

"Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 29 қарашадағы № 1263 қаулысы

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

«Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы» және «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентінің қарауына енгізілсін.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң
Премьер-Министрі С. Ахметов

Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы

Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету және транзиттік әлеуетті іске асыру мақсатында **ҚАУЛЫ ЕТЕМІН:**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі – Бағдарлама) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Үкіметі:

1) бір ай мерзімде Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігімен келісім бойынша Бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлесін және б е к і т с і н ;

2) «Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесінің одан әрі жұмыс істеуінің кейбір мәселелері туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 4 наурыздағы № 931 Жарлығымен айқындалатын мерзімде және тәртіппен

Бағдарламаның іске асырылу мониторингінің нәтижелерін Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне ұсынсын.

3. Орталық және жергілікті атқарушы органдар, сондай-ақ Қазақстан Республикасының Президентіне тікелей бағынатын және есеп беретін мемлекеттік органдар Бағдарламаны іске асыру жөнінде шаралар қабылдасын.

4. «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2010 ж., № 25-26, 185-құжат) мынадай толықтыру енгізілсін:

жоғарыда аталған Жарлықпен бекітілген Мемлекеттік бағдарламалар тізбесі мынадай мазмұндағы реттік нөмірі 9-жолмен толықтырылсын:

«

9.	«Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы»	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі	2013 жылғы 1 қарашаға дейін	2014 – 2020 жылдар	2013 жылғы 1 желтоқсанға дейін
----	--	--	-----------------------------	--------------------	--------------------------------

».

5. Осы Жарлықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне жүктелсін.

6. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Президенті

Н.Назарбаев

Қазақстан

Республикасы

Президентінің

2013

жылғы

« »

№

Жарлығымен

БЕКІТІЛГЕН

Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы Мазмұны

1. Бағдарламаның паспорты
2. Кіріспе
3. Ағымдағы жағдайды талдау
4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары мен нәтижелер көрсеткіштері
5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және онда қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары
6. Өңірлерді дамытуды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету

7. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері

8. Қажетті ресурстар

1. БАҒДАРЛАМАНЫҢ ПАСПОРТЫ

Бағдарламаның атауы	Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы
Әзірлеу үшін негіз	Қазақстан Республикасының Президенті – Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстан-2050» стратегиясы: Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауы
Бағдарламаны әзірлеуге жауапты мемлекеттік орган	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
Бағдарламаны іске асыруға жауапты мемлекеттік органдар	Орталық және жергілікті мемлекеттік органдар, жергілікті өзін-өзі басқару органдары
Бағдарламаның мақсаты	Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету және транзиттік әлеуетті іске асыру
Міндеттері	1) Қазақстан аумағында ел ішінде жоғары және тиімді көлік байланысын, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша жүк ағындарын ұлғайтуды және жерүсті, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмыстарын үйлестіруді қамтамасыз ететін заманауи көлік-логистика жүйесін құру. 2) Ауыл мен шағын қалаларды сапалы көлік қатынасымен кешенді қамтамасыз ету. 3) Өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту. 4) Қазақстанның көлік инфрақұрылымының әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету. 5) Ел өңірлерінде «инфрақұрылымдық орталықтар» құру.
Іске асыру мерзімдері	2014 – 2020 жылдар (ұзақ мерзімді): 1-кезең: 2014 – 2016 жылдар; 2-кезең: 2017 – 2020 жылдар.
Нысаналы индикаторлар мен көрсеткіштер	1) 2020 жылдың соңына қарай 16 «инфрақұрылымдық орталық» құру; 2) жүк тасымалдау көлемін 2020 жылдың соңына қарай 5800 млн. тоннаға дейін, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 4300 млн. тоннаға дейін ұлғайту; 3) жолаушыларды тасымалдау санын 2020 жылдың соңына қарай 34200 млн. адамға дейін, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 25500 млн. адамға дейін ұлғайту; 4) жүк айналымын 2020 жылдың соңына қарай 800 млрд. ткм дейін, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 600 млрд. ткм дейін ұлғайту; 5) жолаушылар айналымын 2020 жылдың соңына қарай 530 млрд. жкм, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 350 млрд. жкм ұлғайту.
Қаржыландыру көздері және көлемі	2020 жылға дейін Бағдарламаны іске асыру үшін 5220000 млн. теңге мөлшерінде қаржыландыру қажет, оның ішінде: 1. Республикалық бюджет 2724245 2. Ұлттық қор 234000 3. Жергілікті бюджет 178068 4. «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының меншікті және қарыз қаражаты 1535565 5. «АХТСП» ҰК» АҚ меншікті және қарыз қаражаты 24640 6. «Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» ЖШС қарыз қаражаты 12000

7.	Мемлекеттік-жекешелік	
әріптестік		1 4 6 4 9 8
8. Жеке инвестициялар		2 7 6 0 0 5
9. Ақылы		қызметтерден
түсетін алымдар	88980	

2. Кіріспе

Жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, табиғи ресурстардың сарқылуы, үшінші индустриялық төңкеріс, үдей түскен әлеуметтік тұрақсыздық және әлемдік тұрақсыздандудың жаңа қаупі сияқты ХХІ ғасырдың түйінді үнқатулары елді әлеуметтік-экономикалық дамытуға, оның ішінде елдің көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытуға қойылатын жаңа талаптарды айқындап береді.

Егер республиканың қалыптасу жылдарында көлік жүйесін дамыту мен қолдау туралы айтылған болса, қазіргі жағдайларда көлік жүйесінің инфрақұрылымы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуының ұзақ мерзімді перспективаға арналған катализаторына айналып, ел ішіндегі өңіраралық байланыстылықты және ел экономикасының әлемдік жүйеге ықпалдасуын қамтамасыз етуі, қазіргі заман, сапа мен қауіпсіздік өлшемдеріне сай келуі тиіс.

Ел ішіндегі көлік жүйесін дамытпайынша, жаһандану жағдайларында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйеге сәтті ықпалдастыру мүмкін емес.

Сондықтан көлік саласын дамыту, тұтастай алғанда, көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту деңгейін арттыруға бағытталуы тиіс.

Көлік-коммуникация инфрақұрылымының маңызды міндеті көрсетілетін көлік қызметтерінің қолжетімділігі мен сапасын қамтамасыз ету және шалғайдағы өңірлер мен халық тығыз орналаспаған өңірлерде «инфрақұрылымдық орталықтар» құру, сондай-ақ ауылды қажетті көлік қатынасымен қамтамасыз ету мәселесін шешу болып т а б ы л а д ы .

Осы Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі – Бағдарлама) Қазақстан Республикасының Президенті – Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстан – 2050» стратегиясы: Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру үшін әзірленген.

Бағдарлама көлік саласын дамытудың мақсаттары мен бағыттары туралы қазіргі заманғы түсінікке сәйкес келеді. Бағдарлама Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын одан әрі үйлесімді дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін айқындауға және оны дәйекті іске асыруға арналған базалық құжат болып табылады.

Сонымен бірге, Бағдарлама Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарлама, Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарлама және басқалары сияқты

құжаттарда көрініс тапқан, көлік саласында бұрыннан жүргізіліп келе жатқан саясаттың логикалық жалғасы болып табылады.

3. Ағымдағы жағдайды талдау

Соңғы үш жыл бойы макроэкономикалық жағдай негізгі көрсеткіштер серпінінің орнықтылығымен сипатталды. Шикізат ресурстарының әлемдік нарығындағы қолайлы жағдай, Еуропалық одақ (бұдан әрі – ЕО) елдері мен Қытайдағы экономиканың өрлеуі нәтижесінде қазақстандық экспорт тауарларына өсіп келе жатқан сұраныс экономикалық өсуге септігін тигізді. Сондай-ақ, мемлекеттік индустрияландыру бағдарламасының шеңберінде жаңа өндірістік қуаттарды қолданысқа енгізу экономиканың өсуіне белгілі бір үлес қосты.

Сыртқы және ішкі тұтынушылық сұранысты кеңейту факторларының ықпалы ішкі жалпы өнімнің (бұдан әрі – ІЖӨ) өткен жылмен салыстырғанда 2012 жылы 5 %-ға нақты өсуін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Өсудің оң серпіні көлік секторында да көрініс тапты, мұнда 2012 жылдың қорытындылары бойынша көсетілетін көлік қызметтері жүк айналымын ұлғайту есебінен 2011 жылмен салыстырғанда 7,2 %-ға, ал 2010 жылмен салыстырғанда 22,0 %-ға өсті.

Көлік инфрақұрылымын дамыту елдің экономикалық өсуінің аса маңызды факторларының бірі болып табылады.

Қазақстан Республикасының Президенті – Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстан – 2050» стратегиясы: Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауында (бұдан әрі – «Қазақстан – 2050» стратегиясы) республиканың әлеуметтік-экономикалық дамуының алдыңғы кезеңінде қойылған міндетке қол жеткізілгені атап өтілген. Өткен жылдары көлік инфрақұрылымының бірнеше ірі стратегиялық объектілері қолданысқа енгізілген болатын.

Қазіргі уақытта елде республиканың көлік кешенін реформалау бойынша белсенді жұмыс жүргізілуде.

Қазақстан көлік кешенінің халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасу процестерін жылдамдату және елдің транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында көлік қызметтерін көрсетудің бәсекелі ортасы құрылды. Қазақстанның көлік секторы экономика салалары мен өңірлердің өзара байланысын қамтамасыз ете отырып, республиканың халық шаруашылығының салалық (агроөнеркәсіптік, отын-энергетикалық, тау-кен металлургия, құрылыс және басқа) кешендерін қалыптастыруды ескере отырып дамытылуда.

Сонымен бірге, елдегі экономикалық өсудің жоғарылауы өндірілген тауарлар көлемінің ұлаюына байланысты өсіп бара жатқан тасымалдауға деген сұранысты қанағаттандыру үшін көрсетілетін көлік қызметтерінің озыңқы дамуын талап етеді.

Әлемдік практика өнеркәсіптік өндірістің 1 %-ға өсімі тасымалдау көлемінің 1,5 – 1,7 %-ға өсімін туындататынын көрсетеді.

Көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту қарқыны озыңқы болмайынша, елдің экономикалық өсуінің орнықты қарқынын, оның қауіпсіздігі мен қорғаныс қабілетін, әлемдік экономикаға ұтымды ықпалдасуын және тиісінше әлемнің бәсекеге неғұрлым қабілетті 30 елінің қатарына кіруін қамтамасыз ету жөніндегі стратегиялық міндеттерді ойдағыдай шешу мүмкін емес.

Теміржол, автомобиль, өзен және әуе көлігі түрлерін, сондай-ақ автомобиль және темір жолдардан, кеме қатынасы жолдарынан тұратын республиканың көлік кешенінің шаруашылықаралық және мемлекетаралық байланыстарды жүзеге асырудағы рөлі аса маңызды.

Қазіргі уақытта Қазақстанды аумақтық ұйымдастырудың жаңа жүйесі қалыптасып келе жатқанын айту қажет. Бұл, бірінші кезекте, ірі қалалар – агломерациялардың озыңқы өсуінен көрініс табады.

Қазіргі кезеңде Қазақстанның өңірлік саясаты өңірлердің ішкі және сыртқы бәсекеге қабілеттілігін арттыру, еңбек ресурстары мен капиталды экономикалық өсу орталықтарына аумақтық шоғырландыру, республика тұрғындарының өңірлерде жұмыспен қамтылуы мен өмір сүру сапасын арттыру үшін қолайлы жағдайлар мен факторлар қалыптастыруды қамтамасыз етуге бағытталған.

Өңір жұмыс істеп тұрған немесе жаңа кәсіпорындарға олардың нарықтық бәсекеге қабілеттілігін іске асыруға және арттыруға ықпал ететін жағдайлар жасағанда ғана бәсекеге қабілетті бола алады. Бұл ретте, өңір кәсіпорындар үшін ғана емес, сондай-ақ аса маңызды ресурстардың бірі болып табылатын тұрғындар үшін де тартымды болуы тиіс.

Өңірдегі іскерлік және инвестициялық ахуалға әсер ететін жергілікті атқарушы органдардың түйінді міндеттерінің бірі көлік инфрақұрылымын дамыту мен қолдау және осының негізінде жекелеген кәсіпорындар мен өндірістерді дамыту үшін қолданыстағы шектеулерді алып тастау болып табылады.

Теміржол көлігі

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазіргі уақытта Қазақстан темір жолдарының пайдалану ұзындығы 14,8 мың км, оның ішінде екі жолды желілер – 4,9 мың км (33 %), электрлендірілген желілер – 4,2 мың км (28 %) құрайды.

2012 жылдың қорытындысы бойынша елдің жалпы жүк айналымындағы теміржол көлігінің үлесі шамамен 49 %-ды құрады, бірақ жүк тасымалындағы үлесі шамамен 9 %-ды құрады. Бұған қоса, елдің жалпы жолаушылар айналымындағы темір жол көлігінің үлесі 9 % - ды құрады.

