымалдаушылар төлейтін төлем тарифтік реттеуге жатады, темір жол тарифінің қалған бөліктері бәсекелестік секторына жатады, бірақ қазіргі кезде монополияға қарсы заңнамаға сәйкес басымдылық жағдайға ие субъектілер қызметтерінің бағасы да ТМРА тарапынан бағалық реттеуге жатқызылған.

Бүгінгі күнге дейін МТЖ қызметтерінің тарифтеріне «МТЖ операторы» мен «жүк тасымалдаушылар» арасында транзакция қолданылмайды, өйткені олар бір компанияның бір бөлігі болып табылады.

Жүк тасымалдау қызметтері тарифтерінің қолданыстағы жүйесі төмендегілерге байланысты заманауи экономикалық жағдай мен салалық моделдерге сайма сай емес, өйткені:

1) тарифтерді есептеуге арналған таблицалар 1989 жылғы мәліметтерге негізделген және Советтік социалистік республикалар одағы темір жолдарының орташа желілік жағдайларын (тасымалдау көлемі мен құрылымы, өндірістік және басқа көрсеткіштер) есепке ала отырып тасымалдаудың толық қызметіне есептелген;

2) қолданылатын өлшем бірлігі (тонна-шақырымдар, нетто) инфрақұрылымдар қызметтерін бағалауға сәйкес келмейді;

3) мүкәммал парктің бос вагондарын тасымалдауды рәсімдеу қарастырылмаған;

4) № 10-01 Баға тізбесі тарифтік таблицасының құрылымында «ҚТЖ» ҰК» АҚ қарамағындағы немесе жеке меншік иелігіндегі жылжымалы құраммен жүктерді тасымалдау кезінде МТЖ қызметтерін пайдаланғаны үшін төлейтін төлемдер бірдей белгіленбеген кездері бар;

5) тасымалдар қызметіне бағаларды белгілеуде қолданылатын баға кемсітушілігі (тарифтерді саралау) қолданылатын жүк түрлерінің тізбесіне қатысты және жалпы алғанда негізделмеген.

Қолданыстағы есептік таблицалардың тарифтері тасымалдау қашықтығы, жүктің салмағы, жылжымалы құрамның түрі, тасымалдау нормативтері, вагондардың тиістілігі («ҚТЖ» ҰК» АҚ немесе бейресми парк), ерекше сипаттамаларына (қауіпті жүк, габаритен тыс және басқа) байланысты болады.

Тасымалдаудың жеке санаттары бойынша бүгінгі күнгі қолданыстағы тарифтерді саралау (қатынас түрлері және жүк түрлері бойынша) жеке жүк және қатынас түрлеріне қарай Бағатізбенің тарифтік ставкаларын индексациялау коэффициенттерін саралап бекіту жолымен олардың төлем қабілеттілігіне орай, тұтынушыларға саралап қарауды жүйелі қолданудың нәтижесі болып табылады.

Темір жол тарифтерін саралаудың 17% технологиялық факторларға (

тасымалдаудың әрбір жеке санатында іске қосылған өндірістік факторларға байланысты бағатізбенің базалық ставкаларын саралау) және 83%-ы технологиялық емес факторларға байланысты. Сондай-ақ РФ-дағы технологиялық емес факторлардың саралауға әсері 27%, ал технологиялық факторлары 73 %- ды құрайды.

Соған қарағанда РФ тарифтік теңгерімсіздік Қазақстанға қарағанда біршама төмен. Қазақстандағы тарифтік теңгерімсіздіктің коэффициенті (1 тонна жүкті тасымалдаудағы ең төменгіге қарағанда ең жоғарғы тариф) 9,4, ал Ресейде 3,7.

Экономика, қоғам және мемлекет темір жол саласына саланың қазіргі жағдайында қамтамасыз етілуі мүмкін емес заманауи талаптарды қойып отыр.

Сала мен жалпы экономиканы дамыту, көрсетілетін қызметтердің тиімділігі мен сапасын көтеру, активтерді жаңалартуға инвестициялар тартуды қамтамасыз ету үшін саланың экономикалық моделі мен институционалдық құрылымын реформалау, импорт алмастыру өндірісін дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін жүзеге асыру қажет.

Объективті және субъективті факторларды мойындай отырып, ҚР Үкіметінің 2001 жылғы 29 мамырдағы № 726 қаулысымен ҚР 2001 - 2008 жылдарға арналған автожолдар саласын дамыту Тұжырымдамасы бекітілді. Оның мақсаты автожол саласындағы мемлекеттік саясатты қалыптастыру, автомобиль жолдары желісін ұстап тұру және жаңғырту, оны дамыту басымдылықтарын белгілеу, орнықты қаржы негіздемесі мен автожол саласындағы мемлекеттік саясаттың ағымдағы және келешектегі бағыттарына барабар қажетті нормативтік-құқықтық базасын құру негіздерін анықтау болып табылады.

Тұжырымдамада алға қойылған міндеттер мен мақсаттар ҚР Президентінің 2001 жылғы 28 қарашадағы № 730 Жарлығымен бекітілген, Автожол саласын дамытудың 2001 - 2005 жылдарға арналған салалық бағдарламасында көрініс тапты.

2001 жылы ҚР автомобиль жолдары мен олардың құрылыстарын, мемлекет пен автомобиль жолдарын пайдаланушылардың мүддесіне орай пайдалану және дамытуды мемлекеттік басқарудың құқықтық, ұйымдастыру және экономикалық негіздерін реттеу мақсатында ҚР «Автомобиль жолдары туралы» 2001 жылғы 17 шілдедегі Заңы қабылданды.

2001 жылдан 2009 жылға дейінгі кезеңде ҚР «Автомобиль жолдары туралы» 2001 жылғы 17 шілдедегі Заңына автожол саласының қызметін жетілдіруге бағытталған сегіз рет өзгерістер енгізілді.

2001 жылы шыққан «Автомобиль жолдары туралы» ҚР 2001 жылғы 17 шілдедегі Заңында ақылы автомобиль жолдарын салу мүмкіндігі қарастырылған.

Автомобиль көлігі саласында туындайтын қоғамдық қатынастар Қазақстан Республикасының 2003 жылы қабылданған «Автомобиль жолдары туралы»

З а ң ы м е н

р е т т е л е д і .

Аталған ҚР Заңында автомобиль көлігі саласы қызметтерін жүзеге асырудың мынадай принциптері белгіленген:

1) қауіпсіздік, адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғау, табиғат пен мәдени құндылықтарды қорғаудың басымдылығы;

2) автомобиль көлігі саласының қызметтері мен жұмыстарын орындау кезінде жеке және заңды тұлғалардың құқығының теңдігі;

3) тұтынушылардың қызметтерді таңдау еркіндігін қамтамасыз ету;

4) жұмыстар мен қызметтердің құнының еркіндігін қамтамасыз ету.

2004 жылдан 2010 жылға дейінгі кезеңде ҚР Заңына автомобиль көлігі саласын реттеуді жетілдіруге бағытталған өзгерістер бірнеше рет енгізілді.

«ҚР кейбір заңнамалық актілеріне концессия мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» 2008 жылғы 5 шілдедегі ҚР Заңымен Салық, Бюджет және Жер кодекстеріне, ҚР «Автомобиль жолдары туралы» 2001 жылғы 17 шілдедегі, «Инвестициялар туралы» 2003 жылғы 8 қаңтардағы Заңдарына және ҚР басқа да бірқатар заңдарына түзетулер енгізілді, бұл ақылы автомобиль жолдарын енгізу тетігін жетілдіруге мүмкіндік жасау.

Автожол саласы ҚР 24 заңнамалық актісімен және халықаралық келісімдермен, заңға тәуелді 44 нормативтік құқықтық актімен, соның ішінде 3 автомобиль жолдарын пайдалану және автомобиль жолдарын жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары бойынша техникалық регламенттермен, сондай-ақ 187 нормативтік техникалық актімен реттеліп отырады.

Қазіргі кезде автожол саласының заңнамалық базасын одан әрі жетілдіруге бағытталған көлік саласындағы ҚР кейбір заңнамалық актілеріне өзгерістер е н г і з і л у д е .

Жер кодексіне өзгерістер енгізу көзделуде (жеке меншікке беру мүмкіндігінсіз, жолдардың шет бөлігіндегі жер учаскелерін заңды және жеке органдарға беруге, жергілікті атқарушы органдарға жерді уақытша пайдалануға беру бөлігінде). Сондай-ақ күрделі ғимараттар мен құрылыстарды (тұрғын үйлер, тамақтану және сауда пункттері, сонымен қатар басқа да қызмет көрсету объектілерін) салуға тыйым салынған. Осы объектілердің құрылысы тек жолдардың шет бөлігінде ғана жүзеге асырылады.

Мемлекет мұқтажы үшін жер учаскелерін алуды жеделдету мақсатында жер учаскелерін сатып алу мерзімдері (ескерту) 6 айға дейін және «Автомобиль жолдары туралы» ҚР 2001 жылғы 17 шілдедегі Заңында белгіленген, (облыстық және аудандық маңызы бар жалпы пайдаланудағы автомобиль жолдарын күрделі және ағымдағы жөндеулер жүргізуге, бұл жолдарды дұрыс жағдайда ұстауға, қажет болған жағдайда жол бойында жол пайдалану басқармасын салу үшін заңды тұлғаларға өтеусіз пайдалануға беруге қатысты бөлігінде). Автомобиль

жолдары жөніндегі уәкілетті органдар мен жергілікті атқарушы органдардың құзыретін жақсарту мақсатында облыстық және аудандық маңызы бар жалпы пайдаланудағы автомобиль жолдарының тізбесі мен атауларын бекітуге шек қою белгіленді. Бұдан басқа, уәкілетті мемлекеттік орган құзыретіне нормативтік-техникалық құжаттарды бекіту жөніндегі функция енгізілді.

Сауда мақсатында теңізде жүзу және жолаушыларды, багаж бен жүк тасымалдауға байланысты қарым-қатынасты реттеу, теңіз көліктерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында мемлекеттік басқарудың құқықтық, ұйымдастырушылық, экономикалық және халықаралық негіздері «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» ҚР 2002 жылғы 17 қаңтардағы Заңымен белгіленген.

2002 жылдан бастап 2009 жыл аралығында «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» ҚР 2002 жылғы 17 қаңтардағы Заңына сегіз рет теңіз көліктерінің қызметін реттеуді жетілдіруге бағытталған түзетулер енгізілді.

Қазақстанның экономикалық-географиялық әлеуетін жүзеге асыруға ықпал етуші теңізбен сыртқы саудада жүк тасымалдаудағы мемлекет қажеттілігін толық көлемде қамтамасыз ететін жоғары деңгейде ұйымдастырылған порт инфрақұрылымының негізінде ұлттық теңіз сауда флотын құру мақсатында, ҚР Үкіметінің 2004 жылғы 13 шілдедегі № 763 қаулысымен 2004 - 2006 жылдарға арналған Ұлттық теңіз сауда флотын құру бағдарламасы бекітілді.

ҚР теңіз көліктерін дамытудың келесі кезеңі ҚР Үкіметінің 2006 жылғы 26 қыркүйектегі № 916 қаулысымен бекітілген ҚР 2006 - 2012 жылдарға арналған Ұлттық теңіз сауда флотын құру бағдарламасы болып табылады. Бағдарлама мақсаты - экспорттық-импорттық, каботаждық және транзиттік жүк тасымалдауда және қазіргі заманғы техникалық базасы бар мемлекет қажеттілігін толық көлемде қамтамасыз ететін заманауи жоғары технологиялық теңіз көліктерін жасақтау болып табылады.

Жолаушыларды, багаж бен жүк тасымалдауда кеме қатынасын жүзеге асыруда ішкі су көліктері саласында қоғамдық қатынастар «Ішкі су көліктері туралы» ҚР 2004 жылғы 6 шілдедегі Заңымен реттеледі.

Жоғарыда аталған ҚР Заңына сәйкес ішкі су көліктері саласындағы қызмет мынадай негізгі қағидаттар негізінде жүзеге асырылады:

- 1) кеме қатынасының қауіпсіздік басымдылығы, адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғау, табиғатты қорғау және экологиялық қауіпсіздік;
- 2) ішкі су көлігінде жұмыстарды орындау мен қызметтер көрсету кезінде жеке және заңды тұлғалардың құқығының теңдігі;
- 3) қызметтерді тұтынушылардың тасымалдаушыны таңдау еркіндігін қамтамасыз ету;
- 4) жұмыстар мен қызметтердің құнының еркіндігін қамтамасыз ету.

2006 - 2010 жылдар кезеңінде «Ішкі су көлігі туралы» ҚР 2004 жылғы 6 шілдедегі Заңына ішкі су көлігін жетілдіруге бағытталған өзгерістер сегіз рет е н г і з і л д і .

«Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Заңына сәйкес ҚР аумағы арқылы жүктер мен жолаушылардың транзиттік тасымалдары ҚР қолданыстағы заңнамасына, халықаралық келісімдер мен шарттарға сәйкес мемлекетаралық қатынастар үшін ашық темір жол, әуе, автомобиль, теңіз және су жолдары бойынша жүзеге асырылады.

ҚР аумағы бойынша транзиттік тасымалдарды жүзеге асырудың кейбір аспектілері ҚР «Автомобиль көлігі туралы» 2003 жылғы 4 шілдедегі, «Темір жол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы, «Ішкі су көлігі туралы» 2004 жылғы 6 шілдедегі, «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» 2002 жылғы 17 қаңтардағы, «Әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» 1995 жылғы 20 желтоқсандағы Заңдарында белгіленген.

ҚР азаматтық авиация саласындағы тұлғалардың қызметін мемлекеттік реттеудің құқықтық және ұйымдастырушылық негіздері ҚР «Әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық авиация қызметі туралы» 1995 жылғы 20 желтоқсандағы және «Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы» 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Заңдарымен белгіленген.

2030 жылға дейінгі кезеңде ҚР даму стратегиясы мен көрсетілген заңдарды іске асыру мақсатында ҚР Үкіметінің 2003 жылғы 21 наурыздағы № 291 қаулысымен 2003 - 2005 жылдарға арналған азаматтық авиация саласын дамыту бағдарламасы б е к і т і л д і .

2003 - 2005 жылдарға арналған азаматтық авиация саласын дамыту бағдарламасының мақсаты халықаралық талаптарға жауап беретін және сапалы авиациялық қызметтер көрсетуде мемлекет пен азаматтардың өсіп келе жатқан қажеттіліктерін қанағаттандыруды қамтамасыз ететін мемлекеттің тиімді авиакөлік жүйесін құру болып табылады.

Бұл Заңдардың көпшілік нормалары нарықтық экономикаға өтпелі, отандық азаматтық авиацияның қалыптасу кезеңдерінде кеңес өндірісінің әуе кемелерін пайдалану және қызмет көрсету талаптарына сәйкес әзірленді, олар саланың даму серпініне сәйкес келмейді, өйткені бүгінгі таңда әуе тасымалының негізгі көлемі батыс өндірісінің әуе кемелерінде жүзеге асырылады.

Азаматтық авиация саласындағы қатынастар жоғарыда көрсетілген екі ҚР Заңдардың нысаны қоғамдық қатынастардың бірыңғай тобын реттейтін нормалармен реттелуіне байланысты ҚР Үкіметінің 2003 жылғы 21 тамыздағы № 840 қаулысымен бекітілген уәкілетті органдардағы заң жобалау жұмыстарын ұйымдастыру ережелерінің 8-тармағына сәйкес азаматтық авиация саласындағы заңнаманы жүйелендіруге мүмкіндік беретін жоғарыда аталған ҚР заңнамалық

актілерінің нысандарын бірыңғай нормативтік құқықтық актіге біріктіру туралы
ш е ш і м қ а б ы л д а н д ы .

Осылайша, азаматтық авиация қызметін мемлекеттік реттеудің біртұтас жүйесі ретінде реттеу жаңа «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық авиация қызметі туралы» ҚР 2010 жылғы 15 шілдедегі Заңында іске асырылады.

Бір уақытта азаматтық авиация қызметін жетілдіру мәселелерімен байланысты қатынастарды заңнамалық реттеу мақсатында көрсетілген ҚР Заңына ілесіп «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне азаматтық авиация мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» ҚР Заңына қол қойылды.

Көрсетілген ҚР Заңдарында еуропалық авиациялық талаптарды (ЈАК), Халықаралық азаматтық авиация ұйымының конвенцияларының талаптарын енгізу, әуежайларда және ӘК бортында авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету, азаматтық авиацияның ӘК-де құқық бұзушылықтардың алдын алу мен болдырмаудың тиімді жүйесін құру қажеттігі көзделген.

Авиация саласындағы мемлекеттік саясат төмендегідей бағыттарда жүргізіледі:

- 1) азаматтық авиация жүйесінің әрбір элементі шеңберінде мемлекеттік реттеудің қажетті деңгейін қамтамасыз ету;
- 2) әуе көлігінде қауіпсіздік шараларын сақтауды бақылау бойынша іс-шараларды жүзеге асыру;
- 3) авиациялық қызметтерге қолжетімділікті арттыру.

ҚР қолданыстағы заңнамасына сәйкес ҚР Үкіметінің немесе ол уәкілеттік берген мемлекеттік органның, авиабағыттың тиімді қызмет етуіне қажетті кіріс деңгейін қамтамасыз етпейтін жергілікті атқарушы органдардың шешімдері негізінде жүзеге асырылатын авиабағыттар бойынша тұрақты тасымалдаулар тиісті бюджетте көзделген қаражат есебінен субсидиялауға жатады.

Республиканың әуе кеңістігінде транзиттік ағынның басым болуы және көршілес елдермен жоғары бәсеке аэронавигациялық қызметтерде, соның ішінде әуежай және тасымалдау қызметтерінде баға қалыптастырудың тиімді және ашық саясатын тұрақты қолдануды талап етеді. 2005 — 2009 жылдар кезеңінде халықаралық ынтымақтастық саласында көп тарапты ынтымақтастық бойынша 3 шарт жасалды, Әуе қатынасы туралы 2 келісімге қол қойылды, тұрақты әуе қатынасын орындауға мүмкіндік беретін Өзара түсіністік туралы 4 меморандум жасалды.

ҚР Президентінің 2008 жылғы 23 наурыздағы Жарлығымен Қазақстан Авиациялық объектілерге қолданылатын жылжымалы жабдыққа қатысты халықаралық кепілдіктер туралы конвенцияға қосылды, ол қазақстандық

кәсіпорындардың авиациялық техниканың меншік иесі және несие берушіге үкіметтік кепілдіктер ұсыну есебінен авиациялық техниканы лизинг/жалға алудағы лизингтік және кредиттік операциялар бойынша тәуекелдердің төмендеуіне көмектеседі.

3.4 Оң шетелдік тәжірибеге шолу

Ескерту. 3.4-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Темір жол көлігінің реформалары Солтүстік және Оңтүстік Америка, ЕО елдері, Жапония, Австралия және басқа елдерде жүзеге асырылған. ЕО елдерін, Латын Америка және Австралияны реформалық қатынаста ілгері жылжыған елдер деп санауға болады.

Солтүстік Америкадағы жағдайдың Қазақстандағы жағдайдан айырмашылығы бұл аймақтағы темір жолдар әрқашан жеке меншікте болды және өзара бәсекеге түседі. Секторларды реттеу бұл елдерде де болған, бірақ оның негізі өз жағдайлары бойынша Қазақстан темір жолдарының жағдайларына жақынырақ келетін ЕО елдері мен Латын Америкасынан ерекшеленеді. ЕО елдері мен Латын Америкасы барлық темір жолдарының желілері бұрын мемлекет меншігінде болды және Қазақстандағы жағдайға ұқсас квази-монополиялық болып табылды. Бұдан басқа, Қазақстанда да Еуропадағы сияқты темір жолдар жолаушыларының тасымалын, сондай-ақ жүк тасымалын жүзеге асыру үшін пайдаланылады, бұл тек шектелген полигондарда ғана жолаушылар поезы (M-Track и ViaRail) жұмыс істейтін АҚШ мен Канададағы жағдайларға қарама-қайшы келеді.

Солтүстік Америкадағы реформаға: қызметті қайта реттеу, темір жолдардың санаты бойынша жергілікті және өңірлік жолдарды 1-сыныпты жолға бөлу кіреді. 1-сыныпты тіке-біріккен жолдардың арасындағы бәсекелестік есебімен, бұл жол өндірісінің 2 есе көтерілуіне және қайта реттеуден 5 жылдан кейін қызметтердің құнын түсіруге жеткілікті болды.

Басқа өңірлерде қайта реттеу салаға бәсекелестікті енгізумен қоса жүргізілді.

Тәуелсіз тасымалдаушы - операторлардың кіру мүмкіндігімен үш негізгі үлгі бар:

- 1) инфрақұрылымға заңнамалық бекітілген кіру мүмкіндігімен тіке-біріккен темір жолдардың сақталуы;
- 2) темір жолдың тасымалдау компаниясы және инфрақұрылым менеджеріне (операторы) толық (институционалды) бөліну;
- 3) темір жолдың тасымалдау компаниясы және инфрақұрылым менеджеріне (операторы) ұйымдастырушылық бөліну.

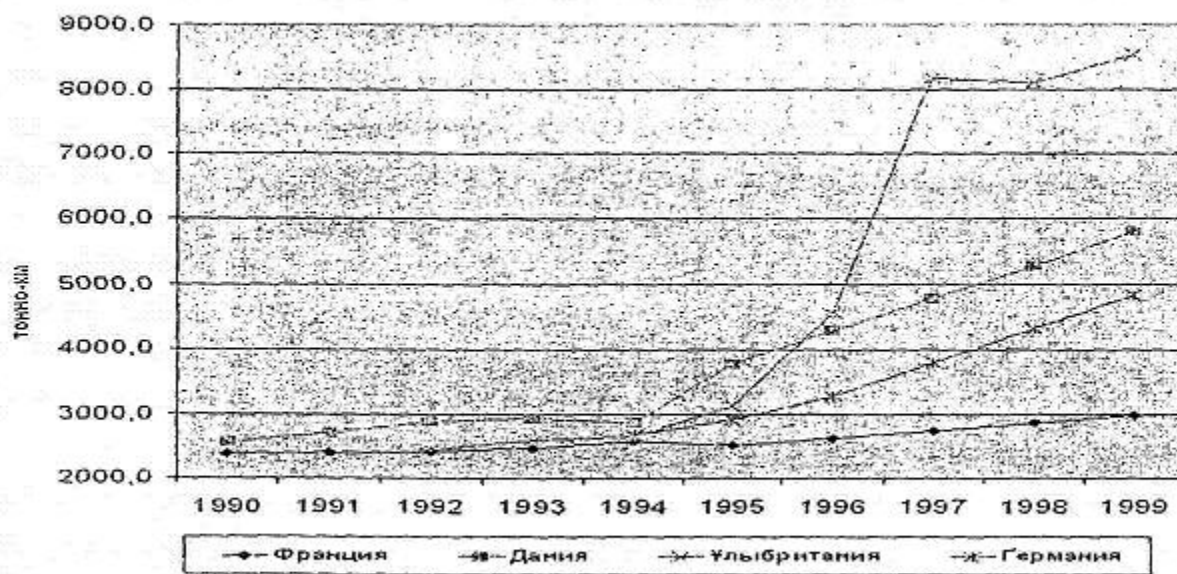
Бәсекелестік моделдерінің барлық үш түрі ЕО елдерінде кездеседі. Бірінші модель сондай-ақ Австралияда және кейбір басқа елдерде іске асырылған.

3-кесте. ЕО елдерінде темір жол көлігінің бәсекелес үлгілерінің түрлері

Толық бөліну	Ұйымдастырушылық бөліну		Тікелей-біріккен компаниялар
	Инфрақұрылымды иелену құқығының бөлімі	Холдингтік компаниялар	
(Швед үлгісі) Ұлыбритания Финляндия Дания Нидерланды Норвегия Испания Португалия Словакия Литва	(Француз үлгісі) Чехия Эстония Венгрия Словения Люксембург	(Германия үлгісі) Австрия Бельгия Италия Латвия Польша Греция	Ирландия Солтүстік Ирландия

Реформаны іске асырудан әсерді ЕО елдеріндегі темір жол қызметінің көрсеткіштерін өзгерту негізінде бағалауға болады.

6-диаграмма. Еуропалық Одақ мемлекеттер қызметінің көрсеткіштерінің өзгеруі



РФ-да темір жол көлік реформасы РФ Үкіметінің қаулысымен темір жол көлігін кезеңдік реформалау бағдарламасы бекітілгелі бері 2001 жылдан бастап жүзеге асырылып келеді.

Көрсетілген бағдарламаға сәйкес ресейлік реформада тасымалдау қызметі мен инфрақұрылымды бөлу және тәуелсіз тасымалдаушылардың нарыққа дискриминациялық емес рұқсатын қамтамасыз ету арқылы реформалаудың

еуропалық үлгісін қабылданған. Қазіргі уақытта саланың мақсатты үлгісіне түзету талқыланып жатыр. Баламалық есеп жүктер тасымалы мен инфрақұрылымның монополиялық салаға қатысты ашық бәсекелестік нарығының шағын саласына байланысты үлгі ұсынылды. Сонымен қатар жолаушылар тасымалының нарығы жеке вагондар мен локомотивтердің тәуелсіз тасымалдаушыларына ашық болуы керек.

Ырықтандыру және қайта реттеу, темір жол компанияларының коммерциялық бағдарын күшейту, бәсекелестікті ендіруге байланысты темір жол көлігін қайта құрудың жалпы мақсаты бар.

Темір жол көлігін қайта құру және үлгісін таңдау принциптерін жүзеге асыру барлық елде әлеуметтік-экономикалық ортаға байланысты және темір жол көлігінің нақты жұмыс жағдайына тәуелді өзіндік ерекшелігі бар, атап айтқанда, тасымал құрылымдары, жүктер мен жолаушылар тасымалы, жалпы үйілген және өнеркәсіптік жүктердің, бағытты және вагондармен тасымалдаудың, темір жол саласында географиялық жағдай мен экономикалық саясаттың ара қатынасы.

Осы Бағдарламаны әзірлеу шеңберінде РФ мен ҚР темір жол көліктерін қайта құрудың бастапқы жағдаймен салыстырмалы талдау жүргізілді.

2- сурет. Теміржолдардың құрылымдық логистикалық шарттары

	Қазақстан	Ресей
10 км экспорттағы темір жол ұзындығы, мың км	14,4	85,2
Жол құнының бағасы	Бойлықты- ендікті	Ендікті
1000 км 7/ж темір жол құны, млн	5,5	5 (жарнама бойынша 13, қорық бойынша 13)
Жүк қорықтатылуы, млн т/ж	15	28
Тасымалдың орташа қашықтығы, км	776	1720
Жүк тасымалы түрі	18% вагон бойынша, 82% маршруттық	75% вагон бойынша, 25% маршруттық
Жағдайы	****	***

3-сурет. Бастапқы экономикалық шарттар

	Қазақстан	Ресей
Саланың жыл сайынғы инвестициялық қажеттілігі	\$229 мың/км	\$237 мың/км
Тасымалдар тарифінің орташа деңгейі, 1 тонна/1000 км	13,42	25,76
Тарифтік дисбаланс коэффициенті (1 тонна/ж темір жол ұзындығына қарай өсірілетін тарифтер қатынасы)	9,66	3,76
Жопаушылар тасымалдарының қолдауын сусидиялау	25-30% шығын	100 %
2008 ж. инфрақұрылымдық жобалардың мемлекеттік қаржылауы	0	\$428,5 млн.
Дивидендтерді төлеу тәжірибесі	Жыл сайын белгі	Жоқ
Коммерциялық емес тасымал шығыстарын өтеу	0	\$1 687 млн.
Реформадағы қажеттілік	****	***

2001 жылы Қазақстанда заңнамамен қабылданған темір жол көлігін қайта құруға еуропалық тәсіл темір жол көлігі қызметінің бастапқы жағдайына сәйкес келеді және қолданыстағы институционалды құрылым мен саланың экономикалық үлгісіне кешендік құруды түзету негізінде жүзеге асырылуы керек.

Соңғы жылдары көлік жағдайлары қағидатты түрде өзгерді: тасымал көлемі, көлік құрылымының өсуіне жүктеме, қозғалыс қарқыны өсті. Қазіргі уақытта жол құрылымында пайдаланатын, мемлекеттік инвестициялардың тиімділігін көтере алатын жаңа технологиялардың ерекше маңыздылығы көтерілуде. Жол

жұмыстары көлемінің өсуі міндетті түрде жаңа технологиялар мен жол-құрылыс материалдар бөлігінде инновациялық шешімді қолданудың өсуімен ұштастыру к е р е к .

Қазіргі уақытта бірінші «Астана - Щучье» автобанының құрылысы кезінде 96 км цемент-бетоннан тұратын жол құрылысының германиялық технологиясы және 128 км ұсақ тасты-маститті асфальт-бетоннан тұратын жер төсемінің құрылғысы бойынша американдық тәжірибе қолданылуда. Осы технологиялар атаулы елдерде бірнеше жылдардан бері қолданылуда және өздерін көрсете алды . Сондай-ақ Германия, Австрия, АҚШ, Канада, Қытай, Корея сияқты шетелдер тәжірибесінің мысалында жер төсемінің тұрақты құрылымдық қабаты мен жол киімдеріне пайдаланылатын геосинтездік материалдар кеңінен қолданыла б а с т а д ы .

Соңғы жылдары Австрия, Германия, АҚШ, Жапония, Қытай сияқты шетелдерде ақылы жол желілерін дамытып жатыр. Әлемдегі ілгері дамыған ақылы жол желілері Японияда (9200 км). 2010 жылдан бастап бюджетке түсетін жүктемені алуға мүмкіндік беретін, сонымен бірге бір уақытта Қазақстан жолдарының аса көп жүктелген учаскелерін халықаралық талаптарға сәйкестікке келтіретін ҚР концессиялық жобаларды жүзеге асыру қарастырылды.

Басқа елдердегі автожолдар дамуының талдауы көрсетіп отырғандай, бүгінгі таңда соңғы 10 жыл ішіндегі қозғалыс қауіпсіздігін маңызды дәрежеге көтерген және жол пайдаланушыларына жайлы жағдай жасалатын автожолдарда интеллектуалды көлік жүйелері қолданылуда. Осы жүйелерді қазақстандық жолдарда, бірінші кезекте, соңынан жол желісінің басқа бөліктеріне енгізу арқылы концессия шеңберінде жүзеге асырылатын жобаларда, негізгі халықаралық бағыттарда пайдалану жоспарланып отыр.

Авиакөлікті дамыту саласында мемлекеттік саясатты жүргізудің шетелдік тәжірибесін Ресей мысалында көруге болады. Қазақстандық авиациялық қызмет авиациялық қызметтердің әлемдік рыногындағы Ресей жағдайына ұқсас болып келеді. Авиакөлікті дамыту стратегиясының кейбір аспектілерін іске асыру бөлігінде ұқсас міндеттер орын алған.

Ресейдің авиатасымалдар рыногы дүниежүзілік дағдарыстың салдарларын айрықша сезген жоқ. Бұл әлемдік көлік жүйесінен алшақта болуына байланысты. Халықаралық авиатасымалдардың жалпы көлемінде Ресей рыногының үлесі зор емес және жалпы әлемдік рыноктың 2,5 % құрайды.

Дағдарыс жағдайында авиациялық сала үшін бастысы - нысаналы рынокта дамудың бәсекелестік стратегиясын дұрыс қалыптастыру. Ресейде «2030 жылға дейінгі кезеңге арналған Ресей Федерациясының көлік стратегиясы» бағдарламасы (бұдан әрі — Стратегия) әзірленіп, іске асырылуда. Авиакөліктік саланы дамыту бойынша стратегияның негізгі мақсаттары:

1) экономикада тауар қозғалысын жеделдету және көлік шығындарын төмендетуді қамтамасыз ететін қазіргі заманғы және тиімді көліктік инфрақұрылымды дамыту;

2) халық үшін көлік кешені қызметтеріне қолжетімділікті арттыру;

3) Ресей Федерациясы көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру және елдің транзиттік әлеуетін іске асыру;

4) кешенді қауіпсіздікті және көлік жүйесінің тұрақтылығын арттыру.

Әуе көлігінің жердегі инфрақұрылымын жаңғырту мен дамытуда желілер байланысын, авиациялық байланыстардың стратегиялық бірлігін және қауіпсіздігін қамтамасыз ететін, халықаралық және ресейішілік магистралдық және магистралдық емес әуежайлар әуеайлақтарынан тұратын әуеайлақтардың ұлттық тірек желісі ерекше орын алады. Федералдық, өңірлік және жергілікті маңыздағы әуеайлақтардан тұратын қызмет көрсету желілерінің түрлері бойынша әуеайлақтардың үш деңгейлік желісін қалыптастыру көзделеді.

Жолаушы және жүк ағындарын шоғырлануды және бөлуді қамтамасыз ететін магистралдық әуежайлар базасында әуе тасымалдарын ұйымдастыру бағыттық желіні ынталандыруға, тасымалдардың тиімділігін арттыруға, әуежайларды мамандандыруды жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Жаңа объектілерді салу және қолданыстағы объектілерді қайта жаңарту жолымен Ресейдің аэронавигациялық жүйесінің инфрақұрылымын одан әрі дамыту көзделді.

Әуе көлігінің жалпы инфрақұрылымының - жердегі авиакөліктік инфрақұрылым, азаматтық авиация ұшуларының жанармаймен қамтамасыз ету жүйелері, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету және жөндеу инфрақұрылымы, әуе кемелерінің ұшуларына аэронавигациялық қызмет көрсету және метеорологиялық қамтамасыз ету, авиациялық-ғарыштық іс ұтқару, әуежайларда ұшуларды және авиациялық емес бизнесті медициналық қамтамасыз ету жүйелерінің баланстандырылған дамуын қамтамасыз ету басты міндет болып табылады.

Тұтынушылар үшін әуе көлігі қызметтеріне қолжетімділікті және сапасын арттыру мыналар есебінен қол жеткізіледі:

1) авиакөліктік қызметтер спектрі мен географиясын кеңейту, қазіргі заманғы ӘК паркін дамыту, авиатасымалдар және авиациялық жұмыстар ұсыныстарының құрылымын олар деген сұраныс құрылымына келтіру жолымен сұранысты қанағаттандыру;

2) әуе көлігінің қызмет ету қауіпсіздігін, соның ішінде экологиялық, әлемдік деңгейге дейін арттыру;

3) халықтың негізгі бөлігі үшін әуе көлігі қызметтеріне қолжетімділікті қамтамасыз ету;

4) азаматтық авиацияны ұтымды пайдалану, жалпы тағайындаудағы авиацияны және іскер авиацияны дамыту сферасын кеңейту.

Авиатасымалдардың бағалық қолжетімділігін арттыру мыналар есебінен жүзеге асырылады:

1) авиакомпаниялар арасында бәсекелестікті дамыту жолымен тасымалдардың өзіндік құнын төмендету, әуе кемелері паркін пайдалану және оңтайландыру белсенділігін арттыру;

2) әуежайлардың авиациялық емес қызметтен қосымша кірістерді ұлғайту жолымен авиакомпаниялардың әуежайлық алымдар мен жердегі қызмет көрсету ставкаларының өсуін ұстау;

3) қызметтерді тұтынушылардың түрлі санаттары мен қызмет көрсету кластарына қатысты, сондай-ақ «арзан» авиакомпанияларды құру жолымен икемді тарифтік саясатты іске асыру.

Еліміздің көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру және транзиттік әлеуетін іске асыру мақсатында ірі халықаралық магистральдық әуежайлар желісін дамыту және авиатасымалдаушылардың әуе кемелері паркін жаңартуды қамтамасыз ету жоспарлануда.

Дүниежүзілік көлік кеңістігіне бірігу шеңберіндегі және еліміздің транзиттік әлеуетін іске асырудың стратегияның негізгі міндеттері мыналар болып табылады:

1) дүниежүзілік аналогтар деңгейінде бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ететін халықаралық көлік дәліздерінің техникалық және технологиялық параметрлерін дамыту;

2) экспорттық және импорттық жүктер, сондай-ақ үшінші елдер арасындағы жүктерді тасымалдауларда ресейлік көліктік ұйымдардың қатысу үлесін ұлғайтуға көмек көрсетуді қамтамасыз ететін заңнамалық және басқа да реттеудің мемлекеттік әдістерін іске асыру;

3) халықаралық әуе кеңістігіне бірігу, бірінші кезекте, контейнерлік көпірлерді қалыптастыруды қоса алғанда Еуразиялық экономикалық қоғамдастық және Шанхай ынтымақтастық ұйымы шеңберінде басқа халықаралық көлік ұйымдарындағы және Ресейдің басқа да сауда серіктестерімен көлік саласында халықаралық ынтымақтастықты дамыту, көлік саласындағы халықаралық келісімдер мен конвенциялар жүйесіне қатысуды кеңейту;

4) әлемдік компаниялармен бәсекелесуге қабілетті ұлттық және интернационалдық көлік компанияларын құрудың дәлелдемесі, ірі халықаралық көлік жобаларына қатысуды кеңейту.

Бұл міндеттерді іске асыру көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамытуды талап етеді, ол отандық авиакомпаниялардың

халықаралық әуе желілерінде тасымалдар көлемін ұлғайтуға, авиатасымалдаушылардың сапалы қызмет көрсету және әуежайлық инфрақұрылымның өткізгіш қабілетіне өсіп келе жатқан қажеттілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. РФ авиатасымалдаушыларының әуе кемелері паркін жаңарту олардың бәсекеге қабілеттілігін арттырады, оларға Ресей авиакөлік рыногындағы ағымдағы және перспективтік талаптарға сәйкес келу мүмкіндігін б е р е д і .

Кешенді қауіпсіздікті және көлік жүйесі тұрақтылығын арттыру мақсатында авиакөліктік жүйенің қызметіне заңсыз араласу актілерінен қорғау, азаматтық авиация персоналын даярлау бойынша оқу орындары мен орталықтарын, азаматтық авиацияның медициналық орталығын дамыту, көлік саласындағы мемлекеттік бақылау мен қадағалауды техникалық қамтамасыз ету жүргізіледі.

Бұл әуе көлігіндегі инциденттердің санын және олардан болатын материалдық залалдарды айтарлықтай қысқартуға, әуе көлігінің көліктің қауіпсіз түрі ретіндегі имиджін арттыруға, ұшу құрамы және жердегі авиациялық персоналдың білікті мамандар тапшылығын жоюға, авиациялық персоналды даярлау оқу процесінің техникалық жарақтылығын жақсартуға және оның ұшулар қауіпсіздігі және авиатасымалдарға қызмет көрсетуінің қазіргі заманғы талаптарға сәйкес келуін, авиациялық персоналдың денсаулығы мен авиациялық техниканың сақталуын қамтамасыз етеді.

Қазіргі уақытта негізінен Қытай Халық Республикасында (бұдан әрі - ҚХР) Оңтүстік Американы қоспағанда, Қытайды әлемнің түрлі аудандарымен байланыстыратын тікелей халықаралық авиажелілердің желісі қалыптасты. Қытайдың азаматтық авиациясында Боинг-777, Боинг-747, Боинг-767, Боинг-757, Боинг-737, Аэробус-340, Аэробус-310, Аэробус-320, МЛ-82, МД-90 және тағы сол сияқты әлемнің ең соңғы ұшақ модельдері қызмет етеді.

Қытай азаматтық авиацияның халықаралық ұйымдар қызметіне белсене қатысады, бүгінде Қытай халықаралық конвенциялардың көпшілік бөлігіне қосылды. Қазір Қытайда қолданыстағы әуежайлар саны 163, 31 әуежай ИКАО-да тіркелген және халықаралық рейстерге қызмет көрсете алады.

Қытай экономикасының ұзақ дамуына қарай 2020 жылы Қытайда әуежайлар саны 240-тан асады, әуе тасымалдарының жалпы көлемі 140 млрд. ткм, жолаушылар тасымалы - 700 млн. адамды құрайды.