Қазақстанның тәуелсіздігі жылдарында жалпы ұзақтығы 1 182 км болатын «Ақсу – Дегелең», «Хромтау – Алтынсарин», «Шар – Өскемен», «Өзен – Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» және «Жетіген – Қорғас» теміржол желілері салынды.

Отандық көлік машинасын жасауды қалыптастыру шеңберінде магистральдық тепловоздарды, жүк вагондарын, «Тальго» жолаушы вагондарын шығару зауыттарының және «Альстом» компаниясының технологиясы бойынша қазіргі заманғы электровоздар шығару зауытының құрылысы аяқталды. «Востокмашзавод» АҚ базасында вагон құю цехын жаңғырту жөніндегі жоба іске асырылды, Шу локомотив жөндеу зауытының базасында маневрлік тепловоздарды құрастыру цехы ашылды. Қазіргі уақытта Ақтөбе қаласында рельс-арқалық зауытының құрылысы жүргізілуде.

Елімізде ырықтандыру және жеке бастама мен инвестицияларды тарту арқылы көрсетілетін қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыруға бағытталған теміржол саласын реформалау жөніндегі іс-шаралар іске асырылуда.

Реформалар жүргізу барысында мыналар жүзеге асырылды:

1) шаруашылық қызметтің бейінді емес түрлері және мектептер мен ауруханалар сияқты әлеуметтік-тұрмыстық активтер анықталып, жергілікті билік органдарына берілді;

2) жөндеу кәсіпорындары бәсекелі секторға бөлінді;

3) жолаушылар мен жүк тасымалдарын ұйымдық және қаржылық бөлу жүзеге асырылды;

4) жолаушылар тасымалын мемлекеттік субсидиялау басталды;

5) вагондар операторларының нарығын дамыту үшін жағдайлар жасалды.

Вагондарды пайдаланудың бірыңғай қағидаттарына және қызметті жүзеге асырудың тең шарттарына қол жеткізу мақсатында вагондардың жеке операторлармен жүк вагондарының мүкәммал паркін жеке меншікке ауыстыру және жүктерді тасымалдау үшін вагон құрауышын мемлекеттік реттеуден шығару бойынша жұмыс жүргізілді.

Операторлардың көрсетілетін қызметтерінің бүгінгі нарығындағы қазақстандық қатысушылардың да, сол сияқты басқа елдер операторларының да тізбесі ауқымды. Бұл ретте вагондардың ресейлік ірі операторлары тасымалдауда қомақты үлес ала бастады.

1-кесте. Вагондар операторлары бойынша тиеу үлесі:

	2008 жыл	2010 жыл	2012 жыл
ҚР жеке меншік паркі	34 %	33 %	38 %
ТМД жеке меншік паркі	4 %	8 %	16 %
ҚР мүкәммал паркі	46 %	47 %	42 %
ТМД мүкәммал паркі	16 %	12 %	4 %

Бұл ретте негізінен нарыққа бағдарланған жеке меншік компаниялардан тұратын қазақстандық емес вагондар паркі нарықтың кірісі неғұрлым жоғары сегменттерінде

ә р е к е т

е т п е й д і .

Осыған қарамастан, «Қазтеміртранс» АҚ үстем немесе монополиялық жағдайды иеленетін (қызмет түрлері бойынша: платформалар операторының көрсетілетін қызметтері, жабық вагондар операторының қызметтері) Нарық субъектілерінің мемлекеттік тізіліміне енгізілді және икемді тарифтік саясатты қолдану және басқа компаниялармен, оның ішінде шетел компанияларымен бәсекелесу мүмкіндігінен айырылды.

Осыған байланысты, бірыңғай Кеден одағын ескере отырып, нарық шекарасының анық кеңейтілгеніне қарамастан, саланың реттегіш моделінде қағидатты өзгерістер болған жоқ.

Сондай-ақ, жолаушыларды жеке меншік тасымалдаушылар қызметінің практикасы жолаушыларды теміржол көлігімен тасымалдау нарығына жеке бизнестің қол жеткізуінің қазіргі шарттарының бірқатар кемшіліктерін айқындады. Жолаушы тасымалдарын жүзеге асыру құқығының қысқа мерзімділігі осындай кемшіліктердің бірі болып табылады, ол жеке тасымалдаушы мен мемлекеттің арасындағы шартқа меншікті жылжымалы құрам сатып алу, инфрақұрылымды дамыту бойынша міндеттемелерді енгізуге мүмкіндік бермейді.

«Қазақстан – 2050» стратегиясы инфрақұрылымды елден тысқары шығумен дамытуды және мемлекет ішінде инфрақұрылымдық орталықтар құруды көздейді. Бұл ретте транзиттік тасымалдарды дамытуға ерекше назар аударылады, өндіріске және шығындарға бағдарланған монополия субъектісінің мәдениетін клиентке бағдарланған тасымалдаушының, жоғары сапалы көрсетілетін қызметтерді берушінің мәдениетіне түрленбейінше, бұл мүмкін емес.

Осылайша, аталған Бағдарламаның шеңберінде түйінді құрамдауыштарының бірі тасымалдау қызметінің оңтайлы жұмыс істеу жүйесін құру болып табылатын теміржол көлігі реформасын қисынды соңына дейін жеткізу қажет.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Қазақстан Республикасы үшін теміржол көлігінің стратегиялық маңызы бар. Қазақстанның географиялық жағдайлары (теңізге тікелей шығудың болмауы, кеме жүзетін өзендердің болуы), аумақтың кеңдігі, өндірістің шикізаттық құрылымы және өндірістік күштердің орналасуы, автожол инфрақұрылымының дамымауы ел экономикасындағы теміржол көлігінің рөлін айрықша маңызды етеді.

Қазақстанның аса ірі іскерлік транзиттік өңірлік хаб ретінде қалыптасуы жөніндегі Мемлекет басшысының стратегиялық бастамасын іске асыру тұрғысында басты рөл теміржол көлігіне және инфрақұрылымына бөлінеді, өйткені Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүктің басым бөлігі теміржол көлігіне тиесілі.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық

а к т і л е р і

Қазіргі уақытта теміржол саласы «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы», «Темір жол көлігі туралы» заңдармен реттеледі.

4. Саланың негізгі проблемалары

Бұдан басқа, теміржол саласының бірқатар проблемалары бар, оларға:

- 1) теміржол инфрақұрылымы тозуының жоғары деңгейі;
- 2) жолаушы және жүк вагондары, сондай-ақ локомотивтер тозуының жоғары деңгейі;
- 3) теміржол вокзалдарының ұлттық стандарттардың талаптарына сәйкес келмеуі;
- 4) білікті мамандардың болжамды жетіспеуі;
- 5) жолаушы тасымалдарын жүк тасымалдары есебінен және кірісі жоғары тасымал есебінен кірісі төмен тасымалды айқастыра субсидиялау;
- 6) саланың жетілмеген институционалдық құрылымы;
- 7) тасымалдау процесіне қатысушылардың жүк жылжымалы құрамының сақталуы үшін нақты жауапкершілігінің болмауы жатады.

Автожол саласы

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазақстан Республикасы автомобиль жолдарының ұзындығы 128,3 мың км құрайды, олардың 97,4 мың км астамы жалпы пайдаланымдағы автожолдар, оның ішінде 23,5 мың км республикалық маңызы бар және 73,9 мың км облыстық және аудандық маңызы бар автожолдар. Дүниежүзілік Банктің бағалауы бойынша республикалық жол желісінің ағымдағы құны шамамен 109,7 млрд. АҚШ долларын немесе 2012 жылғы І Ж Ө - н і ң 5 4 % - ы н құрайды.

Жыл сайын автожол секторына 50 мыңнан астам адам тікелей тартылады, оның ішінде: құрылыс және реконструкциялау жобаларында – 43 мыңнан астам адам; жөндеу және пайдалану жобаларында – 7 мың адам.

2001 жылдан бері жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын қалпына келтіруге және пайдалануға 1 453,7 млрд. теңге, оның 75 %-ы республикалық маңызы бар жолдарға инвестицияланды.

Даму шығындарының пайдалануға қатынасы тиісінше 38 %-ға 62 %-ды құрады. Сонымен қатар, республикалық жол желісі үшін барлық қаржыландырудың 83 %-ы халықаралық көлік дәліздерін дамытуға және оңалтуға және 17 %-ы ғана пайдалануға және жөндеуге бағытталды. Жергілікті деңгейде арақатынасы бұған мүлдем қайшы келеді, пайдалану шығыстары (76 %) едәуір басым.

2007 жылдан бастап республикалық бюджеттен берілетін нысаналы трансферттер есебінен жергілікті желіні қаржыландыру едәуір (3,5 есе) ұлғайғанын атап өткен жөн.

2001 жылдан бастап 2012 жыл аралығында 45,2 мың км жалпы пайдаланымдағы

автомобиль жолдары жөндеу жұмыстарымен қамтылды, олардың 14,8 мың км толығымен қалпына келтірілді, бұл жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының жай-күйін 31 %-ға жақсартуға әкелді. Сонымен бірге, осы кезеңде жергілікті желінің ширегінен сәл астамында жөндеу-қалпына келтіру жұмыстары орындалды және орындалған жұмыстардың 81 %-ы қарқынды қаржыландырудың соңғы алты жылына т и е с і л і .

Жолдардың жай-күйінің жақсаруымен және автокөлік құралдарының (бұдан әрі – АКҚ) ұлғаюымен бірге автожолдардағы қозғалыс қарқындылығы 2001 жылмен салыстырғанда 2 есеге ұлғайды. Республикалық маңызы бар жолдардың бүкіл желісіндегі орташа тәуліктік қарқындылық тәулігіне 91 мың автомобильді құрайды. I және II техникалық санаттағы көлік дәліздерінің жүктемесі тәулігіне 2,2 мыңнан 5,8 мың автомобильге дейінгі аралықта.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына ә с е р і

Қазіргі уақытта жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жай-күйі мынадай: жақсы техникалық күйде – 20 %, қанағаттанарлық – 47 % және қанағаттанғысыз – 33 %. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының қалыптасқан көліктік-пайдалану жағдайының тікелей салдары қоғамның және тұтастай алғанда, ұлттық экономиканың 1 021,9 млрд. теңгеге немесе 2012 жылғы ЖІӨ-нің 3,46 %-ына барабар, тікелей және жанама экономикалық шығындары болып табылады, оның ішінде: республикалық маңызы бар – 235,3 млрд. теңге немесе ЖІӨ-нің 0,86 %-ы; жергілікті маңызы бар – 786,6 млрд. теңге немесе ЖІӨ-нің 2,6 %-ы.

Сондай-ақ, жолдардың жай-күйі елдің бәсекеге қабілеттілігінің халықаралық рейтингтерінде көрініс табады. Соңғы жылдардағы ілгерілеу жеті жылда алғаш рет «Жолдардың сапасы» факторының теріс трендін өзгертуге және осы индикаторды 2012 жылы 2011 жылмен салыстырғанда 8 позицияға жақсартуға мүмкіндік берді. Осы тұста алты жыл ішінде (2006 – 2011 жылдар) осы индикатор тұрақты түрде нашарлап, 125-белгіге жеткенін атап өткен жөн, бұл базалық кезеңнен (2006 жыл) 27 позицияға төмен. 2-кесте. Дүниежүзілік экономикалық форумның жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексінің «Жолдардың сапасы» индексінің 2006 – 2012 жылдардағы серпіні.

Уақыт кезеңі, жылдар	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Рейтинг, орын	98	109	108	116	124	125	117
Ауытқу, +/-		- 11	+ 1	- 8	- 8	- 1	+ 8

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық а к т і л е р і

Қазіргі уақытта автожол секторы «Автомобиль жолдары туралы» және «Қазақстан Республикасындағы сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы» заңдармен,

қосымша Қазақстан Республикасы мен халықаралық даму институттары арасындағы бірқатар ратификацияланған келісімдермен, сондай-ақ жиырмадан астам заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілермен және 1,5 мыңға жуық нормативтік техникалық құжаттармен реттеледі.

Жол секторын дамытудың мемлекеттік реттеу жүйесі, ең алдымен, мемлекеттік органдарға тән емес функциялар мен міндеттерді жеке секторға аутсорсингтеу жол активтерін басқару процестерін автоматтандыру мен ақпараттандыруды жоғарылату, жоғарыдан төмен қарай басқару билігін сақтай отырып, және атқарушылық тәртіп пен реттілікті арттыра отырып, өңірлік деңгейде шешімдер қабылдау үшін құқықтар мен қажетті ресурстарды орталықсыздандыру арқылы институционалдық ортаны жетілдіруге бағытталған.

4. Саланың негізгі проблемалары

Қазіргі уақытта жол секторында жол саласының жұмысындағы қағидатты өзгерістерді талап ететін объективті үрдістер байқалып отыр. Мұндай үрдістердің қатарына мыналар кіреді:

1) экономикалық өсу мүмкіндігін кеңейтуге, ұлттық экономиканы жаһандық ортаға ықпалдастыруға, сондай-ақ ел ішіндегі өңірлерге жетуге тиіс жол инфрақұрылымын дамытуға қойылатын мүлдем жаңа тәсіл;

2) жол инфрақұрылымының жеделдете тозуы қозғалыс қарқындылығының және әсіресе, ауыр автокөлік қозғалысының өсуінің салдары. Жол инфрақұрылымының тозу жағдайларында инвестициялық басымдықтар жол салу мен жол желісін кеңейтуден біртіндеп оның техникалық сипаттамаларын жоғарылату үшін қолданыстағы инфрақұрылымды күтіп-ұстауға, жөндеуге және пайдалануға ауысатын болады;

3) жолдардағы қозғалыс қарқындылығының ұлғаюы, қоғамның жолдар мен жол бойындағы сервистің сапасына қояр талаптарының артуы және тиісінше шығындардың өсуі салдарынан жол инфрақұрылымына арналған ресурстарға қажеттіліктің ұдайы өсуі ;

4) өнімділік пен нәтижеліліктің артуынан, сондай-ақ бюджет қаражатының жұмсалуды бойынша жол саласының қоғам алдындағы ашық есеп беруінің қажеттілігінен көрініс табатын басқарушылық тәжірибені үдету және жеке секторға тән басқару стилін енгізу ;

5) нарықтық экономика жағдайында жол саласын бизнес сияқты басқаруға болады. Мұндай басқару тұжырымдамасы нарықтық экономика жағдайларында жол саласы объективті үрдістерге төтеп бере алатынын және, ең бастысы, жол активтерінің сапасына қатысты қоғамның үмітін ақтай алатынын, «Жол активтерін басқару» деген атау алды.

Автомобиль көлігі

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында 4,2 млн. астам АҚК, оның ішінде 3,6 млн. жеңіл автомобиль, 429 мың жүк және арнайы автомобильдер және 97 мыңға жуық автобус тіркелген, олар қызметін 34 автовокзал мен 138 автостанцияда жүзеге асырады.

Автомобиль көлігі көліктің ең ұтқыр түрі болып табылады, оның жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудағы үлесіне көліктің барлық түрімен тасымалдау көлемінің тиісінше 99 % және 84 % тиесілі. Алайда, 2012 жылдың қорытындысы бойынша автомобиль көлігінің жалпы жолаушылар айналымы мен жүк айналымындағы үлесі тиісінше шамамен 87 %-ды және 28 %-ды құрады.

Аталған салада кірісі 579,1 млрд. теңгені құрайтын 156,3 мың адам жұмыс істейді.

Бүгінгі күні саны 100 адамнан астам елді мекендердің 76 %-ы тұрақты автобус маршруттарымен қамтылған.

Соңғы онжылдықта жолаушыларды автобуспен тұрақты тасымалдау бойынша халықаралық, облысаралық, облыс ішілік және қалалық бағдарларда бағдарлық желі қалыптастырылды. 2012 жылы жүргізілген әлеуметтік зерттеудің қорытындылары бойынша халықтың автомобиль көлігімен жолаушы тасымалдау сапасына қанағаттану деңгейі 64,6 % - ды құрады.

Соңғы жылдары ресми таксимен тасымалдаушылардың ұлғаю үрдісі байқалады. Осыған байланысты, республиканың қалаларында таксомоторлық тасымалдарды дамыту үшін бүкіл республика бойынша саны 1 000 бірліктен асатын жабдықталған такси тұрақтарын салу талап етіледі.

Халықаралық нарықта қазақстандық автотасымалдаушылардың жұмысы үшін 59 халықаралық шарттар негізінде құқықтық база құрылған, олардың 40-ы екіжақты және 19 - ы көпжақты.

Халықаралық жүк тасымалдауды 12 мыңнан астам АҚК паркі бар 3 мыңға жуық компания жүзеге асырады.

Қазақстандық тасымалдаушылардың қажеттілігін қанағаттандыру үшін жыл сайын шамамен шетелдік 40 мемлекеттің құзыретті көлік органдарының рұқсат бланкілерімен алмасу жүргізіледі.

Отандық тасымалдаушылардың үлесі 2012 жылы 2011 жылмен салыстырғанда 2,8 %-ға өсті және 36 % - ды құрады.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Автомобиль көлігі саласының дамуы халық пен бизнес-процестердің ұтқырлығына ықпал етеді, бұл тұтастай алғанда елдің әлеуметтік-экономикалық дамуына жағымды әсерін тигізеді.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Автомобильдердің шамамен 60 %-ы (2 млн. астам) 12 жылдан артық пайдаланылып

келеді және батыс стандарттарына сәйкес ескірген болып табылады. АКҚ паркінің 70 %-дан астамының пайдалану мерзімі 7 жылдан асады, оның ішінде 500 мыңы 20 жылдан артық мерзім бойы пайдаланылуда.

Соңғы онжылдықта «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» Қазақстан Республикасының Кодексі, «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы», «Жол жүрісі қауіпсіздігі туралы» және «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының заңдары сияқты негізгі заңнамалық актілерден, сондай-ақ заңға тәуелді актілер мен халықаралық көпжақты және екіжақты шарттардан тұратын нормативтік құқықтық база толығымен қалыптасты. Барлық нормативтік құқықтық база автокөлік саласының бәсекелес ортада жұмыс істеуін қамтамасыз етеді және дамыған елдердің халықаралық практикасына сәйкес келеді.

Бұдан басқа, саланы орнықты дамыту мақсатында автокөлік саласының мемлекеттік саясатын реттеуге бағытталған мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдардың өкілеттіктері заңнамалық деңгейде айқындалды.

4. Саланың негізгі проблемалары

Автомобиль көлігінің негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

1) жұмыс істеп тұрған автовокзалдар мен автостанциялардың бірде-біреуі белгіленген талаптар мен стандарттарға сәйкес келмейді;

2) қазіргі заманғы телекоммуникациялық және спутниктік жүйелер арқылы электрондық билеттендіруді және жолаушылар тасымалдарын диспетчерлеуді жүзеге асыруға мүмкіндік беретін автоматтандырылған ақпараттық жүйелер дамымаған;

3) әлеуметтік маңызы бар тұрақты облысшілік (қалалық) жолаушылар тасымалдарын субсидиялау барлық өңірлерде және толық шамада жүзеге асырылмады;

4) заңсыз таксимен тасымалдаушылардың жоғары деңгейі;

5) такси тұрақтары мен сервистік қызмет көрсету инфрақұрылымының дамымауы, бұл халыққа қызмет көрсету сапасына әсер етеді.

6) халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы отандық тасымалдаушылар үлесінің төмен болуы.

Су көлігі

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазіргі уақытта Қазақстанның Каспий теңізінің жағалауындағы көлік инфрақұрылымы қолданыстағы екі – Ақтау және Баутино теңіз порттарын қамтиды.

Бұл ретте Ақтау порты экспорттық қатынастағы жүктерді ауыстырып тиеуге қатысады, оның Каспий бассейніндегі жүк тасымалдарын қамтамасыз етудегі үлесі 25 %-ды құрайды. Баутино порты теңіз мұнай операцияларын қолдау базасы ретінде мамандандырылған. Қолданыстағы порттық қуаттар жүкті экспорттық және транзиттік

бағытта ауыстырып тиеу көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Жыл сайын теңіз порттары арқылы ауыстырып тиелетін жүктердің негізгі номенклатурасын мұнай, металл, астық, контейнерлер, тас жынысы және басқа жүктер құрайды. Мысалы, 2012 жылы 11 млн. тонна ауыстырып тиелді, бұл алдыңғы 2011 жылмен салыстырғанда 90 %-ды құрады, ол кезде көрсеткіші 12,2 млн. тоннаны құраған болатын.

Каспий бассейніндегі теңіз тасымалдары нарығында ең қуатты флот Әзербайжанға тиесілі. Қазақстанның жүк көтергіштігі 12-13 мың тоннаны құрайтын 8 танкері ғана бар, бұл Каспийдегі жалпы тоннаждың 5 %-ын құрайды. Бұл ретте отандық танкерлер Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетін мұнайдың жалпы көлемінің 80 %-ын тасымалдайды.

Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы (бұдан әрі – КТҚС) кемелердің орташа мерзімі 13-15 жылды құрайды.

Фрахт мөлшерлемесі маңызды шарт болып табылатын жұмыстардың қысқа мерзімділігі мен қатаң бәсекелестікке байланысты КТҚС-те әрекет етуші кәсіпорындар жаңа кемелерді жасаудың орнына шетелдік кемелерді тартуға бейімделген.

Қазіргі уақытта КТҚС-те сервистік флоттың 266 кемесі жүзеді, оның ішінде 185 кеме шетел компанияларына және 81-і отандық компанияларға тиесілі.

Осы кемелерге сервистік қызметтерді кеме жөндеу базалары, Маңғыстау облысының кеме жөндеу зауыты және Сага Аташ зауыты көрсетеді. Бұл ретте аталған кеме верфтерінің салмағы 600 тоннаға дейінгі кемелерді ғана жөндеу мүмкіндігі бар және кеме иелері кемелерді негізінен қысқы мерзімде жөндеуге жіберетініне байланысты аталған кеме жөндеу қуаттары қазіргі қажеттіліктің 30 %-ын ғана қамтамасыз ете алады.

Қазіргі уақытта Ақтау порты 2000 жылы бекітілген тарифтер бойынша порттық қызметтер көрсетеді. Порт тарифтері соңғы бекітілген сәттен бастап Теңіз портының тарифтерін есептеу әдістемесінде, материалдық ресурстарға арналған шығындардың өсімінде, сондай-ақ еңбекақыны индекстеуде және іске қосылған активтер санының ұлғаюында өзгерістер орын алды.

Осыған байланысты, порттың басты жүктерді ауыстырып тиеуге арналған қолданыстағы тарифтері шығынды болып табылады, бұл порттың инфрақұрылымдық инвестициялық жобаларын іске асыру үшін қаржы ресурстарының жетіспеушілігіне әкеле соғады.

Каспийде Қазақстан туын көтеріп жүзетін құрғақ жүк флотының және паромдық кемелердің болмауы нәтижесінде Ақтау портынан шығатын басты жүктердің экспорттық көлемдерін Каспий маңы мемлекеттерінің кеме қатынасы компаниялары шығарады. Қазақстанның жыл сайынғы жіберіп алған пайдасы кемінде 6,8 млрд. теңгені құрайды.

Қазақстандық экспорттаушылар мен импорттаушылар экспорттық-импорттық

келісімшарттарды жүк тасымалдаушының таңдау құқығы өздерінің шетелдік әріптестеріне тиесілі болатын шарттарда жасасады. Шетелдік әріптестер негізінен өздерінің кеме қатынасы компанияларын жүктейтінін ескерсек, Қазақстанның сыртқы сауда жүктерін тасымалдауды ұлттық теңіз тасымалдаушысынан қайта бағдарлау жүргізілуде.

Халықаралық қоғамдастық кадрлық әлеуетке қойылатын талаптарды күшейтуге және барлық деңгейдегі теңізшілердің даярлығын жетілдіруге ерекше назар аударады.

Қазақстан Республикасының теңізшілерді даярлау бойынша білім беру жүйесі халықаралық талаптарға сәйкес келмейді, осыған байланысты салада ұлттық кадрлардың тапшылығы орын алып отыр. Бүгінгі күні Қазақстан Республикасы азаматтарының жүзу құрамындағы үлесі жалпы саны шамамен 1 400 адам болғанда, 50 %-ға жуық, ал командалық құрам деңгейінде бар болғаны 28 %-ды құрайды.

Сондай-ақ КТҚС-те қауіпсіздікті күшейту үшін шетел кемелеріне транзиттік дәліздерді белгілеу, қоршаған ортаны қорғау жөніндегі шараларды жүйеге келтіру және навигациялық жүйелерді орталықтандыру жолымен олардың заңсыз жүзуін болдырмауға байланысты мәселелер шешуді талап етеді.

Көліктік бақылау органдарының материалдық-техникалық жарақтандырылуы жеткіліксіз болуы, оның ішінде жалпы тозуы 90 %-дан асып кеткен қызметтік кемелердің 2002 жылдан бері қажетті жаңартылмауы бақылау жүргізудің тиімділігіне теріс ықпалын тигізеді және су көлігіндегі авария деңгейін төмендетуге мүмкіндік бермейді.

Қазіргі уақытта өзендегі кеме қатынасы Ертіс, Орал, Қиғаш, Есіл, Іле өзендері бассейндерінде, Қапшағай су қоймасында және Балқаш көлінде жүзеге асырылады. Пайдаланылатын су жолдары учаскелерінің жалпы ұзақтығы 4 108,5 км құрайды, оның ішінде 4 040,5 км учаскеде кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты іс-шаралар іске асырылады.

Жолаушылар мен жүк тасымалдауды 659 кемесі бар жеке меншік кеме иелері жүзеге асырады, олардың 248 кемесіне пайдалануға тыйым салынған.