ҚР мен ҚХР арасындағы тұрақты әуе қатынасы 1993 жылғы 18 қазанда жасалған Әуе қатынасы туралы үкіметаралық келісім және Қазақстан мен Қытай арасындағы олардың авиациялық билік орындары 2007 жылы 16 сәуірде қол қойған Әуе қатынасы туралы меморандум (бұдан әрі - Меморандум) негізінде жүзеге асырылады.

Меморандумдағы ережеге сәйкес әрбір тараптан екі тұрақты

авиатасымалдаушы тағайындалады. ҚР тарабынан «Air Astana» және «SCAT» авиакомпаниялары, Қытай тарабынан - «Chine Southern Airlines» және «Hainan Airlines» авиакомпаниялары тағайындалған авиатасымалдаушылар болып табылады. Сондай-ақ, Алматы - Пекин/Үрімші, Астана - Үрімші, Шымкент/Өскемен - Үрімші бағыттары бойынша қазақстандық тағайындалған авиатасымалдаушылардың, Пекин/Үрімші - Алматы, Үрімші - Астана, Үрімші - Шымкент/Өскемен бағыттары бойынша қытайлық тағайындалған авиатасымалдаушылардың тұрақты әуе тасымалдарын орындауы көзделген.

Сонымен бірге, Меморандумға сәйкес Қазақстан мен Қытай арасында аптасына тұрақты рейстер саны бойынша шектеу бар. 2008 жылғы 1 маусымдағы жай-күй бойынша әрбір тарап үшін рейстер саны тоғызды, ал 2009 жылғы 1 қаңтардан бастап онды құрады. Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасы ҚХР-ға ұшулар орындау кезінде аптасына 7 рейс және ҚХР Қазақстанға 7 рейс орындайды.

90-жылдардың соңында ресейлік кеме компанияларының дағдарыстық жағдайы себептерінің бірі көліктік қызметтер құнындағы салықтардың жоғары үлесі болды. Бұл кеме иеленушілеріне негізгі қорларды өндіруді жүзеге асыруға мүмкіндік бермеді, нәтижесінде Ресей флоты қысқартылды.

Практика көрсетіп отырғандай, проблеманың неғұрлым тиімді шешімі халықаралық («параллельді», «баламалы») кемелер тізілімін ашу болды. Бұл тізілімдерді Норвегия, Дания, Ұлыбритания, Нидерланды, Түркия сияқты көптеген елдер ашты.

Осы оң практиканы Ресей де 2005 жылғы 20 желтоқсанда № 168-ФЗ Федералды заңын қабылдау арқылы қолданды.

Тізілімге тіркелген кемелер үшін салық салу режимі кемелерді тізілімге тіркеу үшін және осы тіркеудің қолданыс мерзімін жыл сайынғы ұзарту үшін мемлекеттік баж салығын төлеуді көздейді. Бұл ретте, кеме иеленушісі мұндай кемені пайдалануға байланысты мынадай салықтардың төлеушісі болып табылмайды:

- 1) табыс салығы,
- 2) ҚҚС (оның ішінде, кеме импорты кезінде),
- 3) көлік салығы.

4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаты, міндеті, нысаналы индикаторлары мен көрсеткіштері

Ескерту. 4-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен; өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.

Бағдарлама мақсаты – экономика мен халықтың көліктік және логистикалық қызметтерге қажеттіліктерін толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті көліктік-коммуникациялық кешенді, сондай-ақ көліктік-логистикалық жүйені дамыту.

Нысаналы индикатор	Өлшем бірлігі	Қол жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
Көлік және қоймаға жинау саласы бойынша жалпы қосылған құнды 2008 жылдың деңгейіне қарағанда нақты мәнде ұлғайту	%	ККМ	4,5	11	20	28	38
Ж а қ с ы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	%	ККМ	77	77,5	79	81	83
Ж а қ с ы және қанағаттанарлық жағдайдағы жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	%	ККМ, ЖАО	57	58	63	66	68
2015 жылға қарай қатынастың халықаралық көлік дәліздері бойынша және жолаушылар пойыздарының жылдамдықты қозғалысы учаскелерінде контейнерлік жүк пойыздарының жылдамдығын арттыру	%	ККМ, «КТЖ» ҰК» АҚ	-	-	-	-	15-20 20-30
Теміржол көлігі активтерінің тозу деңгейі		ККМ, «КТЖ» ҰК» АҚ	69	67	65	63	61
ИКАО санатына ие әуежайлар саны	бірл.	ККМ	10	10	11	11	11
Халықаралық әуе қатынастарының саны	бірл.	ККМ	47	53	64	78	100
Ақтау портының өткізу қабілеті	млн. тонна	ККМ, Маңғыстау облысының әкімдігі, «АХТСП» ҰК» АҚ, «Қазтеңізтрансфлот» ҰТКҚК» ЖШС	13,0	13,5	16,0	16,0	16,0
Ұлттық теңіз сауда флоты қамтамасыз ететін Қазақстан Республикасының порттарынан Каспий теңізіне мұнай тасымалдары көлемінің үлесі	%	К К М , «Қазтеңізтрансфлот» ҰТКҚК» ЖШС	-	-	70	76	83

Техникалық өзен флотының жалпы тозуы	%	ККМ	84,5	81,0	79,1	74,6	69,2
Кеме қатынасы шлюздерінің техникалық жай-күйінің деңгейі	%	ККМ					90
Жүк тасымалдары	млн. тонна	ККМ	1 968,5	2 758,1	2 943,1	3 397,4	3 926,6
Жолаушылар тасымалдары	млн. адам	ККМ	11 861,6	16 643,8	18 640,0	20 950,3	23 588,9
Жүк айналымы	млрд. т-км	ККМ	267,2	344,0	383,8	427,0	476,5
Жолаушылар айналымы	млрд. ж-км	ККМ	132,5	188,3	211,1	237,7	268,7
Жүктерді транзиттік бағытта тасымалдаулар көлемінің ұлғаюы	млн. тонна	ККМ	15,7	16,5	17,8	19,0	19,4
Қазақстан аумағы бойынша автомобиль көлігімен транзиттік тасымалдар көлемін өсіру (2009 жылға қатысты)	%	ККМ	10	29	40	71	100
Транзиттік авиатасымалдар көлемін өсіру (2009 жылға қатысты)	%	ККМ					8
Транзиттік темір жол учаскелері бойынша жүк поездары қозғалысының орташа жылдамдығын арттыру:							
- Солтүстік дәліз	км/сағат	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ	49,69	49,57	50,06	50,57	51,20
- Оңтүстік дәліз	км/сағат		46,04	46,70	47,17	47,64	48,69
- Ортаазиялық дәліз	км/сағат		51,33	51,02	51,07	51,12	51,67
- TRACECA	км/сағат		47,76	48,50	48,99	49,48	50,2
- Солтүстік-Оңтүстік дәлізі	км/сағат		48,95	48,67	49,16	49,65	50,42
Көлік саласы бойынша инвестициялық жобалардағы қазақстандық камту үлесін арттыру	%	К К М , көлік-коммуникация кешенінің ведомстволық бағынысты кәсіпорындары, « ҚТЖ» ҰК» АҚ					
теміржол саласы	%		14	17	28	52	63
автожол саласы	%		82	86	86	88	90
азаматтық авиация	%						65
су көлігі	%		62,2	19,1	22,9	46,3	89,1

Міндеті: автожол инфрақұрылымын дамыту

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қол жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл

Салынған, қайта жаңартылған республикалық маңызы бар автожолдардың ұзақтығы	км	ККМ	255	333	213	997	654
Жөндеудің барлық түрлерімен қамтылған республикалық маңызы бар жолдардың ұзақтығы	км	ККМ	1 427	2 254	2 155	1 638	1 898
«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту (бір бағытта)	км	ККМ	417	803	820	505	493
Жөндеудің барлық түрлерімен қамтылған жергілікті маңызы бар жолдардың ұзақтығы		ККМ, ЖАО	1 659	3 050	2 073	2 251	2 491
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерінде ақылы жүйені енгізу	км	К К М , әлеуетті концессионер				211	

Міндеті: темір жол инфрақұрылымын дамыту

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қол жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
Салынған темір жолдардың ұзақтығы	км	ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» АҚ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ		439			
Жолдың жоғарғы құрылысын күрделі жөндеу	км	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	598	635	650	650	660
Жүк вагондарын сатып алу	бірл.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	1 231	7 077	14 220	2 551	3 221
Жүк вагондарын күрделі жөндеу	бірл.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	1 192	1 297	1 292	1 621	1 022
Жолаушы және жүк қозғалысындағы локомотивтерді сатып алу	бірл.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	52	104	134	84	98
Тепловоздар және электровоздарды күрделі жөндеу	бірл.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	83	85	38	29	27
«Тальго» жолаушылар вагондарын сатып алу	бірл.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ			52	158	210
Жолаушылар вагондарын және электропоездарын сатып алу	бірл.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	58	36	50	58	71
Теміржол вокзалдарын күрделі жөндеу	бірл.	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ			45	86	
Қазақстан аумағы бойынша теміржол көлігімен транзиттік тасымалдар көлемін өсіру (2009 жылға қатысты)	%	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ	-5,4	2,2	5,8	4,5	10,3

Міндеті: азаматтық авиация инфрақұрылымын дамыту

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

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қол жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
Әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын қайта жаңарту	бірл.	ККМ, ЖАО	1	-	2	1	2
Әуежайлардың жолаушылар және жүк терминалдарын қайта жаңарту және салу	бірл.	ККМ, ЖАО			1		
Қазіргі заманғы жаңа ұшақтар саны	бірл.	ККМ	4	7	20	7	8
Батыс және ресейлік өндірістің қазіргі заманғы тікұшақтарының жалпы саны	бірл.	ККМ	10	8	2	3	3

Міндеті: су көлігі инфрақұрылымын дамыту

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қол жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
Сауда флотын 11 бірлікке дейін жеткізу	бірл.	К К М , «Қазтеңізтрансфлот» ҰТКҚК» ЖШС	3	2	1		2
соның ішінде							
- танкерлер	бірл.	К К М , «Қазтеңізтрансфлот» ҰТКҚК» ЖШС	3	2	1	-	-
- құрғақ жүк кемелері	бірл.	ККМ	-	-	-	-	2
Мемлекеттік техникалық өзен флотын жаңарту және жаңғырту	бірл.	ККМ	3	5	2	6	3
Өзен шлюздерін қайта жаңарту және жаңғырту	бірл.	ККМ	2	2	3	3	1

Міндеті: процестерді автоматтандыру және ақпараттандыру арқылы көліктік бақылауды оңтайландыру және автокөлік саласын дамыту, сондай-ақ автомобиль көлігі саласындағы техникалық реттеу

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қ о л жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
«Көліктік дерекқорының және тасымалдау қауіпсіздігі серпінінің мониторингі ақпараттық-талдамалық жүйесін» дамыту	Автоматтандырылған мемлекеттік қызметтер саны	ККМ			5	8	4
Көліктік бақылауды жүзеге асыру процесін автоматтандыру (өлшеудің автоматтандырылған жүйесі пункттерінің саны)	бірл.	ККМ			13	33	34

Халықаралық тасымалда 650 автокөлік құралын цифрлық тахографтармен жабдықтау	бірл.	ККМ		50	150	350	650
Экологиялық стандарттарды енгізу	стандарт	ККМ				1	1
соның ішінде:							
3-экологиялық кезең						1	
4-экологиялық кезең							1

5. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері

Бағдарлама кезең-кезеңімен 2010 - 2014 жылдарда орындалады.

5.1. Темір жол саласын дамыту

Темір жол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін құру шеңберінде Бағдарламаның негізгі бағыттары мыналар болып табылады:

1) темір жол саласының нысаналы үлгісіне сәйкес нарықты ырықтандыру және мемлекеттік реттеу реформасы;

2) тәуелсіз тасымалдаушылардың МТЖ және жергілікті темір жол инфрақұрылымына кемсітушіліксіз қол жеткізуін қамтамасыз ету арқылы нысаналы үлгі шеңберінде сала субъектілерінің өзара әрекеті тетіктерін әзірлеу және практикалық енгізу;

3) темір жол саласының нысаналы үлгісінің жұмыс істеуін қамтамасыз ететін нормативтік құқықтық және әдіснамалық базаны құру;

4) тасымалдау қызметін және МТЖ ұйымдастырылған бөлу және темір жол саласының нысаналы үлгісіне сәйкес «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниясы тобының корпоративтік құрылымын қайта ұйымдастыру;

5) МТЖ қызметін, жолаушылардың және жүктердің әлеуметтік мәні бар тасымалдарын мемлекеттік субсидиялауды және активтерді жаңартуды нысаналы қаржыландыруды қамтамасыз ету және тиімді тетігін құру;

6) концессияның (МЖӨ) жаңа формаларын қолдану шарты бойынша, білікті халықаралық жолаушылар операторлары қатарынан Қазақстан жолаушылар тасымалдауы нарығына стратегиялық инвесторларды қатыстыру;

7) жөндеу қуаттылығын дамыту үшін жағдай жасау;

8) магистральды темір жол инфрақұрылымының учаскелерін, жергілікті инфрақұрылым объектілерін, жолаушы маршруттарын санаттарға бөлу және тариф белгілеу мен ұстауға қатысты тәсілдерді тиісті саралау;

9) концессияның (МЖӨ) жаңа формаларын қолдану шарты бойынша магистралды және локалды инфрақұрылымның аз әрекет объектілері жұмысын

ұйымдастыру және оңтайландыру және бөлек объектілерді жабу.

Бұл ретте магистральды инфрақұрылым шеттетуге және жекешелендіруге ж а т п а й д ы .

Сала өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту шеңберінде м ы н а л а р к ө з д е л е д і :

1) жүктер мен жолаушылар тасымалы бойынша сапалы және техникалық қызмет көрсету параметрлеріне перспективті талаптарға сүйене отырып, темір жол көлігі құралдарын жаңартылып жатқан техникалық сипаттамасын анықтау;

2) ҚР экономикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту саясатын іске асыру шеңберінде темір жол көлігінің кеңейіп келе жатқан сұранысы негізінде отандық машина жасау саласын құру;

3) нысаналы институционалды құрылым және саланың экономикалық үлгісін енгізу шеңберінде мыналарды жүзеге асыру:

«ҚТЖ» ҰК» АҚ тарифтерін кезең-кезеңімен көтеру және қайта реттеу; кезең-кезеңімен әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауына жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын 100 % мемлекеттік субсидиялауға көшу;

жолаушы жылжымалы құрамын жаңартуды нысаналы мемлекеттік қ а р ж ы л а н д ы р у ; салаға жеке меншік инвестициялар құю; компанияның ұзақ мерзімді даму стратегиясы базасында «ҚТЖ» ҰК» АҚ инвестициялық бағдарламасын іске асыру.

Темір жол саласы жұмысының оңтайлы жүйесін құру

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қ а у л ы с ы м е н .

Саланың нысаналы үлгісі темір жол көлігінің тиімді және сапалы жұмысын қамтамасыз етуге, ашық нарық және бәсекелестік жағдайында инвестициялар мен инновацияларды тартуға бағытталған және үш негізгі сегментті (қызмет түрі) қ а м т и д ы (4 - с у р е т) :

1) ж ү к т а с ы м а л д а р ы ;

2) ж о л а у ш ы л а р т а с ы м а л ы ;

3) магистральды темір жол желісі қызметтері.

МТЖ қызметтері реттелетін салаға жатқызылады. Жүктер мен жолаушыларды тасымалдауды бәсекелестік жағдайында вагондар мен локомотивтер паркі бар мемлекеттік және жеке тасымалдаушылар жүзеге а с ы р а д ы .

Таңдап алынған операциялық үлгі реттелетін саланы инфрақұрылым деңгейіне дейін тарылту қажеттігіне және тәуелсіз тасымалдаушылар инфрақұрылымға ашық қол жеткізу негізінде тасымалдау қызметіндегі

қолданыстағы мемлекеттік реттеу тетігін өздігінен реттеудің нарықтық тетігімен ауыстыруға байланысты.

4-сурет. Саланың нысаналы үлгісі

Нарық құрылымы	Функциялар	Активтер	Мемлекет ролі
Монополиялық сектор			
МТЖ қызметтері «ҚТЖ-Инфрақұрылым» АҚ	• Табиғи монополия	• Темір жол инфрақұрылымына тең қол жеткізу • Поездар қозғалысы кестелерін шоғырландыру • Поездар қозғалысын диспетчерлік басқару • Инфрақұрылымды басқару және ұстау • Вокзалдар • Сұрыптау станциялары • Жолдар • Электр желісі • Сигнализация және байланыс	• Пайдалану шығыстарын жабудан шыға отырып, тарифтерді икемді реттеу • Инвестициялық жобаларды қаржыландыру
Бәсекелес сектор			
Жүк тасымалдары («ҚТЖ – Жүк тасымалдары» АҚ және басқа тасымалдаушылар)	• Маршруттардағы бәсекелестік – бағалар мен қызметтер ұсыныстарына негізделген бәсекелестік • Бағаны еркін белгілеу	• Жүктерді тасымалдау • Жүк тасымалдауды жоспарлау • Маневрлік жұмыстар • Локомотивтер мен вагондарға техникалық қызмет көрсетуді басқару • Жүк локомотивтері • Жүк вагондары • Контейнерлер • Терминалдар	• Мемлекеттің араласуынсыз тарифтердің нарықтық қайта теңгерімделуі
Жолаушылар тасымалдары («ҚТЖ – Жолаушылар тасымалдары» АҚ және басқа тасымалдаушылар)	• Концессиялық тендерлер негізінде маршруттар үшін бәсекелестік • МЖӨ келісімшарттарының шеңберінде бағаларды еркін белгілеу	• Жолаушыларды тасымалдау • Жолаушылар тасымалын жоспарлау • Локомотивтер мен вагондарға техникалық қызмет көрсетуді басқару • Локомотивтер • Жолаушылар вагондары	• МЖӨ келісімшарттарының шеңберінде төмен класты вагондарда тасымалдау тарифтерді икемді реттеу • МЖӨ негізінде конкурстық жүйе жолымен қаржыландыру

Қызметтің негізгі түрлері (сала сегменттері) және «ҚТЖ» ҰК» АҚ нысаналы құрылымы

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Салада жүктерді ұлттық тасымалдаушы, жолаушыларды ұлттық тасымалдаушы және тәуелсіз тасымалдаушылар әрекет етеді. Ұлттық тасымалдаушылар МТЖ компаниясы - операторларымен бірге «ҚТЖ» ҰК» АҚ холдингтік құрылымына кіретін болады.

Қала маңындағы тасымалдарды жеке меншік немесе жалға алынған жылжымалы құрамы және жергілікті инфрақұрылымның қажетті объектілері бар мемлекеттік және тәуелсіз тасымалдаушылар жүзеге асырады.

Ұлттық тасымалдаушылардан басқа лицензиясы және жеке немесе жалға алынған жылжымалы құрамы мен жергілікті инфрақұрылымның қажетті объектілері бар басқа да тасымалдаушылар жұмыс істейді.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ активтері базасында МТЖ операторы болып табылатын және Ұлттық және тәуелсіз тасымалдаушыларға тең жағдайда қызмет көрсететін «ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ құрылады.

Сондай-ақ темір жол көлігінің негізгі қызметінде жүктер мен жолаушылар тасымалдаушыларына тең жағдайда қызмет көрсететін жергілікті және магистральды темір жол инфрақұрылымы объектілерінің тәуелсіз операторлары қызмет етеді.

Тиісінше, жүк тасымалдары, жолаушы тасымалдары және МТЖ қызметтері бойынша «ҚТЖ» ҰК» АҚ корпоративтік орталығы мен еншілес компаниялары бар холдингтік құрылымға қайта құру қарастырылған.

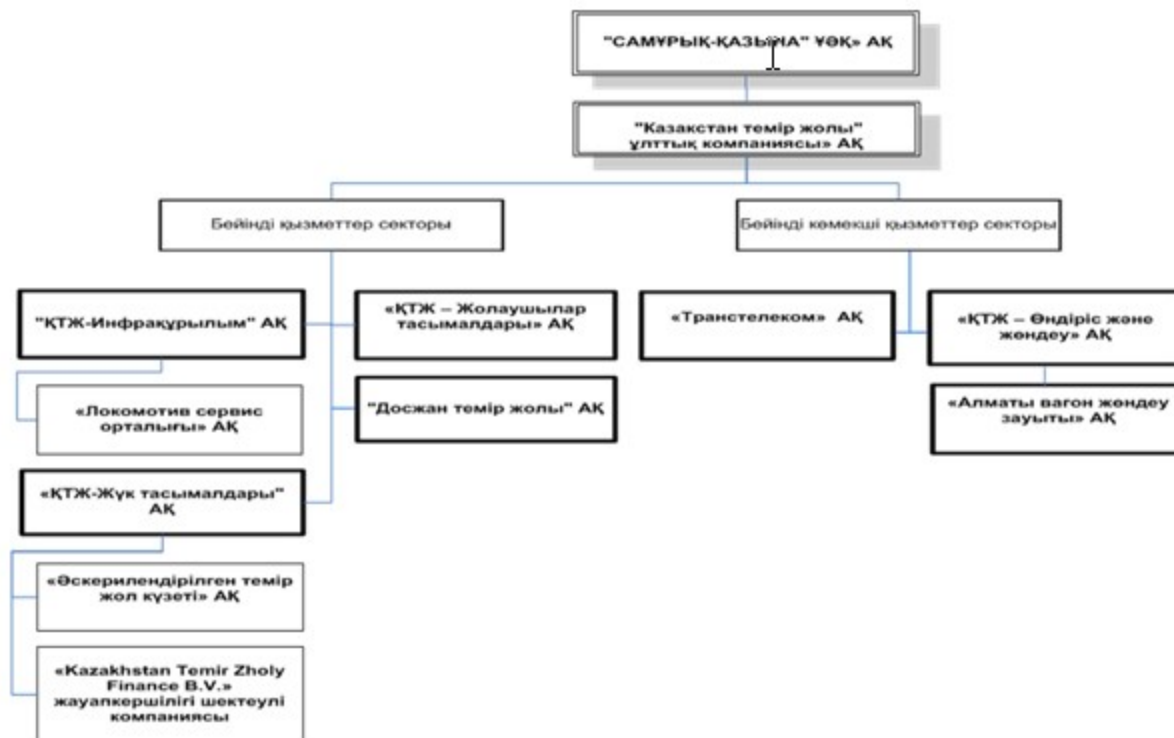
Бұл жағдайда, «ҚТЖ» ҰК» АҚ холдингтік құрылымының шеңберінде МТЖ операторлары, жергілікті инфрақұрылым операторлары, тасымалдаушылар, сондай-ақ темір жол көлігі саласында өзара қарым-қатынасты реттейтін мемлекеттік органдар арасында функцияларды, активтерді мен персоналды қайта бөлу жүзеге асырылады.

Жүктер мен жолаушы тасымалдаушыларына ұсынылатын МТЖ қызметтерінің тарифтерін мемлекет реттейді. Жүк тасымалдаушыларының қызметтеріне бағалар сұраныс пен ұсыныстың нарықтық тетігін негізінде еркін қалыптасады.

Жолаушылар тасымалдаушылары, магистральды инфрақұрылымның шағын қызметті және жаңадан енгізілген (немесе қайта құрылған) объектілерінің тәуелсіз операторлары және жергілікті инфрақұрылымның жеке шағын қызметті объектілерінің тәуелсіз операторлары өз қызметін концессия (МЖӘ) шарттар негізінде жүзеге асырады.

Осы бағдарлама іс-шаралары іске асырылғаннан кейінгі «ҚТЖ» ҰК» АҚ құрылымы 5-суретте ұсынылған.

5-сурет. "Қазақстан темір жол" ҰК" АҚ холдингінің мақсатты құрылымы



Жүк тасымалы нарығының нысаналы құрылымы

Тасымалдау қызметінде жетілген бәсекелестіктің нарықтық құрылымын жүзеге асыру келесі себептерге байланысты мүмкін емес. Жетілген бәсекелестіктің негізгі белгісі бағасына аз бақылау жүргізетін және стандартталған өнімі бар тәуелсіз әрекет ететін «сатушылар» санының көптігі болады.

Темір жол көлігімен әрбір нақты тасымал өз параметрлері бойынша бірегей қызмет болып табылады. Темір жол көлігінің қолданыстағы қызметтер прейскуранты (жүктер тасымалының тарифі) оларды жүктер түрлері және бұл ретте он мыңдаған позициялардан тұратын қашықтық белдеулері бойынша жасанды түрде реттеу жүргізеді.

Яғни, темір жол көлігінің қызметтері қатты сараланған, бұл нарықта үстем жеткізіп тұрушы болмаған жағдайда, жеткізіп тұрушының көп болуы автоматты түрде монополиялық бәсекелестігі бар нарық үлгісіне әкеліп соғады.

Монополиялық бәсекелестік бағыттары, жүктердің түрлері, жылжымалы құрамның типтері немесе клиенттер сияқты нарықтың белгілі бір сегменттеріне (тауарлар) мамандандырылған көптеген компаниялардың туындауын болжайды.

Монополиялық бәсекелестік үлгісін іске асырудың негізгі кемшілігі нарықтың жекелеген сегменттерінде жергілікті монополистер қатарының пайда болуы болып табылады. Монополиялық бәсекелестігі бар нарықтарда ресурстарды тиімді пайдалануға қол жеткізілмейді.

Темір жол көлігін реформалаудың экономикалық мақсаты жүктерді

тасымалдауға экономика ресурстарын жиынтық тұтынуды оңтайландыруда Темір жол көлігінің экономикалық тиімділігі кәсіпорын қызметінің ауа мөлшеріне тікелей байланысты.

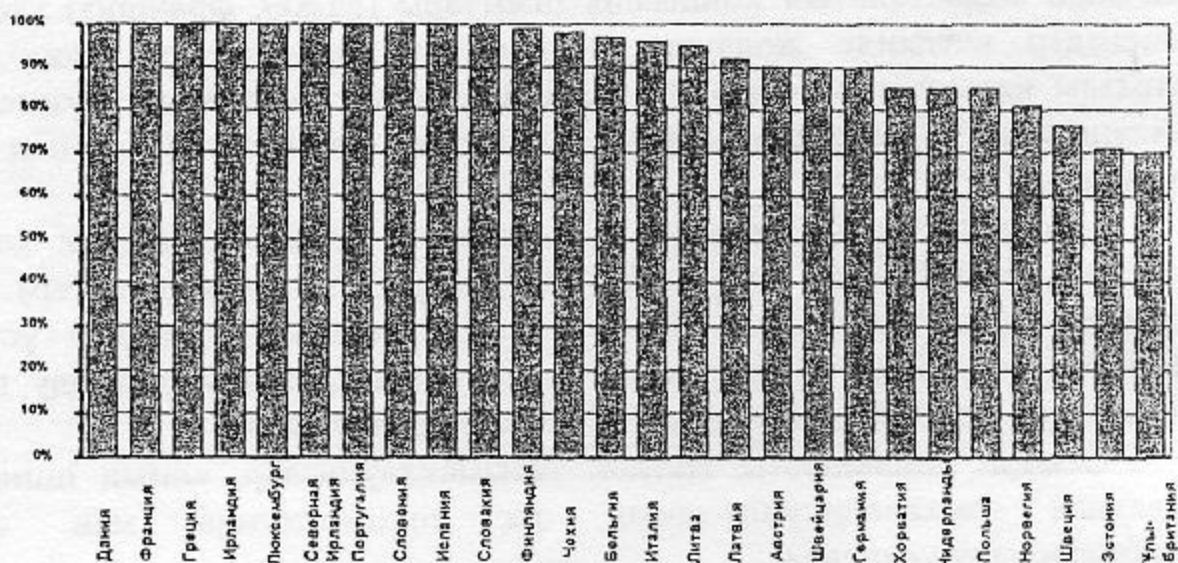
Масштаб нәтижесі бөлшектелген паркпен сол жүк ағынына бөлек қызмет көрсетумен салыстырғанда жүк ағыны мен вагондар паркінің бірігуі бос жүрістерді едәуір қысқартатын темір жол көлігінің ерекшелігімен күшейеді.

Оның капитал сыйымдылығының жоғары деңгейін есепке ала отырып, темір жол саласының тиімділігін сақтау және көтерудің негізгі факторлары жылжымалы құрамға ауқымды инвестицияларды жүзеге асыра алатын, нарықтың барлық сегменттерінде жүйелік бәсекелестікті ұйымдастыруға қабілетті, ірі компанияның болуымен қамтамасыз етілетін шығындарды үнемдеу болып табылады. Сала тиімділігі барлық сегменттерде нарықтың «тауашалық» қатысушыларымен бәсекелесе алатын және жиынтық нарықтың мол үлесін қамтитын нарықта ірі тасымалдаушы болған жағдайда ғана мүмкін.

Осылайша, «масштаб нәтижесі» мен бәсекелестікті дамыту арасындағы оңтайлы арақатынасқа ірі тасымалдаушы басымдыққа ие нарық құрылымы кезінде қол жеткізіледі.

Темір жол саласына бәсекелестікті табысты енгізудің халықаралық тәжірибесі, темір жол тасымалдар бәсекелес нарығының оңтайлы құрылымы нарықта 90% үлесі бар, жекелеген маршруттарда жұмыс істейтін тәуелсіз тасымалдаушылармен («тауашалық операторлары») нарықтың барлық сегменттерінде бәсекелесе алатын тасымалдау қызметтерінің ірі жеткізушісін («желілік интегратор») қамтитынын көрсетеді (7-диаграмма).

7-диаграмма. Еуропалық одақ елдерінің жүк тасымалдаушылары нарығын талдау



Бұл кезде тиімді бәсекелестіктің маңызды жағдайы мыналарды кемсітушілікті болдырмау болып табылады:

- 1) оның қызметін коммерциялау және әлеуметтік-маңызды қызметтерді жүзеге асырудың нарықтық қағидаттарына өту есебінен ұлттық тасымалдаушы;
- 2) торапты және жергілікті темір жолдар инфрақұрылымдарының қызметтеріне тең қол жеткізуді қамтамасыз ету арқылы тәуелсіз тасымалдаушылар.

Басқа жағдайда Ұлттық тасымалдаушының бәсекелестікке қабілетсіздік қаупі және олардың және тәуелсіз тасымалдаушылар арасында кірісті және шығынды қызметтерді бөлу бар.

Ұлттық жүк тасымалдаушының өсу үлесімен темір жол тасымалы нарығының құрылымы қызметтер тиімділігі мен сапасын көтеруге арналған «тиімді масштабы» мен нарық күші қысымының арасындағы оңтайлы қатынасты қамтамасыз етеді. Нарықта шоғырлануды жасанды төмендету тұтынушылар үшін қызметтер құнының көтерілуіне әкеліп соғады.

Осыған байланысты нарық құрылымына мемлекеттің араласуы және нарықта үйлеспеушілік пен экономикалық агенттер үшін нарықтық сигналдарды бұрмалауды тудыратын баға белгілеудің нарықтық тетігін ауыстыру орынсыз.

Осылайша, жүк тасымалы нарығының нысаналы құрылымына келесілер к і р е д і :

- 1) ЕО елдерінің тәжірибесіне сәйкес 80-85% дейін жоғары нарықтық үлесімен «Желілік» ұлттық тасымалдаушы;
- 2) қызметін келешекте кеңейту арқылы бір немесе бірнеше бағыттарда (

полигондарда) жұмыс істейтін тәуелсіз тасымалдаушылар;

3) МТЖ қызметтеріне кемсітушіліксіз қол жеткізуді мемлекеттік реттеу.

Жолаушы тасымалы нарығының нысаналы құрылымы

Нысаналы үлгіде конкурстық негізде мемлекет пен білікті кәсіпкерлер арасында жасақталатын концессия шарттары (МЖӨ, франшиз) ұзақ мерзімді келісімдер негізінде жолаушы тасымалын ұйымдастыру және әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын субсидиялау тетігін жетілдіру
б о л ж а н а д ы .

Нысаналы үлгіде жолаушы тасымалын жүзеге асыратын компаниялар саласына тасымалдау процесіне (вагондар мен локомотивтер) тартылған активтер үшін толық бақылау және жауапкершілік, олардың ұсталуы мен жаңаруы, сондай-ақ стратегиялық және операциялық жоспарлау шеңберінде тасымалдау процесіндегі шығынды оңтайландыру қажет.

Осыған байланысты тікелей тасымалдаушылар, соның ішінде Ұлттық жолаушы тасымалдаушысының да локомотивтері мен вагондарын
ш о ғ ы р л а н д ы р у к ө з д е л е д і .

Жолаушы тасымалының тиімділігін көтеру мақсатында Қазақстанның барлық аймағы мен хабтардың тарту аймағында қысқа тармағындағы тасымалының түйіндері арасында алыс жедел қатынас жолдарын ұйымдастыруды қарастыратын жолаушы тасымалының жаңа логистикалық үлгісін енгізу арқылы төсем аймағы мен бағыттарды ұйымдастыру жүйесі қарастырылды. Бұл ретте темір жол және автомобиль көліктерін біріктірумен интермодальдық сервисті
ұ й ы м д а с т ы р у к ө з д е л у д е .

Функцияларды бөлу

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қ а у л ы с ы м е н .

Темір жол көлігі негізгі қызметінің операциялық-технологиялық қосалқы жүйесі тасымалды коммерциялық және технологиялық жоспарлау, өтінімдерді қабылдау мен тапсыру, жүк тиеу/түсіру, вагон мен поезд ағынын ұйымдастыру, локомотивтік тартымды қолдану, диспетчерлік реттеу, жылжымалы құрам мен МТЖ қызмет көрсетудің ұйымдастырушылық-басқару және өндірістік процестерінің
ж и ы н т ы ғ ы н қ а м т и д ы .

Жаңа операциялық-технологиялық үлгіде негізгі қызметтер жаңа субъектілер
а р а с ы н д а б ө л і н е д і .

Жүк тасымалдаушының негізгі қызметтері:

1) жүктерді жоспарлау (жылдық, айлық және жедел) шеңберінде - клиенттерден өтінім қабылдау, тасымалдың жылдық жоспар-болжамын әзірлеу, поездарды құрастыру бойынша жоспарға енгізу үшін ұсыныстар әзірлеу,

тасымалдың айлық жоспарын жасау, жүктерді тиеу/түсіру және тасымалын жоспарлауды жедел (тәуліктік) жоспарлау;

2) технологиялық процестерді нормалау шеңберінде - өз локомотив паркі жұмысының технологиялық нормаларын әзірлеу, МТЖ операторының поездар қозғалысының жиынтық кестесіне енгізу үшін ұсыныстар әзірлеу, локомотивтер мен локомотивтік бригадалар айналымының кестесін жасау вагон паркінің пайдалану жұмысының техникалық нормаларын (осы функцияларды іске асыру тасымалдау процесінің жаңа технологиясына өтуді, қазіргі критерийлерді өзгертуді талап етеді);

3) тасымалды реттеу шеңберінде - вагон мен локомотив паркін, жүк тиеу және түсіру жұмыстарын диспетчерлік реттеу;

4) тасымалдау процесінің шеңберінде – тасымалдау жөніндегі қызметтерді ресімдеу мен таксалау және клиенттермен есеп айырысу, жүктер мен вагондарды қабылдап-тапсыру, вагондарды тиеуге дайындау; поездарды құрастыру/тарату, вагондарды тіркеу/ағыту, станция парктері арасында вагондардың (құрамдардың) орнын ауыстыру, вагондарды жүк тиеуге және түсіруге беру және алу жөніндегі маневрлік жұмыстарды орындау; тасымалдау құжаттарын өңдеу және құрамдарды құру/тарату үшін қажетті құжаттаманы жасау, вагондардың техникалық жай-күйін (техникалық байқау) бақылау және оларға техникалық қызмет (ағытпасыз жөндеу) көрсету.

Жолаушылар тасымалдаушылардың негізгі функциялары жолаушылар тасымалдарын жоспарлау және МТЖ операторының жиынтық қозғалыс кестесіне енгізу үшін ұсыныстар әзірлеу, өз локомотивтері мен локомотив бригадаларының айналым кестелерін әзірлеу, вагон және локомотив паркін диспетчерлік реттеу, билеттер сатуды, жолаушыларды отырғызу мен түсіруді ұйымдастыру, қалыптастырылатын және аралық станцияларда вагондарды жарақтау және оларға техникалық қызмет көрсету, құрамдарды қалыптастыру/тарату үшін маневрлік локомотивке, вагондарды беруге/алуға, тіркеуге/ағытуға және құрамдарды станцияның жол парктері арасында жылжытуға өтінімдер беру, вагондарды жарақтау, вагондардың техникалық жай-күйін (техникалық байқау) бақылау және оларға техникалық қызмет (ағытпасыз жөндеу) көрсету, поездар мен вокзалдарда жолаушыларға қызмет көрсетуді ұйымдастыру.

МТЖ операторының негізгі функциялары:

1) тасымалдауды жоспарлау және технологиялық процестерді мөлшерлеу шеңберінде - темір жол станциялары мен жеке-жеке пункттер жұмыстарының технологиялық процестерін әзірлеу, жүк және жолаушылар тасымалдаушылардың ұсыныстарын жинақтау, МТЖ бойынша поездар қозғалысының жиынтық кестесін әзірлеу, станциялар мен кіреберіс жолдардың бірыңғай технологиялық процестерін тармақ иелерімен, тасымалдаушылармен

б і р л е с і п

ә з і р л е у ;

2) жедел жоспарлау және диспетчерлік реттеу шеңберінде - поездар қозғалысы мен станциялардағы маневрлік жұмыстарды диспетчерлік басқару;

3) тасымалдау процесінің шеңберінде: магистральдық теміржол желісі қызметтерін ресімдеу мен таксалау және тасымалдаушылармен есеп айырысулар; вокзалдар, перрондар мен платформаларды ұстау және оларға қызмет көрсету ;

магистральдық және станциялық жолдарды, сигнализация мен байланыс объектілері мен жабдықтарын, техникалық және технологиялық нормаларға сәйкес электрмен жабдықтау объектілерін ұстау және қызмет көрсету, өрттен кейін қалпына келтіру поездарын пайдалану және күтіп ұстау;

техникалық ақаулықтарды автоматты құралдармен бақылау және жол жүріп келе жатқанда жылжымалы құрамның қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін коммерциялық ақауларын анықтау ;

негізгі тасымалдау қызметіне нұқсан келтірмей орындалатын тасымалдау процесі операцияларын орындауға байланысты емес вагондардың тұрағына арналған станциялық жолдарды беру ;

теміржол көлігі ақпараттық жүйесінің бағдарламалық-аппараттық кешенін пайдалану және күтіп ұстау .

Локомотивтік сервистік инфрақұрылым операторының негізгі функциялары мыналар: локомотивтерге техникалық қызмет көрсету және локомотивтерді жабдықтау, локомотивтік бригаданың демалысын ұйымдастыру.

Жергілікті темір жол инфрақұрылымы операторының негізгі функциялары мыналар: кірме жолдар, жүк қоймалары мен терминалдарға және басқа да жергілікті инфрақұрылым объектілеріне технологиялық нормаларға сай қызмет көрсету, МТЖ операторымен, тасымалдаушылармен бірлесіп, станциялар мен кірме жолдардың бірыңғай технологиялық процестерін әзірлеу.

Бұрын да аталып өткендей, қазіргі уақытта тасымалды ұйымдастырып, жүзеге асырудың біріккен базалық технологиялық процесі «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүйесінің ұйымдастыру шеңберінде қамтамасыз етілген. Осы Бағдарламада қарастырылған институционалдық өзгерістер саланың жаңа институционалдық-құқықтық құрылымы шеңберінде тасымалдауға қатысушылардың қызметтерін бөлетін және базалық технологиялық процестің функционалдық тұтастығын қамтамасыз ететін нақты операциялық-технологиялық үлгісі жаңа ережелерде жасалып, р е г л а м е н т т е л е д і .

А к т и в т е р д і б ө л у

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қ а у л ы с ы м е н .