Соңғы 5 жылда өзен көлігімен жолаушылар тасымалдау көлемі 6 есеге жуық ұлғайып, 217,7 мың адамға дейін жетті, жүк тасымалдау 1,5 есе ұлғайып, 1,2 млн. тоннаға дейін жетті.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Елдің су көлігінің дамуы жүк тасымалдаудың қосымша экспорттық және транзиттік бағдарын құруға, қазақстандық тауарлардың әлем нарықтарына шығуына және аталған салада қосымша жұмыс орындарын құруға ықпал етеді.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативті-құқықтық актілері

Қазақстан Халықаралық теңіз ұйымының (International Maritime Organization (IMO), бұдан әрі – ИМО) мүшесі болып табылады және соңғы 20 жылда ИМО мен

Халықаралық еңбек ұйымының бастамасымен қабылданған 12 негізгі конвенцияға қ о с ы л д ы .

Бүгінгі күні Қазақстан Республикасының «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» 2002 жылғы 17 қаңтардағы және «Ішкі су көлігі туралы» 2004 жылғы 6 шілдедегі заңдары теңіз көлігі саласындағы негіз қалаушы нормативтік құқықтық акті болып т а б ы л а д ы .

Аталған заңнамалық актілер мемлекеттік басқарудың құқықтық, ұйымдық, экономикалық және халықаралық негіздерін айқындайды және жолаушыларды, багаж бен жүктерді тасымалдауға, қауіпсіздікті қамтамасыз етуге байланысты қатынастарды р е т т е й д і .

Көрсетілген заңдарды іске асыру үшін су көлігі саласындағы қызметті жүзеге асыру тәртібін нақтылайтын және айқындайтын 70-тен астам заңға тәуелді акті қабылданды.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес тасымал процесінің барлық қатысушылары сауда мақсатында теңізде жүзу қауіпсіздігі мен теңіз ортасын қорғау талаптарының сақталуын қамтамасыз етуге міндетті. Қазақстан Республикасының Үкіметі кемелерге техникалық куәландыру және оларды жіктеуді жүргізу үшін шетелдік алты жіктеу қоғамын таныды.

4. Саланың негізгі проблемалары

Су көлігінің негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

- 1) икемді тариф қалыптастыру мүмкіндігінің болмауы;
- 2) мемлекеттік техникалық флот тозуының жоғары деңгейі;
- 3) отандық кеме жасау және кеме жөндеу кәсіпорындарын дамыту;
- 4) жағалау инфрақұрылымын дамыту және жүккөтергіштігі 1 мың тоннадан асатын к е м е л е р д і п а й д а л а н у ;
- 5) су көлігіндегі бақылау органын қызмет бабында жүріп-тұру үшін катерлермен ж а р а қ т а н д ы р у ;
- 6) білім беру жүйесінің халықаралық талаптарға сәйкес келмеуі, бұл білікті кадрлардың жеткіліксіздігін тудырады.

Азаматтық авиация

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазіргі уақытта Қазақстанда 56 авиакомпания тіркелген, оның ішінде 5 авиакомпания тұрақты тасымалдарға (84 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері) жұмылдырылған, 20-сы тұрақты емес тасымалдарды (60 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері), 3 авиакомпания жүк тасымалдарын (20 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері) жүзеге асырады, 28 пайдаланушы (7 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері) а в и а ц и я л ы қ ж ү м ы с т а р д ы о р ы н д а й д ы .

Қазақстан Республикасының авиакомпаниялары тасымалдаған жолаушылар саны

2012 жылы 2011 жылмен салыстырғанда 4,6 млн. адамға жетіп, 12 %-ға ұлғайды. Әуе жолымен жолаушылар тасымалдау айналымының үлесі 4 %-ды құрады. 2012 жылы Қазақстан Республикасының әуежайлары 9 млн. астам жолаушыға қызмет көрсетті. 2011 жылмен салыстырғанда өсім 12 %-ды құрады. 2012 жылдың қорытындысы бойынша әуе жолымен жүк тасымалдау 22 мың тоннаны құрады.

Азаматтық авиация саласының кірісі 2012 жылы 313 млрд. теңгені немесе Қазақстан Республикасының ішкі жалпы өнімінің 1 %-ын құрады. 2011 жылғы кірістерге қатысты өсім 20 %-ды құрады.

Азаматтық авиация саласында жұмыспен қамтылған халық саны 16 500 адамды құрайды.

Республикада 20 әуежай жұмыс істейді. Бүгінгі күні халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсат етілген 15 әуежайдың 11-і Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (International Civil Aviation Organization, бұдан әрі – ИКАО) стандарттары бойынша санат алған:

ИКАО IIIA және IIIB санаттары бойынша Астана және Алматы қалаларының әуежайлары;

ИКАО II санаты бойынша Атырау қаласының әуежайы;

ИКАО I санаты бойынша Павлодар, Шымкент, Қарағанды, Жезқазған, Ақтөбе, Өскемен, Қызылорда, Ақтау қалаларының әуежайлары.

2014 – 2015 жылдары Қазақстан әуежайларының Халықаралық әуе көлігі қауымдастығының (International Air Transport Association – IATA) жерүсті қызмет көрсету қауіпсіздігі бойынша аудиттен (IATA Safety Audit for Grand Operations – ISAGO) өтуі жоспарланған.

Қазақстан Республикасы әуе трассаларының жалпы саны – 88, бұл ретте ұзындығы 80 718 км-ні құрайды. Шектес мемлекеттермен шекарадағы әуе дәліздерінің жалпы саны – 71. 2012 жылы Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде қызмет көрсетілген әуе кемелерінің саны – 216 396, бұл ретте 2011 жылмен салыстырғанда қозғалыс өсімі 117 %-ды құрады.

Мысалы, ағымдағы жылы ИКАО Техникалық ынтымақтастық бюросымен бірлесіп, авиакомпаниялар мен әуе кемелерін тексеру басталды.

2015 жылға тұрақты рейстерде жолаушылар тасымалын орындайтын авиакомпаниялар үшін Халықаралық әуе көлігі қауымдастығының ұсынымы бойынша ұшу қауіпсіздігінің аудитін (IATA Operations Safety Audit – IOSA) өту жөніндегі іс-шаралар жоспарланған.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Азаматтық авиация комитеті мамандарын жұмыс орындарында және азаматтық авиация объектілерінде оқыту, тағылымдамалар мен тренингтер өткізу, пайдаланушыларды қайта сертификаттау, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуді ұйымдастыру жөніндегі жұмыстар, сондай-ақ мемлекеттік авиация инспекторларын шетел

авиакомпаниялары әуе кемелерінің перрондық инспекциялары әдістемесіне оқыту жүргізіледі.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Халықаралық талаптарға сәйкес келтіру үшін азаматтық авиация саласын дамытудың қолданыстағы мемлекеттік реттеу саясатын талдау жоғарыда көрсетілгендерден басқа, іске асыру үшін қажетті бірқатар іс-шараларды айқындады.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативті-құқықтық актілері
Қазіргі уақытта азаматтық авиация саласы «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы», «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» заңдармен және 100-ден астам заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілермен реттеледі.

Ұлттық заңнаманың және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның ұйымдық құрылымы мен рәсімдердің ИКАО талаптарына сәйкестігін бағалау мақсатында азаматтық авиация саласындағы заңнамаға сараптама жүргізілді, оның нәтижелері бойынша Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына 80 түзету енгізілді.

Қазіргі уақытта қазақстандық әуе компанияларының ЕО аймағына ұшуды орындауы үшін шектеулерді жою жөніндегі шаралар қабылдануда.

4. Саланың негізгі проблемалары

Азаматтық авиация саласының негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

- 1) әуежайлардың жерүсті инфрақұрылымын нашар техникалық жарақтандырудың әлсіздігі және оның тозуы (50 %);
- 2) әуе кемелерінің ескірген паркі;
- 3) жергілікті әуе желілерінің қолданыстағы әуеайлақтары санының аз болуы;
- 4) әуеайлақтардың күрделі метеожағдайларда пайдалануды қамтамасыз ететін қонуға дәл бет алу жүйелерімен және визуалды құралдармен жарақтандырылуының жеткіліксіз болуы;
- 5) арнайы техниканың, жарық сигналдары жабдығының және электрмен жабдықтау жабдығының, коммуникациялардың едәуір тозуы;
- 6) авиакөлік инфрақұрылымының жерүсті техникасымен, жүк қоймаларымен және терминалдармен жарақтандырудың қажетті деңгейінің болмауы;
- 7) білікті кадрлар жетіспеуінің өткір болуы.

Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесін дамыту және халықаралық көлік жүйесіне ықпалдастыру

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазақстан Республикасының әлемнің бүкіл елімен жалпы сыртқы тауар айналымы 2012 жылы 2010 жылмен салыстырғанда 50 %-ға өсті және 136,8 млрд. долларды құрады.

2012 жылы экспорттық жүк тасымалдарының көлемі 102 млн. тоннаны (құбыржол көлігін қоспағанда), бұл ретте импорттық жүк тасымалдарының көлемі 25,9 млн. тоннаны құрады.

Экспорттық бағыттағы негізгі жүк тасымалдары Ресейге – 52 %, Еуропа елдеріне – 14 %, Қытайға – 12 %, Орталық Азия елдеріне – 10 % және Иранға – 4 % жүзеге асырылды.

Импорттық бағытта – Ресейге 43,8 %, Қытайға – 12,1 % және Орталық Азия елдеріне – 9,5 % тиесілі болды.

Қазақстан аумағы арқылы өткен транзиттік жүктің жалпы көлемі 2012 жылы 17,8 млн. тоннаны құрады, олардан түскен кіріс көлемі 1 млрд. астам АҚШ долларын құрады. Бұл ретте, транзиттік жүктердің көпшілігі темір жол көлігіне – 16,3 млн. тонна, қалғаны автомобиль көлігіне – 1,46 млн. тонна және су көлігіне – 0,16 млн. тонна тиесілі.

Жөнелту елдері бойынша транзиттік тасымалдар құрылымында негізгі үлесті Ресей иеленеді, оның үлесі 2012 жылы 50 %-ды құрады. Қытайға транзиттік жүктердің жалпы көлемінің 15 %-ы және Өзбекстанға шамамен 9 %-ы тиесілі.

Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағынының негізгі межелі елдері Орталық Азия елдері – 87 % (Өзбекстан – 36 %, Қырғызстан – 19 %, Ауғанстан – 13 %, Тәжікстан – 11 %, Түрікменстан – 8 %) болып табылады, ал Ресей мен Қытайға 5 %-дан келеді.

Қазақстан арқылы өтетін транзитті ұлғайту жөніндегі алғышарттар. Қазақстанның саудадағы аса ірі әріптестер – Қытай мен ЕО елдері арасында орналасуы елдің көлік-логистика жүйесін дамыту үшін басты үнқатуды алға тартады. 2011 жылы Қытай Халық Республикасы мен ЕО арасындағы сауда-саттық көлемі 567,2 млрд. долларды, тасымал көлемі – 12,6 млн. жиырма фунттық баламаны (бұдан әрі – ЖФБ) құрады. Бұл ретте Қазақстанның осы көлемнің транзитін қамтамасыз етудегі үлесі бір пайыздың жартысынан кем, ал Қытайдан ЕО-ға импорттың басым бөлігі Суэц каналы арқылы өтеді.

Қытайдың соңғы жылдардағы экономикалық өсуі Қытайдың шығыс провинциясынан батыс және орталық провинцияларына ығысып барады, олар Қазақстанның аумағы арқылы өтетін теміржол тасымалдарына мұқтаж. Батыс Қытайды дамытудың «China Western Development planning 2011 – 2015» бағдарламасына сәйкес Қытайдың батыс және орталық өңірлерін дамытуға шамамен 1 трлн. доллар инвестициялау болжанады.

Қытайдың батыс провинцияларының қарқынды дамуы Қазақстан арқылы жүк ағындарының ұлғаюына ықпал ететін болады.

Кеден одағын құру және Бірыңғай экономикалық кеңістікті қалыптастыру шекараларды кесіп өту процесін оңтайландыру арқылы Қытай мен Еуропаны қосатын тиімді көлік дәлізін құруға едәуір үлес қосады, себебі ол Бірыңғай экономикалық кеңістік елдерінің кедендік шекарасын екі жерде – Қытаймен және ЕО елдерімен шекараларда ғана кесіп өтуді көздейді.

Сарапшылардың болжамы бойынша Қытай – ЕО сыртқы сауда-саттық көлемі 2020 жылға қарай 567,2 млрд. доллардан 781 млрд. долларға дейін ұлғаяды. Бұл ретте, Қытай – Еуропа жүк тасымалдарының үлесі 117 млн. тоннадан 170 млн. тоннаға дейін ұлғаяды (шамамен 17 млн. ЖФБ).

Көрсетілген факторларды ескере отырып, Қазақстан арқылы (Достық пен Қорғас арқылы) транзиттік жүк ағынының әлеуетті көлемі Қытай – ЕО – Қытай жалпы тауар айналымының 8 %-ын (1,5 млн. ЖФБ) дейін жетуі мүмкін.

Қазақстандағы көлік логистикасының даму деңгейі. 2012 жылы Дүниежүзілік Банк жүргізген әлемдік логистиканы зерттеу қорытындысы бойынша Қазақстанның логистикалық жүйесі логистика тиімділігі индексінің (LPI) жалпы тізімінде 2010 жылмен салыстырғанда 24 позицияға төмендеп, 155 елдің ішінде 86-орынды иеленді.

Қазақстан рейтингінің төмендеуі негізінен «Инфрақұрылым сапасы» (79-орын), «Халықаралық тауарлар жеткізілімдерін ұйымдастырудың қарапайымдылығы» (92-орын) және «Жеткізу мерзімдерін сақтау» (132-орын) кіші индикаторларының төмендеуінен болды. Транзиттік және экспорттық жүк ағындарын арттыру мүмкіндіктеріне жүк шекара арқылы өткізу жылдамдығын және мерзімдердің болжамды болуын төмендететін кедендік өткізу пункттерінің жеткіліксіз тиімділігі (73-орын) әсерін тигізеді.

Қазақстанның көлік дәліздері.

Қазіргі уақытта Қазақстанда мынадай 5 халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан және жұмыс істейді:

1) Трансазиялық теміржол магистралінің солтүстік дәлізі (ТАТМ)

Қазақстанды Батыс Еуропамен және Қытаймен, Ресей арқылы Корея түбегімен және Жапониямен байланыстырады (Достық/Қорғас – Ақтоғай – Саяқ – Мойынты – Астана – Петропавл (Пресногорьковская) учаскесінде);

2) ТАТМ-ның Оңтүстік дәлізі

Аталған дәліз мынадай бағдарлар бойынша өтеді: Түркия, Иран, Орталық Азия елдері арқылы Оңтүстік-Шығыс Еуропа – Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия (Достық/Қорғас – Ақтоғай – Алматы – Шу – Арыс – Сарыағаш учаскесінде);

3) ТРАСЕКА

Шығыс Еуропаны Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі (Достық/Қорғас – Алматы – Ақтау учаскесінде, оның ішінде Жезқазған – Бейнеу перспективалық түзеткіш теміржол бағдары, сондай-ақ Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Түркия) арқылы Орталық Азиямен байланыстырады;

4) Солтүстік – Оңтүстік

Қазақстанның Ақтау теңіз порты – Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау – Атырау, сондай-ақ Өзен-Берекет (Түрікменстан) – Горган (Иран) жаңа теміржол желісі арқылы учаскелерінде қатысуымен Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағы елдерінен Солтүстік Еуропаға өтеді;

5) ТАТМ-ның Орталық дәлізі

Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки бағыты бойынша және әрі қарай Солтүстік – Батыс Еуропаға өңірлік транзиттік тасымалдар үшін зор маңызы бар.

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарында алты негізгі бағыт – автокөлік дәліздері қалыптасқан:

- 1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Бішкек – Алматы – Қорғас;
- 2) Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – Самара;
- 3) Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл;
- 4) Астрахань – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шек.;
- 5) Омск – Павлодар – Семей – Майқапшағай;
- 6) Астана – Қостанай – Челябинск – Екатеринбург.

2. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативті-құқықтық актілері

Республикадағы көлік логистикасы жүйесі техникалық тұрғыда ғана жұмыс істейтінін, бүгінгі күні заңнамалық актілер тарапынан егжей-тегжейлі заңнамалық қамтамасыз ету жоқ екенін атап өту қажет.

Қосымша, қолданыстағы құқық пен Қазақстан Республикасының заңнамасы («Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заң, «Темір жол көлігі туралы» Заң, Қазақстан Республикасының Кеден кодексі) транзит және көліктік логистика мәселелерін регламенттейтін ережелерден тұрады, алайда заңнамалық актілерге бірқатар өзгерістер мен толықтырулар енгізу талап етіледі.

3. Саланың негізгі проблемалары

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау көлік-логистика жүйесінің халықаралық түйінді көлік дәліздеріне жоғары ықпалдасуын, оның ішінде жүк ағындарын бөлуге ықпал ету үшін тасымалдың жоғары жылдамдығын, мерзімділігін, қолжетімділігін және сенімділігін, сондай-ақ көлік қызметтерін пайдалану жайлылығын талап етеді.

Көлік-логистика жүйесінің түйінді проблемалары мыналар болып табылады:

- 1) қазақстандық дәліздердің танымал болмауы, нәтижесінде Қытай мен ЕО арасындағы транзиттік жүктердің негізгі көлемі Қазақстанды айналып өтеді;
- 2) дәліздерді жүйелі басқарудың болмауы және олардың инфрақұрылымдық дамымауы;
- 3) логистикалық сервистің төмен деңгейі;
- 4) Қазақстаннан тыс жерлерде меншікті сыртқы терминал желілерінің болмауы;
- 5) басқару жүйесіндегі институционалдық шектеулер;

6) экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды жүргізу үшін әкімшілік ресімдердің жеткіліксіз тиімділігі.

4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары мен нәтижелер көрсеткіштері

Бағдарламаның негізгі мақсаты: Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету және транзиттік әлеуетті іске асыру

Бағдарламаның нысаналы индикаторлары:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
«Инфрақұрылымдық орталықтар» құру	бірл.	-	-	16
жүктерді тасымалдау көлемін ұлғайту	млн. тонна	3 231,8	4 245,5	5 855,7
жолаушыларды тасымалдау санын ұлғайту	млн. адам.	18 484,6	25 535,7	34 232,8
жүк айналымын ұлғайту	млрд. ткм	478	598	788
жолаушылар айналымын ұлғайту	млрд. жкм	213,1	345,8	534,7

Бағдарламаның негізгі міндеттері:

- 1) Қазақстан аумағында ел ішінде жоғары және тиімді көлік байланысын, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша жүк ағындарын ұлғайтуды және жерүсті, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмыстарын үйлестіруді қамтамасыз ететін заманауи көлік-логистика жүйесін құру;
- 2) ауыл мен шағын қалаларды сапалы көлік қатынасымен кешенді қамтамасыз ету;
- 3) өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту;
- 4) Қазақстанның көлік инфрақұрылымының әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету;
- 5) ел өңірлерінде «инфрақұрылымдық орталықтар» құру.

Теміржол көлігі

Теміржол саласының бағдарламалық мақсаты: экономика мен халықтың сапалы теміржол қызметтеріне қажеттілігін қамтамасыз ету

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
локомотивтердің тозу деңгейін... дейін төмендету	%	68	57	40,2
жүк вагондарының тозу деңгейін... дейін төмендету	%	48	40,9	42,7
жолаушы жылжымалы құрамының тозу деңгейін... дейін төмендету	%	64	52	40

магистральдық теміржол желісінің тозу деңгейін ... дейін төмендету	%	64	60	40
жүк поездары қозғалысының орташа техникалық жылдамдығы кемінде... құрайды	км/сағ	49	50	55
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы теміржол көлігімен өткізілген транзиттік жүктер көлемін ұлғайту	млн. тонна	16,3	20,9	32,2
Әрбір оператор үшін нарықтағы үлесі кемінде 7 % жүк және жолаушылар тасымалы саласында 5 немесе одан көп тәуелсіз ірі операторлар қызмет етеді				

Теміржол саласының бағдарламалық міндеттері. Қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1-міндет. Теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін құру және жүк пен жолаушыларды ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттігі және дамуы үшін жағдайлар жасау;

2-міндет. Жүк тасымалдарын дамыту;

3-міндет. Жолаушылар тасымалын дамыту;

4-міндет. Теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту;

5-міндет. Вокзал шаруашылығын жаңғырту және дамыту;

6-міндет. Теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту;

7-міндет. Теміржол саласын білікті кадр ресурстарымен қамтамасыз ету;

8-міндет. Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту.

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	Өлшем бірлігі	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
теміржол учаскелерін салу	км	1 202	1 286
теміржол желілерін электрлендіру	км	-	522
жолдың жоғары қабатын жаңғырту	км	2 927	6 925
теміржол вокзалдарын күрделі жөндеу	бірл.	131	246
локомотивтер сатып алу	бірл.	189	556
локомотивтерді күрделі жөндеу	бірл.	47	125
жүк вагондарын сатып алу	бірл.	7 600	16 179
жүк вагондарын күрделі жөндеу	бірл.	2 800	4 300
жүк вагондарын, оның ішінде Тальго және электрпоездар сатып алу	бірл.	597	1 138
республикалық (облысаралық) қатынаста жаңа жүрдек маршруттар ашу	бірл.	4	4
2012 жылғы индикатормен салыстырғанда тасымалдау көлеміне (1 млн. тонна/км. брутто) қатысты ақаулар жиілігін төмендету	%	4	10
локомотивтер өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	41	51

жолаушылар вагондары өндірісіндегі окшаулану деңгейі	%	23,1	61
жүк вагондары өндірісіндегі окшаулану деңгейі	%	92	92

Автожол саласы

Автожол саласының бағдарламалық мақсаты: экономика мен халықтың сапалы және қауіпсіз автомобиль жолдарына қажеттілігін қанағаттандыруға қабілетті автожол инфрақұрылымын құру

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
жақсы және қанағаттанарлық техникалық күйдегі республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:	%	79	86	89
жақсы күйдегі	%	30	38	48
қанағаттанарлық күйдегі	%	49	48	41
жақсы және қанағаттанарлық техникалық күйдегі облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:	%	63	72	78
жақсы күйдегі	%	16	23	28
қанағаттанарлық күйдегі	%	47	49	50
I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар жолдардың жалпы ұзындығынан ақылы автомобиль жолдарының үлесі	%	4	10	55
Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары арқылы өтетін транзиттік жүк көлемін ұлғайту	млн. тонн	1,46	2,3	3,5

Алға қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1-міндет. Өңіраралық қатынастағы магистральдық байланыстарды қамтамасыз ету;

2-міндет. Күрделі және орташа жөндеудің жөндеуаралық циклдерінің артта қалуын қысқарту, сондай-ақ ақаусыз күтіп-ұстауға көшу;

3-міндет. Саланы қаржыландыру тетіктерін жетілдіру;

4-міндет. Автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне көшу;

5-міндет. Нормативтік-техникалық саясатты жетілдіру;

6-міндет. Жол бойындағы сервистік қызмет көрсетудің сапасын дамыту және арттыру үшін қолайлы институционалдық орта құру;

7-міндет. Жол секторындағы өзекті мәселелер бойынша мемлекет пен азаматтық қоғам мүдделерін жақындату;

8-міндет. Бәсекеге қабілетті кадрлық әлеуетті қалыптастыру үшін жағдайлар жасау

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	Өлшем бірлігі	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай

республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	км	2 932	5 703
облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	км	659	1 124
республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығынан I және II техникалық санаттағы автомобиль жолдарының пайызын ұлғайту	%	36	48
республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	км	4 170	10 195
облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	км	4 366	12 601
республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ақаусыз күтіп-ұстаудың кешенді көрсеткіш деңгейі (2012 жылы – 73 %)	%	80	90
ақаусыз күтіп-ұстауға жұмсалатын шығыстардың өзін-өзі өтеу қағидатында жұмыс істейтін автомобиль жолдарының ұзындығы	км	841	6 186
ұтымдылық және экономикалық тиімділік қағидаттарында жұмыс істейтін әзірленген (жаңа) нормативтік-техникалық құжаттар саны	бірл.	25	94
жол активтерін басқару процестерін автоматтандыруды қамту деңгейі	км	8 000	23 485
жол бойындағы сервис объектілеріндегі республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының қамтамасыз етілуі	%	25	76
халықтың қатты жамылғысы бар жалпы пайдаланымдағы жолдардың жай-күйіне қанағаттануы (2012 жылы – 46 %)	%	58	70
автожолдардың сенімділігін, үнемділігін, экологиялығы мен қолайлылығын және жол қозғалысының қауіпсіздігін арттыруға бағытталған автожол саласындағы ғылыми-техникалық бағдарламалар шеңберінде зерттеулер жүргізу	бірл.	-	3

Автомобиль көлігі

Автокөлік саласының бағдарламалық мақсаты: автокөлік инфрақұрылымын дамыту және халыққа сапалы көлік қызметтерін ұсыну

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
халықтың автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалдаудың сапасына қанағаттану деңгейі	%	64,6	70	85
белгіленген стандарттарға сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялардың үлесі	%	0	60	100
Тұрғындарының саны 100 адамнан асатын елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен қамтудың қамтамасыз етілуі	%	76	80	100

халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы қазақстандық тасымалдаушылардың үлесі	%	36	40	50
--	---	----	----	----

Автокөлік саласының бағдарламалық міндеттері. Қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1-міндет. Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және автостанциялар мен аялдама пункттерін салу;

2-міндет. Білгіленген талаптарға сәйкес келтіру үшін қолданыстағы автовокзалдар мен автостанцияларды жаңғырту;

3-міндет. Елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен қамтамасыз ету;

4-міндет. Ресми таксимен тасымалдаушылар санын ұлғайту;

5-міндет. Отандық тасымалдаушылардың халықаралық автокөлік қызметтері нарығына қатысу үлесін ұлғайту;

6-міндет. АКҚ паркінің пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	Өлшем бірлігі	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
қолданыстағы талаптарға сәйкес келетін қолданыстағы автовокзалдар (34) мен автостанциялар (138) санын ұлғайту	бірл.	49	172
тұрақты халықаралық, облысаралық және облысшілік автобус маршруттарының санын ұлғайту	%	3	10
таксимен тасымалдаушылар санын...ұлғайту	%	20	70
шетел мемлекеттеріне берілетін үшінші елдерге/елдерден рұқсат беретін қазақстандық бланкілерді қысқарту	%	5	15
халықаралық тасымалдар үшін жүк автокөлік құралдары санын...ұлғайту	%	23	60
республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының аса қарқынды учаскелерінде салмақ-габариттік параметрлерді өлшеу құрылғыларының санын ұлғайту	бірл.	80	-
шұғыл жедел қызметтерді шақыру құрылғыларымен жарақтандырылмаған автокөлік құралдарымен салыстырғанда, осындай құрылғыларымен жарақталған автокөлік құралдарының қатысуымен болған жол-көлік оқиғаларына шұғыл жедел қызметтердің ден қою уақытын қысқарту	минут	10	10
техникалық байқау операторларының техникалық байқаудан өтетін АКҚ жалпы санынан кемінде 10 % техникалық ақауы бар және экологиялық қауіпті АКҚ жыл сайынғы айқындауы	%	15	15

Су көлігі

Су көлігінің бағдарламалық мақсаты: Қазақстан Республикасы порттарының қуатын және жүктерді су көлігімен тасымалдау көлемін ұлғайту.