МТЖ операторының қарамағына оның функцияларын жүзеге асыру үшін келесі өндірістік активтер мыналарды қамтиды:

- 1) магистральды жолдар мен станциялардың жолдарын дамыту (жолдар, жасанды құрылыстар мен бөлінген жолақтар);
- 2) станциялық ғимараттар мен құрылыстар, соның ішінде вокзалдар;
- 3) электр желілері мен қосалқы трансформаторлық станциялар;
- 4) телекоммуникациялық желілер мен сигнал беру және байланыс объектілері ;

5) ақпараттық жүйенің бағдарламалық-техникалық кешені (жол ведомосын біріктіріп өңдеудің бірыңғай кешені, машинист бағытын біріктіріп өңдеу жүйесі, пономерлік есеп жүргізудің автоматтандырылған жүйесі және вагон паркінің орналасуын анықтау, «Экспресс» басқару автоматтандырылған жүйесі және б а с қ а л а р) ;

6) жол машиналары, ауыр техникалар, арнайы диагностикалық вагондар паркі ;

7) жолдарға қызмет көрсету және ағымдағы жөндеу жұмыстары бойынша жеке технологиялық мұқтаждар үшін қажет вагон паркі;

8) қызметтік және литерлік вагондар;

9) өрттен кейін қалпына келтіру поездары;

10) МТЖ қызметіне арналған кірме жолдар, вокзалдар мен платформалар;

11) темір жол инфрақұрылымы объектілері мен тұрғындар аз қоныстанған станцияларды қамтамасыз ету үшін қажет жылу және сумен жабдықтау;

12) сумен жабдықтауға арналған көлік құралдары;

13) әкімшілік және өндірістік ғимараттар, автокөлік және кеңсе жабдықтары;

14) алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын жүзеге асыру үшін оның меншігіне берілетін өндірістік активтер мыналарды қамтиды:
магистральдық жүк және маневрлік локомотивтер;

ж ү к в а г о н д а р ы ;

вагондарды даярлау пункттері мен жуу-булау станциялары;

техникалық және коммерциялық қызмет көрсету пункттері;

ағымдық ағытып жөндеу пункттері;

депоның вагон жөндеу бөлігі;

кірме жолдардың бөлігі;

арту/түсіру машиналары мен жабдықтары;

бағдарламалық-техникалық құралдар (тауар кассирінің автоматтандырылған жұмыс орны, қабылдап-тапсырушының автоматтандырылған жұмыс орны);

әкімшілік ғимараттар, автокөлік және кеңселік жабдық.

Ұлттық жолаушылар тасымалдаушының қызметтерін жүзеге асыру үшін

меншігіне берілетін өндірістік активтерге мыналар кіреді:

- 1) магистральдық жолаушылар локомотивтері;
- 2) жолаушылар, багаж вагондары, мейрамхана-вагондар;
- 3) қызметтік, литерлік және арнайы вагондар;
- 4) вагондардың тұру жолдары;
- 5) бағдарламалық-техникалық құралдар (билет кассирінің автоматтандырылған жұмыс орны және басқалар);
- 6) әкімшілік ғимарат, автокөлік және кеңселік жабдықтар;
- 7) жолаушылар пайдалану вагондарының депосы (ұсақ жөндеу, жабдықтау).

Темір жол көлігіндегі мемлекеттік реттеу және экономикалық саясат Саланы мемлекеттік реттеу реформасын жүзеге асыру барысында мемлекет миссиясы сала секторларына байланысты теңестіріледі.

Саланың мақсатты үлгісінде жүк тасымалдау қызметтерін қамтамасыз етуде және қызметтерге бағаны қалыптастыруда мемлекеттің жауапкершілігін алу қ а р а с т ы р ы л а д ы .

Жүк тасымалдаушылардың, соның ішінде мемлекеттік жүк тасымалдаушы ұсынатын қызметтердің сапасы, көлемі мен түрлері, сондай-ақ осы қызметтерге бағалар тағайындау нарық күштерімен реттеледі.

Секторда мемлекеттік қадағалау құралдары ретінде тасымалдың технологиялық процестерінің бүтіндігі мен қауіпсіздігін қамтамасыз етуге және бәсекелестікті қорғауға, тасымалдаушылардың МТЖ операторлары мен жергілікті инфрақұрылым иелерімен өзара іс-қимылы кезінде құқығын шектетпеуге бағытталған заңнама нормалары болады.

Бағалар мен тарифтерді реттеу

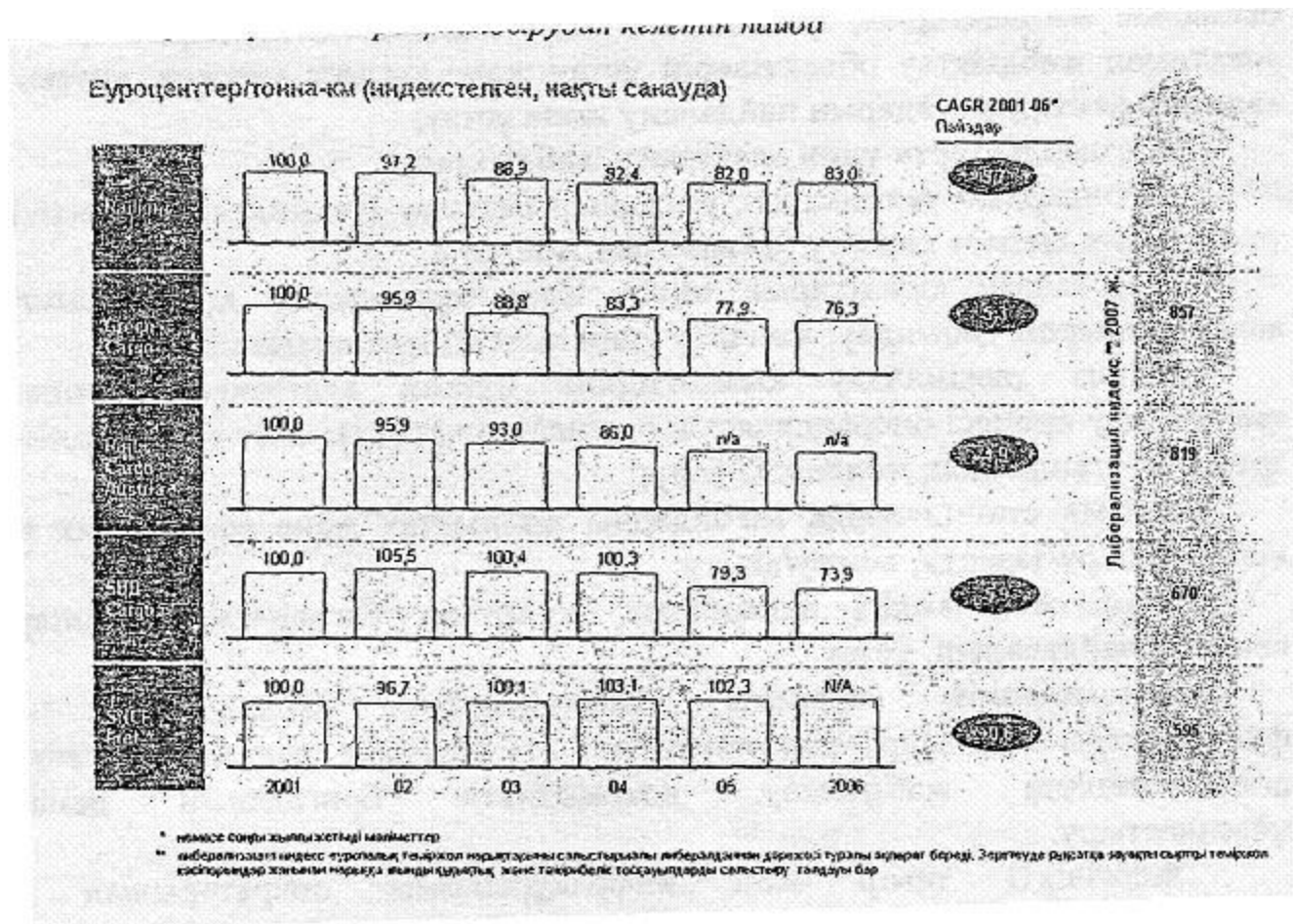
Экономиканың ауқымы едәуір нәтиже беріп, капиталды көп қажет ететін, желілік және инфрақұрылымдық салаларда жоғары шоғырлану өнім (қызметтер) бағасын түсірудің бірден-бір елеулі факторы болып табылады.

Жалпы нәтижесі қазақстандық нарыққа тән үлкен аумағы мен халықтың аз т ы ғ ы з д ы ғ ы м е н к ү ш е й е д і .

ЕО елдеріндегі жүк тасымалы нарығын ырықтандыру тарифтерді едәуір төмендетіп, қызмет көрсету икемділігінің көтерілуі және жүк тиеу-түсіру жұмыстары мен кедендік рәсімдеу секілді қосымша қызметтерді ұсыну сияқты клиенттер үшін қосымша артықшылықтардың пайда болуына әкелді.

Сонымен қатар жүк тасымалдауға орташа бағалар төмендетілді (8-диаграмма)

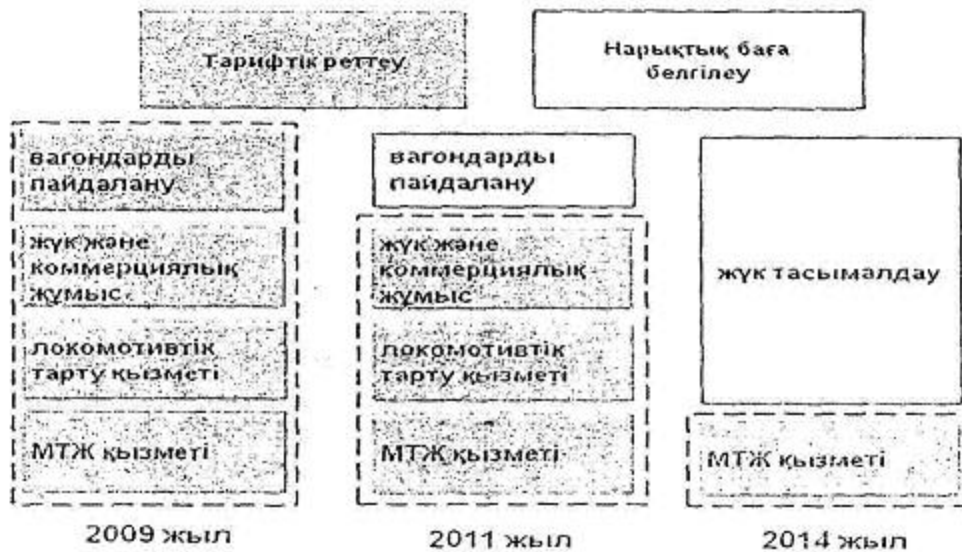
8-диаграмма, Тұтастай алғанда тұтынушылар мен экономика үшін жүк тасымалдары нарығын ырықтандырудан келетін пайда



ҚР қолданыстағы темір жол көліктерінің қызмет көрсетуін тарифтік реттеу қазіргі заманғы экономикалық қағидаттарға сай келмейді және көбінесе саяси, әлеуметтік пікірлермен қабылданған, бұл жалпы жүк ағымы көлемінің нарықтық бөлігін жоғалтуға, қызмет сапасының төмендеуіне, темір жол жүйесінің моральдық және жеке тозуына әкеледі.

Мемлекеттік реттеу реформасы кезең-кезеңімен жүзеге асады. 2011 жылы мемлекеттік реттеуден жүк тасымалдағаны үшін вагон құрамын шығару, 2014 жылы - тасымалдау қызметін қайта реттеу жоспарланып отыр (6-сурет)

6-сурет. Жүк тасымалдау нарығын мемлекеттік тарифтік реттеу әдістерін өзгерту



Нарықты ырықтандыру нәтижесінде қызметтердің экономикалық құны негізінде тарифтерді нарықтық қайта теңгеру болады.

2014 жылы бәсекелестік үлгісін енгізер кезде Қазақстанның Бірыңғай кедендік одаққа (бұдан әрі - БКО) және Дүниежүзілік сауда ұйымына (бұдан әрі - ДСҰ) кіру шеңберінде тарифтерді сәйкестендіру (яғни, жақындасу жағына қайта теңгеру) жұмыстарын кезеңімен жүргізу қажет болады.

Жолаушылар тасымалдау нарығында плацкارت вагондарына билет бағалары концессия шарттары (МЖӨ) негізінде реттелетін болады, бұл халықтың жүріп-тұруына қол жетімді әдісті ұсынады, бірақ жайлы жабдықталған вагондардың (купе және жатын вагон) билет бағалары реттелуі сұраныс және ұсыныс нарығы арқылы анықталады. Бұнда реттелетін қызметтерге баға белгілеу қағидаттары жеткізушінің баға белгілеу сапасына, маусымына және сұраныс кезінде байланысты белгілі бір ауқым шегінде икемділікті қамтамасыз етуі керек.

МТЖ және жергілікті темір жол инфрақұрылымы қызметтерінің тарифтерін мемлекет реттейді. Экономикалық тиімділігі мен клиентке бағытын көтеру мақсатында табиғи монополия субъектісінің - МТЖ операторының реттеуінде

б о л а д ы :

- 1) ең шекті ынталандыратын тариф белгілеу қағидаттарына негізделеді;
- 2) клиенттерге тән қажеттіліктерді есепке алатын және белгіленген заңнамаға сай өндіріс тиімділігін көтеруге ынтаны қамтамасыз ететін белгіленген шекте тарифтерді белгілеудегі субъектінің тәуелсіздігі;
- 3) тарифтерді макроэкономикалық жағдаятты және тоғыспа қаражаттандыруды реттеу құралы ретінде пайдаланбау;
- 4) ережелер мен тәртіптерді түбегейлі жеңілдетуді, сондай-ақ ақпараттардың

толық тізбесін және тарифтерді белгілеу жөнінде шешім қабылдау үшін анық белгілерін қарастыру.

Жеке субъектілермен темір жол желілерін (учаскелері) салып, пайдаланудың заңнамамен қарастырылған мүмкіндігін ескеріп, инфрақұрылымдық қызметтерді бағалық реттеу бұл учаскелерде ұзақ мерзімді қаржылық және жобалардың коммерциялық параметрлерін есепке алатын, концессиялық келісімдерден шығатын тетіктер негізінде жүзеге асырылады.

Мемлекеттік субсидиялау

Тоғыспа қаражаттандыруды кезең-кезеңімен тоқтату жүзеге асырылады.

Мемлекеттік бюджет жүктемесін төмендету үшін шығыны бар әлеуметтік маңызды қызметтерді сәйкестендіру және оңтайландыру жұмыстары жүргізіледі, сондай-ақ концессия (МЖӨ) тетігі қолданылады. Осыған сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметінде МТЖ шағын қызмет көрсететін учаскелері, жергілікті инфрақұрылымның іске қосылмаған және толық емес объектілерінің тізбесі бекітіліп, «ҚТЖ» ҰК» АҚ қаражаттандыру немесе объектілерді концессияға беру жөнінде тиісті шаралар өткізілді.

Жолаушылар тасымалдау қоғамдық - маңызды қызмет, сондықтан қызмет құнының бір бөлігі мемлекет жабады. Сол кезде барлық тасымалдау құрылымындағы қызметтерді кірісті және шығынды деп бөліп, бағыттарды оңтайландыру қажет.

Республикалық және жергілікті бюджеттен бөлінген қаражат әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын субсидиялау және қолданыстағы заңнама актілеріне тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізілгеннен кейін жолаушы жылжымалы құрамды жаңартуды қаражаттандыруға бағытталады.

Әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын 100 % бюджеттік субсидиялауға шығу кезең-кезеңімен қамтамасыз етіледі.

Желілік инфрақұрылымдық келісімшарт

Экономикалық теорияға сәйкес әлеуметтік жақсы тұрмыс ең шегіне жетеді, соның салдарынан егер баға маржиналдық (шекті) шығындарға тең болса, экономикалық тиімділік қамтамасыз етіледі. ЕО елдерінде міндетті норма ретінде темір жол инфрақұрылымының маржиналдық (шекті) шығындарға негізделген баға белгілеу қағидаты қарастырылады.

Мұнда халықаралық тәжірибе темір жол инфрақұрылымын беру қысқа мерзімді және орта мерзімді болашақта өзін қаржыландыра алмайтынын көрсетеді. Тиімді баға өндіруші ұсынған бағадан гөрі қоғам өнім үшін төлеуге дайын бағаға көп бағытталған.

МТЖ шағын қызметті және толық емес объектілері, МТЖ қызметтеріне

тарифтерді тоғыспа қаражаттандыруды алып тастау мақсатында, жолдың осы немесе басқа санаттарына жататын учаскесі мен олардың қозғалыс қарқындылығына қарай сараланады.

МТЖ операторы мен жергілікті инфрақұрылым субъектілері қызметтерінің жекелеген учаскелерінде тасымалдаудың төменгі қарқыны, осыған сәйкес қызмет бірлігінің жоғары шығынына байланысты экономикалық қол жетпеген жағдайда тарифтер пайдалану және капиталдық шығындарды жаппайтын деңгейде белгіленеді.

Инфрақұрылым үшін ұзақ мерзімді реттеуші шешім ретінде «Желілік инфрақұрылымдық келісімшарт» тетігін енгізу жоспарланып отыр, соның шеңберінде мемлекет аймақтардағы темір жол көлігіндегі өткізу қабілеті мен тарифтер деңгейінің ұзақ мерзімді қажеттілігін анықтайды, ал темір жол көлігі - қаржыландыру және осы міндеттерді орындау жұмыстарының қажетті көлемі.

«Желілік инфрақұрылымдық келісімшарт» қағидаттары:

1) мемлекеттің көлік жүйесіндегі темір жол тасымалының мақсатты рөлі мен үлесін ескеріп, инфрақұрылымның өткізу қабілетінің ұзақ мерзімді қажеттілігін анықтау;

2) қызмет көрсететін жүк станцияларының саны, инфрақұрылымның шағын қызметті станциялары мен учаскелерін жабу және консервация белгілері;

3) желілер мен учаскелердің өткізу қабілетінің деңгейі;

4) қозғалыстың техникалық жағдайы мен қауіпсіздігінің мақсатты стандарттары;

5) клиенттерге арналған қызметтердің мақсатты стандарттары және сапа деңгейі;

6) инфрақұрылым қызметтерінің құны және өзгерістер серпіні.

Сөйтіп, желілік инфрақұрылымдық келісімшарт шеңберінде мемлекет:

1) желінің өткізу қабілеттілігінің шынайы қажеттілігінен шығатын инфрақұрылымдарды жетілдіру бойынша өз міндеттерін анықтайды;

2) уәкілетті орган жағынан индустриалдық-инновациялық дамытудың ұзақ мерзімді жоспарлары, сондай-ақ өндірістік қуаттылықты бөлу негізінде экономиканы дамытуды қамтамасыз ету үшін темір жол инфрақұрылымы қызметтерінің қажеттілігін анықтайды;

3) инфрақұрылым объектілеріне, сондай-ақ ережелер мен нормативтер арқылы жылжымалы құрамға техникалық нормативтік талаптарды белгілейді;

4) инфрақұрылымды дамытудың ұзақ мерзімді қаржылық үлгісі негізінде инвестициялық қажеттілікті ескеріп, инфрақұрылымға қол жеткізуге тарифтер деңгейін белгілейді. Инфрақұрылымды жетілдірудің қаржыландыру көзі МТЖ қызметтеріне қол жеткізу тарифі болады. Мемлекет қаржылық үлгіде қарастырылған тарифтік саясатты өзгерткен жағдайда мемлекет жоспарланған

және жүзеге асырылып жатқан жобалардың өтемақысын мемлекеттік бюджет қаражаты есебінен өтейді.

Инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Қазақстанның темір жол көлігі инфрақұрылымының басым бағыты болып жаңа темір жол желілерін салу жолымен транзиттік әлеуетін дамыту болып табылады.

Қазақстан, Түрікменстан және Иран мемлекеттері басшыларының тапсырмаларына сәйкес «Өзен - Түрікменстанмен шекара» темір жол желісінің құрылысы басталды. Бұл желі Солтүстік - Оңтүстік халықаралық дәлізінің бір бөлігі бола тұрып, Қазақстанды Парсы шығанағы елдерімен тікелей байланысын қамтамасыз етіп, 600 км жуық Солтүстік - Оңтүстік халықаралық дәлізінің қазіргі бағытымен салыстырғанда тасымалдау қашықтығын қысқартады.

Мемлекеттік сараптаманың қорытындысына сәйкес құрылыс құны 65 059 млн теңгені құрайды.

Қорғас - Жетіген (ұзақтығы 293 км) жобасы Қытаймен темір жол өткелінің екінші шекара бекетін ашуға мүмкіндік беріп, Достық станциясын барынша жеңілдетеді.

Мемлекеттік сараптаманың қорытындысына сәйкес құрылыс құны 153 201 млн теңгені құрайды.

Жезқазған – Бейнеу» (ұзақтығы 988 км) теміржол желісін салу Қазақстанның орталық және батыс өңірлері арасындағы тікелей темір жол қатынасын қамтамасыз етеді.

Мемлекеттік сараптаманың қорытындысына сәйкес құрылыс құны 561 186 млн теңгені құрайды.

Шұбаркөл көмір кен орнын және оған жапсарлас кен орындарын көлік қызметімен қамтамасыз ету мақсатында 2012 жылдан бастап «Арқалық – Шұбаркөл» (ұзақтығы 214 км) теміржол желісін салу басталады.

Мемлекеттік сараптаманың қорытындысына сәйкес құрылыс құны 133 214 млн теңгені құрайды.

Экономикалық интеграция

ҚР, РФ және Беларусь Республикасы мемлекетаралық келісіміне сәйкес 2010 жылдан бастап бұдан БКО еніп, 2012 жылға дейін Бірыңғай экономикалық кеңістік қалыптастырады.

ҚР, РФ және Беларусь Республикасының Бірыңғай экономикалық кеңістігі - бұл нарықтық қағидаттар мен үйлесім тапқан құқықтық нормаларды қолдануға негізделген экономиканы реттеудің біртектес механизмдері жұмыс істейтін кеңістік, бірыңғай инфрақұрылымы бар және тауарлар, қызметтер, капитал және

жұмыс күштерінің еркін қозғалысын қамтамасыз ететін келісілген салықтық, ақша-несиелік, валюта-қаржылық, сауда және кедендік саясат жүргізілуде.

Бірыңғай экономикалық кеңістігін құру келесі кезеңді көздейді:

- 1) еркін сауда аймағын қалыптастыруды аяқтау;
- 2) кедендік одақты аяқтау;
- 3) бірыңғай экономикалық кеңістікті аяқтау.

4) Қазақстанның БКО және ДСҰ кіруін ескеріп, ішкі темір жол тарифтерін сәйкестендіру және бірыңғай экономикалық жағдай қалыптастыру үшін БКО қатысушы-елдердегі темір жол тарифтеріне жақындату жұмыстары жүргізіледі.

Бірақ, БКО елдеріндегі темір жол салалары реформалау жағдайында, мұнда саланың қолданыстағы және мақсатты үлгісінде түбегейлі айырмашылық бар. Айырмашылықтар, атап айтқанда, темір жол көлігінің нарықтық саласын заңнамалық анықтауын қамтиды.

Мысалы, Қазақстанның темір жол көлігіндегі мақсатты үлгісі бәсекелестік саласы жүк пен жолаушылар тасымалы болады, ал табиғи монополиялар саласы темір жол инфрақұрылымы болып анықталады. Ресей Федерациясында темір жол саласының мақсатты үлгісі талқылануда, соның шеңберінде түрлі нұсқалар, соның ішінде жүк тасымалы мен инфрақұрылымды монополиялық салаға жатқызып, вагондарды операциялау қызметімен байланысты ашық бәсекеге нарықтың аса тар аясын қарастыратын нұсқалар да қарастырылуда. Беларусь Республикасында әзірге вагондарды операциялау сегментінде нарыққа қол жеткізетін элементтері бар тігінен шоғырланған монополиялық темір жол компаниясы сақталуда.

Осыған байланысты, темір жол көлігі саласындағы БКО, монополияда қарсы реттеу және табиғи монополияларды реттеу заңнамасы келісімі үйлесім тапқанда темір жол қызметтерінің нарығына тепе-тең негіз қамтамасыз етілуі керек. Яғни, бейрезидент тасымалдаушылардың немесе олармен үлестес резидент компаниялардың қазақстандық нарыққа қол жеткізу шарттарының бірі көршілес мемлекеттер тарапынан қазақстандық тасымалдаушыларға тең дәрежеде қол жеткізуді ұсыну болып тұрады.

Сала өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту

Ескерту. Тарау жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

2010 – 2014 жылдар кезеңінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ меншікті қаражаты есебінен шамамен 28300* жүк вагонын сатып алу, сондай-ақ 6400* астам вагонға күрделі жөндеуді жүзеге асыру жоспарланып отыр.»;

2010 жылдан бастап 2014 жылдар кезеңінде бюджеттік қаражат есебінен (кредиттік негізде) және «Жолаушылар тасымалы» АҚ меншікті қаражаты есебінен 420 «Тальго»* жолаушылар вагонын сатып алу жоспарлануда, «ҚТЖ»

ҰК» АҚ мен «Жолаушылар тасымалы» АҚ меншікті қаражаты есебінен 270-ден астам жолаушылар вагонын сатып алу жоспарланып отыр (соның ішінде 12 электрпоезд вагонын және 20 дизельді-рельсті құрам вагоны).

Көрсетілген кезеңде меншікті және қарыз қаражаты есебінен жолаушы және жүк қозғалысындағы 470*-тен астам локомотив сатып алу, сондай-ақ 260*-тан астам тепловоз бен электровозға күрделі жөндеуді жүзеге асыру жоспарланып отыр.

Инфрақұрылымды жаңғырту шеңберінде теміржол көлігінің телекоммуникациялары жүйелерін дамыту және оның негізінде тасымалдау процесін ұйымдастырудың және басқарудың инновациялық технологияларын енгізу жөніндегі іс-шаралар жүзеге асырылады.

2015 жылға дейін өткізілген нормативтік тоннажбен жинақталған жол ұзақтығын ескере отырып, 3192* километр жолды жаңғырту мен жаңартуды жүзеге асыру қажет. Сондай-ақ жасанды құрылыс объектілерін, жолдарды қорғау құралдарын, диагностика құралдарын, диспетчерлік орталықтандыру жүйелерін және электрмен жабдықтау объектілерін тасымалдаудың болжамды көлемдерін қамтамасыз ету үшін негізгі құралдар қызметінің мерзіміне қарай шығару серпінін ескеріп, қайта жаңартуды жүзеге асыру қажет.

Ықтималды қаржыландыру көздері: республикалық және жергілікті бюджеттер қаражаты есебінен; тарифтердің жыл сайынғы көтерілуін (2015 жылға дейін) және инфляция деңгейіне кейінгі индексациялауды әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушы тасымалдарын кезең-кезеңімен 100 % субсидиялауға көшіруді ескере отырып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының меншікті және қарыз қаражаты; жеке инвестициялар.

Республикалық және жергілікті бюджеттерден қаржыландыру көлемі жыл сайын белгіленген тәртіппен тиісті жылдың бюджеттерін қалыптастыру және нақтылау барысында нақтыланатын болады.

Бұл ретте, республикалық бюджеттің мүмкіндігіне сүйене отырып және «ҚТЖ» ҰК» АҚ орта мерзімді кезеңге арналған даму жоспарын түзетуге сәйкес темір жол саласындағы инвестициялық жобалардың қаржыландыру көздері мен көлемі өзгертілуі мүмкін.

Саланың инвестициялық қажеттіліктерін қаржыландыруды қамтамасыз ету үшін мыналар жүзеге асырылады:

1) кейіннен инфляция деңгейін түзете отырып, тарифтерді 2010 жылы 17,6%-ға, 2011 жылдан бастап 2014 жылға дейін жыл сайын 15%-ға көтеру;

2) мемлекеттік бюджет қаражатының есебінен жолаушы жылжымалы құрамын жаңарту;

3) 2011 жылы вагондық құрауышқа және 2014 жылдан бастап тасымалдау қызметіне тарифтерді қайта реттеу;

4) әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауларын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушы залалын 100 % субсидиялау.

Ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру мақсатында 2011 жылы «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының тобы мынадай қарыздарды тартуды жоспарлап отыр:

1) «Самұрық-Қазына» АҚ-дан локомотив және вагон парктерін жаңартуға жалпы сомасы 75 млрд. теңге сомасында;

2) «Самұрық-Қазына» АҚ арқылы республикалық бюджет қаражатынан «Жолаушылар тасымалы» акционерлік қоғамының теміржол жолаушылар вагондарының жылжымалы құрамы паркін жаңартуға 19 млрд. теңге сомасында;

3) Еуропалық Қайта құру және Даму Банкінен «Қазтеміртранс» АҚ-ның жылжымалы құрам сатып алуына 34 970 065 АҚШ доллары (АҚШ долларымен транш бойынша) және 7 215 845 мың теңге (теңгемен транш бойынша), сондай-ақ «Транстелеком» АҚ талшықты-оптикалық байланыс желісін салуға 21,5 млн. АҚШ доллары сомасында.

Инвестициялық жобаларды іске асыру мақсатында 2012 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобы «Арқалық – Шұбаркөл және Жезқазған – Бейнеу теміржол желілерін салу», «Жүк вагондары паркін жаңарту», «Локомотив паркін жаңарту», «Жолаушылар вагондары паркін жаңарту», «Энергодиспетчерлік тартым» АБЖ-ны іске асыру», «Вагондық құйма өндірісін қайта жаңарту және іске қосу» және т.б. сияқты жобалар бойынша халықаралық қаржы институттарынан, «Қазақстанның даму банкі» АҚ-дан және басқа коммерциялық банктерден қарыздар тартуды жоспарлап отыр.

Локомотив паркін жаңарту жөніндегі жобаларды қаржыландыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобы 2011 – 2012 жылдары «ҚХР-да шығарылған 22 жолаушы электровозын сатып алу», SINOSURE және COFACE (ҚХР мен Францияның экспорттық-кредиттік агенттіктерінің) кепілдігімен «Alstom Transport» компаниясының 200 жүк және 95 жолаушы электровозын сатып алу» сияқты жобаларды қаржыландыру үшін қарыз қаражатын тарту жөніндегі жұмыс көзделген, ол тиімді пайыздық ставкалар бойынша ұзақ мерзімге қарыз қаражатын тартуға мүмкіндік береді. Сондай-ақ «Дженерал Электрик» компаниясының локомотивтерін және локомотив жабдығының топтамасын сатып алу» жобасын қаржыландыру үшін АҚШ-тың Экспорттық-Импорттық банкінен (US ExIm Bank) тікелей қарызды тарту бойынша жұмыс жүргізілуде.

Экономиканың жүк тасымалдарына деген өсіп отырған қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында вагондардың пайда болған шұғыл тапшылығына, жылжымалы құрамды жаңарту қажеттілігіне байланысты 2012 жылы «Жүк вагондары паркін жаңарту» инвестициялық жобасын қаржыландыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобы сыртқы/ішкі нарықта Нидерландыда тіркелген «Қазтеміртранс»

акционерлік қоғамының еншілес ұйымы – Kazakhstan Temir Zholy Finance B.V. арқылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың және екі ірі еншілес ұйым «Қазтеміртранс» АҚ пен «Локомотив» АҚ кепілдігімен 800 млн. АҚШ доллары сомасына еурооблигациялар шығару көзделген.

Сонымен бірге, «Қазтеміртранс» АҚ-тың «Қазақстанның Даму банкі» АҚ-тан алған 5 жылдық қарызын қайта қаржыландыру үшін, 2017 жылы қарыздарды қайтару бойынша борыштық жүктемені азайту мақсатында, сондай-ақ инвестициялық бағдарламаны қаржыландыру және «Қазтеміртранс» АҚ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ жалпы корпоративтік қажеттіліктерін жабу және/немесе «Локомотив» АҚ-тың жаңа локомотивтер сатып алу жөніндегі инвестициялық бағдарламасын қаржыландыру үшін топ еурооблигацияларды қосымша шығаруды жоспарлап отырып.

Жоғарыда баяндалғаннан басқа, «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобы өсіп отырған инвестициялық қажеттіліктерді қаржыландыру мақсатында қосымша қарыз қаражатын тартуы мүмкін.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының жаңа құрылымын кредиторлармен келісу мақсатында «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының қарыздар портфелінің құрылымын оңтайландыру жөніндегі консалтингтік қызметтерді сатып алу жоспарланып отыр.

Темір жол саласында институционалдық қайта құруды іске асыру

Ескерту. Тарауға өзгерістер енгізілді - ҚР Үкіметінің 2011.04.29 N 465; 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Ұйымның технологиялық процесін және тасымалдауды жүзеге асыруды реттейтін қазіргі нормативтік-құқықтық және әдістемелік базасы бірыңғай орталықтандырылған жүйе шеңберінде орындауға бағытталған. Саланың жаңа құрылымы субъектілер арасында коммерциялық өзара қарым-қатынастың шығуын қарастырады, олардың әрқайсысының қызметі ұйымның біріккен технологиялық процесі мен тасымалдауды жүзеге асырудың жеке тобы болып табылады. Соған сәйкес, бір субъектінің технологиялық қызметі (немесе оның тиіссіз дәрежеде жүзеге асыруы) басқа субъектілерге экономикалық залал тигізуі мүмкін. Мұны және оны ескеріп, көліктің жоғары қауіптің көзі болып табылатындықтан саланың субъектілер қызметі лицензиялауға, нарықта әлсіз тәртіпті болдырмайтын және тиісті сапасы мен қызмет көрсету қауіпсіздігін қамтамасыз ететін қызмет бойынша мемлекеттік бақылау мен қадағалауға жатады.

Мынадай дайындық жұмыстары аяқталады:

1) субъектілердің операциялық және реттеуші үлгісін әзірлеу, оған сала субъектілерінің технологиялық, коммерциялық және қаржылық өзара қарым-қатынасын және реттеу тетігін нақтылап жобалау кіреді.

2) саланың мақсатты үлгісін және жүктер мен жолаушылар тасымалдаушылар қызмет тарифтері есебінің әдісін әзірлеуді (енгізу) ескеріп, әзірленген МТЖ қызметіне тариф белгілеу әдістемесін енгізу.

«Темір жол көлігінің мәселелері бойынша заңнамалық актілерге өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының заң жобасын әзірлеу жоспарланады.

МЖӘ енгізуі және жаңа тетіктерін қолдану нысаның іске асыруына байланысты іс-шарлар, концессия сауалдары бойынша заңнаманы жетілдіру арқылы жоспарланып отыр.

Сондай-ақ реттелетін, нормативтік-құқықтық актілерін әзірлеуі бойынша іс-шарлар жүргізіледі:

1) МТЖ операторы мен жергілікті темір жол инфрақұрылымының субъектілер қызметтеріне тарифтер белгілеу;

2) жүк тасымалдаушыларды лицензиялау ережелері;

3) концессияның жаңа нысандары бойынша конкурстарды өткізу ережелері.

Мақсатты үлгіге сәйкес темір жол саласының қызмет істеу жағдайларының бірі мемлекетаралық қатынаста темір жол тасымалының құқықтық негіздерін жетілдіру болып табылады.

ТЖЫҰ қатысушы-мемлекеттерімен қол қойылған Мемлекетаралық жүк қатынастары туралы келісімге және вагон паркі, поезддарды жасақтау жоспары, өзара есеп айырысу бойынша бірқатар келісім және басқа темір жол көлігі бойынша орталық Кеңесі (бұдан әрі - ТКОК) шеңберінде Келісімдерге өзгерістер енгізу қажет.

ТКОК шеңберінде қабылданған келісімдер бойынша ортақ паркті қолдану қағидаттары, поезддарды жасақтау жоспарының негіздері, вагондарды жөндеу сертификаттары, темір жол көлігі субъектілерінің арасындағы есеп айырысу және басқалары қайта қаралады.

Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіруден басқа бірқатар құрылымдық өзгерістер жүргізіледі:

1) МТЖ қызметіне байланысты емес «ҚТЖ» ҰК» АҚ пен «Көліктік сервис орталығы» АҚ тиесілі кірме жолдар заңнамада белгіленген тәртіппен іске асырылады. Болашақта «Көліктік сервис орталығы» АҚ таратылады;

2) барлық темір жол компанияларының вокзалдарға шектеусіз қол жеткізуі және оларға тиісті қызмет көрсету үшін жағдайлар жасау «ҚТЖ» ҰК» АҚ құрамындағы вокзал шаруашылығын шоғырландыру және келесі шараларды жүзеге асыру қажет:

«Жолаушыларды тасымалдау» АҚ тиісті «Вокзалсервис» АҚ 100% акциялар пакетін «ҚТЖ» ҰК» АҚ сатып алу;

«Темір жол мүліктері» АҚ тиісті вокзалдарды «ҚТЖ» ҰК» АҚ өткізу

б о й ы н ш а

ш а р а л а р

ө т к і з у ;

бұрын коммуналдық меншікке берілген вокзалдар, перрондар мен платформаларды белгіленген заңнама тәртібімен «ҚТЖ» ҰК» АҚ меншігіне беру ;

3) «ҚТЖ» ҰК» АҚ тиісті «Транстелеком» АҚ 49% акциялар пакетінің «Транстелеком» АҚ дамытуға инвестиция тарту үшін қолданыстағы заңнамаға с ә й к е с ж ү з е г е а с а д ы ;

4) «Қазақстанның халық банкі» Халықтық зейнетақы қоры» АҚ қызметі «ҚТЖ» ҰК» АҚ бағдарсыз болғандықтан «ҚТЖ» ҰК» АҚ тиісті акциялар пакетін жүзеге асыру қолданыстағы заңнамаға сәйкес жүзеге асады;

5) «Орман қорғау» ЖШС құру нәтижесінде орман-қорғау желектерін күту қызметтерінің қымбаттауы мен сапасының төмендеуіне және осы қызмет түрінде бәсекелестікті дамытудың мүмкін еместігіне байланысты «Орман қорғау» ЖШС жойылады. Орман қорғау желектерін күту функцияларын «ҚТЖ» ҰК» АҚ, одан әрі «ҚТЖ - Инфрақұрылым» ҰК» АҚ жүзеге асырады.

Реформалау бойынша Еуропа тәжірибесі инфрақұрылымға қызмет көрсету қызметтерін шамадан тыс беру жағымсыз салдарға әкелгенін көрсетті. Мысалға, RailTruck (Ұлыбритания) жеке инженерлік-техникалық персоналдарын азайтып, мердігерлік ұйым шарттары негізінде инфрақұрылымға қызмет көрсетуді басқаруға тырысты. Бұл Ұлыбританиядағы шарттық міндеттеме институтының жоғары даму деңгейінде бола тұра, авариялықтардың көп болуына әкеліп соқтырды. Нәтижесінде бұл компания (кейіннен мемлекет меншігіне айналды) ж о й ы л д ы ;

6) «Қамқор» жөндеу корпорациясы» ЖШС жарғылық капиталындағы «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ қатысу үлесі «ҚТЖ» ҰК» АҚ меншігіне өткізіледі. Бұдан әрі «Қамқор» жөндеу корпорациясы» ЖШС ірі өндірістік және жөндеу қуаттылығы шоғырланған «ҚТЖ-Өндіріс және жөндеу» АҚ болып қайта құрылады. Бұл ретте «ҚТЖ» ҰК» АҚ тиісті «Алматы вагон жөндеу зауыты» АҚ акциялар пакеті «ҚТЖ - Өндіріс және жөндеу» АҚ өткізіледі. «Локомотив» АҚ, «Локомотив жөндеу» АҚ және «Локомотивтік сервис орталығы» АҚ еншілес жөндеу кәсіпорындары «ҚТЖ - Өндіріс және жөндеу» АҚ-қа беріледі;

7) Жолаушылар тасымалдау саласында «Жолаушылар тасымалы» АҚ оған «Жолаушылартранс» компаниясы» ЖШС, «Багаж тасымалы» АҚ, «Жолаушылар лизингтік вагон компаниясы» АҚ және «Вагонсервис» АҚ қосу жолымен қайта қ ұ р ы л а д ы ;

8) Қазіргі уақытта жолаушылар тасымалын жоспарлау және ұйымдастыру функцияларын «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүзеге асыруына байланысты, бұл функцияларды «Жолаушылар тасымалы» АҚ өзі жүзеге асырады, «Жолаушылар тасымалын басқарудың жедел-технологиялық орталығы» ЖШС

ж о й ы л а д ы ;

9) Шығындарды оңтайландыру мақсатында «Темір жолсу» АҚ, «Теміржолжылу» АҚ және «Темір жол су жылу жабдықтау» ААҚ «Темір жол жылу» АҚ және «Темір жол су жылу жабдықтау» ААҚ «Темір жол су» АҚ қосу жолымен қайта құрылады. Одан әрі «Темір жол су» АҚ «ҚТЖ - Инфрақұрылым» А Қ - қ а қ о с ы л а д ы ;

10) Табиғи монополия саласын (магистральдық теміржол желісі қызметтерін) және тасымалдау қызметін бөлу кезінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ қайта ұйымдастыру және «ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ-ға магистральдық инфрақұрылымды және МТЖ қызметтерін көрсету үшін қажет басқа да активтерді беру жолымен «ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ құрылатын болады;

МТЖ иесі және операторы ретінде «ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ құру жөнінде дайындық іс-шараларын өткізу және «ҚТЖ» ҰК» АҚ құрамында оқшауланған ұлттық жүк тасымалдаушысын құру мақсатында «ҚТЖ» ҰК» АҚ - «Магистральдық желі дирекциясы» мен «Тасымалдау процесі дирекциясы» филиалдарының арасында функциялар мен штатты бөлу жүргізілетін болады.

«ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ жарғылық капиталына МТЖ беруді қамтамасыз ету мақсатында заңнамаға тиісті түзетулер енгізілетін болады.

Заңнамаға түзетулер мыналарды көздейді:

МТЖ және оның объектілерін МТЖ операторының («ҚТЖ – Инфрақұрылым » АҚ) жарғылық капиталына беру және оны өзге адамдарға иеліктен шығаруға т ы ы м с а л у к ө з д е л е д і ;

МТЖ операторының («ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ) жалғыз акционері саланың нысаналы моделіне сәйкес корпоративтік орталық мәртебесіне ие «ҚТЖ » Ұ К » А Қ б о л а д ы ;

11) Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын толыққанды және дербес орындау үшін тасымалдау процесін жүзеге асыру үшін қажетті активтерді біріктіре отырып, «ҚТЖ – Жүк тасымалдары» АҚ қалыптастырылатын болады. Бұл ретте, «Локомотив» АҚ «Қазтеміртранс» АҚ-қа қосылатын болады. Жүк тасымалдарының кірісі есебінен жолаушылар тасымалының залалдарын айқаспа субсидиялауды жойған соң «ҚТЖ – Жүк тасымалдары» АҚ бөлу арқылы қайта ұйымдастырылады. Қайта ұйымдастыру нәтижесінде құрылған акционерлік қоғамға жолаушылар тасымалына қызмет көрсететін локомотивтерді пайдалану және ұстау жөніндегі мүліктік кешен беріледі, бұдан әрі осы акционерлік қоғам «Жолаушылар тасымалы» акционерлік қоғамына қосылады;

12) «Ертіс-сервис» ЖШС және «Қазығұрт-Оңтүстік» ЖШС (жуу-булау станциялары) «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ қосу жолымен қайта ұйымдастырылады ;

13) Қазақстан Республикасының барлық аумағы жолдарында жүктерді

күзетуді қамтасыз ету мақсатында «ҚТЖ» ҰК» АҚ тиісті «Әскери темір жол күзеті» АҚ 100% акциялар пакеті «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ жарғылық капиталына береді.

Күзету қызметі нарығындағы ұсыныстар мен жүктерді күзетудің сақтандыру тетігі мен жүктерді сақтауды қамтамасыз ететін технологиялық шешімдермен орнын басу үшін баламаларды дамытуға апаратын «Әскери темір жол күзеті» АҚ акциялар пакетін сату мәселесін қарастырады;

14) алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен;

15) қызмет көрсетіп жатқан депо инфрақұрылымына тасымалдаушылардың тең қол жеткізуі мақсатында «ҚТЖ» ҰК» АҚ тиесілі «Локомотивтік сервис орталығы» АҚ 100% акциялар пакеті «ҚТЖ - Инфрақұрылым» АҚ өткізіледі;

16) Осы компаниялар ұсынуы мүмкін, қауіпсіздік пен сапаның халықаралық стандарттарына жауап беретін озық техника мен технологияларды пайдалана отырып, елдің темір жол саласын дамыту мақсатында теміржол техникасын әзірлеу мен өндіру саласындағы шетелдік көлік компаниялары – әлемдік көшбасшылармен бірлескен кәсіпорындар құру жүзеге асырылатын болады;

17) «ҚТЖ» ҰК» АҚ білікті кадрлық әлеуетін қалыптастыру мақсатында «М. Тынышпаев атындағы Қазақ көлік академиясы» АҚ акциялары сатып алынатын болады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниясы тобының қарыздарды тарту және шығарылған еурооблигациялар бойынша қаржылық емес міндеттемелерді сақтау қажеттілігіне байланысты «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниясы тобын қайта ұйымдастыру жөніндегі іс-шаралар қарыздар туралы келісімдер және оларды қамтамасыз етудің кепілдік шарттары туралы келісімдер жасалған кредиторлармен және қарыздарға қызмет көрсету жөніндегі қаржылық агенттермен: Жапон халықаралық ынтымақтастық банкі (JICA), АҚШ Эксимбанкі, Еуропалық Қайта құру және Даму банкі, Instituto de Credito Oficial Испания Королдігі, The Royal Bank of Scotland, Bank of New York (еурооблигация бойынша шарттарға сәйкес трастік басқарушы ретінде), «Қазақстанның даму банкі» АҚ, «Активтерді оңтайландыру мен басқару компаниясы» АҚ және басқа да кредиторлармен алдын ала келісілетін болады.

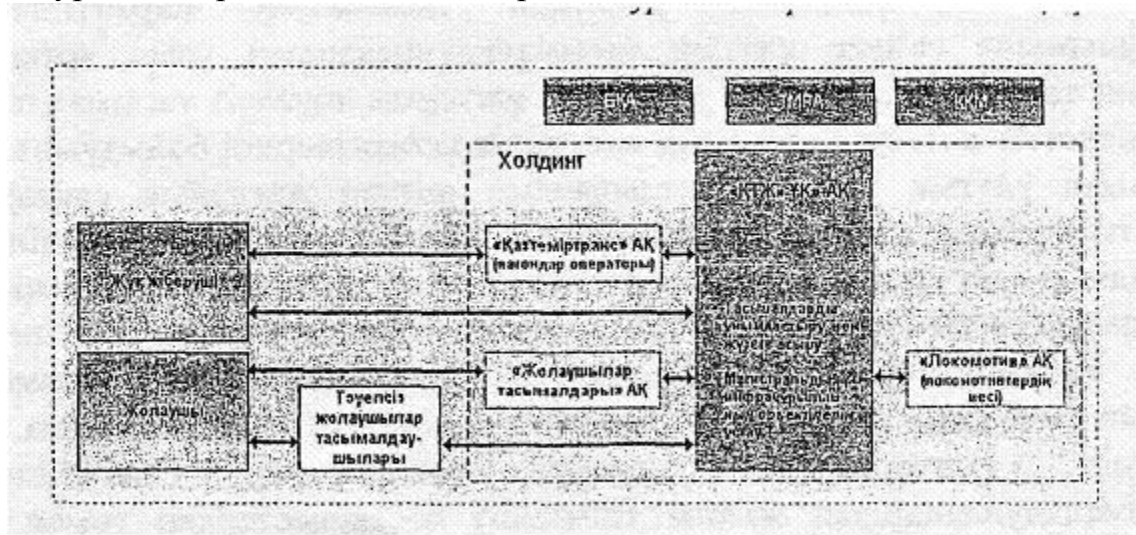
Саланың аралық үлгісі

2011 жылы Екінші жүк компаниясы «Ресей темір жолдары» ААҚ құруға байланысты жалпы мүкәммал вагон паркін нақты жою нәтижесінде вагондарды операциялау қызметі «ҚТЖ» ҰК» АҚ вагондардың меншік иесі - «Қазтеміртранс» АҚ қатысы жоқ парк қағидаттарымен вагондармен операция жасайды.

Саланың аралық үлгісінде МТЖ операторы және жүктерді Ұлттық тасымалдаушы қызметін орындаушы «ҚТЖ» ҰК» АҚ, локомотивпен тарту қызметтерін ұсынушы «Локомотив» АҚ, жолаушыларды тасымалдауды жүзеге

асырушы «Жолаушылар тасымалы» АҚ және тәуелсіз жолаушылар тасымалдаушылар бірдей жағдайда жүк вагон парктерімен операциялау қызметтерін орындаушы «Қазақтеміртранс» АҚ және басқа да жылжымалы құрам меншік иелері жұмыс істейтін болады.

7-сурет. Темір жол саласының аралық моделі

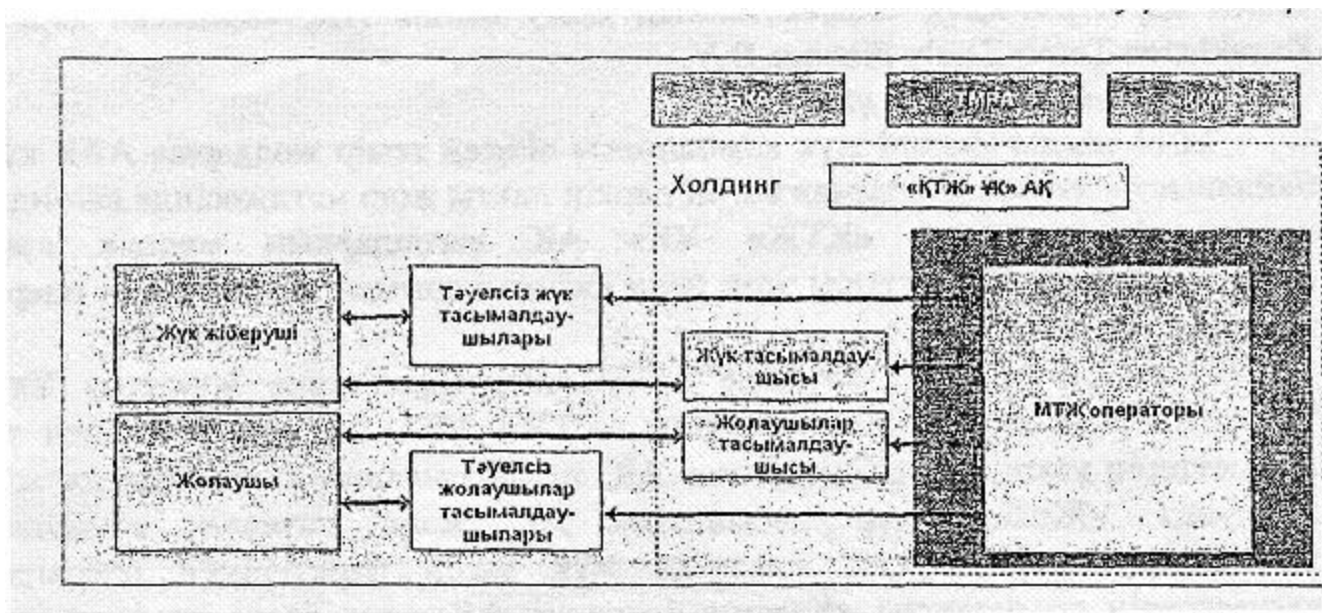


2011 жылы тасымалдау қызметін кезең-кезеңімен қайта реттеуге сәйкес географиялық және нарықтың өнім шекарасын анықтап, белгіленген тәртіпте вагондарды операциялау бойынша «Қазтеміртранс» АҚ бағалық реттеу ж о й ы л а д ы .

Саланың нысаналы моделі

Саланың нысаналы моделін қалыптастыру бойынша іс-шараларды іске асырудың және МТЖ-ға жүктер мен жолаушыларды тасымалдаушылардың қол жеткізуінің негізгі шарты жолаушылар тасымалын жүзеге асыру және қолданыстағы заңнамалық актілерге тиісті өзгерістер мен толықтыруларды енгізгеннен кейін тасымалдау тарифін қайта реттеу шығындарын мемлекеттің әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын 100 % субсидиялауды қамтамасыз етуі болады.

8-сурет. Темір жол саласының жұмыс істеуінің мақсатты институционалдық моделі



Бұл кезеңде тәуелсіз тасымалдаушылардың бірте-бірте үлесі ұлғаюымен темір жол тасымалдау нарығы қалыптасады.

Саланың мақсатты үлгісімен тасымалдау нарығының оңтайлы құрылымына сәйкес ұлттық тасымалдаушылардың үлесі артқан құрылым болып табылады. Саланың мақсатты үлгісінде тәуелсіз тасымалдаушылар мен мемлекеттік реттеуге ену үшін әкімшілік кедергілердің болмауына байланысты нарықта ұлттық тасымалдаушылардың артқан жағдайын сақтаудың негізгі шарты бәсекелестермен салыстырғанда көрсетілетін қызметтердің аса жоғары тиімділігі мен сапасын қамтамасыз ету болып табылады. Осы шартты сақтаған жағдайда ұлттық тасымалдаушылар өзінің нарықтағы басым орнын жоғалтады.

Ұлттық тасымалдаушылардың бәсекелі артықшылығы қызметтің өзіндік құнын төмендету факторы қызметтер масштабы болып табылады. Бірақ, басқа өндіріс факторларын тиімсіз пайдаланған жағдайда ұлттық тасымалдаушылардың жалпы тиімділігі бәсекелестерден төмен болып, бұл оның нарықтағы үлесінің қысқаруына әкеледі.

Темір жол саласында институционалдық қайта құруларды іске асыру шеңберінде :

1) саланың активтерін жаңарту мен жаңғырту іс-шараларын жүзеге асыру жалғасады ;

2) саланың инвестициялық қажеттіліктерін қамтамасыз ету үшін тарифтердің көтерілуін қарастыру аяқталды және тарифтерді инфляция деңгейіне индекстеуге көшу жүзеге асырылады ;

3) қолданыстағы заңнамалық актілерге тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізілгеннен кейін жолаушы жылжымалы құрамын жаңартуға инвестицияларды мақсатты мемлекеттік қаржыландыру басталады;

4) локомотив паркі мен жолаушы вагондарын жаңартуға жеке

инвестицияларды қаржыландыру басталады;

5) әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын 100 % субсидиясы деңгейімен өту жүзеге асырылды;

6) темір жол көлігінің техникалық құралдары мен олардың құрамдауыштарын өндіруді ұйымдастыру жөніндегі жобаларды іске асыру;

7) жүк және жолаушылар тасымалдау технологиясын ұйымдастыруды және жүзеге асыруды жетілдіру;

8) тасымалдаудың қарқындылығына байланысты магистральдық темір жол желісінің учаскелерін санатқа бөлу және оңтайландыру бойынша жұмыс жүргізіледі. Участкелерді ұстау, қызметі аз учаскелерді концессияға беру тетіктерін немесе оларды «желілік инфрақұрылымдық келісімшарт» шеңберінде субсидиялау жөніндегі сараланған стандарттарды әзірлеу.

Бағдарламаны іске асыру нәтижесінде:

1) жүк пен жолаушыларды темір жолмен тасымалдау нарығында бәсекелестікті дамыту үшін жағдай жасалады;

2) тұтынушыларды қанағаттандыруға бағытталған темір жол көлігін инновациялық дамыту жалғасады;

3) жоғары сапалы логистикалық қызметтердің көлік нарығындағы сегментінде темір жол көлігінің бәсекеге қабілеттілігі көтеріледі;

4) транзиттік тасымалдың өңірлік және континенттік нарығындағы Қазақстан темір жолының бәсекеге қабілеттілігі ұлғаяды.

5.2 Автожол саласын дамыту

Ескерту. 5.2-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Қолда бар ресурстарды топтастыруды қамтамасыз ету қажет басым бағыттар болып анықталғандар:

1) алдыңғы кезеңде басталған объектілерді салу мен оңалтуды аяқтау;

2) облысаралық және өңіраралық көлік байланысын қамтамасыз ететін жүк қауырттылығындағы бағыттарда бұзылған учаскелерді қайта жаңарту және күрделі жөндеу;

3) авариялық көпірлерді қайта жаңарту;

4) перспективалы және транзиттік бағыттарындағы жолдардың жеке учаскелерін салу;

5) профилактикалық алдын ала жөндеу, сондай-ақ автомобиль жолдарын қысқы күтіп ұстау жұмыстарының көлемін арттыру.

2010 – 2014 жылдар кезеңінде республикалық маңызы бар автожолдардың 3

866 км салу, қайта жаңарту (соның ішінде 49 км концессия қаражаты есебінен) және 5 646 км жөндеу жоспарланып отыр. Сондай-ақ, 11 524 км жергілікті желідегі автожолдарда жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарын жүргізу болжануда. 4-кесте. 2010-2014 жылдары жолдарды белгілеу бөлінісіндегі жол жұмыстарының көлемі

Жоба атауы	Ұзақтығы, км					
	2010	2011	2012	2013	2014	2010–2014
Республикалық маңызы бар жолдар						
Республикалық маңызы бар жолдарды салу және қайта жаңарту	550	1013	1080	441	536	3620
Концессиялық негізде республикалық маңызы бар жолдарды салу және қайта жаңарту				92	154	246
Жиыны, республикалық маңызы бар жолдарды салу және қайта жаңарту	550	1013	1080	533	690	3 866
Жөндеу (орташа және күрделі):	877	1 241	1 215	1 105	1 208	5 646
Жиыны, республикалық маңызы бар жолдар	1 427	2 254	2 295	1 638	1 898	9 512
Жергілікті маңызы бар жолдар	1 659	3 050	2 073	2 251	2 491	11 524
Барлығы	3 086	5 304	4 368	3 889	4 389	21 036

5-кесте. 2010-2014 жылдардағы жалпы пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және жөндеу бойынша жол жұмыстарының көлемі

Жоба атауы	Көлемі, млрд. теңге					
	2010	2011	2012	2013	2014	Барлығы
Республикалық маңызы бар жолдар						
Республикалық маңызы бар автожолдарды салу және қайта жаңарту (концессиямен)	126,2	157,7	172,5	222,5	239,2	918,1
Жол-пайдалану техникасын сатып алуымен бірге республикалық маңызы бар жолдарды жөндеу (орташа және күрделі) және күтіп ұстау	22	31,8	27	27	30	137,8
Жиыны республикалық маңызы бар жолдар бойынша	148,2	189,5	199,5	249,5	269,2	1055,9
Жергілікті маңызы бар жолдар						
Трансферттер есебінен	21,8	33,1	35,3	34,1	34,8	159,0
Жиыны жергілікті маңызы бар жолдар бойынша	21,8	33,1	35,3	34,1	34,8	159,0
Барлығы	170	222,6	234,8	283,5	289,0	1200
РБ есебінен	102,8	122,9	128,1	131,3	148,7	633,8
қарыз қаражаты	67,2	99,7	106,7	152,2	138,3	564,2
оның ішінде концессия					2	2,0

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын қайта жаңарту жұмыстары шеңберінде Қазақстан Республикасының аумағы бойынша өтетін алты негізгі халықаралық дәліз бойынша 3 588 км қамту жоспарланып отыр:

1) Өзбекстан шекарасы – Шымкент – Тараз – Алматы – Қорғас – Қытай шекарасы (жалпы ұзақтығы 1 150 км-дің 1 150 км қайта жаңарту);

2) Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – РФ шекарасы (2 066 км-дің 1 362 км қайта жаңарту);

3) Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл (1724 км-дің 445 км қайта жаңарту);

4) РФ шекарасы – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шекарасы (1402 км-дің 195 км қайта жаңарту);

5) РФ шекарасы – Павлодар – Семей – Майқапшағай – Қытай шекарасы (1094 км-дің 277 км қайта жаңарту);

6) Астана – Қостанай – РФ шекарасы (891 км-дің 159 км қайта жаңарту).

Автожолдардың 3 588 км-дің 2 314 км алғашқы екі бағытты қамтитын «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізі жобасы шеңберінде қайта жаңартылатын болады.

9-суретте осы дәліздің қайта жаңартуға жататын бөлігі көрсетілген бағыты берілген.

9-сурет. «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту



Бұдан басқа республикалық маңызы бар 278 км басқа да автожолдар салу және қайта жаңарту жоспарланып отыр.

Республикалық және жергілікті маңызы бар автожолдарды салу, қайта жаңарту және жөндеу бойынша жоспарланатын 25 жобаны іске асыру шеңберінде жол-құрылыс шикізатының, материалдар мен технологиялық құрамдауыштардың өндірілетін көлемін айтарлықтай арттыру талап етіледі.

6-кесте. 2010 — 2014 жылдары жол-құрылыс материалдарының қажеттілігі

Атауы	2010	2011	2012	2013	2014	2010-2014 жж. жиыны		
						Салуға/қайта жаңартуға	Жөндеу	Жиыны
Фракциялы шағылтас, мың тонна	31683	48 874	55 983	52 478	62 987	252 002	8 307	260 309
Цемент, мың тонна	698	1 308	1 391	400	377	4 174		4 174

400 маркалы	279	523	556	160	151	1 669		1 669
500 маркалы	419	785	835	240	226	2 505		2 505
Битум, мың тонна	499	530	590	620	650	2 431	458	2 889
М е т а л л конструкциялар, мың тонна	75	147	136	135	236	729		729
Арматура	38	71	65	55	92	321		
Металлпрокаты	47	82	78	86	162	455		
Минұнтақ, мың тонна	291	343	349	407	430	1 820	400	2 220
Геотекстиль, мың кв.м	7 424	11 294	13 386	21 583	26 755	80 442		80 442
Ж/б бұйымдар және конструкциялар, мың тонна	75	125	139	88	78	470	35	505
Бояулар, мың тонна	4 781	7 919	7 311	8 164	10 735	38 910	1 857	40 767

Ақылы автожолдарды енгізу

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Мемлекет басшысының 2008 жылғы 6 ақпандағы Қазақстан халқына жыл сайынғы Жолдауында айтылған тапсырмаларын орындау үшін ККМ концессиялық тетік негізінде «ҰАААЖ» құрылысын іске асыру бойынша іс-шаралар жүргізуде. Сонымен бірге ККМ «Астана – Петропавл» автожолының «Астана – Щучье» учаскесінде жүріп өту үшін ақы төлеу жүйесін орнату бойынша жұмыстар жүргізуде.

Барлық жоғарыда көрсетілген жобалар мынадай схема бойынша іске асырылатын болады:

- 1) Салу және/немесе қайта жаңарту;
- 2) Мемлекетке беру (акті бойынша);
- 3) Мемлекеттің объектіні басқару және пайдалану құқығын ұсынуы (30 жыл мерзімге).

7-кесте. Ақылы автомобиль жолдарының жоспарланған жүйесі

Атауы	Ұзақтығы, км	Іске асыру жылдары	Құны, млрд. теңге
Астана – Щучье учаскесіндегі ИТЖ		2013	1,5
ҰАААЖ	49	2013-2016	2,0
Жиыны	49		3,5

Ақылы автомобиль жолдарын пайдалануға беру кезіндегі маңызды сәттердің бірі автомобиль жолдарының ақылы учаскелері бойынша АҚЖ жүріп өтуіне бажды (тарифті) айқындау болып табылады.

Дәстүрлі түрде ақылы автомобиль жолдары бойынша жүріп өтуге пайдаланушы ақы төлейді. Тариф, қаржыландыру құнын және қызмет ету

мерзімі ішінде жөндеу жұмыстарының жоспарын қоса алғанда, жобаның толық құны негізге алына отырып есептеледі. Тарифті индекстеу инфляцияға сәйкес, сондай-ақ басқа да ерекше жағдайлармен көзделеді. Мемлекет тарифтерді арттыруды жоспарламаған жағдайда, өйткені бұл әлеуметтік қарсылықтар тудыруы мүмкін, өтемақы төлеу тетігі әзірленуі тиіс.

Әдетте жүріп өту үшін алымдар түсімнің 95 %-ын құрайды, қалған кірістер жарнама және байланысты қызметтерді ұсынуға арналған рұқсаттар есебінен қ а л ы п т а с а д ы .

Ақылы автомобиль жолдарын салу және пайдалану мәселесі тек автомобиль жолдары мен концессиялар саласындағы заңнамамен ғана реттелмейді. Осы салада туындайтын құқықтық қатынастарға ҚР бюджет, салық және жер заңнамасының нормалары үлкен әсер етеді. Келтірілген заңнаманың кейбір нормалары автожол жобаларын неғұрлым тиімді іске асыру мен инвестор тарабына тартымдылығы үшін түзетулер енгізуді қажет етеді.

ККМ тәуекелдерді және жобалар бойынша жауапкершілікті оңтайлы бөлуге қол жеткізіп, ҚР-ның автожол саласындағы концессиялық жобаларды одан әрі табысты іске асыру үшін концессиялар туралы заңнамаға, бюджет, жер кодекстеріне бірқатар түзетулер ұсынған болатын.

Қолданыстағы басқару жүйесі 2001 жылдан бастап енгізілген, ол бюджеттік қаржыландыру негізінде құрылған және мемлекеттік органның бір бөлімшесінде тапсырыс беруші мен техникалық қадағалау функцияларын шоғырландырудан т ұ р а д ы .

Концессиялық жобаларды іске асыру тәжірибесі концессионерлер болмауының негізгі себебі трафиктің аздығы және жолдың ұзақтығы мен ұстауға жұмсалатын шығындардың көптігінен қазақстандық автожол жобаларының капиталды көп қажет ететіне байланысты инвесторлар тәуекелділігі болып т а б ы л а т ы н ы н к ө р с е т т і .

Баламалы қаржыландыру көздерін тарту қажеттілігі мен бюджеттік қаражаттың шектеулілігі жағдайында бірыңғай ұлттық оператор құрылатын болады, ол ақылы автожолдарды басқарып, жаңа жолдар салуды ұйымдастырады , ақы төлеу, қолданыстағы жолдарды ағымдағы жөндеуді және ұстауды қамтамасыз етеді, сондай-ақ бюджеттік жобалармен қатар МЖӘ жобаларын да іске асырады. Компания қызметін қаржыландыру ақылы жолдан алынған алымдар есебінен жүзеге асырылатын болады.

А в т о с е р в и с т і д а м ы т у

Автомобиль жолдарын қайта жаңарту және жөндеу қауіпсіз қозғалыс, жолдарды пайдаланушыларға жұмыс пен демалыс жағдайларын жақсарту және автотуризмді дамыту үшін қажетті жағдайлар жасау арқылы сервистік қызмет көрсету деңгейін арттырумен байланысты. Сала мен шағын және орта бизнесті

дамыту мен қолдау бойынша мемлекеттік саясатты қаржыландырудың қолданыстағы жүйесіне сәйкес салынуы мен қаржыландырылуы тиісті ұйымдастыру-құқықтық тәсілдері бар әр түрлі қаржыландыру көздерінен жүзеге асуы қажет жол сервисі объектілерінің екі тобы бөлінді.

Объектілердің бірінші тобы - бұл автомобиль жолдары кешеніне кіретін объектілер. Оларға жататындар: авариялық-шақыру байланысы, автомобильдердің қысқа мерзімді тұрақ алаңдары, су көздері, автобус аялдамалары, автопавильондар. Осы объектілерді салу жол жұмыстарына көзделетін жалпы қаражат есебінен жүзеге асырылады.

Объектілердің екінші тобы - бұл ақылы сервис объектілері (мотелдер, кемпингтер, авто май құю станциялары, техникалық қызмет көрсету станциялары, тамақтану пункттері, терминалдар және т.б.). Осы кәсіпорындарды қалыптастыру мен кеңейту мемлекет тарапынан реттеудің қолайлы климаты бар осы қызметтердің түрлеріне сұраныспен және ұсыныспен анықталады.

Қазіргі уақытта осы саланы дамытудың жүйелік сипаты жоқ. Бұл жағдайда:

1) негізгі автожол маршруттарына жол бойы сервистерінің қолданыстағы объектілерінің қозғалыс қауіпсіздігі мен эстетикалық ресімдеу шарттарына сәйкес келуіне тексеру жүргізу;

2) жергілікті атқарушы органдардың қатысуымен объектілердің орналасуының ықтимал белсенді орындарын белгілеу және олардың игерілу шамасына қарай үлгі жобалау шешімдерін даярлауға, жерлерді бөлуге, аймақтар мен коммуникацияларды жол учаскелері мен пункттерінің желілік ғимараттарымен бірлестіруге, сондай-ақ сервис объектілерін белсенді құру бойынша басқа мәселелерді шешуге көмек көрсету қажет.

5.3 Автомобиль көлігін дамыту

Ескерту. 5.3-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Іс-шара екі кезеңде жүзеге асырылады.

Бірінші кезең (2010 - 2012 жж.)

Цифрлық тахографтар – электрондық цифрлық тіркеу қағидатын пайдаланатын жүргізушілердің еңбегі мен демалыс режимін тіркеудің бақылау құралдары енгізілетін болады.

Цифрлық тахографты пайдалану тиісті инфрақұрылымды, арнайы сыйысымды дерекқорларды және қауіпсіздік қағидаттарын әзірлеу қажеттігін б о л ж а й д ы .

Тахограф халықаралық жүк-жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын автомобиль үшін міндетті құрылғы болып табылады.

Қазіргі уақытта ЕҚ елдерінде барлық жаңадан жасалатын автокөлік құралдары зауыттан тек цифрлық тахографпен шығарылады.

Барлық тасымалдаушылардың ҚР аумағы бойынша жол жүру, қалааралық, облысаралық және облысшілік қатынастарда жолаушылар мен багажды тасымалдауды ұлғайту тәртібін регламенттейтін нормативтік құқықтық актілерді сақтау қажеттігін ескере отырып, қозғалыстағы автокөлік құралдарын өлшеудің автоматтандырылған жүйесін енгізу қажеттігі туындады. Жүйе біліктік жүктемені өлшеу және автокөлік сыныптамасы арқылы автокөлікке артық жүк тиеудің алдын алу үшін әзірленді. Жоғары жылдамдықты өлшеу жүйелері ағынды тоқтатпай автокөлікті өлшеуді жүргізуге мүмкіндік береді. Осы аспект жүк автокөлігінің ағыны тығыз жерлерде маңызды роль атқарады. Платформалық салмақ 15 км/сағатқа дейінгі жылдамдықта өлшеуді білдіретіндіктен, бұл уақытша шығындарға әкеп соқтырады және өлшеу қажет учаскелерден өтіп кетуге зор әсерін тигізеді.

«Көлік» кіші санатына жататын отынды жағу Қазақстандағы парникті газдың эмиссия көзінің маңыздылығы бойынша алтыншы орында, ал оның жалпы ұлттық эмиссияға қосатын үлесі шамамен 4 % құрайды.

Екінші кезең (2013 - 2014 жж.)

«2013 жылғы 1 қаңтардан бастап Қазақстанда автокөлік құралдары үшін 3-экологиялық кезеңнің экологиялық стандарттары енгізіледі.

3-экологиялық кезең стандарттарын енгізу 2001 жылдан бұрын шығарылған еуропалық автомобильдерді әкелуге тыйым салуға мүмкіндік береді.

3-экологиялық кезең нормалары 2-экологиялық кезеңге қарағанда салқын іске қосу параметрлерін жеке ескереді және 2-экологиялық кезең нормаларымен салыстырғанда рұқсат етілетін уытты шығарындылар көлемін шамамен 25 %-ға (1-экологиялық кезеңмен салыстырғанда екі есеге) қысқартады.

Қазақстан Республикасында стационарлық көздерден зиянды заттардың атмосфераға шығарындылары жылына шамамен 2,5 млн. тоннаны құрайды, көліктік шығарындылар жылына 1 млн. тоннадан асады.

Ірі қалалардың көпшілігінде автокөліктің ауа бассейнін ластауға қосатын үлесі зиянды шығарындылардың жалпы көлемінің 60 %-ына жетеді және одан да а с а д ы .

2014 жылғы 1 қаңтардан бастап автокөлік құралдары үшін 4-экологиялық кезең стандарттары енгізіледі.

4-экологиялық кезең стандарттарын енгізу 2006 жылдан бұрын шығарылған еуропалық автомобильдерді әкелуге тыйым салуға мүмкіндік береді.

4-экологиялық кезең нормалары барлық көрсеткіштер бойынша 3-экологиялық кезеңге қарағанда шамамен екі есе қатаң.

Автокөлік құралының зиянды заттар шығарындылары бойынша техникалық

регламентінің ережелерін іске асыру экологиялық кезеңдер стандарттарына сәйкес келмейтін автомобильдерді Қазақстанға әкелуді және республика аумағында өндіруді шектеуге мүмкіндік береді. Бұдан басқа, аталған шара автомобиль отынының сапасын арттыруды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Ақыр аяғында экологиялық стандарттарды енгізу қолданыстағы автомашина паркін жаңартуға жағдайлар жасайды, сондай-ақ экологиялық проблемаларды (әсіресе үлкен қалаларда) және жолдардағы қауіпсіздік деңгейін жоғарылату проблемаларын шешуге мүмкіндік береді.

2012 - 2014 жылдары Қазақстандағы автокөлік құралдары қызметтерінің жай-күйін талдау бойынша іс-шаралар өткізілетін болады. Осы мақсатта қалааралық, қалалық және қала маңындағы жолаушылар тасымалдары, таксомоторлық тасымалдар, жүк және жолаушы автокөлігі инфрақұрылымының жай-күйі бойынша қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізу жоспарлануда.

Сонымен бірге ІІМ бірлесіп, тұрақты емес тасымалдар түрінде жүзеге асырылатын тұрақты қатынастағы тасымалдар көлемін төмендету бойынша жұмыс тобы құрылады.

Автомобиль көлігіндегі апаттылық деңгейін төмендету және жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру мақсатында ғылыми-зерттеу жұмыстары жүргізіледі, олардың негізінде қауіпсіздікті арттыру бойынша іс-шаралар өткізу жоспарланып отыр.

Ғылыми зерттеулерде көрсету жоспарланып отырған проблемалардың тізбесіне:

1) ІІМ-нен ККМ-ге берілетін автомобильдерді техникалық тексеру жүйесін ұйымдастырумен және жетілдірумен байланысты проблемалар;

2) жолаушы тасымалдарының қауіпсіздігін арттыру проблемалары (автобус тасымалдарында қауіпсіздік белдігін және жылдамдықты шектегіштерді енгізудің орындылығы, т.б.);

3) автомобиль тасымалдарында цифрлық тахографтарды енгізудің проблемалары - әр түрлі тасымалдарда оларды енгізудің кезеңділігі: облысаралық, облысшілік жолаушылар және жүк, қалалық жолаушылар тасымалдары, қауіпті жүк тасымалдары;

4) ЖКО төмендету бойынша алдын ала сақтандыру іс-шараларын әзірлеу;

5) Қазақстанның ірі қалаларында көлік кептелістерінің жай-күйін талдау және оларды төмендету бойынша ұсынымдар әзірлеу;

6) жол қауіпсіздігін арттыру: басқарудың автоматтандырылған жүйесін енгізу, автомобильдерге жүктің артық тиелуін бақылау деңгейін көтеру, тасымалдаушыларды ынталандыру тетіктері, автокөлік құралдарын пайдалану және жол қозғалысы ережесі саласындағы құқық бұзушылықтар үшін санкциялардың тізбесі және мөлшерлестігі;

7) автокөліктегі қауіпсіздікті арттыру мақсатында саладағы техникалық саясатты жетілдіру - жолаушы автокөлігіне қойылатын талаптарды қатандату мақсатында «Автокөлік құралдарының қауіпсіздігіне қойылатын талаптар» техникалық регламентін қайта пысықтау бойынша ұсынымдар әзірлеу, халықаралық талаптармен үйлестіру арқылы қазіргі мемлекеттік стандарттарды қ а й т а ө н д е у ;

8) жолаушылар мен жүктерді тасымалдау бойынша қызметтер нарығында автомобильдерді қауіпсіз пайдалану талаптарын қамтамасыз ететін тиісті жағдайы жоқ шағын кәсіпкерлік субъектілерінің үлес салмағын азайту;

9) автокөлік құралдарының орташа қызмет ету мерзімін төмендету бойынша ұ с ы н ы с т а р ә з і р л е у ;

10) жолаушылар және жүктер тасымалдарын ұйымдастырудың технологиялық процестерін, оның ішінде тасымалдаушылардың қызметін лицензиялау арқылы қамтамасыз ету.

5.4 Әуе көлігін дамыту

Ескерту. 5.4-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Іс-шараларды іске асыру екі кезеңде жүзеге асырылады.

Бірінші кезең (2010 - 2012 жылдар)

Ұшу қауіпсіздігі және авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыру бойынша қажетті іс-шаралар мыналар болып табылады:

1) ұлттық авиациялық заңнаманы халықаралық стандарттармен үйлестіру;

2) 2011 жылы авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу бойынша ұйымдарды, авиациялық оқу орталықтарын, жолаушылар мен олардың багаждарын тексеруді жүзеге асыратын әуежайлар қызметтерін міндетті с е р т и ф и к а т т а у д ы е н г і з у ;

3) уәкілетті орган мамандарын халықаралық стандарттарға (ИКАО, EASA, ТРАСЕКА және т.б.) сәйкес оқыту.

Екінші кезең (2013 — 2014 жылдар)

1) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша уақтылы түзету іс-қимылдарын қабылдау мақсатында инциденттер, авиациялық оқиғалар, авиациялық техниканың істен шығуы мен ақаулықтары бойынша ақпараттың қазіргі заманғы жүйелерін енгізуді жүзеге асыру;»;

2) 2010 – 2014 жылдар кезеңінде - уәкілетті орган мамандарын ИКАО, EASA, ТРАСЕКА стандарттарына сәйкес оқыту.

Әуе кемелерінің паркін жаңарту және техникалық қызмет көрсетуді жетілдіру

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214

қ а у л ы с ы м е н .

Әуе кемелері паркін қазіргі заманғы жаңа әуе кемелерімен толықтыру мақсатында «Эйр Астана» АҚ 2012 - 2013 жылдары жеткізілетін Эйрбас-3206 әуе кемелерін меншікке сатып алуды жоспарлайды.

2014 жылға қарай қазіргі заманғы жаңа ұшақтар саны 70 бірлікті құрайтын болады.

Батыс және ресейлік өндірістің қазіргі заманғы тікұшақтарының жалпы саны 23 бірлікке жетеді.

Техникалық қызмет көрсетуді жетілдіру мақсатында жетекші шетелдік компаниялардың консалтингтік қолдауымен халықаралық талаптарға сәйкес әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету бойынша орталықтар құру жоспарлануда.

Жерүсті инфрақұрылымын дамыту

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214

қ а у л ы с ы м е н .

Азаматтық авиация саласында жерүсті инфрақұрылымын одан әрі дамыту мақсатында мыналар жоспарланады:

1) 2010 – 2012 жылдары Қызылорда, Ақтау және Көкшетау қалаларының әуежайларындағы ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартылғаннан кейін пайдалануға беру;

2) 2015 жылға дейінгі кезеңде: 4 әуежайдың ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартуды жүргізу (Талдықорған, Қостанай, Тараз, Орал).

Аэронавигациялық жүйені және транзиттік қозғалысты дамыту

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214

қ а у л ы с ы м е н .

Аэронавигациялық жүйенің одан әрі дамуы неғұрлым алдыңғы қатарлы және перспективті технологияларды енгізу есебінен мыналарды қоса алғанда іске асырылады:

1) ИКАО перспективалық моделі негізінде болашақтағы аэронавигациялық жүйенің (CNS/ATM) прототипі болып табылатын Қазақстанның аэронавигациялық кіші жүйелерін бірыңғай кешенге біріктіру;

2) ғарышта орналасқан навигациялық жүйелердің элементтерін енгізуді бастау және Еуропа мен Америкада тез қарқынмен дамып келе жатқан және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуде маңызды роль атқаратын спутниктік навигацияға көшу.

Республикада координаталардың бірыңғай тірек жүйесі ретінде Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін – 1984 (WGS-84), соның ішінде әуежайларда енгізу жөніндегі жұмыстар жүргізу жоспарлануда.

Авиациялық қызмет көрсетуді дамыту

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қ а у л ы с ы м е н .

Әлемдік экономикада орын алған жағдайға қарамастан 2009 жылы 10 жаңа авиабағыт ашылды, 2015 жылға қарай тағы да Еуропа, Азия және ТМД елдері бойынша 30 жаңа авиабағыт ашу жоспарлануда.

Осы салада таяу және алыс шетел қалаларына жаңа халықаралық авиажелілерді ашу, сондай-ақ облыс ішілік және жергілікті авиажелілерде ұшулар географиясын кеңейту жоспарлануда.

Тұрақты авиатасымалдарға авиациялық бағыттарды конкурстың бөлу жүйесі жетілдірілетін болады.

Ел экономикасында үлкен маңызға ие іскер авиация; дамуды жандандырады. Қазіргі уақытта іскер авиацияда жалпы саны 15 әуе кемесі бар шамамен 7 авиакомпания жұмыс жасайды.

2014 жылы 4,5 млн. астам жолаушы тасымалданады (2009 жылы 2,7 млн. жолаушы, өсім 60 %), әуежайлардағы қызмет көрсету кемінде 9,5 млн. жолаушыны құрайды (2009 жылы 5,2 млн. жолаушы, өсім 55 %).

Т а р и ф т і к с а я с а т

ҚР қолданыстағы заңнамасына сәйкес Қазақстан Республикасы Үкіметінің немесе ол уәкілеттік берген мемлекеттік органның шешімдері негізінде жүзеге асырылатын авиабағыттар бойынша тұрақты тасымалдар, сондай-ақ авиабағыттың тиімді қызмет етуі үшін қажетті кіріс деңгейін қамтамасыз етпейтін жергілікті атқарушы органдардың шешімдері негізінде жүзеге асырылатын тасымалдар тиісті бюджетте көзделген қаражат есебінен субсидиялануға жатады.

2008 жылы мемлекет республикалық бюджеттен 9 авиабағытты субсидиялау үшін 667,7 млн. теңге бөлді, 2009 жылы республикалық бюджеттен 727,7 млн. теңге бөлінді, 2010 жылға бюджет жобасын қарау кезінде мынадай 6 авиабағыт бойынша 881,5 млн. теңге сомасында шығыстар қолдау тапты: Астана - Семей - Астана, Астана - Жезқазған - Астана, Астана - Петропавл - Астана, Астана - Өскемен - Астана, Қарағанды - Қызылорда - Қарағанды, Алматы - Көкшетау - Алматы.

Республиканың әуе кеңістігінде транзиттік ағынның басым болуы және көршілес мемлекеттермен жоғары бәсекелестік аэронавигациялық қызметтерде, соның ішінде әуежайлық қызметтер мен тасымалдау қызметтерінде баға қалыптастыруда икемді және ашық саясатты тұрақты пайдалануды талап етеді.

Осы мақсаттарда, сондай-ақ мемлекеттің әлеуметтік саясатын жүргізу мақсатында тарифтер мен құнын қалыптастыру және қолдану принциптері зерттеледі, соның нәтижесінде тиісті ұсыныстар мен қажетті құжаттар әзірленетін болады.

Ескерту. Тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Көлік қызметтеріне төлеуге қабілетті сұраныс шектеулі, тұрғындар мен кәсіпорындардың елеулі бөлігі үшін тасымалдаулар тым қымбат. Өртүрлі көлік түрлері тұтынушы үшін өз арасында қатаң бәсекеге түседі.

Жолаушыға қызмет көрсету процесіне авиакомпаниялар, әуежайлар және аэронавигациялық қызмет көрсету провайдерлері кіреді. Қазіргі сәтте осы субъектілер жаңғыртудың түрлі деңгейінде және жалпы алғанда авиациялық қызмет көрсетулерді тұтынушылар сұранысын қамтамасыз ету үшін бір бірінің өндірістік қуат талаптарына сәйкес келмейді.

Әуе тасымалдары саласында бағыттарды конкурстық бөлу қолданылады. Тасымалдаудың халықаралық нарығында қазақстандық тасымалдаушылардың мүдделерін ескере отырып, тасымалдау көлемдерін реттеу саясаты жүргізіледі, себебі осы нарықта қазақстандық авиакомпаниялар әзірше бәсекелестікке қабілетті емес.

Азаматтық авиацияда бәсекелестікті одан әрі дамыту және авиакәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында ішкі тұрақты коммерциялық әуе тасымалдарына конкурсты алып тастау жоспарлануда. Перспективада осы мақсаттарды іске асыру үшін ұшу қауіпсіздігінің (IOSA, EASA сияқты), қаржылық тұрақтылықтың, қызмет көрсету сапасының халықаралық стандарттарына сәйкес авиатасымалдаушыларына қойылатын жаңа біліктілік талаптары енгізілетін болады.

Әуежай қызметі саласында әуежайлар кешенін жаңғыртуды жүзеге асыруды жалғастыру қажет, бұл ретте икемді тарифтік саясатты қолдану талап етіледі, өйткені әуежайлар халықаралық тасымалдауларда шекаралас мемлекеттердің әуежайларымен бәсекелестікке түседі.

Халықаралық нарықта бәсекелестік бойынша ұқсас жағдай қазақстандық аэронавигациялық қызметтерді ұсынушы «Қазаэроавиация» РМК-да қалыптасқан.

Сондай-ақ әуежай қызметтері саласында мынадай іс-шаралар көзделеді:

- 1) тиісті нормативтік-құқықтық актімен бекітілген басқа Әуежай қызметтерінің тізбесін әзірлеу;
- 2) халықаралық қызметтер сапасы стандарттарын енгізу;
- 3) авиакомпаниялардың әуежайлар мен аэронавигациялық қызмет көрсетулерде кемсітушіліксіз қол жетімділік ережелерін әзірлеу және енгізу;
- 4) авиакомпаниялар өз бетімен авиа жанар-жағармайларды сатып алу ниеттері болған жағдайда әуежайларды оларды сақтау үшін резервуар ұсынуға

немесе әуежайларда баламалы отынмен қамтамасыз ету кешендерін салу мүмкіндігін ұсынуға міндеттеу.

5.5 Су көлігін дамыту

Ескерту. 5.5-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Су көлігінің негізгі бағыттары:

- 1) порттық инфрақұрылымды дамыту;
- 2) танкерлік, құрғақ жүк флоты мен теңіз операцияларына қолдау көрсету флоты және паромдық флот кемелерін салу және сатып алу;
- 3) теңіз кадрларын даярлау мен қайта даярлауға халықаралық стандарттарға сай білім беру жүйесін құру;
- 4) техникалық флот кемелерінің санын 147 бірлікке дейін жеткізгенше кезең-кезеңімен жаңарту;
- 5) Каспий теңізінің қазақстандық секторында кемелер қозғалысын басқару жүйесін құру;
- 6) паром өткелін құру.

Шараларды жүзеге асыру екі кезеңнен тұрады.

Бірінші кезең (2010 - 2012 жж.)

Танкерлік флотты жүк көтерімділігі 12 000 тонна екі кемемен толықтыру бо л ж а н у д а .

Қазіргі уақытта ұлттық заңнаманы халықаралық шарттар талаптарына сәйкестендіру жұмыстары жүріп жатыр.

Сонымен қатар мамандандырылған теңіз оқу орнын құрудың техникалық-экономикалық негіздемесін әзірлеу жоспарлануда.

Кадрларды даярлауды екі деңгейде қамтамасыз ету көзделуде: арнаулы орта - кеменің қатардағы экипаж құрамын даярлау және жоғары деңгей - командалық құ р а м д ы д а я р л а у .

Бұл аталған шараларды жүзеге асыруға шетелдік теңіз академиялары мен кеме қатынасы компаниялары, сондай ақ Каспий теңізінің қазақстандық секторында жұмыс істейтін басқа да ұйымдар тартылатын болады.

Нәтижесінде Қазақстанда халықаралық талаптарға сай теңіз мамандарын даярлауға қабілетті оқу орындары құрылады.

2009 жылы жарты ғасырдан бері үздіксіз пайдалануда болып келген Өскемен және Бұқтырма шлюзін қалпына келтіру жобасын жүзеге асыру басталды.

Шұльбі шлюзін бүлінуден сақтау мақсатында және экологиялық, экономикалық сипаттағы қауіпке жол бермеу мақсатында гидротехникалық қорғаныш құрылғы салу жоспарлануда.

Бұл көрсетілген шараларды жүзеге асыру кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етуді күшейтуге, Ертіс арқылы тасымалдаудың тиімділігін арттыруға жағдай жасайды.

Екінші кезең (2013 - 2014 жж.)

Ақтау портында өндірістік процестерді автоматтандыру және онтайландыру жөніндегі іс-шаралардың аяқталуы жоспарлануда, бұл қазіргі өткізу қабілетін 25 %-ға немесе 1 млн. тоннаға арттыруға мүмкіндік береді.

2,5 млн. тонна қуатымен (астықты және 2 әмбебап) үш құрғақ жүк терминалын концессиялық негізде салу арқылы Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту жобасын іске асыруды жалғастыру.

Аталған шараларды іске асыру 17,5 млн. тоннаға дейінгі көлемде экспорттық-импорттық және транзиттік жүкті Ақтау порты арқылы ауыстырып тиеуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі стратегиялық даму жоспарында су көлігі саласында мынадай мақсаттар айқындалды:

1) 2020 жылға қарай Қазақстанның теңіз порттарының өткізу мүмкіндігі 48 млн. тоннаға дейін жеткізіледі;

2) 2016 жылға қарай ұлттық теңіз сауда флоты Каспий теңізіндегі Қазақстан Республикасының порттарынан 2/3 көлеміндегі мұнай тасымалдауды және 1/2 көлеміндегі құрғақ жүктерді тасымалдауды қамтамасыз етеді.

Осы стратегиялық мақсаттарды орындау үшін 2014 жылға қарай «Қазтеңізтрансфлот» отандық кеме компаниясы екі құрғақ жүк кемесін сатып алады, сондай-ақ 2013 – 2016 жылдар кезеңінде паром өткелінің құрылысы және паром флотын құру жоспарлануда (2 паром сатып алу).

Нәтижесінде Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетін мұнайдың 70%-ға дейін өз танкерлермен тасымалдануын қамтамасыз ету және Қазақстанда жасалған құрғақ жүк тасымалдау нарығына кіру жоспарлануда.

2015 жылға дейін 24 кеме ауыстырып, жаңартуды талап етеді. Бұл шараны толық мөлшерде жүзеге асыру ішкі су жолдарын ұстау және кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жұмыстарын сапалы жүргізуге мүмкіндік береді.

А. Бекович-Черкасск шығанағында (Құрық порты) және Жайық-Каспий бассейнінде (Атырау порты) кемелер қозғалысын басқару жүйесін құру, Ақтау портында кемелер қозғалысын басқару жүйесін (бұдан әрі - КҚБЖ) жаңғырту және жергілікті КҚБЖ құру жоспарланған.

Аталған шараларды жүзеге асыру адам өмірінің теңіздегі қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, кеме жүргізудің тиімділігі мен қауіпсіздігін, қоршаған ортаны мүмкін болған кеме қатынасының қолайсыз әсерінен қорғауды қамтамасыз етуге бағытталған.

Теңіздегі адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенцияның (СОЛАС-

74) талаптарына сәйкес Каспий теңізінің қазақстандық секторында өңірлік құтқару операцияларын басқару жүйесін (бұдан әрі - ӨҚОБЖ) құру қажет.

ӨҚОБЖ Ақтау, Атырау, Баутин, Құрық порттарында және ретрансляциялық пунктерде Апат кезінде және қауіпсіздікті қамтамасыз етуге арналған ғаламдық теңіз байланысы жүйесін (бұдан әрі - ҒТБЖ) құру мен жұмыс істеуін қамтамасыз ететін байланыс жабдықтарымен жарақтандыру көзделуде.

ҒТБЖ құралдарымен кемелер мен құтқару қызметінің жедел байланысы адамдар мен кемелерді құтқару операцияларын тиімді жүргізіп, авариялық салдарын жоюды қамтамасыз етеді.

Бұл жүйе Каспий теңізіндегі қарқынды кеме қатынасы және көмірсутекті шикізат тасымалдау көлемі өскен жағдайда қажет болып отыр.

5.6 Көліктегі қауіпсіздікті күшейту

Ескерту. 5.6-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Іс-шаралар 2010-2014 жылдар кезеңінде жүзеге асырылатын болады.

Автомобиль көлігі. Халықаралық автомобиль тасымалын жүргізуші көлік құралдары экипажының жұмысына қатысты Еуропалық келісім шеңберінде (КҚЕК) Қазақстанда тахографтар - қозғалыс жылдамдығын, жүріп өткен жолды және жүргізушінің еңбек пен демалыс тәртібін үнемі тіркеп отыратын құрал енгізілген. Бұл құралдың мақсаты жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бо л ы п т а б ы л а д ы .

Қазіргі уақытта ҚР облысшілік, қалааралық жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын автокөлік құралдарын тахографтармен жабдықтау міндетті.

КҚЕК келісіміне кіретін, бірақ ЕО мүше емес елдер үшін цифрлық тахографтарды енгізу кезеңі 2010 жылдың соңына дейін деп белгіленіп отыр.

Соған байланысты ККМ халықаралық тасымалды жүзеге асыру кезінде механикалық тахографтардан цифрлық тахографтарға көшу бойынша белсенді ж ұ м ы с т а р ж ү р г і з у д е .

ҚР Президентінің 2008 жылғы 29 тамыздағы № 653 Жарлығымен бекітілген «Еуропаға жол» мемлекеттік бағдарламасының 7-бөліміне сәйкес еуропалық елдермен арадағы тауар айналымына жыл сайын қолайлы жағдай жасау арқылы ұ л ғ а й т ы п , 1 0 % ж е т к і з у .

Айтылғанды есепке ала отырып, халықаралық автомобиль тасымалдауын жүзеге асыратын отандық автокөлік құралдарының ЕО елдерінің аумағына кіру рұқсатының болмауы Қазақстан мен ЕО елдері арасындағы тауар-, жүк айналымын айқын төмендетеді, мемлекеттік бюджетке сауда айналымынан түсетін салық пен кедендік алымдарды кем алғандықтан (ЕО елдеріне жасалған

бір рейс шамамен 4000 АҚШ доллары) қаржының кем түсуіне әкеледі.

Әлемдік статистика көрсеткендей, Келісім шарттарын КҚЕК сақтаған жағдайда жүргізушілер авариялық жағдайға осы шарттарды сақтамай жүретін жүргізушілерден 2,5 есе аз ұшырайды екен. Бұл есептелген қозғалыс бағыты, толыққанды демалыс, қозғалыстың оңтайлы тәртібі, жылдамдықты шектеу есебінен болады. Бұл ретте тахограф жолдағы уақытты 5 минутқа дейінгі дәлдікпен, көлік құралының жылдамдығын 5км\сағ дәлдікпен, жүріп өткен қашықтықты 1 км. дәлдікпен анықтайды, сондай-ақ арнайы белгілер арқылы қызмет түрлерін білдіреді.

Бұл тасымалдаушы кәсіпорындардың қаржы жағдайына оңтайлы әсерін тигізеді. Иссапарға байланысты шығындар 15% дейін төмендейді, ал бұл еңбекке ақы төлеу нақты жасаған уақытына жүргізілетінін білдіреді. Жанармай шығыны 12% төмендейді, агрегаттар мен желілер ресурсы ұлғаяды.

Цифрлық тахографтар жүйесі қауіпсіздік міндеттерін орындау арқылы және жүргізушілерге тиісті оқытуды ұсыну арқылы жол қауіпсіздігі статистикасын жақсартуға мүмкіндік береді.

Жүк айналымының ұлғайғанын ескере отырып, республикаішілік тасымал көлемінің үлесі бүгінгі күні жүк тасымалының жалпы көлемінің 90% құрайды. Болжамды бағалаулар ҚР аумағында жыл сайын жүк тасымалдау көлемінің 10-12% артып отырғанын көрсетіп отыр.

Осыған байланысты экономикалық қауіпсіздік стратегиясының негізгі құрамы болып келетін автомобиль жолдарының желісін сақтауды қамтамасыз етудегі басты мақсаттардың бірі республикалық және жергілікті маңызы бар автожолдар арқылы ауыр автокөлік құралдарының жүрісін бақылауды жүргізу арқылы қазіргі және қалпына келтірілген автожол учаскелерінің тозуының алдын алу болып табылады.

ҚР-ның автомобиль жолдарына (әлемдік тәжірибеде де) аса көп зиянды шамадан тыс тиелген автомобильдер, әсіресе білікке асыра күш түсіретін автомобильдер келтіреді.

Сараптамалық бағалауларға сәйкес автомобильдің бір білігіне рұқсат етілетін (10 тонна) біліктік жүктен 2 тонна асып кеткен жағдайда жол қабатының тозуы 4 есеге артады екен.

Осыған орай көліктік бақылау органдары жұмысының негізгі күштерінің орналасуы қалыптасып келе жатқан халықтың тұтыну тауарларын тасымалдаудан, жүк құраушы орындардан (өнеркәсіп және қайта өңдеу кәсіпорындары, мұнай, газ конденсаты кен орындары, көмір қабаттары, кен өндіруші кәсіпорындар, т.б.), автомобиль жолдарының қалпына келтірілген және қайта жасалған учаскелерінен экспорттық-импорттық және транзиттік жүк ағымынан қалыптасатын көліктік бақылау посттарының жұмысына беріледі.

ҚР-ның «Автомобиль көлігі туралы» Заңының 11-бабына сәйкес техникалық құралдармен жабдықталмаған көліктік бақылау бекеттерін құруға жол берілмейді.

Бұл тұрғыда автокөлік құралдарын өлшеу кезінде автожолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында автомобиль көлігі саласында заңнаманың сақталуына бақылау жүргізудің сапасын жақсарту мақсатында көліктік бақылау органдарын стационарлық өлшеу және басқа да өлшеу жабдықтарымен техникалық жабдықтау қажет.

Өз кезегінде, көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында жылжымалы көлік бақылау бекеттерінің жұмысы тәжірибеге енгізіліп жатыр.

Жылжымалы бекеттер РФ, Беларусь Республикасында, сондай-ақ бірқатар ЕО елдерінде кеңінен қолданылады.

Заманауи техникалық құралдармен жабдықталған жылжымалы бекеттер көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тиімділігін арттырып, автожолдардың сақталуын қамтамасыз етеді.

Көліктік бақылау жүргізудің бұл түрі тасымал процесіне барлық қатысушылардың көліктік заңнама талаптарын мүлтіксіз сақтау арқылы көлік саласында оңтайлы инвестициялық ахуалдың қалыптасуына мүмкіндік береді, инновациялық технологияларды енгізу арқылы көліктік жүйенің бәсекелестікке қабілеттілігін арттырады.

Бұдан басқа жылжымалы посттарды қолдану бюджеттік қаржыны үнемдеуге мүмкіндік беретінін де атап өту керек.

Мысалы, 1 стационарлық посттың жабдықталуына 42,5 млн теңге көлемінде қаржы қажет етіледі. Ал көліктік бақылаудың «Хюндай» негізіндегі жабдықталған жылжымалы постының орташа құны 16-18 млн. теңге құрайды.

Көліктік бақылаудың бір бекетінен үнемделген бюджет қаржысы 24,5 млн. теңге құрайды.

Салыстыру үшін, көліктік бақылаудың 32 стационарлық посттарын жабдықтауға 1 360 млн. теңге көлемінде қажет болған болар еді, ал 32 жылжымалы бекет алуға тек қана 512 млн. теңге көлемінде қаржы қажет.

Бюджет қаражатының үнемделуі 840 млн. теңгеден асады.

Сондай-ақ, техникалық байқауды жүргізу бойынша функциялары Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінен бәсекелі ортаға, ал техникалық байқауды ұйымдастыру мен жүргізуді бақылау бойынша құзыреттер Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігіне берілетін болады.

Жаңа тәртіпке сәйкес көлік құралдарын техникалық байқауды тежеу жүйесінің, рульдік басқарудың, аспа элементтерінің, атмосфераға шығарындылардың тиімділік параметрлерін автоматты түрде анықтайтын стационарлық және жылжымалы техникалық бақылау желілері бар жеке меншік

орталықтар жүргізетін болады.

Бұдан басқа, орталықтарда сыбайлас жемқорлық бұзушылықтарын жасау мүмкіндігін болдырмау үшін орталықтарда бірыңғай ақпараттық жүйені іске қосу жоспарланып отыр, ол Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің орталық дерекқорына техникалық байқаудың қорытындыларын автоматты режимде беруге мүмкіндік береді.

Көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тиімділігі тек қана экономиканың өсуіне мүмкіндік жасап қана қоймай, денсаулық үшін салдары және басқа да әртүрлі мәселелерді, сондай-ақ жолдардың шамадан тыс толуы мен көлік процестерінің қауіпсіздігі сияқты маңызды мәселелерді шешуге мүмкіндік беретін аса маңызды өзгеріс болып табылады.

Бұдан басқа автожолдардағы апаттылықты төмендететін негізгі шаралар мыналар :

- 1) жолдардағы инженерлік құрылыстарды жақсарту, соның ішінде кедергі қоршау мен қарсы көлік ағымын бөліп тұратын қоршауды орнату;
- 2) авариялық ошақтарды жою;
- 3) қозғалысқа қатысушыларға арналған ақпаратты жақсарту;
- 4) жолдың қауырт учаскелерінде белгілер қою;
- 5) жолды пайдалану ұйымдарында қозғалыс қауіпсіздігі мамандарының біліктілік деңгейін көтеру;
- 6) метеожағдайларды хабарлау жүйесін кеңінен тарату;
- 7) жолдарды жөндеу, қалпына келтіру және салу жобаларына жол қозғалысы қауіпсіздігі тұрғысынан сараптама жүргізу;
- 8) жолдарды қысқы мезгілде күтіп ұстау сапасын арттыру.

Жолдардағы өткен жылғы авариялық себептерге талдау жүргізу негізінде облыстық жол басқармасы мен негізгі автожол бағыттары бөлігінде қозғалыс қауіпсіздігі деңгейін арттыру жұмыстарының жоспарын жыл сайын бекіту көзделуде.

Темір жол көлігі. Апаттылықты болдырмау жөніндегі бақылау ұйымдарына арналған стандарт талаптары негізіндегі әлемдік тәжірибені ескере отырып, көбіне техникалық құралдардың жай-күйі мен оларды пайдалануға қатысы бар мамандар мен орта буынды көпшілік мамандықтарға оқыту шараларын жүргізу қажет.

Жылжымалы құрамға, темір жолдардың үстіңгі бөлігіне техникалық қызмет көрсету мен жөндеудің сапалы орындалуына бақылауды жүзеге асыру үшін заманауи диагностика құралдарын қолдануда көпшілік мамандықтар қажет.

Су көлігі. Су көлігіндегі бақылаудың тиімділігін арттыру және көлік оқиғаларына жедел әрекет ету тек қана көліктік бақылаудың аумақтық органдарының арнайы заманауи жүрдек су көлігімен жаңарту жағдайында ғана

м ү м к і н .

Теңіз (291 бірлік), өзен (837 бірлік) және шағын көлемді (28 113 бірлік) флотты бақылауды жүзеге асыру кезінде, сондай-ақ мұндағы үлкен қашықтыққа шашыраңқылықты, су қоймаларының бір-бірінен, көлдер мен өзендердің шалғайлылығын ескере отырып, көліктік бақылау аумақтық органдарының 99%-ға дейін бақылау-қадағалау функциялары қызметтік су көлігінің тозуы себебінен тиісті дәрежеде орындалмайтындығын атап өту қажет.

Бұл ретте көліктік бақылау органдарының арнайы су көлігінің кемелер саны 2002 жылдан беру өзгеріссіз қалуда. Бұл жағдай қауіпсіздікті қамтамасыз ету деңгейін тексеру сапасына әсер етеді, сондай-ақ флоттағы апаттылықтың өсуіне ә с е р е т е д і .

Бұдан басқа, тек арнайы су көлігін пайдаланып, аумақтық органдар ҚР кеме қатынасы су жолдарын пайдалану мерзіміне бақылау жасай алады.

Су көлігіндегі объектілерді бақылауға алып, толық қамту, кеме жүргізушілердің жүзу және кемелерді қауіпсіз пайдалану ережелерінің сақталуын бақылауды тиімді жүргізуді қамтамасыз ету, сондай-ақ су көлігіндегі көлік оқиғаларына жедел әрекет ету мақсатында көліктік бақылау органдары үшін жүзу автономиялығы мен жылдамдық сипаттамалары жөніндегі талаптарға сай болатын арнайы заманауи су көлігінің 28 кемесін сатып алу қажет.

2015 жылға қарай 28 бірлік арнайы су көлігін сатып алу көзделуде. Соған байланысты 2015 жылға қарай кемелер саны 2000 жылғы 24 ақпандағы № 288 « Республикалық бюджеттен қаржыландырылатын мемлекеттік мекемелерге қызмет көрсетуге арналған арнайы көлік құралдарын пайдалануды реттеу туралы » ҚР Үкіметінің қаулысына сәйкес болады.

Көліктік бақылау органдарын арнайы заманауи су көлігі кемелерімен жарақтандыру флоттағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету және авариялықтың өсуін болдырмаумен қатар кемелерді мемлекеттік тіркеу үшін алынатын алым мен жыл сайынғы әкімшілік құқық бұзушылық үшін алынатын айыппұл мөлшерінің 3 0 % ұ л ғ а ю ы н а ә к е л е д і .

Одан басқа, кемелер салық салынатын объект болғандықтан тіркелген кемелер санының ұлғаюы салық салынатын базаны 10% арттыратын болады.

Сондай-ақ, заңсыз қол сұғушылық актілерінен қауіпсіздікті қамтамасыз ету шеңберінде темір жол және автовокзалдарын, сонымен қатар әуежайларды бейнебақылау жүйелерімен одан әрі жабдықтау болжанады.

5.7 Транзиттік әлеуетті пайдалану

Ескерту. 5.7-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Іс-шараларды 2010 - 2014 жылдар кезеңінде жүзеге асырылатын болады.

Әлемдік көлік жүйесіне кірігу халықаралық стандарттар енгізуді, халықаралық дәліздерді дамытуды, басқа елдердің баламалы маршруттарына қарағанда жақсы жағдай жасау, басқа да сауда-көлік проблемаларын шешуді және өздерінің экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін белсенді дамытуды талап етеді.

Қазақстан Республикасының еуразиялық континент ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия арасындағы, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпірдің геосаяси рөлін алдын ала айқындайды.

Қазақстан аумағымен республикадағы қазіргі көлік инфрақұрылымы негізінде қалыптасқан төрт халықаралық көлік дәлізі өтеді:

1) ТАТЖМ солтүстік дәлізі: Ресей мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Саяк - Мойынты - Астана - Петропавловск (Пресногорьковская) учаскесінде) арқылы Батыс Еуропа - Қытай, Корея түбегі мен Жапония;

2) ТАТЖМ оңтүстік дәлізі: Түркия, Иран, Орта Азия елдері мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Алматы - Шу - Арыс - Сарыағаш) арқылы Оңтүстік - Шығыс Еуропа - Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия;

3) ТРАСЕКА: Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі (Достық - Алматы - Ақтау учаскесінде) арқылы Шығыс Еуропа - Орталық Азия;

4) Солтүстік - Оңтүстік: Ресей мен Иран арқылы Қазақстанның Ақтау теңіз порты — Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау - Атырау учаскелерінің қатысуымен Солтүстік Еуропа - Парсы шығанағы елдері.

Негізгі трансконтиненталды маршруттарды жасауға қатысатын бағыттардан басқа Сарыағаш - Арыс - Қандағаш - Озинки бағытындағы аймақтық транзиттік тасымал үшін маңызы бар ТАТЖМ Орталық дәлізін айта кету қажет.

Дәліздер Шығыс - Батыс қатынасындағы қашықтық пен жүк жеткізу мерзімін едәуір қысқартуға мүмкіндік береді.

Қытайдың, атап айтқанда оның басты аймақтары экономикасының қуатты өсуі бүгінде әлемдік нарыққа тауарлардың түрлі шоғырын жеткізу қажеттілігін туғызады. Сонымен қатар, мамандардың бағалауы бойынша, Қазақстандағы транзиттің даму деңгейі саланың және жалпы республиканың әлеуетіне сай емес. Мысалы, 2003 жылы Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауда көлемі 115 млн. тоннаны құраған, мұнда Қазақстан Республикасының аумағымен осы бағыттағы транзиттік тасымал көлемі шамамен 3 млн. тоннаны құраған.

Көлік дәліздерінің геогорафиялық желісі өнеркәсіп және шаруашылық мұқтаждықтарын қанағаттандыруға бағытталған. Оны аумақтық дамыту болашағын, өндірістік күштерді орналастыруды және халықтың қоныстануын ескеріп, әрі қарай оңтайландырып, ішінара қайтадан бағыттау талап етіледі.

Темір жол көлігінің транзиттік әлеуетін дамыту мен оны пайдалануды

арттырудың ең жақсы болашағы бар.

Транзиттік қозғалыс үшін темір жол дәліздерінің тартымдылық кешенін арттыруға инфрақұрылым сапасын арттыру, тарифтік саясатты жетілдіру және әкімшілік мәндегі кедергілерді жою енгізілу керек. Қызмет көрсетуді жетілдіру тасымалдау дәлдігі, сенімділігі және жылдамдығы сияқты критерийлер бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Қауіпсіздікті қамтамасыз ету және қозғалыстың әмбебап болуын қамтамасыз ету жүйесін құру қажет.

Трансазиаттық темір жол торабымен халықаралық тасымалды қамтамасыз етуде қазақстан-қытай шекарасындағы Достық станциясын дамыту ерекше орын алады.

Достық-Алашанькоу халықаралық шекара посты арқылы темір жол көлігімен тасымалдауды тұрақты өсіру мақсатында қытай тарапынан Алашанькоу және Үрімші станциялары мен Ақтоғай - Достық учаскесінің терминал ыдыстарын 2015 жылы 25 млн. тоннаға дейін кеңейтумен қоса, оның өткізу қабілетін барынша ұлғайтуға мүмкіндік беретін шараларды жүзеге асыру қажет.

Болашақта қазіргі магистральдар арасын байланыстыратын учаскелер салу жолымен Қазақстан аумағы арқылы «түзетуші» темір жол желілерін салу Түрікменстан, Иран, Түркия және Еуропа елдері бағыттарындағы транзиттік дәліздердің өткізу қабілетін жылына 100 млн. тоннаға дейін кеңейтуге мүмкіндік береді, жаңа учаскелерді жобалау оларды кейін электрлендіруді ескеріп жасалуы керек.

Қытайдан транзиттік тасымалды әрі қарай ұлғайтуды қамтамасыз етуді Қытай салып жатқан Цзинхе - Қорғас темір жол желісінің жалғасы болатын Қорғас - Жетіген темір жол желісін салумен және екінші халықаралық шекара темір жол өткелін ашумен шешу мүмкін, ол еркін сауда аймағын (Қорғас өткелінің шекара бекетінде) дамытуда оң көрініс табатын болады.

Батыс Еуропа - Батыс Қытай трансқұрлықтық автокөлік дәлізін ұйымдастыру жөніндегі жобаны іске асыру шеңберінде Орталық Азия елдеріне, соның ішінде Өзбекстаннан және Қырғызстаннан дәлізге барлық шығу жолдарын қайта жандарту көзделуде.

Еуропа - Ресей — Қазақстан — Қытай жолы - Қытайдан Еуропаға қатысушы елдері, шекарасы аз ең қысқа жол. Бұл бәсекелестік басымдық жобаның болашағын айқындайды, жолдағы уақыт 10 күн құрайды (Транссіб автожолымен - 14 күн, Суэц каналы арқылы теңізбен - 45 күн). Жоба логистикалық орталықтарының қызметі мен заманауи зияткерлік жүйемен бірге дәліздің тамаша техникалық қол жетерлік үйлесімін қосатын биік қызмет биік деңгейін қамтамасыз етеді.

Транзит өз соңынан ішкі және сыртқы сауданы дамытуда, тауарлар мен қызметтердің өзіндік құнын төмендетуде, индустриялық, инновациялық,

агроөнеркәсіп, машина жасау, өндіру секторларымен тағы да басқа көптеген аспектілердің дамуымен сипатталатын алып мультипликативті әсерін әкеледі.

Республикада халықаралық автотасымалды дамытуға кедергі болатын маңызды мәселе ілеспе құжаттар мен жүктерді өңдеудің тиімсіз жүйесінің болуы, артық тексерулер мен бақылаушы органдар тарапынан келетін кедергілер, алымның, соның ішінде ресми емес алымдардың көп мөлшері.

Осы мәселелерді көліктік рәсімдеуді, көлікке құжаттаманы оңайлату және құрылып жатқан Дәлізде қолданылатын логистикалық жүйе (әрі қарай - ЛЖ) құру арқылы шешкен орынды.

Мысалы, ИЖТМ құрған Халықаралық шекаралас ынтымақтастық «Хоргос» орталығынан басқа Батыс Еуропа - Батыс Қытай дәлізі құрылысының бекітілген техника-экономикалық негіздемелер барлық бағыт бойлап 5 ірі және орта ЛЖ құрылысы, сондай-ақ қажеттілігіне байланысты республиканың басқа өңірлерінде шағын ЛЖ құрылысы туралы айтылған.

Әлемдік тәжірибеде ЛЖ құрылысы трансшекаралық көлік рәсімі мен құжаттаманы оңайлату, әр түрлі алымдарды қысқарту және тауар мен көліктің Дәліз арқылы шекарадан өту уақытын қысқарту, сондай-ақ тасымалдаушылардың кедендік рәсімдеу, барлық түрдегі сауда ұйымдары, банктер, қонақ үйлер, сақтандыру және келісімшарт агенттіктері, т.б. кіретін сауданың өркениетті түрі қаралған көлік шығынын қысқартуға мүмкіндік береді.

Әуе көлігі инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін қолданудың тиімділігін арттыру көлік жүйесінің ажырамас бөлігі болып табылатын авиакөліктік инфрақұрылымның транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру және қазіргі заманғы әуе кемелерін пайдалану негізінде Азия - Еуропа - Азия бағыттарында авиатасымалдардың транзиттік әлеуетін және Қазақстанның магистральдық әуежайлары арқылы Еуропа мен Азия елдеріне бағыттардың ыңғайлы тоғысуын ұйымдастыруды іске асыруға бағытталады; транзиттік рейстерге қызмет көрсету сапасын арттыру үшін Қазақстан әуежайларының инфрақұрылымын дамыту.

Қазіргі уақытта ҚР Астана, Алматы және Атырау қалаларының үш магистральдық әуежайлары қызмет етеді.

Алматы әуежайы «Қиыр Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азия - Еуропа» бағытындағы жүк тасымалдарына қызмет көрсетуде елеулі роль атқарады. Алматы қаласының әуежайында 2009 жылдың басында халықаралық талаптарға сәйкес келетін «А» санатындағы, ауданы 20000 кв.м мультимодальдық жүк терминалы пайдалануға берілді. Терминалда экспорт, транзит, импорт, кедендік қойма аймақтары, почтаны өңдеу бойынша халықаралық орталық, кедендік рәсімдеуден кейін жүкті ұзақ мерзімге сақтау үшін ашық зона бар.

Терминалдың инфрақұрылымына ауданы 2700 кв.м рельс маңындағы

жоспарлануда:

1) автовокзалдар, автостанциялар мен жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің қызметтері;

2) тұрақты және тұрақты емес тасымалдаулар бойынша автокөлік қызметтері;

3) таксимен тасымалдаулар бойынша автокөлік қызметтері.

5.8. Көліктік логистиканы дамыту

Ескерту. 5-бөлім 5.8-кіші бөліммен толықтырылды - ҚР Үкіметінің
05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Көліктік-логистикалық жүйе Қазақстан өңірлері арасындағы экономикалық байланыстарды іске асырудың негізгі құралы, сондай-ақ қазақстандық тауарларды әлемдік нарықтарға экспортының басты өткізушісі болып табылады.

Көрсетілген көрсеткіштерге қол жеткізуге ұмтыла отырып, Қазақстан 2015 жылға қарай еуразия кеңістігінде ауқымды көліктік-логистикалық хабқа айналады жоспарлап отыр.

Осылайша елдің Шығысы мен Батысында халықаралық сауда үшін қақпалар құрылып ашылады, бұлар Қорғас-Шығыс қақпасы АЭА және Ақтау теңіз порты.

«Қорғас – Жетіген» және «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржол желілерінің учаскелерін пайдалануға беру, «Жезқазған – Бейнеу» және «Арқалық – Шұбаркөл» қатынасындағы жаңа теміржол желілері құрылысының басталуы, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автодәлізінің құрылысы, сондай-ақ 6 халықаралық автодәлізін қайта жаңарту, әуежайларды қайта жаңарту, Ақтау теңіз портын солтүстік бағытта кеңейту көліктік-логистикалық жүйені дамытуды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Аралық қозғалысы аптасына 2 поездға дейін «Чунцин (ҚХР) – Дуйсбург (Германия)» маршрутында контейнерлік поезддарды бағдарлау келешекте Қазақстан арқылы Қытайдан Еуропаға үлкен жүк ағынын тартуға мүмкіндік береді. Бүгіннің өзінде болжамдылық пен тасымалдармен операция жасаудың кешенді тәсілінің есебінен тасымалдау жылдамдығын 15 тәулікке дейін жеткізу мүмкін болды (10 769 км) және болашақта бұл параметрлер 12 тәулікке дейін төмендетіледі, бұл Қазақстан Республикасы арқылы Азиядан Еуропаға осы жерүсті маршрутын аса тартымды етеді (Суэц арнасы арқылы теңіз жолы 30-45 күнді құрайды).

Бұдан басқа, «Электрондық поездар» технологиясын қолдану арқылы көліктегі құжат айналымын автоматтандыру және олардың қозғалысын мониторингілеу, көлік процесін бақылайтын органдар мен оған қатысушылардың жұмыс хронометражы, «Шаттл» жүрдек контейнерлік поездарын ұйымдастыру, тауарларды электрондық декларациялау мен «жалғыз терезе» режимінде

мемлекеттік қызметтер көрсетуді енгізу, «5С қағидатын» іске асыру бойынша
ж ұ м ы с т а р ж ү р г і з і л у д е .

Автомобиль көлігінде жүк автокөлік құралдарын қозғалыста салмақтап
өлшеу автоматтандырылған жүйесі енгізілуде. Осы шара көптеген тексерістерден
және қайта салмақтап өлшеулерді болдырмауға, сондай-ақ елдің көліктік
дәліздері бойынша жүру кезінде АҚК орташа жылдамдығын арттыруға
мүмкіндік береді, бұл біздің жерүсті маршруттарымыздың тартымдылығын
ж о ғ а р ы л а т у ғ а ы қ п а л е т е д і .

Сыртқы нарықтарда отандық қатысудың қажеттілігін бағалай отырып,
әлеуетті жүк ағындарын тартумен көліктік-логистикалық өнімдерді сатудың
агенттік желілері құрылуда.

Инновацияны дамыту және технологиялық жаңғыртуға жәрдемдеу

**Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214
қаулысымен.**

Көлік-коммуникация кешені бір-бірімен байланысты салалардың
материалдары мен қызметтерінің ірі тұтынушысы болып табылады.
Инновациялық дамытудың маңызды бағыты болып жаңа технологиялар мен
материалдардың инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру кезінде қолдану,
сондай-ақ көлік процестерін ақпараттық қамтамасыз ету болып табылады.

Ішкі тұтынудың өсуіне автожол саласы үлкен әсерін тигізеді.

Қазіргі уақытта екі жаңа технологияны қолдану арқылы күл-минерал
негізінде цемент-бетон төсемнен, герман технологиясы бойынша 96 км
цемент-бетон төсемінен салынған алғашқы қазақстандық автобан «Астана -
Щ у ч ь е » б о л ы п т а б ы л а д ы .