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қазақстан теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту	млн. тонна	18,8	22,5	24
Каспий теңізінде жүктерді теңізде тасымалдаудағы Қазақстанның үлесін... жеткізу	%	58	65	70
жүктерді ішкі су жолдарында тасымалдау көлемін ұлғайту	млн. тонна	1,2	1,8	2,5
су көлігімен өткізілетін транзиттік жүктер көлемін ұлғайту	млн. тонна	0,16	0,6	1,5

Су көлігінің бағдарламалық міндеттері. Алға қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

- 1-міндет. Порттық инфрақұрылымды кеңейту;
- 2-міндет. Ақтау портының тиімді тарифтік саясатын жүргізу;
- 3-міндет. Ұлттық теңіз флотының бәсекеге қабілеттігін арттыру;
- 4-міндет. Кеме жөндеу-кеме жасау өндірісін дамыту;
- 5-міндет. Кадрлар даярлау;
- 6-міндет. Ішкі су көлігін дамыту;
- 7-міндет. Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін жоғарылату.

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	Өлшем бірлігі	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
теңіз көлігі саласындағы халықаралық шарттарға қосылу	бірл.	4	7
теңіз және өзен терминалдар санын арттыру	бірл.	6	9
паромдық өзен өткелдерін жаңғырту	бірл.	1	1
қазақстандық теңіз кемелерінің санын ұлғайту	бірл.	5	7
кеме жөндеу-кеме салу зауыттарының санын ұлғайту	бірл.	-	1
кеме экипаждары құрамындағы ұлттық кадрлар үлесін... жеткізу	%	40	65
техникалық флотты жаңарту деңгейі	%	4	24
жағалау инфрақұрылымының қамтамасыз етілу деңгейін арттыру	%	2	12
теңіз және өзен көлігінің 100 кемесіне шаққанда авариялықты... төмендету	%	1,4	1,2
Көліктік бақылау комитетінің арнайы су көлігі кемелерінің жалпы санын... жеткізу	бірл.	19	27

Азаматтық авиация

Азаматтық авиация саласының бағдарламалық мақсаты: экономика мен халықтың сапалы және қауіпсіз авиация қызметтеріне қажеттілігін қанағаттандыру.

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
транзиттік авиатасымалдар көлемін... ұлғайту	мың ұшак/км	164,4	197,2	328,8
халықаралық әуе қатынастары мен халықаралық маршруттар санын... ұлғайту	бірл.	64	76	128
елдегі аудан орталықтарының жалпы санынан жергілікті әуе қозғалысы бар аудан орталықтарының үлесі (171)	%	2,3	2,3	11,4

Азаматтық авиация саласының бағдарламалық міндеттері. Қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1-міндет. Азаматтық авиация саласын нормативтік-құқықтық қамтамасыз етуді ж е т і л д і р у ;

2-міндет. Жерүсті инфрақұрылымын дамыту;

3-міндет. Шағын авиацияны дамыту;

4-міндет. Әуе кемелерінің паркін жаңарту;

5-міндет. Авиатасымалдар нарығын ырықтандыру;

6-міндет: Кадрлар даярлау.

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	Өлшем бірлігі	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
әуежайлардың аэровокзалдық кешендерін реконструкциялау	бірл.	5	10
әуеайлақтардың ұшу-қону жолақтарын реконструкциялау	бірл.	1	6
жасанды ұшу-қону жолағы бар жергілікті әуе кемелері әуеайлақтарын реконструкциялау	бірл.	-	5
жергілікті әуе желілерінің топырақты әуеайлақтарын салу	бірл.	-	11
ИКАО санаты бар әуежайлардың жалпы саны	бірл.	14	18
ИКАО-ның 1-санаты бар әуеайлақтар саны	бірл.	10	14
ИКАО-ның 2-санаты бар әуеайлақтар саны	бірл.	2	2
ИКАО-ның 3-санаты бар әуеайлақтар саны	бірл.	2	2
халықаралық әуежайлар – хабтар саны	бірл.	3	4
Қазақстан Республикасы әуежайларының ISAGO жерүсті қызмет көрсетудің қауіпсіздігі бойынша аудиттен өтуі	бірл.	4	14
батыстық үлгідегі әуе кемелерін, оның ішінде операциялық лизинг жолымен сатып алу	бірл.	14	31

облысшілік маршруттарға қызмет көрсету үшін әуе кемелерін сатып алу, сондай-ақ қайта моторлау	бірл.	6	30
екі қала арасындағы жиілікті реттеуге ауысу жөніндегі үкіметаралық келісімдер саны	бірл.	11	30
тағайындалған авиатасымалдаушылар мен рұқсат етілген пункттердің құрамын ұлғайту жөніндегі үкіметаралық келісімдер саны	бірл.	5	9

Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесін дамыту және халықаралық көлік жүйесіне ықпалдастыру

Көлік-логистика саласының бағдарламалық мақсаты: Қазақстанның тиімділігі жоғары көлік-логистика жүйесін құру және оның халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету.

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	Өлшем бірлігі	2012 жыл (нақты)	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүк көлемін ұлғайту	млн. тонна	17,8	25	35,5
Қазақстанның Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігі индексындағы (LPI) позициясын жақсарту	орын	86	60	40
Транзиттік тасымалдардан түсетін кірісті 2 есе ұлғайту	млн. теңге	157	245	364

Көлік-логистика жүйесінің бағдарламалық міндеттері. Алға қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1-міндет. Транзиттік, оның ішінде Қытай мен ЕО елдері арасындағы Қазақстан аумағын айналып өтетін жүктерді тарту;

2-міндет. Ел ішіндегі көлік дәліздерін дамыту және олардың Қазақстаннан тысқары жердегі көлік инфрақұрылымының жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету;

3-міндет. Қазақстан аумағындағы экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды оңтайландыру;

4-міндет. Қазақстанның Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігі индексындағы (LPI) позициясын жақсарту;

5-міндет. Қазақстан Республикасының ішкі және сыртқы терминалдық желісін құру;

6-міндет. Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүктерді реттеудің бірыңғай құқықтық жүйесін қамтамасыз ету;

7-міндет. Көлік-логистика саласын институционалдық реформалау.

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	Өлшем бірлігі	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
-----------	---------------	--------------------------	--------------------------

Қытай – ЕО бағыты бойынша транзиттік жүктерді тарту	млн. тонна	6	15
Ресей, ЕО – Орта Азия бағыты бойынша транзиттік жүктерді тарту	млн. тонна	15	20
сыртқы терминалдық инфрақұрылым құру	бірл.	1	3

5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары Теміржол көлігі

Теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін құру және жүк пен жолаушыларды ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттігі және дамуы үшін ж а ғ д а й л а р ж а с а у (1-міндет)

2015 жылға дейін теміржол саласының оңтайлы жұмыс істеу жүйесін қалыптастыру үшін теміржол саласының нысаналы моделі қалыптастырылады.

Саланың нысаналы моделі жеке тасымалдаушыларға теміржол инфрақұрылымына тең қолжетімділікті қамтамасыз ете отырып, тасымалдау қызметі мен магистральдық теміржол желісін ұйымдық бөлуді (бұдан әрі – МТЖ) болжайды және қызметтің үш т ү р і н :

ж ү к т а с ы м а л д а р ы н ;
ж о л а у ш ы т а с ы м а л д а р ы н ;
М Т Ж қ ы з м е т т е р і н қ а м т и д ы .

МТЖ қызметтері реттелетін салаға жатқызылатын болады. Жүктер мен жолаушылар тасымалдары вагондар мен локомотивтер парктерін иеленетін ұлттық және жеке тасымалдаушылардың бәсекелестігі шарттарында жүзеге асырылатын б о л а д ы .

Бұл ретте, жолаушы және жүк тасымалдарын жүзеге асыратын компаниялар тасымалдау процесіне қатысатын активтердің, атап айтқанда вагондар мен локомотивтердің жай-күйіне және олардың жаңартылуына толық бақылау жүргізіп, ж а у а п т ы б о л а д ы .

Салада жолаушылар мен жүктерді ұлттық тасымалдаушы, сондай-ақ жеке тасымалдаушылар әрекет ететін болады.

Ұлттық тасымалдаушылар компания – инфрақұрылым операторымен қатар «Қазақстан Темір Жолы» ұлттық компаниясы» АҚ (бұдан әрі – «ҚТЖ» ҰК» АҚ) холдингтік құрылымының құрамына кіретін болады.

Инфрақұрылым операторы ұлттық және жеке тасымалдаушылар үшін МТЖ-ге қолжетімділікті тең негізде қамтамасыз ететін болады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялары тобының корпоративтік құрылымын қайта ұйымдастыру. Саланың нысаналы моделі шеңберінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ холдингтік құрылымын мынадай бизнес-бағыттар бойынша қайта ұйымдастыру жүзеге

а с ы р ы л а т ы н

б о л а д ы :

- 1) корпоративтік орталық;
- 2) ұлттық инфрақұрылым операторы;
- 3) ұлттық жүк тасымалдаушысы;
- 4) ұлттық жолаушылар тасымалдаушысы;
- 5) ұлттық мультимодальдық көлік-логистикалық оператор;
- 6) өндірістік және жөндеу активтерін шоғырландыратын компания.

Бұл ретте «ҚТЖ» ҰК» АҚ холдингтік құрылымы шеңберінде МТЖ операторы, жергілікті инфрақұрылым операторлары, тасымалдаушылар, сондай-ақ теміржол көлігі саласындағы өзара қарым-қатынастарды реттейтін мемлекеттік органдар арасында функцияларды, активтерді және персоналды қайта бөлу жүзеге асырылатын болады.

Қызметі Қазақстан Республикасы теміржол саласының дамуына түйінді әсер ететін «ҚТЖ» ҰК» АҚ салатүзуші рөлін, сондай-ақ саланы реформалау жөніндегі іс-шараларды аяқтаудың басым қажеттілігін ескере отырып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ компанияларының бағалы қағаздарын нарыққа шығару мүмкіндігінің мәселесі «ҚТЖ» ҰК» АҚ қайта ұйымдастырудың толыққанды процесін аяқтағаннан кейін қаралатын б о л а д ы .

Бағалар мен тарифтер. Көрсетілген қызметтер бағасын қалыптастырудың нарықтық тетігін іске асыру мақсатында салада 2014 жылдан бастап жүк тасымалдау және тасымалдау қызметі үшін вагондық құрамдауыштың тарифтік саясаты (баға белгілеу) мәселесі пысықталатын жұмыс басталатын болады.

Бұл ретте жүк және жолаушы тасымалдаушылар ұсынатын МТЖ және жергілікті теміржол инфрақұрылымының көрсетілетін қызметтерінің тарифтерін мемлекет р е т т е й т і н б о л а д ы .

Нәтижесінде, мемлекет субсидияламайтын (коммерциялық) жүк тасымалдаушылар мен жолаушы тасымалдаушыларының көрсетілетін қызметтерінің бағалары сұраныс пен ұсыныстың нарықтық тетігі негізінде еркін қалыптастырылады.