Аталған материалды қолдану оң артықшылыққа ие: аса төзімді, 20 жылға
дейін қызмет көрсету мерзімі, температураның өзгеруіне тұрақтылық, төсемнің
ілінісу коэффициентінің тұрақтылығы және ылғалдан болмашы тәуелділігі, жақсы
көру мүмкіндігі және түнгі мезгілде шағылысуы, отандық материалдарды
қолдану мүмкіндігі, сондай-ақ қалған 128 км учаскелерінде үстіңгі қабат аса
төзімді, қиыршықтас-мастика асфальт-бетоннан (бұдан әрі - ҚМАБ)
гесинтетикалық материалдан тігілген жол киімінің қызмет ету мерзімін ұлғайту
мақсатында қолдану арқылы жасалды. Бұл жол киімінің құрылымы төсемнің,
жалпы алғанда жол киімінің қызмет ету мерзімін ұлғайтады, ал бұл күрделі және
орта жөндеу жүргізудің жөндеу аралық мерзімін ұлғайтады.

Аталған жаңа технологияларды енгізу «Батыс Еуропа - Батыс Қытай»
Халықаралық транзиттік дәліздің қайта құру жобасын жүзеге асыру кезінде
концессиалық жобаларды және республикалық мәндегі басқа да жолдарды қайта

жаңарту кезінде жалғасатын болады.

«Астана - Щучье» учаскесінде жол қозғалысын басқару мен мониторингтің автоматтандырылған жүйесі болатын концессиялық жобаның байланыспен және электрмен жабдықтаудың ведомстволық желісі болып табылатын ИТЖ енгізу ж о с п а р л а н у д а .

Сонымен бірге Астана және Қарағанды қалаларында 2009 жылы асфальт-бетонға қосуға пайдаланылатын автомобиль шиналарын (резина ұнтақтары) пайдаға асыру өндірісі басталды. Мұндай қоспалар жол төсемдерінің төзімділігін арттырып, соққыға, аязға төзімділігін, сондай-ақ температура өзгерген кезде төсемнің шытынауға тұрақтылығын арттыруға мүмкіндік береді. Бұл ретте жол төсемінің пайдалану мерзімі 1,5-2 есеге ұлғаяды.

Шұңқырларды жөндеу кезінде төменгі температурада да ақауды жоюға мүмкіндік беретін мак ұнтағы қолданылады, ал бұл төсемнің әр түрлі ақауларын жою кезінде жылдамдықты қамтамасыз етеді.

Темір жол көлігі саласында инновациялық дамытудың негізгі бағыттары магистральдық темір жолдарды заманауи техникалық қондырғылармен жабдықтау, сондай ақ оларды диагностикалау және күту жүйелерімен жабдықтау және темір жол көлігін басқарудың автоматтандырылған жүйесін енгізуді қосқанда, көліктік процестерді аппараттық қамтамасыз етудің шоғырланған жүйесін құру болып табылады.

Жолдың үстіңгі қабаты элементтерінің қызмет етуінің әр түрлі мерзіміне байланысты: рельстер мен шпалдарды, бекітілген бөліктер мен балластарды ауыстыру да әр түрлі мерзімде жүргізіледі және орындалатын жол жұмыстарының көлемін ұлғайтып, адам, қаржы және материал шығынына алып к е л е д і .

Жолдың үстіңгі қабаты элементтері үшін жаңа төзімді, берік материалдар жасау жолдың үстіңгі қабаты құрылымының жұмысқа қабілеттілігін арттырып, темір жолды пайдалануға арналған материал мен қаражат шығындарын а й т а р л ы қ т а й ү н е м д е й д і .

Автомобиль көлігі саласында цифрлық тахограф енгізіледі. Бұл халықаралық автомобиль тасымалын жүргізетін көлік құралдары экипаждарының жұмысына қатысты және арнайы қосылатын мәліметтер базасын құру мен қауіпсіздік қағидаттарын әзірлеуді көздейді.

Тахограф халықаралық жүк және жолаушы тасымалдауды жүзеге асыратын автомобильдер үшін міндетті қондырғы болып табылады. Бүгінгі таңда ЕО елдерінде қайта шығарылатын автокөлік құралдары зауыттан тек цифрлық тахографпен шығарылады.

Сонымен бірге автокөлік құралдарын қозғалыс кезінде өлшеудің автоматтандырылған жүйесін енгізу жоспарлануда. Ол білікке түсетін жүкті

өлшеу арқылы автокөліктің асыра жүктелуінің алдын алу және автокөлікті классификациялау мақсатында жасақталған. Жоғары шапшаңдықтағы өлшеу жүйесі автокөлікті ағымды тоқтатпай-ақ өлшеуге мүмкіндік береді, ал бұл жүк автокөлігінің тығыз ағымы бар жерлерде маңызды рольге ие.

Автожол саласын ғылыми және инновациялық дамытуды жүзеге асыру мақсатында :

1) пайдаланудың нақты жағдайларын ескеріп, жобалау әдістерін жетілдіру мақсатында жол құрылымының механикасы бойынша кешенді зерттеу жүргізу;

2) битумдардың қасиетін зерттеу, соның ішінде отандық өндірілген және асфальт-бетонды да осы негізде, республиканың климаттық жағдайларына сәйкестігін қамтамасыз ету мақсатында және жол төсемдерінің ұзақ мерзімділігін күшейту мақсатында зерттеу жүргізу;

3) цемент-бетоннан жасалған төсемдер мен табаны бар жол киімдері құрылымын күту және жобалау, құрылыс, жөндеудің әлемдік тәжірибесін зерттеу, ҚР жағдайларына сай техникалық шешімдерді әзірлеу мен зерделеу жүргізу ;

4) жол құрылысы материалдары мен құрылғыларды сынау үшін олардың төзімділігі мен беріктігін анық бағалауды арттыру мақсатында жабдықтар мен әдістерді жетілдіру ;

5) Көпір құрылысын сақтау және олардың артып келе жатқан көлік жүктемесіне сәйкестігін қамтамасыз ету бойынша ресурстарды үнемдейтін техникалық шешімдер дайындап, зерттеу жүргізу.

6) Қазақстанның магистральдық автомобиль жолдарының жол жағдайларына әсерін оларды пайдалану сенімділігін арттыру мақсатында жолдардың геометриялық элементтерге қойылатын нормативтік талаптарын жетілдіру және жол қозғалысын ұйымдастыру мақсатында зерттеу;

7) жаңа технологиялар мен жол құрылысы материалдарын сынау орталығын құру жоспарланып отыр .

Ғылыми-зерттеу жұмыстарының нәтижелері табысты қолданылуда. Атап айтқанда, сыналған жаңа техникалық шешімдерге (материал, құрылым, технология) Астана - Щучье, РФ шекарасындағы Петропавл - Соколовка, Жаксы - Есіл - Бузулук, Атырау - Ақтау (Қаратабан - Доссор) тәжірибе учаскелерінде талдау жүргізілді .

Әзірленген барлық дерлік ғылыми тақырыптар көлік-коммуникация кешендері саласында пайдаланылуда, онда ең ақырғы нәтиже нормативтік-техникалық құжаттар, есептер, жаңа жол-құрылыс материалдары және технологиялар болып табылады.

Жалпы алғанда көлік саласының автожол саласындағы автожол көпірлерінің темір-бетон аралық құрылымының ресурсын болжауда, автомобиль көлігі

саласында ірі қалаларда жолаушы тасымалдауды диспетчерлік басқару, экологиялық қауіпсіздік, сондай-ақ автокөлік құралдарын рұқсат етілген АТҚ салмақ габариттерінің параметрлері бойынша зерттеу; көлік қызметі нарығында бәсекелес ортаны зерттеу бойынша аймақтық экономикалық ұйымдар арасында ғылыми қолданбалы зерттеу жүргізу жоспарлануда.

Әуе көлігінде қазіргі заманғы технологияларды дамыту және пайдалану негізінен әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсету, сондай-ақ әуежайларда жүктерді қабылдау мен өндеу және жолаушыларға қызмет көрсету саласында жүргізіледі.

Қысқа мерзімдік перспективада Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін енгізу мүмкіндігі қарастырылуда. Осы инновация әуе кемелерінің спутниктік навигация жүйесінің көмегімен қонуға бет алу дәлдігін арттырады, бұл ұшулар қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті элемент болып табылады. Сонымен бірге «Қазақ аэронавигация» РМК аэронавигациялық ақпаратты басқару жүйесін дамыту, ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдары мен инфрақұрылым жабдықтары бағдарламаларын іске асыруды жүзеге асырады, ол Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде талап етілген қозғалысты қауіпсіз басқару деңгейін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Осы бағдарламаны іске асыру шеңберінде ұшуларды қамтамасыз етудің қазіргі заманғы радиотехникалық құралдары енгізілді. Осы қазіргі заманғы жабдық түпкілікті ауыстыратын жабдыктан элементтік база, сондай-ақ қызмет ету принципі бойынша ерекшеленеді.

Жүйені жаңғыртудың кезеңдік процесі негізінде әуе қозғалысын ұйымдастырудың жоғары тиімді технологияларын енгізу қамтамасыз етіледі:

- 1) вертикалдық эшелондаудың қысқартылған минимумдарын енгізу;
- 2) аймақтық навигация әдістеріне көшу;
- 3) «еркін ұшу» тұжырымдамасын іске асыру;
- 4) тәуелді бақылау технологиясын пайдалану.

Азаматтық авиация субъектілерінің инновациялық қызметінің аспектілерін қарап, сондай-ақ операцияларда қолма-қол есептесудің басым болуымен есепке алуды жетілдіру бойынша жұмыстың жалғасуын атап өту қажет. Қазіргі уақытта «Эйр Астана» АҚ авиакомпаниясы Интернет арқылы брондау жүйесін енгізуді аяқтады, онда екі төлем жүйесі, яғни Қазақстан үшін «Қазкоммерцбанк» және басқа елдер үшін MIGS (Сидней) төлем жүйелері жүргізіледі, осылайша тікелей Интернет арқылы жолаушыларға электрондық билеттерді брондауға және сатып алуға мүмкіндік жасалады. Резервацияның ғаламдық жүйелерінде (GDS'S), атап айтқанда Амадеус, Галилео және Абакус жүйелерінде электрондық билеттерді сату ашылған. Сондай-ақ, авиакомпания электрондық билеттерді сатуды енгізуді интерлайн келісімдері бойынша кеңейтуде. «SCAT авиакомпаниясы» АҚ-та

SITA Gabriel брондаудың автоматтандырылған жүйесі енгізілді, негізгі бағыттарда электрондық билеттерді кезең-кезеңімен енгізу жүргізілуде (ЕТКТ).

Сонымен бірге, ККМ мен Халықаралық әуе көлігі қауымдастығы (ИАТА) арасында ҚР әуе көлігі саласында қазіргі заманғы технологияларды қолдану бойынша стратегиялық әріптестік пен ынтымақтастықты кеңейту жөніндегі бірлескен құжатқа қол қою бойынша жұмыс атқарылуда.

Азаматтық авиация саласында инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру кезінде мыналар көзделді:

- 1) әуежайлық кешендердің, әуеайлақтық және әуежайлық кешендерді салу, қайта жаңартуды қоса алғанда жай-күйін ИКАО-ның халықаралық стандарттарының талаптарына кезеңімен сәйкес келтіру;
- 2) өңірлік авиакомпаниялардың белсенді даму саясатын сақтау;
- 3) авиапаркті кеңейту, ішкі авиақатынастар нарығын дамыту.

Қазақстандық қамтылуды дамыту біздің еліміздің азаматтарының әл-ауқаты мен өмір деңгейінің сапасын көтеруге бағытталған индустриялық-инновациялық саясатты жүзеге асырудың жаңа кезеңіндегі маңызды және өзекті бағыт болып табылады.

Темір жол саласында ішкі қажеттілікті қанағаттандыру және өнім экспорты үшін темір жол көлігінің техникалық құралдары өндірісін құру бойынша кешенді шаралар іске асырылатын болады. 2015 жылға дейінгі кезеңде локомотивтерді өндіру жылына 150 бірлікке дейін ұлғаяды, жылдамдықты жолаушылар вагондарын жылына 100 бірлікке дейін, жүк вагондарын жылына 5,2 мың бірлікке дейін шығару жүзеге асырылатын болады. Қазақстандық өндірістің тартымдық жылжымалы құрамға қызмет көрсету және жөндеу бойынша сервистік орталық торабы ұйымдастырылатын болады. Ірі вагондық құйма бұйымдарын 6 500 вагон жиынтыққа дейін, тұтас құйылған доңғалақтарды жылына 125 000 данаға дейін, жылына 100 000 тонна рельс, стрелкалық бұрмаларды жылына 4 500 жиынтыққа дейін және стрелкалық электр жетектерін жылына 600 жиынтыққа дейін шығару жолға қойылатын болады, сондай-ақ электрмен жабдықтау және сигнал беру жүйесі жабдықтарын өндіру жоспарлануда. Отандық тауар өндірушілер игеретін темір жол өнімдері номенклатурасын 2 мыңнан 5 мыңға дейін ұлғайту болжануда. Импортты алмастыратын өнімдер рельстер, стрелкалық бұрмалар, сигнал беру, блоктау және байланыс бойынша жабдықтар, кабиналар, арбашық рамалары, аккумуляторлық батареялар, тежегіш колодкалар және басқалары болып табылады.

Көрсетілген іс-шаралар нәтижесінде 2009 жылдан бастап 2015 жылға дейін темір жол машина жасау өнімдері 30 есе ұлғаяды (10-нан 300 млрд. теңгеге дейін), темір жол, машина жасау өнімдері өндірісі кезіндегі оқшауландыру 50%-дан

2014 жылға дейін темір жол инфрақұрылымы саласында бірқатар инвестициялық жобалар іске асырылатын болады. Оларға «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» (146 км), «Қорғас – Жетіген» (293 км) жаңа теміржол желілерін салу жатады.

Республикалық және жергілікті маңызы бар автожолдарды жөндеу, қалпына келтіру мен салу бойынша жоспарланған жобаларды жүзеге асыру шеңберінде жол құрылыс шикізаты, материалдар мен технологиялық компоненттер көлемін өндіруді анағұрлым арттыру талап етіледі.

Автожол саласында негізгі импортталатын материал битум болып табылады. 2010 жылы Қызылорда облысындағы «УАД» ЖШС-да жобалық қуаты жылына 43 мың тонна битум өндірісін іске қосу жоспарланып отыр.

Сондай-ақ, 2012 жылғы желтоқсанда Ақтау қаласында жобалық қуаты жылына 420 мың тонна битум зауытын пайдалануға енгізу жоспарлануда.

Осы жұмыстардың нәтижесінде сатып алынатын тауарлардағы қазақстандық қамтудың көлемі 2010 жылғы 80%-дан 2011 жылы 84%-ға дейін өседі. Одан әрі осы көрсеткіш 100 пайыздық деңгейге жетуі мүмкін, алайда, құрылыс жұмыстарының үлкен көлеміне байланысты кейбір материалдардың, цемент, битум сияқтылардың импорты мүмкіндігі қайтсе де қалады.

Су көлігі саласында инвестициялық жобаларды жүзеге асыруда 2014 жылға дейінгі кезеңде қазақстандық қамтылудың үлесі 32,5% құрайды. Ал бұл тар мамандандырылған жабдықтарды, сондай ақ Қазақстанда шығарылмайтын теңіз, өзен флотының кемелерін алуға себепші болады.

Азаматтық авиация саласында қажеттіліктер үшін шетелдік жеткізушілерден мынадай тауарлар мен қызметтер сатып алынууда: аэронавигациялық және радиотехникалық жабдық, жарық бергіш жүйе, метеожабдық, әуеайлақтық арнайы техника, әуе кемелерінің қосалқы бөліктері мен құралдауыштары, телескопиялық басқыштар, әуе кемелері. Қазақстанда әуе кемелеріне күрделі жөндеу, аэронавигациялық және радиотехникалық жабдықтардың жарамдылығын қолдау бойынша жұмыстар тиісті техникалық орталықтардың болмауына байланысты жүргізілмейді.

2010 - 2014 жылдар кезеңінде Қазақстанда өнеркәсіптің импортты алмастыру секторының жаңа өндірістерін (битум, цемент) құру шартымен азаматтық авиацияның инфрақұрылымдық объектілерін салу және қайта жаңарту жобаларын іске асыру барысында көрсетілген материалдардың отандық өндірісін пайдалану мүмкін. Алайда бұл ретте осы материалдарды сатып алу үшін объектілерді салу мен қайта жаңарту кезінде шығындар үлесі жобаның жалпы құнынан 1-2 % құрайды, осыған байланысты қарастырып отырған импортты алмастыру секторында қазақстандық қамтылудың ұлғаюы айтарлықтай емес.

Қазақстандық қамтуды қолдауда шағын авиацияны дамыту саласында жергілікті әуесайлақтарды қалпына келтіру, шағын авиация кемелерін жаңарту мәселелері көтерілуде.

Инвестициялық және қаржы саясаты

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

МЖӘ бұл мүдделер теңгеріміне қол жеткізуге, тараптардың тәуекелдері мен жауапкершілігін бөлісуге мүмкіндік беретін қоғамдық мәні бар жобаларды іске асыруға жеке кәсіпкерлік субъектілерін тарту бойынша мүмкін болатын және тиімді тетіктердің бірі.

МЖӘ тетіктерін пайдаланған кезде мемлекет пен жекеменшік секторының өзара пайдалы ынтымақтастығын арттыруға, ұсынылатын қызметтер сапасын арттыруға, экономиканы әртараптандыру үшін қажетті инфрақұрылымды жеделдетіп жаңғыртуға мүмкіндік туындайды.

Жеке инвестициялардың қатысуы кәсіпкерлік қызмет саласын кеңейтуге, тәжірибе, мемлекеттің жауапкершілігі саласына жекеменшік секторының біліктілігі мен технологиясын тартуға мүмкіндік береді.

Жеке бизнесті тарту мынадай келісімшарттар негізінде МЖӘ тетіктерін пайдалану арқылы жүзеге асыру мүмкін болады:

- 1) басқару мен ұстауға келісімшарттар;
- 2) пайдалануға және ұстауға келісімшарттар;
- 3) жобалауға, салуға, қаржыландыруға және пайдалануға (соның ішінде концессия) келісімшарттар;
- 4) салу және пайдалануға келісімшарттар.

Қазақстанда аса қолайлы нысанды концессия болып табылады. Бұл МЖӘ басқа нысандармен салыстырғанда концессиялық келісімдердегі тәуекелдерді теңгеріді бөлуге байланысты.

Қазіргі уақытта көліктік-инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыруда МЖӘ тетіктерін дамыту үшін жағдай жасалған.

ҚР алғашқы концессиялық жоба «Шар станциясы - Өскемен» темір жол желісін салу болып табылады.

2013 жылдан бастап орта мерзімді кезеңге (2012 – 2014 жылдарға) концессияға беруге ұсынылатын объектілер тізбесінде бекітілген Үлкен Алматы айналма автомобиль жолын концессиялық негізде салу бойынша жобаны іске асыру жоспарланады.

Темір жол саласында концессия (МЖӘ) келісімшартына мемлекеттің инвестициялық міндеттер, тарифтердің деңгейі, сапа стандарттары мен

субсидиялардың ұсынылатын мөлшерін қамтитын білікті кәсіпкерлердің (тасымалдаушы, мердігер құрылысы ұйымы) бизнес-жоспарларының конкурсын жеңіп алу негізінде субсидиялау жөніндегі міндеттемелері кіреді.

Саланың рентабелдігі төмен секторына (жолаушылар тасымалы), сондай-ақ өтеу мерзімі ұзақ секторына (темір жол желілерін салу жобалары бойынша) жеке инвестициялар ағынын ынталандыру үшін мемлекет пен білікті кәсіпкерлер арасындағы конкурстық негізде ұзақ мерзімді шарттарға негізделген концессия. (МЖӘ) тетіктері белсенді қолданылатын болады.

Мысалы, концессия (МЖӘ) туралы шарт негізінде жолаушылар тасымалын жүзеге асыруда көрсетілетін қызмет бағасы шарттың мәні болуын керек. Шарттың қолданыс мерзімі 30 жыл болып, жолаушыларды тасымалдаушылар жылжымалы құрам мен инвестициялау міндеттемелерінің, көрсетілетін қызмет сапасы мен құнына қойылатын талаптар, жылжымалы құрамды сатып алуға кепілдер болуын қарастыруы керек. Мемлекеттік тапсырыс негізінде залалды вагондарды жүргізу туралы шешімді уәкілетті мемлекеттік орган мен жергілікті билік органдары қабылдайтын болады.

Шарт мерзімін жеткілікті ұлғайтумен қатар онда жылжымалы құрам мен басқа да активтер франшиза шартымен келесі тасымалдаушыға берілетін жағдайларда нақты айтылуы керек. Бұл жеке инвесторларға олар шарттың қолданыс мерзімі өткеннен кейін өздерінің күрделі салымдарын қайтаратындығына сенімділік ұялатады.

Жаңаларын ұйымдастырып, қазіргілерді өзгерту жөніндегі ұсыныстарды тасымалдаушы компаниялар әлеуметтік және коммерциялық тиімділігін негіздеп, жеке бастама ретінде енгізе алады.

Бұл жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімі мен жаңа темір жолжелілерін пайдалану мерзіміне негізделген ұзақ мерзімді перспектива бағдарланған ішкі және халықаралық инвесторларды тартуға ықпал ететін болады.

Инвестицияларды ынталандыруға арналған жалпы жүйелі шаралар:

1) темір жолмен жолаушылар тасымалдаудың қазақстандық нарығына концессияның жаңа шарттары (МЖӘ) жағдайларындағы білікті халықаралық жолаушылар операторларының ішінен стратегиялық инвесторларды тарту;

2) темір жол саласының мақсатты үлгісіне сәйкес темір жол саласының нарығы мен мемлекеттік реттеу реформасын ырықтандыру;

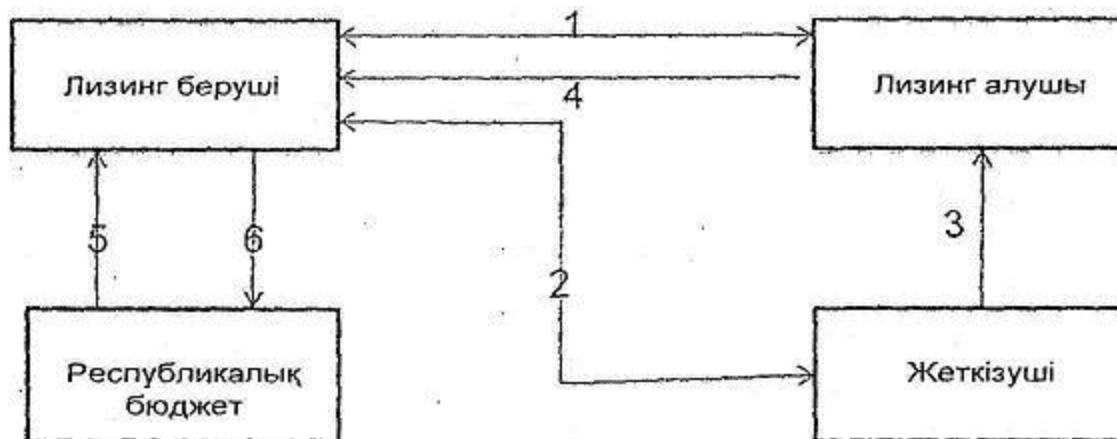
3) әлеуметтік маңызды қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауын жүзеге асыруына байланысты, тасымалдаушының шығынын мемлекеттік субсидиялау мен жүйенің ішкі және халықаралық авиатасымалын қаражаттандыру шараларын қабылдау.

Л и з и н г т а р т у .

«Қазақстан көлік лизингтік компаниясы» АҚ өзінің алдына үш негізгі

стратегиялық бағытты қояды: жерүсті техникасы мен әуе кемелерінің лизингі, темір жол және автожол техникаларының лизингі. Сонымен, көлік саласын мемлекеттік реттеу, инвестициялық климатты жақсарту, көліктің жеке түрлерінің қауіпсіздігі мен сапасын арттыру сияқты саяси, экономикалық және әлеуметтік аспектілер шешіледі.

10-сурет. Көлік лизингі сызбасы



1. Лизинг шарты (қаржылық жалға алу)

2. Сату-алу — сату шарты

3. Жабдықты жеткізу (әуе кемесі)

4. Лизингтік төлемдер

5. Ақшаны алу

6. Ақшаны қайтару.

Лизингтік мәміле кезеңдері:

1) Әлеуетті клиентпен (лизинг алушымен) алдын ала кездесу және сұхбаттасу

;

2) Клиенттің «Қазақстан көлік лизингтік компаниясы» АҚ-ға өтінім мен құжаттардың толық пакетін ұсынуы;

3) Клиенттің құжаттарын сараптау және жобаны сараптау;

- 4) Уәкілетті органның «Қазақстан көлік лизингтік компаниясы» АҚ-тың қаржылық лизинг қызметтерін ұсыну туралы шешім қабылдауы;
- 5) Қаржылық лизинг шартын жасасу;
- 6) Республикалық бюджет қаражат есебінен лизинг нысанын (техникалар мен жабдықтар) сатып алу және жеткізу;
- 7) Клиенттің алдыңғы сұратылған лизинг нысаны (техникалар мен жабдықтар) беруде қаржылық лизинг шартының жағдайларын орындауы;
- 8) Клиентке лизинг нысанын беру (техникалар мен жабдықтар);
- 9) Клиенттің төлеу кестесіне сәйкес «Қазақстан көлік лизингтік компаниясы» АҚ-тың пайдасына лизингтік төлемдерді төлеуі (лизинг нысаны құнын төлеуі және сый беру / пайыздар);
- 10) Клиенттің қаржылық лизинг шарты бойынша міндеттемелерді орындау мониторингі;

11) Лизинг нысанына жеке меншік құқығын беру.

Лизинг алушы өтінімді жіберер алдында жасалатын келісімнің негізгі параметрлерін талқылау (қаржылық құрамдас бөлігі, коммерциялық, техникалық) бойынша лизинг берушімен алдын-ала кездеседі.

2010 — 2014 жылдар кезеңінде көлік саласы бойынша жалпы қаржылық лизингке беру үшін қажеттілік: жол техникасы - 350 бірлік, темір жол вагондары - 40 бірлік, әуежайлар үшін Боинг, Airbus батыс үлгісіндегі әуе кемелеріне қызмет көрсетуге 500 млн. теңге сомасында арнайы техниканы сатып алу.

Отандық авиатасымалдаушылар секторының қалыптасу кезеңінде авиациялық лизинг техникасы авиакомпаниялар үшін оңтайлы нұсқа болып табылады. Көптеген елдердің авиакомпаниялары әуе кемесін сатып алудың осы әдісін қолданады, өйткені оның бастапқы қаржыландыруы едәуір төмен. Лизинг қаржыландыру әдісі ретінде капиталдың бастапқы жұмсалуды төмендетеді, сондай-ақ, тәуекелдерді азайтады. ҚР аумағында лизингтік жалда пайдалану мерзімі 20 жылдан астам емес техника жатады (лизинг кезінде пайдалану мерзімі 5 - 7 жылды құрайды).

Инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру қорытындылары бойынша мынадай оң нәтижелерге қол жеткізуге болады:

- 1) жаңа жұмыс орындарын құру;
- 2) өндіріске жаңа технологиялар, алдыңғы қатарлы техникаларды, менеджмент пен маркетингтің қазіргі заманғы әдістерін енгізу;
- 3) кадрларды оқыту, олардың біліктілік деңгейін арттыру;
- 4) ұсынылатын көлік қызметтердің сапасын және спектрін жақсарту;
- 5) бәсекеге қабілеттілікті арттыру;
- 6) бюджет пен әлеуметтік сақтандыру қорына салық түсімдерін ұлғайту;
- 7) инвестициялық тартымдылықты арттыру.

Көлік жүйесін өңірлік дамыту

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.

Республика өңірлерін әлеуметтік және экономикалық дамытудағы қазіргі айырмашылықтар белгілі бір дәрежеде көлік жүйесінің біркелкі емес өңірлік дамуына әсер етуде. Бұл ұстауы жергілікті бюджеттен қаржыландырылатын инфрақұрылым объектілерінің қол жетімділігі мен жай-күйі дәрежесінде, сондай-ақ әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын ұйымдастыруда көрініс т а б а д ы .

М ы н а л а р д ы :

1) мемлекеттік басқарудың функциялары мен өкілеттіктерін бөлу, сондай-ақ одан әрі орталықсыздандырған кезде әрбір өңірде көлік жүйесін біркелкі дамытуды қамтамасыз етуде орталық атқарушы органдардың үйлестіруші рөлін с а қ т а у ;

2) бұл үшін қолайлы жағдай туғыза отырып, атқарушы билік орындарының барлық деңгейінің қаржы-экономикалық мүмкіндіктерін, сондай-ақ өңірлік даму үшін жеке инвестицияларды белсенді пайдалану қажет.

Республиканың әрбір өңірінде көлік стандарттарының ең аз талаптарының орындалуын қамтамасыз етуі тиіс, сондай-ақ әрбір аймақта мемлекеттік көлік саясатын жүзеге асырудағы бірыңғай жолдарды қамтамасыз ететін көлік жүйесінің даму деңгейі өңірлік деңгейдегі негізгі принциптер болып табылады.

Экономикалық және әлеуметтік процестердегі көлік жүйесінің қызмет көрсетуші рөлін ескере отырып, осы саясатты жүзеге асыру халық пен өндіруші күштердің көлік қызметтеріндегі қажеттіліктерін қамтамасыз ету, көлік желісін ұтымды пайдалану мен біркелкі жүктеуді қамтамасыз ету міндеттерін шешетін б о л а д ы .

Темір жол саласында әлеуметтік маңызды облысаралық қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдарының жүзеге асуына байланысты, тасымалдаушының шығынын 100% субсидиялау жүзеге асыруы болжануда.

Жолаушылар тасымалының тиімділігін арттыру мақсатында Қазақстанның барлық өңірінде түйіндер (хабтар) және хабтардың тарту аймағы қысқа тармағындағы тасымалдар арасындағы алыс жылдамдықтағы қатынасты ұйымдастыруды қарастыратын жаңа логистикалық үлгісін енгізіп, жабын аймағы мен маршруттарды ұйымдастыру жүйесі қайта қаралатын болады.

Бұл ретте темір жол және автомобиль көлігін шоғырландыратын интермодальды сервис ұйымдастыру көзделіп отыр.

Бұдан басқа, өндірістік қуатты дамытуға қарай «ҚТЖ» ҰК» АҚ тарапынан

жобаларды бірлесіп қаржыландырудың тетіктерін қолданып, темір жол станцияларының (жолдар) өткізу қабілетін ұлғайту мәселелері қаралатын болады .

Автожол саласында облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және қайта жаңарту, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарына күрделі және орта жөндеу жүргізу, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының басқару құрылымын жетілдіру ж о с п а р л а н у д а .

Жергілікті әуеайлақтар желісін құру орталықтан алшақта орналасқан балама көлік қатынасы жоқ, топырақтық ұшу-қону жолақтары мен әуеайлақтық алаңшаларды салу, қалпына келтіру және жеңіл әуе кемелері мен тікұшақтарды жыл бойында қабылдау-ұшыру үшін оларды қамтамасыз етуді қоса алғандағы аумақтарға қызмет көрсету үшін жергілікті әуеайлақтар желісін құруға б а ғ ы т т а л а д ы .

Жергілікті әуе желілерінің өңірлік әуежайларын дамыту орталықтан алшақта орналасқан альтернативті көлік қатынасы жоқ, топырақтық ұшу-қону жолақтары мен әуеайлақтық алаңшаларды салу, қалпына келтіру және жеңіл әуе кемелері мен тікұшақтарды жыл бойында қабылдау-ұшыру үшін оларды қамтамасыз етуді қоса алғандағы аумақтарға қызмет көрсету үшін жергілікті әуеайлақтар желісін құруға б а ғ ы т т а л а д ы .

2010 – 2014 жылдар кезеңінде республиканың 7 әуежайында (Қызылорда, Көкшетау, Ақтау, Талдықорған, Қостанай, Тараз, Орал қалалары) ұшу-қону жолақтарын, жолаушылар және жүк терминалдарын реконструкциялауды (салуды) жүргізу ж о с п а р л а н у д а .

Қазақстан халқы үшін автомобиль көлігі саласында тұратын аудандары мен жыл мезгілдеріне қарамастан автокөлік қызметтерінің қол жетімділігін, жолаушы тасымалдарында қызмет көрсетудің сапасын көтеру, пайдасыз жолаушылар тасымалын қаражаттандыруды жалғастыру және жеке санаттағы азаматтардың жолақы төлемдеріне жеңілдік ұсыну, экономика мен тұрғындардың сенімді және қауіпсіз автокөлік қызметтерге қажеттіліктерін ең жоғарғы дәрежеге жеткізілетін б о л а д ы .

Көлік инфрақұрылымы, нормативтік база және экология саласында бақылау жүйесін халықаралық стандарттарға жақындату және көліктің қоршаған ортаға жағымсыз әсерін төмендету жөнінде шаралар қабылданды.

Техникалық реттеу

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Республиканың көлік кешені өзінің дамуының қазіргі кезеңінде негізгі құралдардың қанағаттанғысыз жай-күйімен, ескірген және жеткіліксіз дамыған инфрақұрылымы технологияларымен сипатталады.

Көлік саласында жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моралдық жағынан ескірген үлгілері, жолдардың тозған конструкциялары пайдаланылуда және негізгі өндірістік құралдарды жөндеудің және ұстаудың ескірген технологиялары қолданылады.

Көлік құралдарын пайдалану ерекшелігі қауіптердің болуымен байланысты, бұл қолайсыз факторлардың белгілі бір үйлесімі кезінде авариялық жағдайларға әкелуі мүмкін. Көрсетілген қауіптердің туындауы адам өлімімен немесе жарақаттануымен, келтірілген залалмен (зиянмен) байланысты қирау, авария, жарақат алу, көлік оқиғаларының нақты тәуекел факторларымен есептесуге м ә ж б ү р е т е д і .

Статистикалық деректер Қазақстанда ЖКО-дан жыл сайын 3 мыңнан астам адам қаза табатынын көрсетеді, бұл дамушы елдердің көрсеткіштерінен 2 есеге асып түседі. Соңғы 5 жылда жол-көлік оқиғасынан зардап шеккендердің жыл сайынғы өсуі 10-15% құрады. Осындай үрдіс сақталған кезде мемлекет қауіпсіздікті көтеру, оған қоса инфрақұрылымды жетілдіру, техникалық реттеу жүйесін күшейту жөнінде түбегейлі кешенді шаралар қабылдаса, 2015 жылы ЖКО-дан зардап шеккендердің саны 10 мың адамға жетуі мүмкін.

Қоршаған ортаны ластаудағы көліктердің үлесі 30% жетеді, бұл да әлемнің дамыған елдерінің осындай көрсеткішінен 1,7 есеге асып түседі.

Бүгінгі күні көлік секторын реттейтін заңнаманың нормалары көлік шеңберіндегі техникалық реттеу және халықаралық құқық нормалары саласындағы ҚР-ның заңнамасының негізгі ережелерін ескермейді.

Қолданыстағы нормативтік-техникалық стандарттар халықаралық стандарттармен үйлестіруді қажет етеді.

Көлік және онымен байланысты инфрақұрылымының қауіпсіздігін қамтамасыз етудің болжамды тиімділігіне техникалық реттеу жүйесін жетілдіру, көлік инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру, олардағы оқиғалардың саны мен ауырлығын төмендету, энергиялық ресурстардың экологиялық қауіпсіздігін және тиімді пайдалануын қамтамасыз ету жолымен қол жеткізуге болады;

Техникалық регламенттердің негізгі міндеттері:

1) адам өмірі мен денсаулығы, қоршаған ортаны қорғау және ұлттық қауіпсіздік үшін көлікті пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

2) бизнеске қысымды азайту (оның ішінде лицензияланған қызмет түрлерін қ ы с қ а р т у) ;

3) әлемдік стандартқа сай өнімдер өндіру үшін жағдай жасау;

4) менеджмент және технологиялық қайта жарақтандыру жүйесін енгізу және

өнеркәсіпті кең ауқымды жаңғырту болып табылады.

Техникалық реттеу объектілері үшін функционалдық талаптарға жауап беретін олардың параметрлерінің нақты мәндері белгіленеді. Аталған шаралар көлік құралдарының қауіпсіздігі мен сапасына оң ықпал етеді, кәсіпкерлік қызметтерді ынталандыратын болады, қауіпсіздік саласында нормативтік-құқықтық құжаттар талаптарын белгілеу бойынша тәсілдерді жақындатады, сондай-ақ сәйкестікке растау жүргізудегі шығынды азайтуға, экономикалық және инвестициялық климатты жақсартуға, қолайлы инновациялық ортаны құруға жағдай жасайды.

2015 жылға қарай азаматтық авиация саласында 11 әуежай ИКАО санатына ие болады.

2015 жылға қарай автомобиль көлігі саласында 3, 4-экологиялық кезеңдердің стандарттары, қозғалыстағы АҚК салмақтап өлшеу автоматтандырылған жүйесі енгізілетін болады, халықаралық тасымалдарда цифрлық тахографтар енгізіледі.

Темір жол саласында мынадай техникалық регламенттерді әзірлеу мен енгізу көзделген:

«Сигнализация, блоктау, байланыс және қозғалысты ақпараттандыру қауіпсіздігіне қойылатын талаптар»;

«Теміржол көлігімен жолаушылар, багаж, жүк, жүкбагаж және пошта жөнелтімдерін тасымалдау қауіпсіздігіне қойылатын талаптар»;

«Теміржол көлігі және онымен байланысты инфрақұрылым қауіпсіздігіне қойылатын талаптар».

Су көлігі саласындағы инфрақұрылымдық саясаттың басым бағыттары, әсіресе Каспийде мұнай өндіруді игеруге және құрғақ жүктерді ауыстырып тиеудің үлкен көлеміне байланысты теңіз және өзен порттарын дамыту болып табылады. Бүгінгі күні Ақтау және Құрық порттары порттық құрылыстарына байланысты қауіпсіздіктің 5-санатына жатады, оларды жобалау, салу және пайдалану кезінде бекітпе құрылыстар мен конструкциялардың қирауына, орнықтылығының бұзылуына, шайылуына байланысты проблемалар көп болады, оның теріс әсерін азайту үшін оларды реттеуді орнықтыру қажет.

Автожол саласындағы техникалық саясат жол қозғалысының қауіпсіздігін, автомобиль жолдарының сақталуын, сондай-ақ автомобиль жолдар құрылысының сапасын арттыру, автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және пайдалану сапасын арттыруға бағдарланған.

Осы бағдарламалардың қолданылуы кезеңінде техникалық регламент ережелерін жүзеге асыру мақсатында қолданыстағы мемлекеттік стандарттарды қайта өңдеу және жаңасын әзірлеуді ұйымдастыру жөнінде жұмыстар жүргізу жоспарлануда, онда көлік құралдарының, қауіпсіздікті қамтамасыз етуге байланысты көлік саласының технологиялары мен процестерінің барлық

маңызды параметрлері көрсетілетін болады. Жоспарда құрылыс, қайта жаңарту мен автомобиль жолдарын ұстау кезіндегі қауіпсіздік, автокөлік құралдары қауіпсіздігі және экологиялық қауіпсіздік саласында стандарттар әзірлеу көзделген.

Саланың стандарттау саласындағы нормативтік құжаттарға қажеттілігін талдау алдағы жылдар ішінде салаға халықаралық талаптармен үйлестірілген шамамен 300 стандарт қажеттігін көрсетеді.

Осы бағдарламаның қолданылу кезеңінде техникалық регламенттердің ережелерін іске асыру мақсатында қолданыстағы мемлекеттік стандарттарды пысықтау және жаңасын әзірлеуді ұйымдастыру жөнінде жұмыстар жүргізу жоспарлануда, оларда көлік құралдарының қауіпсіздікті қамтамасыз етумен байланысты көлік саласындағы технологиялар мен процестердің барлық қолданыстағы параметрлері көрсетілетін болады. Жоспарда автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту, ұстау кезіндегі қауіпсіздік, автокөлік құралдары қауіпсіздігі және экологиялық қауіпсіздік саласында стандарттар әзірлеу көзделді.

Кәсіпорындардың жеке қаражаты есебінен ИСО 9001:2000, ИСО 9001, ИСО 14001 және OHSAS 18001 халықаралық стандарттарға сәйкес менеджмент және сапа жүйесін енгізу, сондай-ақ авиациялық техникаға менеджмент стандарттарын енгізуді, тәуекелдерді бағалауды зерделеу.

Кадрлық әлеуетті қалыптастыру

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Кадрлық әлеуетті дамыту мақсаты экономиканың, заңнама талаптарымен және еңбек нарығы жағдайының қажеттіліктеріне сәйкес жаңарту үрдісінің ұтымды теңгерімін және кадрлардың сапалы құрамы мен санының сақталуын және оның дамуын қамтамасыз ету болып табылады.

Кадрлық әлеуетті дамытудың негізгі міндеттері:

- 1) Көлік-коммуникациялық кешенінің салаларындағы болжау және кадрлық қамтамасыз етуді жоспарлау;
- 2) тетіктер мен таңдау рәсімдерін және кадрларды орналастыруды әзірлеу;
- 3) жұмыс беруші ұсынатын талаптарға білім жүйесінің сәйкестігі;
- 4) инновациялық технологиялардың есебінен кадрлардың бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату және олардың әлемдік экономикаға шоғырлануын қамтамасыз ету;
- 5) шетелде кадрларды қайта даярлау және оқыту саласында халықаралық ынтымақтастықты дамыту жөніндегі тетікті жетілдіру;

6) әлеуметтік әріптестіктің тетігін өңдеу болып табылады.

Өндірістік компаниялар мен білім беру мекемелерінің тәжірибесін қолданатын Сингапур, Израиль сияқты елдердің тәжірибесін қолдана отырып, ККМ мен БҒМ мақсаты «теория» мен «практиканы» жақындату және мұндай компанияларының өзара әрекеттесу тетіктерін жасау және өндірістік жоспардың қажеттілігіне қатысты білім беру жүйесін, өндірістік жоспарға қажетті оқу бағдарламаларын әзірлеу болып табылады.

Көлік саласына кадрлар даярлауды 47 жоғарғы оқу орны және 109 техникалық, кәсіби білім беретін оқу орны жүзеге асырады.

2015 жылға дейінгі салаларға арналған 70 мың білікті кадрларға, соның ішінде автомобиль жолы саласында - 61 мың, азаматтық авиацияда - 5,5 мың және су көлігінде - 3,2 мың адамға қажеттілікті ескеріп, көлік-коммуникациялық кешенде 2010 жылы 297 112 адам жұмысқа тартылған.

Жоғары білімді кадр даярлау келесідей мамандықтар бойынша жүзеге асырылады: «Көлік, көлік техникасы мен технологиясы» - 34 жоғарғы оқу орнында, «Тасымалдау, қозғалысты ұйымдастыру және көлікті пайдалану» - 39 жоғарғы оқу орнында, «Авиация техникасы мен технологиясы» - бір жоғарғы оқу орнында (Азаматтық авиация академиясы), «Теңіз техникасы және технологиясы» - екі жоғарғы оқу орнында (Атырау мұнай және газ институты, Ш.Есенов атындағы Каспий мемлекеттік технологиялар және инжиниринг университеті).

А в т о ж о л с а л а с ы н д а

2010 жылы сала 128 мың адаммен қамтылатын болады. Бірқатар ірі жобаларды одан әрі жүзеге асыруға байланысты саланың сандық құрамын сақтай отырып, қызметкерлердің санын көбейту және мамандардың біліктілігін көтеру, басқа мамандықтарға ауыстыру жұмыстарын жүргізу жоспарланған.

Авто жолы саласындағы 50 оқу орны 20 мамандық бойынша мамандарды әзірлеуді жүзеге асырады және бітірушілердің саны саланың қажеттіктерін қанағаттандырады. Алайда, қазақстандық білім алған мамандардың көпшілігі жоғарғы технологияны қолданатын кәсіпорындардың талаптарына сай емес. Осыған байланысты Қазақстанда жұмыс істейтін шетел компаниялары аймақтарда қажетті мамандардың жоқтығына немесе олардың біліктіліктерінің төмендігіне сілтеме жасап, заманауи техникалар мен жабдықтар бойынша арнайы білімі бар шет тілін білетін шетелдік жұмыс күшін тартуға тура келеді.

М ә с е л е н і ш е ш у ү ш і н :

1) оқу орындарының материалдық-техникалық базасын жақсарту, заманауи техника және оқу машиналарының паркін сатып алу;

2) оқу бағдарламаларында практикалық сабақтардың санын арттыру қажет.

Теміржол көлігі саласында 150 мыңнан астам адам жұмыс істейді. ҚР-дағы теміржол көлігіне жоғары білімді мамандарды «М.Тынышпаев атындағы Қазақ

көлік және коммуникация академиясы» АҚ мен Қазақ қатынас жолдары университеті» дайындайды. Аталған жоғарғы оқу орындарын жыл сайын 1.700-ден астам мамандар бітіріп шығады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ кадрларды әлеуеті 80 негізгі теміржол мамандықтары бойынша компанияның оқу орталықтарында дайындайды. Даярлау, қайта даярлау және қызметкерлердің біліктілігін көтерудің ішкі жүйесі құрылған, қызметкерлер әлеуметтік қолдаумен қамтамасыз етілген, берілетін әлеуметтік кепілдіктердің деңгейі жоғарылатады, әлеуметтік тәуекелдерді сақтандырудың бірлескен жүйелерін жетілдіреді.

Сала қызметкерлерінің сапалық құрамына жасалған талдау қызметкерлердің кәсіби біліктіліктерінің жеткіліксіздігі проблемаларын көрсетті. МТЖ жаңа учаскелерінің ашылуына, оларды электрлендіруге, тасымалдау процесін басқарудың ақпараттық жүйелерін жаңғыртуға және теміржол шаруашылықтарын автоматтандырылған жұмыс орындарымен қайта жарақтандыруға байланысты қызметкерлерді таңдау, жинақтау, орналастыру және оның кәсіби құзырының деңгейін көтеруді талап ететін бірқатар мәселелер туындайды.

О с ы л а й ш а :

- 1) техникалық мамандардың біліктіліктерін жоғарылатуға;
- 2) экономиканың басқа да саларына қажетті мамандарға (маркетинг, экономика және қаржы, менеджмент саласында);
- 3) басқару корпоративтік мәдениетті қалыптастыруға қажеттілік пайда болады.

Су көлігі саласында

Су көлігінің саласында 5 088 адам жұмыс істейді. 5 948 адамға дейін аздап көбею болжануда. Теңіз көлігі мамандарын даярлайтын жұмыс істеп тұрған оқу орындарының Халықаралық теңіз құқығының талаптарына сәйкестігі мәселесі өткір қойылуда. Қазіргі кезде халықаралық қатынаста Каспий теңізінің қазақстандық бөлігін игеруге және жүк тасымалдары көлемінің ұлғаюына және өсуіне байланысты теңіздегі кемелердің саны көбеюде, жаңа айлақтар мен жасанды аралдардың құрылысы салынуда, сонымен бірге кеме жасайтын және кеме жөндеу өнеркәсібінің құрылысы жүргізілуде. 2015 жылға қарай су көлігі мамандарының қажеттілігі халықаралық конвенциялар нормаларына сәйкес 3 мың адамға дейін өседі, бұл білікті кадрларды дер кезінде даярлауды талап етеді.

Саладағы негізгі мәселелер:

- 1) 78/95 вахтада тұру және дипломды теңізшілерді даярлау туралы (бұдан әрі - 78/95 ВТДТД конвенциясы) Халықаралық Теңіз ұйымы (бұдан әрі - ХТҰ) мен Конвенциясы талаптары бойынша теңіз мамандарын даярлау және қайта даярлау жүйелерінің сәйкессіздігі;

- 2) оқытушылық құрамдағы білікті кадрлардың жеткіліксіз саны;
- 3) берілетін дипломдарды басқа мемлекеттердің кеме қатынасы компаниялары мен порт басшылары мойындамайды (осыған байланысты мамандар Ресей мен басқа елдердің оқу орындарында қайта даярлаудан өтеді);
- 4) мамандандыруларға арналған оқу жоспарлары 78/95 ВТДТД конвенциясының талаптарына сай емес;
- 5) оқу орындарының төмен материалдық-техникалық базасы.

О с ы ғ а н б а й л а н ы с т ы :

1) Теңіз көлігі саласы мамандығы бойынша «Екі дипломдық білім» бағдарламасын енгізу;

2) жеке қаражат есебінен (жаттықтыру сабақтарының өткізуге арналған оқу кемелері, жаттығу жабдықтары, бағдарламалық қамтамасыз ету және оқу әдебиетін алу) ХТҰ-ға тіркелген теңіз оқу-жаттығу орталығын құру;

3) су көлігі саласындағы оқу бағдарламаларын уәкілетті органдармен келісу.

Азаматтық авиация саласында

Азаматтық авиация саласында 16 489 адам жұмыс істейді. 2015 жылға дейін салада жұмыс істейтін адамдар саны әуе кемелерінің жаңа үлгідегі паркіне, жұмыс істейтін адамдар санын қысқартатын қазіргі заманғы технологияларды пайдалануға байланысты ұшу құрамының қысқаруы нәтижесінде көп өзгермейді және болжам бойынша 2015 жылы 17 150 адамды құрайды.

Қазіргі уақытта ККМ және Азаматтық авиация академиясымен бірлесіп дамудың бірлескен жоспары әзірленуде, өйткені түлектердің ағылшын тілі бойынша білімінің төмен деңгейі мен қазіргі заманғы оқу тренажерларының болмауына, сондай-ақ практикалық ұшулар тәжірибесінің жеткіліксіздігіне байланысты еңбек нарығында сұранысқа ие емес.

Мамандардың негізгі тапшылығын ИКАО талаптары бойынша ағылшын тілін 4-ші деңгейден төмен емес білетін пилоттар құрайды. Осыған байланысты саланың жетекші кәсіпорындарында мамандарды даярлау, қайта даярлау және біліктілігін арттыру бойынша өз авиациялық орталықтары бар.

«Эйр Астана» АҚ Ab-initio пилоттарын даярлау бағдарламасын іске асырады, ол бір жарым жыл ішінде ұлттық мамандарды ИКАО талаптарына сәйкес 4-ші деңгейден төмен емес ағылшын тіліне үйретеді және перспективада шетелдік мамандарды ұлттық мамандармен ауыстырады. Ұшу құрамы, бортсеріктер мен инженерлер шетелде кәсіби даярлау орталықтарында білім алды (Флорида жазғы мектебінде 2008 ж. - 4, 2009 ж. - 22, 2010 ж. - 22 пилот), сондай-ақ авиакомпания базасында «Боинг» және «Эйрбас» әуе кемелерінің пилоттары үшін ұшу дисплейлік тренажері бар.

«Қазаэронавигация» РМК әуе қозғалысын ұйымдастыратын мамандардың алғашқы даярлығын жүргізеді (2008 ж. – 50, 2009 ж. – 75, 2010 ж. – 75, бір

курсантты оқыту құны 2,4 млн. теңгені құрайды). Бұдан басқа, оқыту «Рудлоу Манор» колледжінде (Ұлыбритания) және Рига көлік және байланыс институтында (Латвия) жүргізіледі. Қазіргі уақытта Азаматтық авиация академиясы базасында Орталық Азия және Азия елдері үшін ИКАО жанында авиация қауіпсіздігі бойынша субөңірлік оқу орталығын ашу, сондай-ақ еуропалық талаптарға сәйкес ұшу, инженерлік-техникалық мамандар даярлау бойынша оқу орталықтарын құру жөніндегі іс-шаралар жүргізілуде.

2011 – 2015 жылдары жас мамандарға деген болжамдық қажеттілік шамамен 4000-ға жуық жоғары және техникалық әрі кәсіптік білімі бар маманды құрайды. Тар бейіндегі авиация мамандарына (ұшқыштар, инженерлер, механиктер, әуе қозғалысын ұйымдастыру және жердегі қызмет диспетчерлері және т.б.) қажеттілік инфрақұрылымдық объектілерді пайдалануға беру кезінде кәсіпорынның жалпы штаттық санының шамамен 30 %-ын құрайды. Қазіргі уақытта салада инженерлік-техникалық, ұшу мамандары мен диспетчерлердің тапшылығы байқалады.

Осыған байланысты:

1) азаматтық авиация оқу орындарының материалдық-техникалық базасын жақсарту;

2) Азаматтық авиация академиясын Еуропалық авиациялық ережелердің талаптары білімдік процестеріне сәйкестігі бойынша сертификаттау;

3) Оқу бағдарламаларында азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен оқу бағдарламаларын келісу арқылы практикалық сабақтардың санын ұлғайтуды көздеу;

4) Азаматтық авиация академиясында ИКАО талаптарына сәйкес пилоттарға 4-ші деңгейден төмен емес ағылшын тілі деңгейін оқыту жүйесін енгізу;

5) ҚР Президентінің «Болашақ» халықаралық стипендиясының басым мамандықтар тізбесінде азаматтық авиация саласының мамандықтарын арттыру қажет.

Сонымен, кадрлық әлеуетті дамытудың негізгі бағыттары:

1) мамандарды кәсіби даярлау, қайта даярлау, біліктілігін арттыру және кадрлардың тағылымдамадан өту жүйесін жетілдіру;

2) көлік-коммуникациялық кешені үшін мамандарды даярлаудың жұмыс беруші қоятын талаптарға сәйкестігін тексеру (соңғы 2-3 жылда түлектерді жұмысқа орналастырудың тәуелсіз мониторингі, материалдық-техникалық базаны тексеру, білікті оқытушылар құрамының болуы);

3) көлік-коммуникация кешені үшін кадрлар дайындығын жүзеге асыратын оқу орындарының материалдық-техникалық базасын жаңарту болып табылады.

Елді үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту мемлекеттік бағдарламасының жобасын ескеріп, көлік саласының басым мамандықтары

бойынша кәсіби стандарттар жасалатын болады, кадрлар даярлау бойынша салалық кеңес құрылып және көлік саласының мамандықтары бойынша ТЖКБ бітірушілерінің біліктіліктерін тәуелсіз сертификаттау жүйесі енгізілетін болады.

Энергия тиімділігін арттыру және энергия үнемдеу

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

Көлік түрлері бойынша энергия сыйымдылығы деңгейінің көрсеткіштерінің қазіргі жағдайы 8-кестеде көрсетілген.

Т е м і р ж о л к ө л і г і

Темір жол саласында поездар тартымының жоғары энергия сыйымдылығын есепке ала отырып, ресурс және энергия үнемдеуге бағытталған бірқатар іс-шараларды жүзеге асыру жоспарлануда:

1) энергия аудитін жүргізу және олардың туындау көздері бойынша өнімсіз шығындарды анықтау;

2) өзінің сипаттамалары бойынша энергия сыйымдылығы төмен істен шыққан локомотивтер паркін жаңа буын тартым жылжымалы құраммен толықтыру;

3) жұмыс жоспарлаудың нысандары мен әдістерін және ресурстарды нормалауды жетілдіру;

4) электр тартымға барынша өту;

5) жаңа техника мен технологияға арналған сервисті дамыту;

6) отын және ЖЖМ тапшы түрлерінің тиімді алмастырғыштарын қолдану;

7) энергия ресурстарын қолданудың сапасын жоғарылату;

8) энергетикалық ресурстар шығынын оңтайландыру және оларды бақылау үшін автоматты аспаптар мен бағдарламалық қамтамасыз етуді пайдалану;

9) энергия ресурстары шығыстарының нормаларын есептеудің жетілдірілген әдістерін қолдану;

10) жабдықтау пунктін оңтайландыру, энергиямен жабдықтаудың баламалы технологияларын енгізуді оңтайлау;

11) реттейтін және нормативтік-техникалық актілерді өңдеу және талдау;

12) қызметкерлердің біліктілігін қажетті деңгейде ұстау және жоғарылату.

А в т о м о б и л ь к ө л і г і

Автомобиль көлігінде жобаланатын мерзімде энергия ресурстарының үлестік шығындарын төмендету келесі жағдайларда қамтамасыз етілетін болады:

1) қалааралық автобус бағыттары және жүктерді алысқа тасымалдауда автомобиль жолдарының техникалық жағдайын жетілдірудің есебінен кемінде 5 % - д а н ;

2) 4-экологиялық кезең экологиялық нормалары талаптарының деңгейінде жүк автокөліктері мен автобустар паркін неғұрлым үнемді жылжымалы құраммен жаңарту есебінен кемінде 3%-дан;

3) аса тиімді мультимодалді және тағы басқа заманауи көлік үрдістерін қолдануды кеңейтудің есебінен кемінде 2%-дан;

4) автоотынның үлестік шығындарын төмендетуге тікелей ықпал ететін автокөлік құралдарын пайдаланудың техникалық-пайдалану көрсеткіштерінің есебінен (жүгірісті қолдану коэффициенті, жүк көтерімділігі, жолаушы сыйымдылығын пайдалану коэффициенті, жылжымалы құрамның техникалық дайындығын жоғарылату) кемінде 4%-дан.

Көрсетілген шараларды жүзеге асырудың нәтижесінде автокөліктің энергия сыйымдылығы кемінде 14% төмендетілуі мүмкін.

Көлік қызметінің энергия сыйымдылықтарының ұсынылған көрсеткіштерінің негізінде көлік жұмысының бір бірлігіне энергетикалық қорлардың шығындарын төмендету бойынша болжалатын мақсаттық индикаторлар белгіленген.

Ә у е к ө л і г і

Келесі жағдайларда әуе көлігінде энергияны сақтау неғұрлым үнемді ұшақтарды пайдалану; жолаушылар ағыны мен рейстер ұзақтығына байланысты ұшақтар паркін орналастыру мен пайдалануды жетілдіру; ұшуды пайдаланудағы әдістерді әзірлеу және жетілдіру; жаңа әуеайлақтық машиналар мен тетіктерді енгізу арқылы іске асырылады.

С у к ө л і г і

Көліктің түрлері бойынша энергетикалық шығындарды салыстыру бойынша су көлігі көліктің ең аз энергия сыйымды түрі екендігін көрсетеді. (8-кестені қара)

Су көлігін пайдалану процесіне байланысты қоршаған ортаға жағымсыз әсерін төмендетуді қамтамасыз ету мақсатында қосымша шаралар қабылданады:

1) ЖЖМ, шаруашылық-тұрмыстық қалдықтардың, лас және сарқынды сулардың суға төгілуіне жол бермейтін «Су бетін ластанудан қорғау ережесі» талаптарын ескере отырып, су көлігі кемелері мен жол жұмыстарын жүргізу б о й ы н ш а ;

2) Су жолдарын су қатынасы жағдайында ұстау мақсатында жол жұмыстарын жүргізу кезінде су бассейіндерінің экологиялық жағдайына жағымсыз әсерді төмендету үшін жаңа технологияларды өңдеу және енгізу жұмыстары жү р г і з і л у д е ;

3) Физикалық және моральдық жағынан тозған флоты энергия сыйымдылығы және экологиялық күші төмен қозғағыш құрылғылары бар кемелермен жаңарту ж ә н е ж а ң ғ ы р т у .

Аталған шаралармен қатар қоршаған ортаға су көлігі жұмысының жағымсыз

әсерін төмендетуді қарастыратын нормативтік-техникалық базасын жетілдіру жұмысы қоса атқарылады.

8-кесте. Көлік түрлері бойынша энергия сыйымдылығы деңгейінің көрсеткіштері

Р/с №	Іс-шара	Өлшем бір.	Энергетикалық ресурстардың бірлікке жұмсалуды (электр энергия, жылу энергиясы, отын) Гдж/бір.		Энергетикалық ресурстардың бірлікке жұмсалуды бойынша мақсаты индикатор(%)	Есептік кезең (%)				
			Базалық жыл (2008)	2014 жыл		2010	2011	2012	2013	2014
Темір жол көлігі**										
1.	жолаушылар тасымалы	мың жолау.-км	0,48921	0,39435	19,40%	3,88%	7,76%	11,64%	15,52	19,4%
2.	ж ү к тасымалы	мың тн.-км	0,1384	0,1358	2%	0,4%	0,8%	1,2%	1,6%	2%
Автомобиль көлігі										
1.	жолаушылар тасымалы	мың жолау.-км	0,05509	0,04738	14%	2,8%	5,6%	8,4%	11,2%	14%
2.	ж ү к тасымалы	мың тн.-км	0,0651	0,05597	14%	2,8%	5,6%	8,4%	11,2%	14%
Әуе көлігі										
1.	жолаушылар тасымалы	мың жолау.-км								
	турбо бұрандалы әуе ұшақтарының түрі бойынша :		2,14	2,05	4,2%	0,84%	1,68%	2,52%	3,36%	4,2%
	A319		2,23	1,75	21,5%	4,3%	8,6%	12,9%	17,2%	21,5%
	A320		1,75	1,47	16%	3,2%	6,4%	9,6%	12,8%	16%
	A321		2,04	1,40	31,4%	6,28%	12,56%	18,84%	25,12%	31,4%
	B757-200		2,04	1,49	31,4%	6,23%	12,56%	18,84%	25,12%	31,4%
	B757-300		2,49	1,15	53,8%	10,76%	21,52%	32,28%	43,04%	53,8%
Су көлігі										
1.	жолаушы тасымалы	мың жолау.-км	0,005	0,0045	10%	2,0%	4,0%	6,0%	8,0%	10,0%
2.	жолаушылар тасымалы	мың тн.-км	0,00014	0,00013	7,2%	1,44%	2,88	4,32%	5,76%	7,2%

** есеп «ҚТЖ» ҰК» АҚ бойынша жүргізілген (поездар тартымына)

Әкімшілік кедергілерді төмендету

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен.

ККМ көлік қызметтері нарығының барлық субъектілеріне арналған әкімшілік тосқауылдардың төмендетілуін көздейтін жұмыстарды жүргізуде.

Адам факторын болдырмау және ашықтықты қамтамасыз ету, сондай-ақ шетелдік рұқсат беру бланкілерін бөлудің айқындылығы мақсатында рұқсат беру бланкілерін бөлу процесін автоматтандыру жөніндегі жұмыс жүргізілуде.

Бұдан басқа, болашақта рұқсат беру бланкілерін беру рәсімі халыққа қызмет көрсету орталықтары арқылы жүзеге асырылатын болады, тиісті мемлекеттік қызмет стандартын қабылдауға дайындық жүргізілуде.

Сыбайлас жемқорлықпен күрес іс-шаралары шеңберінде автокөліктерді қозғалыста салмақтап өлшеу автоматтандырылған жүйесін енгізу бойынша жұмыс жүргізілуде. Аталған жүйе қозғалыстағы АКҚ толық массасын және осьтік жүктемелерін өлшеуге, контактысыз бақылау жүргізуге, сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтары үшін жағдайларды болдырмауға, осылайша халықаралық автомобиль тасымалдауларын жүзеге асыру барысында физикалық кедергілерді жоюға мүмкіндік береді.

Осылайша, 2012 жылдың аяғына дейін 13 өлшеу жүйесін орнату жоспарлануда, 2013 – 2014 жылдары республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының неғұрлым қарқынды учаскелерінде тағы 70-ке жуық жүйе іске қ о с ы л а д ы .

Нәтижесінде бақылау және АКҚ есепке алуды 100% қамтамасыз ету рәсімдерін автоматтандыру, жылдамдықты 17-ден 50 км/сағатқа дейін ұлғайту жолымен жүктерді жеткізу мерзімдерін қысқарту, жолда тұруды 40%-ға қысқарту арқылы жүктің өзіндік құнын төмендету жоспарланып отыр.

Сондай-ақ, бизнестің дамуына қолайлы жағдайлар жасау және әкімшілік кедергілерді төмендету үшін 24 стационарлық көліктік бақылау бекеті консервацияланды. Қазіргі уақытта 35 көліктік бақылау бекетінің 11-і жұмыс і с т е й д і .

Сонымен қатар, ККМ көрсететін мемлекеттік қызметтерді оңтайландыру және жеңілдету мақсатында әкімшілік тосқауылдарды төмендету жөніндегі реформа шеңберінде қызметтерді көрсету процесін автоматтандыру көзделіп о т ы р .

Мемлекеттік қызметтерді көрсету процестерін автоматтандыру уақыт пен көлік құралдарына шығынды үнемдей отырып, үйден немесе кеңседен электрондық жолмен өтініштер беру, мемлекеттік органдардың ашықтығы мен айқындығын қамтамасыз ету және қабылданатын шешімдердің тиімділігін

арттыру, қоғаммен кері байланыс орнату тетігін құру мүмкіндігін қарастырады.

Деректер базасын ақпараттық-талдауды одан әрі дамыту мен жаңғырту, сонымен қатар электрондық үкімет құру шеңберінде мемлекеттік органдар және ведомстволардың ақпараттық жүйелерімен интеграция орнату жоспарланған (Е-лицензиялау, бірдей электрондық Е-терезе).

Функционалдық деректер базасын жетілдіру автоматтандырылған режимдегі мемлекеттік қызметтерді көрсетуге мүмкіндік береді.

Авиация саласында азаматтық авиация ұйымдарына транзиттік авиатрафикті тартуға көмектесу және бірінші кезекте транзиттік ағынның ұлғаюына кедергі келтіретін әкімшілік барьерлерді жою бойынша шараларды үйлестіру жүзеге асырылады.

Қазақстан Халықаралық азаматтық авиация ұйымы туралы конвенция шеңберінде авиакомпанияларға қонбайтын ұшуларға немесе техникалық мақсаттарда әуежайларға қонуға құқық беретін мемлекеттер арасында әуе қатынасы туралы үкіметаралық келісімдер жасау қажеттілігінен Транзит туралы келісімге қосылды.

Осы құжатқа сәйкес ҚР-ның әуе кеңістігін кесіп өтуге байланысты шарттылықтар айтарлықтай оңтайландырылуы тиіс, өйткені шекаралас мемлекеттермен транзитті дамыту мақсатында мұндай шаралар қабылданған. Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы транзиттік ұшуларды орындауға рұқсат беруден бас тартып, ЕО елдерінің тәжірибесіне сәйкес оны қолданудың хабардар ету тәртібіне көшу қажет (ұшу алдында «флайт-жоспарды» ұсыну жолымен).

Бортында оқ-дәрілер, қару-жарақтар, әскери амунициялары бар азаматтық әуе кемелеріне рұқсат беруге байланысты рәсімдерді заңнама түрінде оңтайландыру қажет (анализ көрсеткендей мұндай ұшулардың үлесі ұшулардың жалпы санының 20 - 30 % құрайды).

Мемлекетке Қазақстан Республикасы әуе кеңістігінің транзиттік әлеуетін көтеру бойынша ұсыныстар әзірлеу үшін бірқатар тұрақты жұмыс топтарын құруы қажет, олар мынадай деңгейлер бойынша қызмет өтулері тиіс:

1) ҚР-ның Үкіметі деңгейінде (тікелей Премьер-Министрге немесе оның орынбасарына бағынумен немесе топтың құрамына барлық мүдделі мемлекеттік органдардың өкілдерін енгізумен);

2) ҚР-ның Авиациялық әкімшілігі деңгейінде (әуежайлар мен аэронавигациялардың өкілдерін енгізумен);

3) аэронавигациялық провайдер («Қазаэронавигация» РМК) және әуежайлар деңгейінде.

Проблемалық мәселелерді шешу үшін ҚР әуе кеңістігінің транзиттік әлеуетін іске асыру кезінде қатер төнуіне жауап ретінде жедел шешімдер қабылдау жүйесі жасалу қажет және жұмыс топтарының барлық ұсыныстары ҚР-ның Үкіметі

немесе авиациялық әкімшілігі деңгейінде оларды іске асыру бойынша пәрменді шараларды қабылдау арқылы жедел түрде қаралуы тиіс.

Еліміздің имиджін жақсарту саласында әлемдік авиациялық қоғамдастықта Қазақстан туралы транзиттік ұшулар үшін неғұрлым қолайлы жағдайларды қамтамасыз ететін ел ретінде пікірлер қалыптасуына бағытталған белсенді мемлекеттік саясат жүргізу келесі қадам болуы тиіс. Бұл ретте Қазақстанның барлық елшіліктері мен шетелдік өкілеттіктерін ҚР жүргізілетін транзиттік саясат туралы авиациялық қоғамдастықтың неғұрлым кең шеңберін ақпараттандыруға бағыттау орынды.

Елдің имиджін жақсарту мақсатында авиатасымалдаушылардың, ИКАО мен ИАТА өкілдерін тарту арқылы бірнеше ірі авиафорумдар өткізу қажет (мысалы, негіз ретінде жыл сайын «Алматы халықаралық әуежайы» АҚ өткізетін «карго-саммитті» алуға болады). Сондай-ақ арнайы сайттарды құру, жарнама роликтері мен ұлттық телеарналарда бағдарламалар жүргізу сияқты басқа да PR-іс-шараларды қарауға болады.

ҚР әуежайларына шетелдік тасымалдаушылар ұшулар орындаған кезде кедендік және шекаралық формальдылықты оңтайлату қажет.

Мысалы, коммерциялық рейстерде ӘК экипажын әуежайға/әуежайдан жеткізу қажеттілігі жиі туындайды, бұл ретте қазіргі уақытта экипаж мүшелерінен қазақстандық виза талап етіледі, бұл шетелдік авиатасымалдағыштардың көрсетілген операцияларды жүзеге асыруын қиындатады. Осыған байланысты шетелдік әуекемелерінің экипаж мүшелерінен ҚР визасының болуы туралы талаптарды жою, ал шекаралық бақылауды экипаж мүшесінің куәлігі негізінде жүргізу ұсынылады. Осы ұсыныс ҚР қатысушы болып табылатын Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға (Чикаго, 1944 жыл) «Формальдықты оңтайлату» 9-қосымшасына сәйкес келеді.

Қазақстанмен шектес елдер тарапынан жоғары бәсекелестікті ескере отырып, транзиттік авиатрафикті тарту саласында сондай-ақ транзиттік авиатрафик кезінде әуежайлық және аэронавигациялық қызмет көрсету саласындағы тарифтік саясатты жетілдіру маңызды болып табылады. Бұл ретте әуежайлық және аэронавигациялық қызмет көрсету үшін (бұдан әрі - АҚК) неғұрлым тартымды тарифтер жүйесін жасау қажет, мүмкін тарифтік реттеу саласында стандарттық емес тәсілдерді пайдалану арқылы (бірлескен «пакеттік» ұсыныстар деп аталатын).

Қосымша транзиттік трафикті тарту бойынша әуежай және аэронавигация қызметінің іс-әрекеттер стратегиясы келісілген болуы тиіс. Бұл ретте бірінші кезекте транзиттік ӘК-ге қызмет көрсету үшін тарифтерді бір-бірімен тұжырымдамалық түрде байланыстыру қажет - шетелдік авиакомпанияларға олардың ӘК-рі қайта жанар-жағар май құйып алу үшін Қазақстанның кез келген

көп мөлшері Алматы қаласында, онда жыл сайын көлік шығарындылары орташа алғанда тәулігіне 507 тонна, жылына — 150-200 мың тонна немесе шығарындылардың жалпы көлемінің 90% құрайды. Басқа аймақтарда көліктің жылдық шығарындысы: Қостанай облысында - 163,2 мың тонна, Алматы облысында - 131,0 мың тонна, Оңтүстік-Қазақстан облысында - 106,0 мың тонна, Қарағанды облысында 100,0 мың тонна құрады.

Байқаулардың мәліметтері бойынша Қазақстанның ірі қалаларындағы қозғалыс жылдамдығы 13-17 км/сағатқа төмендеп келеді. Бұл жағдай қаланың әуе бассейнінің пайдаланылған газдардың улы құрамымен ластануының жоғарылауына алып келеді.

Автомобильдер қозғағыштарының пайдаланылған газдарында 170-тен астам зиянды құрамдар болады, олардың шамамен 160-ы - қозғалтқыштағы отынның толық жанбауынан пайда болатын туынды көмірсутектер. Олар ауада бірнеше минуттан бастап 4-5 жылға дейін сақталады. Автомобильдердің пайдаланылған газдарының қатты шығарындыларының құрамында адам организміне барынша зиянды әсер ететін күйе мен қорғасынның қосылыстары бар. Автомобильдердің пайдаланылған газдарының құрамы негізінен қозғағышының түрі мен оның техникалық жағдайына, қолданылатын отын мен майларының түріне, пайдалану жағдайына т.б. байланысты болады.

Автокөліктердің пайдаланылған газдарының 1 тонна жанған жанар майының құрамында 12-ден 24 кг дейін азот тотығы, 0,5 кг-нан 5 кг дейін көмірсутектер мен аммиак, 4-5% дейін көміртек тотығы болады. Бір автомобильдің жылдық пайдаланған газында - 800 кг көміртек тотығы, 40 кг азот тотығы және 20 кг астам әртүрлі көмірсутектер болады.

Автокөлік құралдарының зиянды шығарындыларының деңгейін төмендету жөніндегі маңызды шаралардың бірі Еуро экологиялық стандарттарын кезеңмен енгізу болып табылады. 2009 жылдың 15 шілдесінен бастап Еуро-2 экологиялық стандартына сәйкес келмейтін автомобильдерді ел аумағына әкелу және өндіруге шектеулер енгізілді. Аталған шара Қазақстанның ірі қалаларындағы экологиялық жағдайды жақсарту, автомобильмен тасымалдау қауіпсіздігін көтеру және еліміздегі автомобильдер паркін жаңартуға арналған жағдайлар жасауға бағытталған.

Экологиялық проблеманы шешу үшін 2013 жылғы 1 қаңтардан бастап 3-экологиялық кезең, 2014 жылғы 1 қаңтардан бастап 4-экологиялық кезең экологиялық стандарттарын кезең-кезеңімен енгізу көзделеді. Жалпы алғанда 2015 жылға қарай пайдалану мерзімі 12 жылдан асқан автокөлік құралдарының үлес салмағы 63%-дан 50%-ға дейін төмендейді. Экологиялық стандарттарды енгізу қолданыстағы автомашиналар паркін жаңартуға, экологиялық проблемалар (әсіресе үлкен қалаларда) мен жолдардағы қауіпсіздік деңгейін

жоғарылату проблемаларын шешуге жағдайлар жасайды.

Автокөліктердің зиянды заттарды шығаруы жөніндегі техникалық регламенттің ережелерін жүзеге асыру ҚР-на Еуро стандарттарына сәйкес келмейтін автомобильдерді әкелуге және өндіруге шектеу қояды.

Автокөлік құралдарын алдын ала өлшеу және автоматты түрде классификациялауды ұйымдастыру жолымен жүк көлік құралдарының қолданыстағы технологиялық жүйесін жаңғырту, жүк автомобильдерінің қолайлы жүктемесі және ауаға шығарылатын зиянды заттардың шығарындысының ең төменгі деңгейіне (артық жүктемемен қозғалысқа қатысты) жеткізетін тікелей экологиялық жағынан әсер етеді.

Автомобиль жолдарын пайдалану кезінде қоршаған ортаға жағымсыз әсері байқалады. Автомобиль жолдарындағы автокөлік құралдары қозғалысының артық жүктемелілігіне және қозғалыс жылдамдығын төмендетуге байланысты ауаға көміртек тотығын шығару ұлғаюда. Төмендегі шаралардың негізінде ластану деңгейін төмендетуге болады:

1) қанағаттанғысыз техникалық жағдайдағы жолдарды қайта жаңғырту және жөндеу, яғни жол жабындыларының жағдайы жақсарады, тиісінше көлік ағымының орташа жылдамдығы көтеріледі;

2) қозғалыс қауіпсіздігі бойынша іс-шаралар кешенін жүзеге асыру жол жағдайларын жақсартуға мүмкіндік береді, көптеген жол қиылыстары мен автобус аялдамаларында өту-жылдамдық қозғалысы жолақтары орнатылатын болады.

Жолдарды салу, қайта жаңарту, күрделі жөндеу кезінде қабылданатын жобалық шешімдердің қоршаған ортаға әсерін бағалау жобаның барлық орындалу кезеңдерінде инвестициялар салу мен жер бөліп беруден бастап жолды пайдалануға дейін жүргізіледі, сонымен қатар экологиялық зардаптардың болжамдарына негізделеді.

Одан басқа, жол объектілерін салу, қайта жаңарту, күрделі жөндеу барысында жүргізілетін экологиялық мониторингке жатады:

1) барынша экологиялық таза жұмыс технологиясын қамтамасыз етуге қабілетті, сонымен бірге жобада қарастырылған табиғат қорғау талаптарын орындайтын мердігерлік мекемені таңдау;

2) тапсырыс берушінің (қажет болғанда тәуелсіз сарапшылар) қоршаған ортаға объектінің әсерін болдырмайтын немесе жұмсартатын жобалық құжаттарға енгізілген шараларды толық және дәл орындауын бақылау;

3) табиғатты қорғау және қорғаныш құрылыстарын салуды қадағалау;

4) бүлінген жерлердегі топырақ құнарлылығын қалпына келтіру жұмыстарын мерзімінде және дұрыс жүргізілуін бақылау;

5) құрылыс жұмыстарын жүргізу кезінде жобада қарастырылған

іс-шаралардың тиімділігіне талдау жасау және қажет болған жағдайда оларға
т ү з е т у е н г і з у .

Жолдарды пайдалану процесінде мынадай қосымша шаралар қабылданады:

1) су эрозиясын болдырмау және су бетінің ағымын ұйымдастыру үшін жер
төсемінің жақтауларын бекіту;

2) асфальт-бетон зауыттарының шығарылымдарын тазарту жүйелерін
жетілдіру;

3) жолда үй және жабайы жануарлардың пайда болуын болдырмайтын,
сондай-ақ автомагистральдар арқылы олардың қауіпсіз өтуін қамтамасыз ететін
құрылыстар орнату;

4) қысқы жолдардың мұзқалаққа қарсы материалдардың жағымсыз әсерін
азайтуға мүмкіндік беретін технологиялар қолдану.

Т е м і р ж о л к ө л і г і

Темір жол саласында тасымалдау процесі кезіндегі зиянды
шығарылымдардың негізгі көзі тепловоз болып табылады, күш берудің
экологиялық таза түрі электровоз, ол атмосфераға зиянды заттар шығармайды.
Тепловоздардың мүкәммал паркі 1141 бірлік, электровоздар 578 бірлік құрайды,
осындай арақатынас темір жолдардың электрлендірілген учаскелері 29% немесе
темір жолдардың жалпы ұзындығының (14 200 км) 4 100 км құрайтындығына
байланысты байқалады. Сондықтан тепловоздардың зиянды заттарды
шығаруының жылдық орташа көрсеткіші 1 темір жол желісінің 1 км 3,15 тонна
құрайды, соның ішінде: 36% - көміртек оксиді, 52% - азот диоксиді, 4,5% - күкірт
оксиді, 7,5% - күйе.

Темір жол учаскесін салудың қоршаған ортаның құқықтық, экологиялық және
әлеуметтік аспектілерін айқындайтын және экологиялық қауіпсіздікті
қамтамасыз етуге, шаруашылық қызметтің табиғи экологиялық жүйелерге
зиянды әсерін болдырмауға және биологиялық әр түрлілігін сақтауға, табиғатты
ұтымды пайдалануды ұйымдастыруға бағытталған құқықтық құжаттамалар
ҚР-ның «Экологиялық кодекс» заңына сәйкес орындалады.

Қабылданатын шаруашылық шешімдердің экологиялық және өзге де
зардаптарын анықтау мақсатында көзделетін қызметтің қоршаған табиғи ортаға
әсеріне бағалау (бұдан әрі - ҚОҚӘБ) жүргізіп, қоршаған ортаны сауықтыру,
табиғи экологиялық жүйелер мен табиғи ресурстардың жойылып кетуін,
құлдырауын, зақымданып, жүдеуін болдырмау жөнінде ұсынымдар әзірленуде.