Ж ү к т а с ы м а л д а р ы н д а м ы т у
(2-міндет)

Теміржол саласына бәсекелестікті сәтті енгізудің халықаралық тәжірибесі теміржол тасымалдарының бәсекелес нарығының оңтайлы құрылымы нарықтың 90 %-ға дейінгі үлесін алатын, нарықтың барлық сегменттерінде жекелеген маршруттарда («тауаша операторлар») жұмыс істейтін жеке тасымалдаушылармен бәсекелесетін тасымалдау қызметтерінің ірі жеткізушісін («желілік ықпалдастырушы») қамтитынын көрсетеді.

Бұл ретте, тасымалдаушылар арасындағы тиімді бәсекелестіктің маңызды шарты:

1) ұлттық тасымалдаушының қызметін коммерцияландыру және әлеуметтік маңызы бар қызметтерді жүзеге асырудың нарықтық қағидаттарына көшу есебінен ұлттық т а с ы м а л д а у ш ы ғ а ;

2) теміржол инфрақұрылымының магистральдық және жергілікті қызметтеріне тең

қолжетімділікті қамтамасыз ету арқылы жеке тасымалдаушыларға қатысты әркелкі шарттардың қолданылуын жою болып табылады.

Бұлай болмаған жағдайда, Ұлттық тасымалдаушының бәсекеге қабілетті болмауы мен кірісті және шығынды қызметтерді өзі мен жеке тасымалдаушы арасында бөлу тәуекелдері туындайды.

Ұлттық жүк тасымалдаушының үлесі үстем теміржол тасымалдары нарығының құрылымы «ауқым әсері» және қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыру үшін нарықтық күштердің қысымы арасындағы оңтайлы арақатынасты қамтамасыз етеді.

Ал шоғырландыруды жасанды түрде төмендету нарықтың жекелеген сегменттерінде жергілікті монополистердің құрылуына және тиісінше тұтынушылар үшін көрсетілетін қызметтер құнының артуына әкеп соғады.

Осыған байланысты, аталған Бағдарламаның шеңберінде жүк тасымалдары нарығының нысаналы құрылымы өзгеріп, мыналарды:

1) ЕО елдерінің тәжірибесіне сәйкес нарықтық үлесі жоғары (80 – 85 %-ға дейін) «желілік» Ұлттық тасымалдаушыны;

2) қызметін кеңейту перспективасы бар бір немесе бірнеше маршруттарда (полигондарда) жұмыс істейтін жеке тасымалдаушыларды;

3) барлық тасымалдаушылар үшін тең шарттарда МТЖ қызметтеріне қолжетімділікті мемлекеттік бақылауды қамтитын болады.

Бұдан басқа, әдетте автомобиль көлігімен тасымалданатын азық-түлік өнімдерін (көкөніс, сүт, майдан жасалған және ет өнімдерін) ел ішінде тасымалдау кезінде көліктік шығындарды азайту мақсатында жылдам бүлінетін тауарларды Оңтүстіктен Солтүстікке және кері қарай тасымалдауды қамтамасыз ететін жүрдек жүк поездарын құру қажеттілігі туралы мәселе пысықталатын болады.

Жолаушылар тасымалын дамыту (3-міндет)

Жолаушы тасымалдарын ұйымдастыру тетігін жетілдіру.

Жолаушы тасымалдары жүйесін жақсарту мақсатында мемлекет пен әлеуетті тасымалдаушы арасында конкурстық негізде жасалатын әлеуметтік маңызы бар жолаушы тасымалдарын субсидиялаудың жетілдірілген тетігі енгізілетін болады.

Жолаушы тасымалдарын қаржыландырудың жаңа тетігін енгізу қосымша жолаушылар ағынын тарту, шығыстарды оңтайландыру және жолаушы вагондарын оңтайлы пайдалану жолымен тасымалдаушыларда кірістерді ұлғайту үшін ұмтылыстың пайда болуына әкеп соғады.

Жүрдек жолаушы қозғалысын енгізу. Жүрдек жолаушы қозғалысын енгізу шеңберінде 2014 жылға дейін Қазақстан Республикасының барлық аумағы бойынша ірі елді мекендерді байланыстыратын 4 жүрдек бағдар ұйымдастырылатын болады.

Бұдан басқа, жүрдек қозғалысты және алыс, өңірлік (қала маңы/ауданаралық) қатынастар тасымалдарын ұйымдастыру үшін жылжымалы құрам паркін

кезең-кезеңімен жаңарту жүзеге асырылады.

Қала маңындағы теміржол қатынастарын дамыту. Қала маңындағы және ауданаралық тасымалдарды меншікті немесе жалға алынған жылжымалы құрамы және қажетті жергілікті инфрақұрылым объектілері бар тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады.

Теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту (4-міндет)

Теміржол көлігінің инфрақұрылымын дамыту Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің қажеттіліктерін негізге ала отырып, қозғалысты тиімді ұйымдастыру үшін жаңа теміржол желілерін салуға және қолданыстағы желіні жаңғыртуға (жөндеуге) бағытталады.

Жүктерді өңірлер арасында тасымалдауды оңтайландыру, экспортталатын тауарларды Қазақстан Республикасынан тысқары жерге жеткізу мерзімдерін қысқарту және транзиттік жүктерді мейлінше қысқа бағдарлар бойынша тартуды оңтайландыру мақсатында мынадай инфрақұрылымдық жобалар іске асырылатын болады:

- 1) «Жезқазған – Бейнеу» теміржол желісін салу – 988 км;
- 2) «Арқалық – Шұбаркөл» теміржол желісін салу – 214 км;
- 3) Алматы станцияларынан айналып өтетін теміржол желісін салу – 70 км;
- 4) Құрық портының жағалау инфрақұрылымының объектілеріне теміржол желісін салу – 30 км.

Бұдан басқа, шамамен 7 000 км жолдың жоғары қабатын жаңғырту және «Мойынты – Ақтоғай» теміржол учаскесін электрлендіру жүзеге асырылады.

Сондай-ақ, теміржол инфрақұрылымының ірі жобаларын, оның ішінде жоғарыда көрсетілген жобалар бойынша іске асыру шеңберінде жеке инвесторлардың мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында қатысу мәселесі пысықталатын болады.

Вокзал шаруашылығын жаңғырту және дамыту (5-міндет)

Бағдарламаны іске асыру кезеңінде теміржол вокзалдары Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілері мен «Теміржол вокзалдарында жолаушыларға қызмет көрсету» ұлттық стандартына сәйкес келтірілетін болады, ол барлық вокзалдарда күрделі жөндеу жүргізуді көздейді, оның барысында мынадай іс-шаралар іске асырылатын болады.

1) ішкі және сыртқы инженерлік желілер мен коммуникацияларды (су құбыры, кәріз, жылыту, электр) жөндеу;

2) дәлдігі төмен бейнебақылау, күзет-өртке қарсы сигнализация мен дыбыспен хабарландыру жүйелерін сәйкестікке келтіру;

3) мүгедектердің тыныс-тіршілігін қамтамасыз ету (билеттерді беру терезелері, санитариялық тораптар, пандустар) бойынша қажетті жағдайлар жасау;

4) вокзал ғимараттарының ішкі интерьері мен фасадтық бөлігін ресімдеу.

Теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту (6-міндет)

Локомотивтер. Локомотивтер паркінің тозу деңгейін төмендету үшін 2020 жылдың соңына дейін 500-ден аса локомотив сатып алынады және 90-нан астам локомотив күрделі жөндеуден өтеді.

Бұл ретте тартқыш жылжымалы құрам «Локомотив құрастыру зауыты» АҚ және «Электровоз құрастыру зауыты» ЖШС отандық өндірушілерінен сатып алынады. Бұл General Electric американдық компаниясы жобалаған ТЭ33А (Evolution) сериялы тепловоздар, ТЭП33А сериялы тепловоздар және КЗ4Ат сериялы жолаушы электровоздары, сондай-ақ «Alstom» компаниясының технологиясы бойынша шығарылған және құрастырылған КЗ8А сериялы жүк электровоздары.

Жүк вагондары. Жүк вагондары паркінің құрылымын жақсарту және жаңарту жүк көтергіштігі, сыйымдылығы мен сенімділігі жоғары жаңа буындағы жүк вагондарымен толықтыру арқылы жүзеге асырылады, бұл жаппай тасымалданатын жүктерді тасымалдаудың өзіндік құнын, пойыздардың тартқышына арналған пайдалану шығыстарын, сондай-ақ жүк вагондарының қолданылу циклінің құнын төмендетуге мүмкіндік береді.

Жүк вагондарының тозу деңгейін төмендету үшін 16 000-нан астам жүк вагоны сатып алынады.

Жүк вагондары паркінің тозу деңгейін азайту мақсатында торап ресурстарын және қолданыстағы вагондар бөлшектерінің ресурсын, оларды жоспарлы жөндеу және қызмет ету мерзімін ұзарта отырып жөндеу кезінде жаңғырту есебінен арттыру жөніндегі жұмыстар да жүргізілетін болады. Тұтастай алғанда, Бағдарлама шеңберінде 4 000-ға жуық жүк вагоны күрделі жөндеуден өтеді.

Жолаушы вагондары. Жолаушы вагондарын жаңарту мақсатында 1 000 бірліктен астам жаңа жолаушы вагондары сатып алынды.

Теміржол саласын білікті кадр ресурстарымен қамтамасыз ету (7-міндет)

Теміржол көлігі саласында 200 мыңнан астам адам, олардың шамамен 160 мың адамы «ҚТЖ» ҰК» АҚ кәсіпорындарында жұмыс істейді.

Үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарламаға енгізілген жобаларды іске асыру шеңберінде жолаушылар вагондарын, электровоздар құрастыру, ірі вагон құю және жүк вагондарын шығару жөніндегі зауыттарды салу басталды, 2013 – 2016 жылдар кезеңінде мұндағы кадрлардың болжамды қажеттілігі 3 мыңға жуық маманды құрайды.

Оқу бітіріп шыққан мамандардың көп болуына қарамастан, Қазақстанның білім беру жүйесі теміржол саласының білікті персоналға қажеттілігін толық көлемде қамтамасыз ете алмай отыр.

Автожол салсындағыдай оқыту сапасы, оқу бағдарламаларының сәйкессіздігі,

материалдық-техникалық базаның нашар болуы проблемалары бар.

Еңбек ресурстарының сапасын арттыру мақсатында 2016 жылдың соңына қарай жоғары оқу орындары мен техникалық және кәсіптік білім беру ұйымдарының білім беру бағдарламаларын қайта қарауға негіз болатын кәсіптік стандарттар әзірленетін болады.

Босатылатын жұмыскерлерді жұмысқа орналастыру проблемаларын шешу үшін жергілікті атқарушы органдарды тарту қажет. Ол үшін жергілікті атқарушы органдармен босатылатын жұмыскерлерді жұмыспен қамту бойынша өзара іс-қимыл жасау бағдарламалары әзірленетін болады. Әлемнің озық компанияларының тәжірибесін ескере отырып, босатылатын жұмыскерлерді әлеуметтік қолдау жөніндегі іс-шаралар әзірленді.

Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту (8-міндет)

Теміржол саласында ішкі қажеттіліктерді қанағаттандыру және өнім экспорты үшін теміржол көлігінің техникалық құралдарының өндірістерін құру жөніндегі шаралар кешені іске асырылатын болады.

2020 жылдың соңына дейінгі кезеңде локомотивтер өндірісі жылына 100 бірлікке дейін артады, жүрдек жолаушылар вагондарын жылына 150 бірлікке дейін, жүк вагондарын жылына 2 500 бірлікке дейін шығару жүзеге асырылатын болады.

Қазақстанда шығарылған тартқыш жылжымалы құрамға қызмет көрсету және оны жөндеу жөніндегі сервистік орталықтар желісі ұйымдастырылды.

Ірі вагон құю бұйымдарын, рельс, бағыттағыш бұрма және бағыттағыш электр жетектерін шығару, сондай-ақ электрмен жабдықтау және сигнализация жүйелері жабдығының өндірісі жолға қойылады.

Отандық тауар өндірушілер игеретін теміржол өнімдерінің номенклатурасы 5 200 мың өнім атауына дейін ұлғайтылады.

Көрсетілген іс-шаралар нәтижесінде 2020 жылға дейін теміржол машинасын жасау өнімдерінің көлемі 2012 жылмен салыстырғанда 2 есеге ұлғаяды.

Автожол саласы

Өңіраралық қатынастағы магистральдық байланыстарды қамтамасыз ету (1-міндет)

Қазақстан Республикасының 2018 жылға дейінгі әлеуметтік-экономикалық дамуының болжамына сәйкес инвестициялар экономикалық өсімді қолдаудың маңызды факторына айналады. Сондықтан саланың 2020 жылға дейінгі негізгі міндеті республиканың өңіраралық қатынасының магистральдық байланысын қамтамасыз ететін жобаларды іске асыру болып табылады. Ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға арналған мемлекеттік инвестициялар ішкі сұраныс серпініне

инвестициялардың үлесін арттыруға мүмкіндік береді. Мұндай жобаларға мыналар ж а т а д ы :

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық дәлізін реконструкциялауды аяқтау;
2020 жылдың соңына қарай «Орталық – Оңтүстік», «Орталық – Шығыс» және «Орталық – Батыс» бағыттары бойынша 3 ірі жобаны аяқтау;
«Астана – Қостанай – Челябині», «Таскескен – Бақты», «Омбы – Майқапшағай», «Алматы – Үшарал – Достық», «Самара – Орал – Ақтөбе», «Астрахань – Атырау – Ақтөбе», «РФ шек. (Астраханьға) – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шекарасы» республикалық желісі бойынша басқа халықаралық бағыттарды дамыту жөніндегі ж ұ м ы с т ы а я қ т а у ;

«Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы» (бұдан әрі – ҰАААЖ) жол саласының бірінші концессиялық жобасын іске асыру.