Темір жол желілері бойынша қоршаған ортаны қорғау мақсатында темір жол
жолға екі жағынан 50 м тең санитарлық-қорғаныш аймағы бар және станциялар
қиылысқан аудандарда 100-200 метрге дейін ұлғайтылуда.

Ғимараттар мен құрылыстарды, инженерлік қамтамасыз ету жүйелерін (сүмен жабдықтау, кәріз, көлік және байланыс құралдары) жобалау:

- 1) ластаушы заттарды атмосфералық ауаға шығарудың шекті рұқсат етілген мәндерінің нормативтерін сақтау;
- 2) зиянды қалдықтарды залалсыздандыру және пайдаға жарату;
- 3) топырақтың су және жел эрозиясына ұшырауын, олардың батпақтануын б о л д ы р м а у ;
- 4) жерлер мен карьерлердің топырақ құнарлылығын қалпына келтіру е с к е р і л і п о р ы н д а л а д ы .

Қабылданған жобалық шешімдерді талдау жаңа темір жол желілерін салу қоршаған табиғи орта құрамдастарына қайтымсыз зиянды әсер етпейтіндігін к ө р с е т т і .

Барлық әсер түрлерін кешенді бағалау нәтижелері бойынша темір жол салудан әуе бассейнінің әсері сәл ғана өзгереді. Ластаудың жаңа стационарлық көздерінің қуаты аз, олардың шығарылымдары жер қабатында ШРЕҚ асатын ластаушы қоспалар құрамайды. Жалпы жаңа темір жол желілерін пайдаланғанда жүк және жолаушылар тасымалдаудың жолы мен уақытын едәуір қысқарту есебінен зиянды заттарды атмосфераға шығару көлемін жылына 2 619,5 тоннаға т ө м е н д е т у м ү м к і н .

Жобаланатын объектілердің су ресурстарын әсері аз, өйткені негізгі су шығындары шаруашылық-тұрмыстық тұтынуға кетіп, жергілікті ресурстар есебінен қамтамасыз етілуі мүмкін. Бүкіл жол бойы жалпы су шығыны өндірістік объектілер бойынша тәулігіне - 289,3 текше метрден және азаматтық ғимараттар бойынша 1875,2 текше метрден аспайды.

Жобаланатын объектілерде өндірістік ағындар жоқ. Кәріз желісіне барлық станцияларда заманауи тазарту құрылғыларын биологиялық тазартудан өтетін тек шаруашылық-тұрмыстық ағындар түседі.

Жер ресустарына әсер трасса өтетін жерлер - бұл қазіргі уақытта ауыл шаруашылығы айналымында пайданылмайтын жерлер болғандықтан төмендейді .

Жер бедерін салғанда жер қазу жұмыстарының үлкен көлемінің әсері бұзылған жерлердің құнарлылығын қалпына келтіру, эрозияға қарсы шаралармен , көгалдандырумен, ағаштар отырғызу және станциялық ауылдар мен темір жол желілерін абаттандырумен өтелетін болады.

Жаңа желілер трассасы мемлекеттік орман қорының, ұлттық табиғи парктер аумақтарын айнала өтіп салынған. Малды кедергісіз көшіру үшін жобалау көзделген жасанды құрылғылар (бұдан әрі - ЖК) қызмет ететін болады. ЖК темір жол жолағын шайылып, бұзылудан қорғауға арналған, бірақ сонымен бірге табиғат қорғау міндеттерін атқарады: су бетінің кедергісіз ағуын қамтамасыз етеді, жабайы жануарлар үшін өту жолдары болып табылады.

Ә у е к ө л і г і

Әуе көлігі саласында АОН (ГАМА) ұшақтарын өндіруші қауымдастығымен авиация саласының атмосфераға шығаратын диоксид көміртегінің эмиссияларын түбегейлі қысқарту бойынша ықтимал шаралар талқылануда. Осыған байланысты Бүкіл авиакөлік саласының қалдықтарын реттеу туралы бағдарлама әзірленуде, бұл 2020 жылға дейінгі жыл сайынғы парниктік газдардың эмиссияларын кезең-кезеңімен орташа алғанда 2% қысқартуды көздейді (ИКАО-ның ұсыныстары). Тасымалдаушыларға өндірушілермен ынтымақтастықта балама түрде өз бетімен неғұрлым экологиялық таза материалдарды, тиімді күші бар қондырғылар мен жаңа технологияларды пайдалана отырып, отын шығындарын төмендетуді бастау ұсынылды. Осы мақсатта Қазақстан Республикасы авиакомпаниялары бар парктерді жаңартуды жүргізуде.

Су көлігі

Су көлігінің қоршаған ортаға жағымсыз әсері аз және кемелерді қауіпсіз пайдалану мен ластануды болдырмау бойынша теңіздегі адам өмірін қорғау саласындағы табиғатты қорғау заңнамасы мен халықаралық конвенциялар талаптарына, сондай-ақ ИСО 14001:2004 халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Өндірістік қызметті оңтайландыру, қоршаған ортаға техногендік күш салуды төмендету, су көлігі саласындағы кәсіпорындарға қоршаған ортаның ластануын болдырмау шараларын қамтамасыз ету мақсатында экологиялық менеджмент жүйелері енгізіліп, табиғат қорғау шаралары айқындалған.

Ақтау портында жеке тазарту құрылғылары, қалдықтарды орналастыратын полигон мен қоқыстарды пайдаға асыратын станциялардың болмауын назарға ала отырып, кемелерден қабылдап алынған сұйық және қатты тұрмыстық қалдықтар пайдаға жаратумен айналысатын мамандандырылған ұйымдарға жіберіледі. Мұнайдың төгілуін оқшаулап, жою үшін «Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» ҰК» АҚ тиісті жабдықтар сатып алынған.

Каспий теңізінің қазақстандық секторы жағдайында 2007 жылы Баутин портында жылына қуаты 5000 кеме кіруін үйлестіретін кемелер қозғалысын басқару жүйесі енгізілген. Осындай жүйелерді Құрық, Атырау, Ақтау порттарында құру жоспарлануда.

Қосымша порттардағы мұнай мен мұнай өнімдерінің төгілуі нәтижесінде болатын көлік оқиғаларына тиімді әрекет ету мақсатында құтқару операцияларын басқарудың аймақтық жүйесін құру жоспарлануда. Бұл жүйеге Ақтау портында орналасқан құтқару операцияларын басқару кіреді. Баутин, Құрық, Атырау порттарында жергілікті, Каспий теңізінің қазақстандық жағалауында 30 км қашықтықта орналасқан ретрансляциялық тарату пункттері кіреді.

Аталған жүйелерді енгізу сауда және қосалқы кемелердің жыл сайынғы өсуі жағдайында көлік ахуалының тәуекелін азайтуға мүмкіндік береді.

2010 жылы танкерлік флот бірлігін екі бірлікке ұлғайту жоспарлануда. Бүгінде қазақстандық флот құрамында соңғы бес жыл ішінде жасалған және барлық заманауи, соның ішінде табиғат қорғау талаптарына сай жүк көтерімділігі 12-13 мың тонналық 7 танкер пайдалануда. Танкерлерде екі корпус, төгілуге әрекет ету жүйесі, тиісті құтқару жабдығы бар.

Ішкі су жолдарында бүгінде тозуы шамамен 80% құрайтын мемлекеттік техникалық флот кезең-кезеңімен жаңартылуда. Кемелерді жаңарту су жолдарын ұстау тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді. Жол жұмыстарын жүргізу қоршаған ортаны қорғау саласындағы уәкілетті органның келісімімен міндетті іс - ш а р а д а н ө т е д і .

Су көлігі саласындағы төтенше жағдай туындау тәуекелдерін төмендетуге, соның ішінде жүргізілетін қызметтің қоршаған ортаға әсерін бағалап, Ертіс маңында төмен орналасқан елді мекендердің суға кетуіне жол бермеуге бағытталған шлюздерді қайта жаңартып, жаңғырту жөніндегі жобалық құжаттар талаптарға сай орындалады.

6. Қажетті ресурстар

Ескерту. 6-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.

Бес жылдық кезеңге арналған республикалық бюджеттің болжамды көрсеткіштеріне сәйкес жылдар, іс-шаралар мен қаржыландыру көздері бойынша қ а р ж ы л а н д ы р у к ө л е м і .

Бағдарламаны іске асыру үшін қаржы ресурстарының жалпы көлемі 2 691 756,5* млн. теңгені құрайды, соның ішінде:

1) республикалық бюджет –	975 237,5*	млн. теңге:
2010 жыл –	179 250,8	млн. теңге;
2011 жыл –	243 918,2	млн. теңге;
2012 жыл –	166 490,2	млн. теңге;
2013 жыл –	199 302,6*	млн. теңге;
2014 жыл –	186 275,7*	млн. теңге.

Республикалық бюджет есебінен қаржыландырудың жалпы көлемі мынадай мемлекеттік органдар бойынша бөлінген:

1.1) ККМ –	821 561,2*	млн. теңге:
2010 жыл –	131 672,8	млн. теңге;
2011 жыл –	153 081,2	млн. теңге;
2012 жыл –	159 417,2	млн. теңге;

2013 жыл	—	193	473,4*	млн.	теңге;
2014 жыл	—	183	916,6*	млн.	теңге.
1.2) ЭБЖМ – 142 408,0 млн. теңге (051, 052 бюджеттік бағдарламалары):					
2010 жыл	—	47	578,0	млн.	теңге;
2011 жыл	—	90	822,0	млн.	теңге;
2012 жыл	—	4	008,0	млн.	теңге.
1.3) БҒМ – 205,0* млн. теңге (002 бюджеттік бағдарламасы):					
2011 жыл	—	15,0	млн.	теңге;	
2012 жыл	—	65,0	млн.	теңге;	
2013 жыл	—	125,0*	млн.	теңге;	
1.4) Қорғанысмині – 11 063,3* млн. теңге;					
2012 жыл	—	3	000,0	млн.	теңге;
2013 жыл	—	5	704,2*	млн.	теңге;
2014 жыл	—	2	359,1*	млн.	теңге.
2) концессия – 2 000,0 млн. теңге:					
2014 жыл	—	2	000,0	млн.	теңге.
3) қарыз қаражаты – 1 293 162,2** млн. теңге:					
2010 жыл	—	125	990,4	млн.	теңге;
2011 жыл	—	243	991,1	млн.	теңге;
2012 жыл	—	372	984,6	млн.	теңге;
2013 жыл	—	341	983,1**	млн.	теңге;
2014 жыл	—	208	213,0**	млн.	теңге.
4) компаниялардың меншікті қаражаты - 421 356,8** млн. теңге:					
2010 жыл	—	37	279,6	млн.	теңге;
2011 жыл	—	42	125,9	млн.	теңге;
2012 жыл	—	76	567,3	млн.	теңге;
2013 жыл	—	121	871,81**	млн.	теңге;
2014 жыл – 143 512,2** млн. теңге.					

Е с к е р т п е :

* қаржыландыру көлемі тиісті қаржы жылына арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын болады;

** қаражатты ішкі және сыртқы параметрлер мен факторлар өзгерген кезде түзетуге болады.

7. Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Ескерту. 7-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен; өзгерістер енгізілді - ҚР Үкіметінің 17.09.2013 № 978; 10.02.2014 N 73 қаулыларымен.

Р/с №	Іс-шара	Аяқталу нысаны	Орындауға жауаптылар	Орындау мерзімі	Болжамды шығындар (млн. теңге)					
					2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.*	2014 Ж.*	Барлығы
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Автожол саласы										
1	25 инфрақұрылымдық жобаны салу және реконструкциялау, республикалық және жергілікті маңызы бар автожолдарды жөндеу ¹	Үкіметке ақпарат	ККМ, облыстардың әкімдіктері, концессионерлер	ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. қаңтар	126 226,7	157 704,3	172 529,2	206 547,6	224 169,4	8 87 177,2
					59 057,3	57 978,9	65 782,3	89 727,8	83 876,4	3 56 422,7
					67 169,4	99 725,4	106 746,9	116 819,8	138 293,0	5 28 754,5
					0,0	0,0			2 000,0	2 000,0
2	Республикалық маңызы бар автожолдарды күрделі, орташа, ағымдағы жөндеу, ұстау, көгалдандыру, диагностикалау және аспаптық ұстау, сондай-ақ жол-пайдалану техникасын сатып алу	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	ж ы л сайын, 10 наурыз	21 950,0	31 879,1	27 000,0	28 800,0	30 000,0	139 629,1
3	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау , соның ішінде:	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ, облыстардың әкімдіктері	ж ы л сайын, 10 наурыз	21 773,3	33 081,9	35 311,5	36 907,4	34 806,0	161 880,1
	10 523,1				18 322,7	19 412,5	20 405,5	23 704,3	92 368,0	
	11 250,2				14 759,2	15 899,0	16 501,9	11 101,7	69 512,0	
4	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын басқару құрылымын жетілдіру	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	ж ы л сайын, 10 наурыз						

5	Жол бойындағы сервис объектілерін дамытуға ықпал ету	ЭБЖМ-ге ұсыныс	ККМ	ж ы л сайын, 10 наурыз						
6	Жол-құрылыс және жөндеу жұмыстарының орындалу сапасын қамтамасыз ету	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	ж ы л сайын, 10 наурыз	259,4	240,9	339,7	389,1	317,0	1 546,
7	«Астана-Щучье» автожолына ақылылық тетігін енгізу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ЭБЖМ, Қаржымині	2013 жылғы желтоқсан						

2. Автокөлік саласы

8	Көрсетілетін қызметтер саласы стандарттарын енгізу (автовокзалдар, автостанциялар, тасымалдаушы)	стандарттар	ККМ	2012 жылғы желтоқсан						
9	З а ң с ы з тасымалдаушыларды жою бойынша бірлескен іс-шаралар өткізу	Үкіметке ақпарат	ЖАО, ККМ, ИМ, Қаржымині	ж ы л сайын						
10	Көліктік қолжетімділік индикаторларына сәйкес жолаушылар тасымалы қызметін бағалауды өткізу	Үкіметке ақпарат	ККМ	тоқсан сайын						

3. Азаматтық авиация

11	2014 жылға қарай республиканың 7 әуежайында ұшу-қону жолақтарын, жолаушы және жүк терминалдарын реконструкциялауды (салуды) жүргізу ¹	Үкіметке ақпарат	К К М , Қорғанысмині, облыстардың әкімдіктері, әуежайлардың меншік иелері	ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	10	4	5	10	12	43 52,4
					886,2	200,0	530,1	335,6	572,7	
					5	4	2	4	0,0	
					476,2	200,0	530,1	631,4		
12	Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін дамыту және жаңғырту (әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін, байланыс,	ЭБЖМ-ге ақпарат	К К М , Қазаэронавигация» РМК	« ж ы л сайын, 10 наурыз			3	5	2	11 06,2
							000,0	704,2	359,1	
					5				10	
					410,0				213,6	15 62,2
12	Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін дамыту және жаңғырту (әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін, байланыс,	ЭБЖМ-ге ақпарат	К К М , Қазаэронавигация» РМК	« ж ы л сайын, 10 наурыз	6	6	9	12	8	43 02,2
					705,0	424,0	280,0	510,0	110,0	

	навигация, бақылау жүйелерін (CNS/ATM), Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін дамыту) ¹									
13	Әуе кемелерін сатып алу	Үкіметке ақпарат	К К М , авиакомпаниялар	ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	0,0			3 9 750,0		39 750
14	Тұрақты ішкі авиатасымалдарды субсидиялау	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	ж ы л сайын, 10 наурыз	881,5	701,7	826,3	1 513,6	1 300,0	5 223,

4. Теміржол саласы

[illegible]

18	«Арқалық - Шұбаркөл» (214 км) теміржол желісін салу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын, 2012 - 2016 жж. желтоқсан			1 6173	4 2751	6 019	64 942
					0,0		2 000		0	2 000
							9 466	2 5976		35 442
							4 707	1 6775	6 019	27 501

4.1. Әдістемелік және нормативтік базаны әзірлеу

19	«Заңнамалық актілерге теміржол көлігі мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңы жобасының тұжырымдамасын әзірлеу	БАК шешімі	ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2011 жылғы 4-тоқсан						
20	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 17.09.2013 № 978 қаулысымен.									
21	Саланың нысаналы моделіне сәйкес МТЖ қызметтерінің өзіндік құнын есептеу әдістемесіне және МТЖ қызметтерінің тарифтерін (бағалар, алымдар ставкасы) есептеу әдістемесіне өзгерістер мен толықтырулар енгізу және МТЖ қызметтерінің преysкурантын әзірлеу	Т М Р А бұйрықтары	ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылғы 2-тоқсан						
22	МТЖ қызметтерінің тарифтері есебінің жаңа әдістемесіне сәйкес МТЖ қызметтерінің тарифтерін (преysкурантын) бекіту	ТМРА бұйрығы	ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2014 жылғы 2-тоқсан						
23	2013 жылға қарай қатынас түрлері бойынша (экспорттық, импорттық және республикаішілік) жүктер тасымалдауға арналған тарифтерді	Т М Р А бұйрықтары	ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 жылғы 4-тоқсан						

	кезең-кезеңімен біріздендіру									
24	Теміржол көлігі мәселелері бойынша халықаралық шарттарға (келісімдерге) өзгерістер мен толықтырулар енгізу	мемлекетаралық және үкіметаралық келісімдер	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылға 4-тоқсан						
4.2. Активтерді қайта құрылымдау										
25	«ҚТЖ» ҰК» АҚ қайта ұйымдастыру және МТЖ қызметтерін көрсету үшін технологиялық жағынан қажетті активтерді «ҚТЖ - Инфрақұрылым» АҚ-ға беру жолымен «ҚТЖ - Инфрақұрылым АҚ (МТЖ операторының функцияларын орындаушы) құру	Қазақстан Республикасы Үкіметінің шешімі	«Самұрық-Қазына» ҰӨҚ» АҚ (келісім бойынша), ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2014 жылғы 4-тоқсан						
26	Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын толыққанды жүзеге асыру үшін оған қажетті активтерді берумен «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ қалыптастыру	«ҚТЖ» ҰК» АҚ шешімі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ, ТМРА	2014 жылғы 4-тоқсан						
27	«Жолаушылар тасымалы» АҚ мен оның еншілес ұйымдарын қайта ұйымдастыру жолымен «ҚТЖ - Жолаушылар тасымалы» АҚ қалыптастыру және Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын толыққанды жүзеге асыру үшін қажетті активтерді беру	«ҚТЖ» ҰК» АҚ шешімі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ, ТМРА	2014 жылғы 4-тоқсан						
28	Теміржол көлігінің нысаналы моделіне сәйкес «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың қосалқы қызметін қайта құрылымдау	«ҚТЖ» ҰК» АҚ шешімі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ, ТМРА	2014 жылғы 4-тоқсан						

29	«Теміржолмүлік» АҚ-ға тиесілі, сондай-ақ бұдан бұрын коммуналдық меншікке берілген вокзалдарды, перрондарды және платформаларды «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ға беру	Үкіметке ақпарат	ММЖК, ККМ, жергілікті атқарушы органдар, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2014 жылғы желтоқсан						
30	«Желілік инфрақұрылымдық келісімшарт» тетігін енгізу, МТЖ-ның өз әрекет ететін учаскелерінің бір бөлігін концессияға беру, жергілікті атқарушы органдармен өз әрекет ететін учаскелер бөлігін қаржыландыруға шарттар жасасу және өз әрекет ететін учаскелердің бір бөлігін жабу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ТМРА, Қаржымині, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылғы желтоқсан						
31	Әлеуметтік маңызы бар облысаралық қатынастар бойынша темір жолда жолаушылар тасымалдауды субсидиялау	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын, 10 наурыз	1 673,8	1 936,8	2 218,1	2 550,1	2 800,0	1 1178,8
32	Жүк вагондары паркін жаңарту**	Үкіметке ақпарат	К К М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ («Қазтеміртранс» АҚ)	жыл сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	1 1617	8 7335	186 682	3 7836	5 0797	374 26
					7 340	8 2766	172 930	7 747		270 78
					4 276	4 569	1 3751	3 0088	5 0797	103 48
33	Жолаушылар вагондары, дизельді-рельсті құрам және электрпоездар паркін жаңарту**	Үкіметке ақпарат	К К М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын, 2011 - 2014 жж. желтоқсан	3 753	5 855	8 363	1 0629	1 3548	42 148
					3 753	5 855	8 363	1 0629	1 3548	42 148
					0	1 9000	7 549	2 4800	2 1679	73 028
			ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына»			1 9000	2 155		1 8931	40 087

34	«Тальго» жолаушы вагондарын сатып алу	Үкіметке ақпарат	ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	ж ы л сайын, 2011 - 2014 жж. желтоқсан				2 4 673		24 673
							5 394	126	2 748	8 268
35	Локомотивтер паркін жаңарту**	Үкіметке ақпарат	К К М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	2 2 038	4 5 421	5 5 630	6 5 408	6 1 339	249 83
					1 0 030	2 7 143	3 0 340	3 4 647	2 7 275	129 43
					1 2 008	1 8 278	2 5 290	3 0 762	3 4 064	120 40
36	Интернет желісі, өзіне-өзі қызмет көрсету транзакциондық терминалдар арқылы билеттер сатылымын ұлғайту 2012 жылы - 1 млн. билет (6%), 2013 жылы - 1,8 млн. билет (10%)	есеп	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	ж ы л сайын, 2012 - 2014 жж. желтоқсан						
37	Вокзалдарды күрделі жөндеу 2012 жылы - 45 бірлік, 2013 жылы - 86 бірлік	есеп	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	ж ы л сайын, 2012 - 2013 жж. желтоқсан			2 100,0	3 400,0		5 500
38	Жүк және жолаушылар тасымалдары бойынша қызметтер көрсету кезінде сервисті жоғарылату	есеп	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	ж ы л сайын, 2012 - 2013 жж. желтоқсан						

5. Су көлігі

39	Су көлігінің инфрақұрылымын салу және реконструкциялау ¹	Үкіметке ақпарат	ККМ, Қаржымині, БҒМ, «Кеме қатынасы тіркелімі» мемлекеттік мекемесі	ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	476,9	289,8	317,1	523,3	583,3	2 190,
40	«Өзен-теңіз» ішкі суда жүзу кемелерінің сыныпталуы мен техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету ¹				119,5	93,4	85,2	119,8	88,2	506,1
	Су жолдарын кеме қатынасы күйінде									

52	аумағында жылдамдықты көлік дәліздерінің (ЖКД) моделін қолдану: «Шаттл» жылдамдықты контейнерлі поездардың жобасы	Үкіметке ақпарат	ККМ, Қаржымині, БҚА, ТМРА, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 - 2015 жж.						
53	Инфрақұрылымның түйінді объектілерінің өткізу қабілетін ұлғайту (Достық ст., «Қорғас» ШҚХО, Ақтау теңіз порты)	Үкіметке ақпарат	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 - 2014 жж.						
54	2012 - 2020 жылдарға арналған контейнерлі тасымалдарды дамыту жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу	ККМ бұйрығы	ККМ, Қаржымині, ЭБЖМ, ИЖТМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылғы наурыз						
55	Көліктік-логистикалық орталықтардың санын ұлғайту	ТЭН әзірлеу	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ	2013 жыл						
56	«Жалғыз терезе» қағидаты бойынша тауарлар мен жүктерді кедендік ресімдеу	Үкіметке ақпарат	Қаржымині, ККМ, ЭБЖМ, мүдделі мемлекеттік органдар	2013 жыл						

8. Көлік саласындағы кадрларды даярлау

57	Теңіз мамандықтары бойынша техникалық және кәсіптік білімі бар кадрлар даярлау	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ, БҒМ, «Қазтеңізтрансфлот» ҰТҚҚК» ЖШС	жыл сайын, 10 наурыз	0,0 57,0	15,0 57,0	65,0 57,0	125,0		205,0 171,0
58	Көлік саласының мамандықтары бойынша біліктілікті сертификаттаудың тәуелсіз жүйесін енгізуге жәрдемдесу	БҒМ-ге ақпарат	ККМ, БҒМ	2011 - 2014 жж. желтоқсан						
59	Көлік саласы аясында техникалық және кәсіптік білімді дамыту мен кадрлар даярлау жөніндегі салалық кеңес құру	БҒМ-ге ақпарат	ККМ, БҒМ, Жұмыс берушілер қауымдастығы (келісім бойынша) және облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2011 жылғы 4-тоқсан						

9. Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер

60	Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын, 10 наурыз	22,7	6,5	22,7	12,0	11,4	75,3
----	--	-----------------	-----	----------------------	------	-----	------	------	------	------

10. Саланы техникалық реттеу

61	Автомобиль көлік саласындағы 3, 4-экологиялық кезеңнің экологиялық стандарттарын енгізу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ИЖТМ	2013 - 2014 жж. желтоқсан						
62	Халықаралық стандарттармен үйлестірілген көлік саласындағы техникалық регламенттер әзірлеу	Үкімет қаулысы	ККМ, ИЖТМ	2010 - 2011 жж. желтоқсан						
63	ИСО 9001:2000, ИСО 9001, ИСО 14001 және ОHSAS 18001 халықаралық стандарттарына сәйкес менеджмент жүйелерін енгізуді ынталандыру жөніндегі іс-шаралар өткізу	ИЖТМ-ге ақпарат	К К М , көлік-коммуникация кешенінің ведомстволық бағыныстағы кәсіпорындары	2011 - 2014 жж. желтоқсан						

Бағдарламаны іске асыруға болжамды шығындардың көздері

Ескерту. Кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен

млн. теңге

Болжамды шығыстар көздері	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	Барлығы
Республикалық бюджет, оның ішінде мемлекеттік органдардың бюджеттік қаражаты	179250,8	243918,2	166490,2	199302,6	186275,7	975237,5
ККМ	131672,8	153081,2	159417,2	193473,4	183916,6	821561,2
ЭБЖМ	47578,0	90822,0	4008,0	0,0	0,0	142408,0
БҒМ	0,0	15,0	65,0	125,0	0,0	205,0
Қорғанысмині	0,0	0,0	3000,0	5704,2	2359,1	11063,3
Қарыз қаражаты	125990,4	243991,1	372984,6	341983,1	208213,0	1293162,2
Концессия	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0	2000,0
Компаниялардың меншікті қаражаты	37279,6	42125,9	76567,3	121871,8	143512,2	421356,8
Жиыны	342520,8	530035,2	616042,1	663157,5	540000,9	2691756,5

Е с к е р т п е :

* - республикалық бюджеттің қаражаты есебінен қаржыландырылатын

іс-шаралар бойынша шығыстар көлемі тиісті жылға арналған «Республикалық бюджет туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес нақтыланатын б о л а д ы ;

**** - ішкі және сыртқы параметрлер мен факторлар өзгерген кезде қаражатты т ү з е т у м ү м к і н ;**

1 — іс—шаралардың толық жазылуы «Көлік саласындағы негізгі инвестициялық жобалар» деген 1-қосымшада көрсетілген.

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ККМ	- Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
ИЖТМ	- Қазақстан Республикасы Индустрия және жаңа технологиялар министрлігі
БҒМ	— Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі
Қорғанысмині	- Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі
ІІМ	- Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі
Қаржымині	- Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі
ЭБЖМ	- Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі
ММЖК	— Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитеті
ТМРА	- Қазақстан Республикасы Табиғи монополияларды реттеу агенттігі
БҚА	- Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау агенттігі
«Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ	- «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы
«ҚТЖ» ҰК» АҚ	- «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
«Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» ЖШС	- «Қазақтеңізкөлікфлоты» ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі
«АХТСП» ҰК» АҚ –	«Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
РМК	- республикалық мемлекеттік кәсіпорны
ЖАО	- жергілікті атқарушы органдар.

1-қосымша

Саладағы негізгі инвестициялық жобалар

Ескерту. 1-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 05.03.2013 № 214 қаулысымен; өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.

Жоба атауы	Жоба бойынша іс-шаралар	Жобаның мақсаты	Жобаның қаржылық-экономикалық және техника-экономикалық негіздемесінің болуы, қандай кезеңде (әзірлеу, пысықтау, бекітілді)	Ұсынылатын өңірлік орналастыру	Жосалық
1	2	3	4	5	6
1. Автожол саласы					
1. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін реконструкциялау	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы, Жамбыл, Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда, Ақтөбе облыстары	200
2. Алматы – Астана – Петропавл – РФ шек.	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола және Солтүстік Қазақстан облыстары	200
3. Ақтөбе қ. салуды қоса алғанда, РФ шек. – Орал – Ақтөбе	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Батыс Қазақстан және Ақтөбе облыстары	200
4. РФ шек. (Астраханға) – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шек.	Қайта жанарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Атырау және Маңғыстау облыстары	200
5. Омбы – Павлодар – Майқапшағай	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстары	200
6. Астана – Қостанай – Челябин	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола және Қостанай облыстары	200
7. Таскескен – Бақты (ҚХР шек.)	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Шығыс Қазақстан облысы	200

8. Алматы – Өскемен	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы және Шығыс Қазақстан облыстары	201
9. Үшарал – Достық	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	201
10. Жезқазған – Петропавл	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Қарағанды, Ақмола және Қостанай облыстары	201
11. Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шек.	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қарағанды және Қызылорда облыстары	201
12. Бейнеу – Ақжігіт – Өзбекстан шек.	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Маңғыстау облысы	201
13. Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.					
14. Тараз – Утмек – Қырғызстан шек.	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Жамбыл облысы	201
15. Ақтөбе – Атырау	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Ақтөбе, Атырау облыстары	201
16. Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.					
17. Мерке – Буырыл байтал	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Жамбыл облысы	201
18. Астана қаласының Оңтүстік-Батыс айналма жолы	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – жоқ	Ақмола облысы	201
	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз			201

19. Өскемен – Зырян – Рахманов қайнарлары		және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ш ы ғ ы с Қазақстан облысы	
20. Щучье – Бурабай курорты аймағына (ЩБКА) кіреберіс	Салу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету, ЩБКА-ға тікелей көліктік қатынасын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола облысы	201
21. «Алатау» ақпараттық технологиялар паркі» е р к і н экономикалық аймағына («Алатау» АТП) кіреберіс	Салу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету, «Алатау» АТП-ға тікелей көліктік қатынасын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	201
22. Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.					
23. Астана – Щучье учаскесіндегі ИТЖ	ИТЖ енгізу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола облысы	201
24. Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 10.02.2014 N 73 қаулысымен.					
25. Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы (ҰАААЖ)	Салу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	201
26. Астана – Павлодар – Қалбатау – Өскемен	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Ақмола, Павлодар және Ш ы ғ ы с Қазақстан облыстары	201
27. Астана – Қарағанды – Алматы Балқаш көлі арқылы	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Ақмола, Қарағанды және Алматы облыстары	201
28. Орал – Каменка – РФ шек.	Реконструкциялау	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Батыс Қазақстан облысы	201
2. Авиация саласы					
1. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту және	Қайта жаңарту		Техника-экономикалық негіздеме – бар		201

арнайы техникамен жарақтандыру		ИКАО-ға сәйкес келтіру	жобалау-сметалық құжаттама – бар	Қызылорда қаласының әуежайы	
2. Ұшу-қону жолағы мен жолаушылар терминалын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Көкшетау қаласының әуежайы	201
3. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақтау қаласының әуежайы	200
4. Ұшу-қону жолағы мен жолаушылар терминалын реконструкциялау	Реконструкциялау	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – жоқ; жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Тараз қаласының әуежайы	201
5. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Қостанай қаласының әуежайы	201
6. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту және арнайы техникамен жарақтандыру	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Талдықорған қаласының әуежайы	201
7. Ұшу-қону жолағы мен жолаушылар терминалын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – жоқ жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Орал қаласының әуежайы	201
8. Әуе кемелерін сатып алу	Сатып алу	Паркті жаңарту	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	ҚР барлық өңірлері	200
9. Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӨҚБ АЖ), авиациялық электр-байланысын, навигация жүйелерін, бақылау жүйелерін дамыту, ұшуды электртехникалық қамтамасыз етуді жетілдіру	Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӨҚБ АЖ), авиациялық электрбайланысын, навигация жүйелерін, бақылау жүйелерін жаңғырту, ұшуды электртехникалық қамтамасыз етуді жетілдіру	Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) тұжырымдамаларына сәйкес аэронавигациялық жүйесін дамыту	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақэронавигация» РМҚ филиалдары	201
10. Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ететін ғимараттарын, құрылыстарын және	Жобалау, құрылыс-монтаждау жұмыстары	Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӨҚБ АЖ), әуе қозғалысын ұйымдастыру байланыс, навигация және бақылау	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақэронавигация» РМҚ филиалдары	201

нысандарын салу және күрделі жөндеу		жүйелерін инфрақұрылыммен қамтамасыз ету			
11. Аэронавигациялық ақпаратты басқару жүйесін дамыту	Аэронавигациялық ақпарат менеджментін дамыту үшін бағдарламалық жасақтаманы, жабдықты жаңғырту	Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) тұжырымдамаларына сәйкес аэронавигациялық ақпаратты басқаруды дамыту	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақ аэронавигация» РМҚ филиалдары	2019
12. Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін - 1984 (WGS-84) әуе трассалары мен әуеайлақтардың географиялық координаталарын анықтауға және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жариялауға арналған бірыңғай негізгі жүйе ретінде енгізу	Аэронавигациялық ақпарат менеджментіне, сипаттамаларға (RBN) негізделген навигацияны енгізу деректеріне және тік бағыттаумен қонуға кіру (APV) толық масштабын қолдануға қажетті жағдайлар жасау	Халықаралық авиация азаматтық ұйымының (ИКАО) талаптарына сәйкестігі	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақ аэронавигация» РМҚ филиалдары	2019
3. Теміржол саласы					
1. «Қорғас – Жетіген» теміржол желісін салу»	Салу	ҚХР-дан екінші теміржол өту пунктін ашылуы және Ақтау порты арқылы Қытай – Еуропа бағытында қашықтықты 500 км-ге қысқарту	Техника-экономикалық негіздеме – бар; жобалау-сметалық құжаттама – бар	Алматы облысы	2019
2. «Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржол желісін салу	Салу	Аталған жобаны іске асыру Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетін арттырады және Парсы шығанағы елдеріне шығуға мүмкіндік береді	Техника-экономикалық негіздеме – бар; жобалау-сметалық құжаттама – бар	Маңғыстау облысы	2019
3. «Жезқазған - Бейнеу» теміржол желісін салу	Салу	Қазақстанның орталық және батыс өңірлері арасындағы тікелей теміржол	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қарағанды, Қызылорда,	2019

		қатынасын құру есебінен транзиттік әлеуеттің өсуі		Маңғыстау және Ақтөбе облыстары	
4. «Арқалық – Шұбаркөл» теміржол желісін салу	Салу	Шұбаркөл көмір кен орнын және оған жапсарлас кен орындарын көлік қызметімен қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қарағанды, Қостанай облыстары	201
5. Жүк вагондары паркін жаңарту	Жаңа жүк вагондарын сатып алу	Жүк вагондары паркінің орнын толтыру, вагондар тапшылығы мен жылжымалы құрам тозуының жоғары деңгейін төмендету, жүк тасымалдарының тиімділігі мен сапасын арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы
6. Локомотивтер паркін жаңарту	Жаңа локомотивтер сатып алу	Қолданыстағы шығып қалған локомотивтер паркін толықтыру, қозғалмалы құрамның тапшылығы мен тозуының жоғары деңгейін төмендету, тасымалдар сапасы мен тиімділігін арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы
7. Жолаушылар вагондарын, дизельді-рельсті құрамды және электрпоездарды жаңарту	Жаңа жолаушылар вагондарын сатып алу	Жолаушылар вагондарының тапшылығын төмендету, қолданыстағы вагондар паркінің орнын толтыру, жолаушылар	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы

		тасымалының тиімділігі мен сапасын арттыру			
8. «Тальго» жолаушылар вагондарын сатып алу**	Жаңа жолаушылар вагондарын сатып алу	Жолаушылар вагондарының тапшылығын төмендету, қолданыстағы вагондар паркінің орнын толтыру, жолаушылар тасымалының тиімділігі мен сапасын арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы

4. Су көлігі

1. Мемлекеттік техникалық өзен флотын жаңарту және жаңғырту	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету және шекті тозуы бар кемелерді ауыстыру	талап етілмейді	Алматы, Қарағанды, Шығыс Қазақстан, Павлодар, Батыс Қазақстан, Атырау облыстары	200
2. Өскемен және Бұқтырма шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту	Өскемен және Бұқтырма шлюздерін қайта жаңарту, технологиялық жабдықты жаңарту және жаңғырту	Кеме қатынасы шлюздерінің қауіпсіз пайдаланылуын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Шығыс Қазақстан облысы	201
3. Шүлбі шлюзінің қорғаныш гидротехникалық құрылысын салу	Шүлбі шлюзінің қорғаныш гидро техникалық құрылысын салу бойынша іс-шараларды өткізу	Кеме қатынасы шлюзінің қауіпсіз пайдаланылуын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар; жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Шығыс Қазақстан облысы	200
4. Танкер флотын дамыту	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Қазақстандық сауда флотын дамыту	талап етілмейді	Маңғыстау облысы	200
5. Құрғақ жүк флотын салу және сатып алу	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Қазақстандық сауда флотын дамыту	талап етілмейді	Маңғыстау облысы	201
	Өндірістік объектілерді салу,				

6. Баутино портында кеме жөндеу өндірісін құру	кеме жөндеу жабдығын сатып алу және монтаждау	Кемелерді жөндеуді қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар; Жобалау-сметалық құжаттама – бар	Маңғыстау облысы	200
7. Теңіз операцияларына қолдау көрсету флотын құру және сатып алу	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Қазақстандық сауда флотын дамыту	талап етілмейді	Маңғыстау облысы	201
8. «Өзен-теңіз» ішкі суда жүзу кемелерінің сыныпталуы мен техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету (кемелерді техникалық куәландыру – кеме қатынасының тіркелімі)	Кемелерді және өндірістерді техникалық куәландыру	Кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету	талап етілмейді	Өңірлік даму	201
9. Су жолдарының кеме қатынасы жай-күйін қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау	Навигациялық жағдайдың белгілерін қою (алып тастау) және қызмет көрсету, түбін тереңдету, түбін тазалау, түзету, шлюздерді күтіп ұстау, жөндеу және авариясыз жұмысын қамтамасыз ету, арналы жобалық іздеулер, флотты жөндеу, навигациялық жабдықты жөндеу	Кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету	талап етілмейді	Алматы, Қарағанды, Шығыс Қазақстан, Павлодар, Батыс Қазақстан, Атырау облыстары	201

Ескертпе: Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

Қорғанысмині - Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі

ЭБЖМ - Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі

Қаржымині - Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі

«Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ - «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы

«ҚТЖ» ҰК» АҚ - «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы

«Қазақтеңізкөлікфлоты» - «Қазақтеңізкөлікфлоты» ұлттық теңіз кеме
ҰТКҚК» ЖШС қатынасы компаниясы» жауапкершілігі
шектеулі серіктестігі
РМК - республикалық мемлекеттік кәсіпорын
РБ - республикалық бюджет
Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы
Ү к і м е т і н і ң
2010 жылғы 30 қыркүйектегі
№ 1006 қаулысына
қосымша

Қазақстан Республикасы Үкіметінің күші жойылған кейбір шешімдерінің ТІЗБЕСІ

1. «Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 10 мамырдағы № 377 қаулысы.

2. «Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 26 қыркүйектегі № 916 қаулысы (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2006 ж., № 36, 393-құжат).

3. «Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 30 желтоқсандағы № 1351 және 2006 жылғы 10 мамырдағы № 377 қаулыларына өзгерістер енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 27 қарашадағы № 1124 қаулысының (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2006 ж., № 42, 470-құжат)
1 - тармағының 2) тармақшасы.

4. «Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 10 мамырдағы № 377 қаулысына өзгеріс енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2007 жылғы 16 қаңтардағы № 28 қаулысы.

5. «Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 10 мамырдағы № 377 қаулысына өзгеріс енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2007 жылғы 28 ақпандағы № 161 қаулысы.

6. «Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі 2009 - 2012 жылдарға арналған (II кезең) іс-шаралар жоспарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 13 қазандағы № 1587 қаулысы.