Автожол инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін қамтамасыз етуге республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы І және ІІ техникалық санаттағы автомобиль жолдарының пайызын 2020 жылдың соңына қарай 48 %-ға арттыру арқылы қ о л ж е т к і з і л е т і н б о л а д ы .

Өңірлік инфрақұрылымды дамыту жергілікті халықтың әлеуметтік-экономикалық қажеттілігіне жауап беретін жобаларға шоғырланады. 2020 жылдың соңына дейін 1 124 км облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу мен реконструкциялауды жүргізу жоспарлануда.

Сонымен бірге, жол секторын басқару жүйесін реформалау шеңберінде республикалық жол желісін дамыту, сондай-ақ оларды жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі бюджеттік инвестициялық жобаларды іске асыру 2013 жылдан бастап «ҚазАвтоЖол» АҚ (бұдан әрі – Ұлттық оператор) мемлекеттік тапсырмасының негізінде іске асырылатын болады.

Күрделі және орташа жөндеудің жөндеуаралық циклдерінің артта қалуын қысқарту, сондай-ақ ақаусыз күтіп-ұстауға көшу (2-міндет)

Жыл сайынғы жөндеу жұмыстарымен қамту 10 жыл ішінде республикалық желі бойынша 16 %-ға, жергілікті желі бойынша 5 есеге өсті. Алайда, орташа жылдық күрделі және орташа жөндеу қарқыны қалып қойған жөндеуаралық циклдерді өтеуге үлгермеуде. Бүгінгі күні бұзылу мен күрделі және орта жөндеу сатысындағы жолдардың ұзындығы 56,5 мың км астам жалпы пайдаланымдағы, олардың 20 %-ы республикалық маңызы бар автожолдарды құрайды.

Осыған байланысты, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары бойынша 2020 жылға қарай 22 796 км жана, оның ішінде: 10 195 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын және 13 725 км облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды жөндеу жоспарлануда. Сонымен бірге, осы жөндеу қарқыны бағдарламалық кезең шеңберінде қажеттілікті жабуға мүмкіндік бермейді. Осы үрдіс сақталатын болса,

жөндеуаралық циклдердің артта қалуын 2035 жылға қарай ғана өтеу мүмкін болады.

Ағымдағы жөндеу және жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын күтіп-ұстау стратегиясында айтарлықтай өзгеріс болмақ. Автомобиль жолдарының сапа көрсеткіштерін және пайдаланушылардың қанағаттануын ескере отырып, ұзақ мерзімді келісімшарттар негізінде ақаусыз күтіп-ұстау қағидаттарына көшу жүзеге асырылатын болады.

Саланы реформалау шеңберінде реформаның маңызды аспектісі жобаларды республикалық бюджет есебінен іске асыру кезінде Халықаралық инженер-консультанттар федерациясы (International Federation of Consulting Engineers – FIDIC) қағидаттарына ауысу болып табылады. Сондай-ақ 2017 жылға дейін жүзеге асырылуы жоспарланып отырған жолдарды басқарудың процестік әдістеріне, республикалық маңызы бар автожолдардың көлік-пайдалану жай-күйін өлшеудің жыл сайынғы сапалы көрсеткіштеріне көшу тегістіктің халықаралық түзулік индексі негізінде айқындалатын болады.

Саланы қаржыландыру тетіктерін жетілдіру (3-міндет)

Бағдарламаның іс-шаралар кешенін іске асыру, оның ішінде автомобиль жолдарын дамытуға, күрделі және орташа жөндеуге, сондай-ақ күтіп-ұстау және басқару жүйесін жетілдіруге қаржыландырудың едәуір көлемі қажет.

Бағдарлама шеңберінде бәсекеге қабілетті транзиттік-көлік жүйесін құру, сондай-ақ жергілікті желіні дамыту қаржыландырудың қомақты көлемін болжайды. Бұл ретте жалпы пайдаланымдағы облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын дамыту және жөндеу бойынша республикалық бюджеттен нысаналы трансферттердің өңірлік теңгерімсіздігін төмендету, сондай-ақ аталған мәселе бойынша қоғамдық ашықтығын құру мақсатында көрсетілген процесті әдістемелік реттеу және автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, күрделі және орташа жөндеу бойынша жобаларды іріктеуді жетілдіру жоспарланып отыр.

Халықаралық қаржы институттарының қарыздарын тартудың теңгерімделген саясаты. Қазіргі уақытта үкіметтік қарыздың ІЖӨ-ге қатынасы 12 %-ды құрайды. Аталған қарыздың деңгейі ел дамуына қауіп төндіретін шектен аспайды. Болжанатын түсімдерді және жоспарланып отырған тапшылықты төмендетуді негізге ала отырып, жол саласын дамытудың айтарлықтай әлеуеті ұзақ мерзімді инвестицияларлардың сыртқы нарықтарындағы қарыз қаражатының резервтері болып табылады. Бұған қоса, негізгі макроэкономикалық көрсеткіштерді талдау орта мерзімді кезеңде Қазақстан өзінің борыштық міндеттемелерінің орындалуын қамтамасыз ете алмайтын шарттардың жоқ екенін болжауға мүмкіндік береді.

Сол себепті алдағы уақытта аталған тетікті мемлекеттік қарызбен байланысты әлеуетті тәуекелдерді анықтауды ескеретін қаржылық реттегіштерді негізге ала отырып пайдалану жоспарланып отыр.

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын пайдаланушылардың жолдарды күтіп-ұстауды қаржыландырудағы үлесін арттыру. 2020 жылға қарай республикалық маңызы бар автомобиль жолдары бойынша ақылылық жүйесі 6 186 мың км құрайды. I техникалық санаттағы автомобиль жолдарында («Астана – Щучье», «Батыс Еуропа – Батыс Қытай», «Астана – Қарағанды») ақылылықты енгізу барлық автокөлік түрлері үшін, ал II санат бойынша жүк автокөлігі үшін жүзеге асырылатын болады.

км

Кезең, жыл	2014 жыл	2015 жыл	2016 жыл	2017 жыл	2018 жыл	2019 жыл	2020 жыл
Ақылы жолдардың ұзындығы	211	211	841	3 772	4 878	5 178	6 186

Жүріп өткені үшін ақы алудан ақша қаражатының түсуі жиынтығы 2020 жылға қарай 88,9 млрд. теңге көлемінде деп күтілуде. Бұл ақылы жолдарды күтіп-ұстауға жұмсалатын шығындар қажеттілігін нормативтік күтіп-ұстау шеңберінде толық жабуға және республикалық бюджетке жүктемені азайтуға мүмкіндік береді.

Отандық және шетелдік капиталдың жол секторының инвестициялық жобаларына қатысуы үшін жағдайлар жасау. Жол секторының инвестициялық жобаларын іске асыруға «ұзын ақша» тарту үшін оңтайлы жағдайлар жасау отандық және, сол сияқты шетелдік капиталдың қатысу деңгейін кеңейтуге мүмкіндік беретін мемлекеттік-жекешелік әріптестік қағидаттары негізінде пәрменді құқықтық конструкцияларды қалыптастыруға негізделеді.

Атап айтқанда, ұзақ мерзімді инвестицияларды тарту тетігін пайдалану және мемлекет пен Ұлттық оператор арасындағы қарыздық жүктемені тікелей немесе жанама қайта бөлу есебінен бюджетке түсетін жүктемені азайту ұсынылады. Негізгі қарызды өтеу сомасы бюджеттен жүзеге асырылады, ал пайыздық сыйақыны өтеуді Ұлттық оператор жүзеге асырады.

Автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне көшу (4-міндет)

Қазіргі уақытта не республикалық, не жергілікті деңгейде автомобиль жолдарын басқару жүйелері жоқ. Негізгі мүкәммалдық дерекқорлар мен бағдарламалық-талдамалық кешендердің болмауы ұйымды жөндеу-қалпына келтіру жұмыстары стратегиясын әзірлеуге ықпалын тигізбейді. Сонымен бірге басқару жүйесінің және жол жабынын талдау құралдарының болмауы жолдарды күтіп-ұстау қажеттігін егжей-тегжейлі бағалауға мүмкіндік бермейді. Оның орнына басқару органдары жолдардың неғұрлым проблемалы учаскелері туралы құрылымданбаған білімге сүйенеді.

Батыстың көптеген елдерінде жол активтерін басқарудың ақпараттық жүйелерін ұдайы пайдалануға көшу жүйелерді әзірлеу, енгізу және тиімді пайдалану үшін 5 жылдан 10 жылға дейін уақыт жұмсалады.

Мемлекеттік бағдарлама шеңберінде 2017 жылға дейін 2 бағыт бойынша

бағдарланған автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне толығымен ауысу

ж о с п а р л а н ы п

о т ы р :

1) 2016 жылдың соңына қарай автомобиль жолдарын басқару жүйесін (PMS/HDM не басқа құралдар) енгізу ;

2) 2017 жылға қарай ақылы автомобиль жолдарында көлік ағындары мен ауа-райы жағдайлары мониторингінің зияткерлік көлік жүйелерінің пилоттық учаскелерін іске қ о с у .

Енгізілетін автомобиль жолдарын басқару жүйелерінің негізін сапа, тиімділік, үнемділік және инновациялылық қағидаттары құрайды.

Жол желісінің дерекқорларын құру және кейіннен жаңарту техникалық және ақпараттық инновацияларға негізделетін болады. Камералық режимдегі шұғыл диагностика мен автомобиль жолдарының және олардағы инженерлік құрылыстардың (автомобиль жолдарының диагностикасы бойынша мамандандырылған көпфункционалды кешендер) көлік-пайдалану жай-күйі туралы ақпаратты өңдеу к е ң е й т і л е т і н б о л а д ы .

Аталған саланы қамтитын стандарттауды дамыту саласындағы дәйекті саясат қатарласа жүзеге асырылады.

Нормативтік-техникалық саясатты жетілдіру (5-міндет)

Қазіргі уақытта салада қолданылатын нормативтік құқықтық құжаттарды өзектілендіру проблемасы туындауда.

Автожол саласын техникалық реттеу жүйесінің одан әрі жұмыс істеуі жаңа экономикалық жағдайларды есепке алуға, жол жұмыстарына жұмсалатын шығындарды төмендетуге, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының тұтынушылық қасиеттерін айқындайтын отандық және халықаралық нормаларды үйлестіруге бағдарланатын болады. Сол үшін 2014 жылдың ортасына қарай автожол секторын 2020 жылға дейін дамытуды ғылыми-техникалық сүйемелдеу жөніндегі ұзақ мерзімді тұжырымдама пысықталатын болады. Автожол саласының ғылыми-техникалық бағдарламалары шеңберінде мынадай тұжырымдамалық бағдарлар бойынша ғылыми-зерттеу және тәжірибелік конструкторлық жұмыстар жүзеге асырылатын б о л а д ы :

1) сенімді инфрақұрылым – беріктік деңгейі жоғары және пайдалану мерзімі ұзақ, құрылыс және күтіп-ұстауға жұмсалатын шығындары төмен автомобиль жолдарын с а л у ж әне ж өн де у ;

2) жасыл инфрақұрылым – жол құрылысының қоршаған ортаға және адам мекендейтін орындарға теріс ықпалын барынша азайтуға бағытталған іс-қимылдарға ш о ғ ы р л а н а д ы ;

3) қауіпсіз және ақылды инфрақұрылым – ұстаным жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін жайлылыққа және жүргізушілердің ағаттық жасауын барынша

азайтуға кепілдік беретін қауіпсіз конструкциялар мен көпфункционалды ақпараттық жүйелер арқылы трафик ағындарын оңтайландыруға негізделген. Құрылыс және реконструкциялау жобаларына жобаның міндетті бөлігі ретінде қауіпсіздік аудитін енгізу үшін әдістемелік негіздер құру;

4) адамға арналған инфрақұрылым – мүмкіндіктері шектеулі адамдардың қажеттілігін ескеретін эргономикалық инфрақұрылым құру.

Сонымен бірге, 2014 жылы техникалық регламенттердің, стандарттардың салалық ақпараттық қорын және еркін қолжетімділік қағидаттарында жұмыс істейтін техникалық реттеу жөніндегі бірыңғай ақпараттық жүйе құру жоспарланып отыр.

Жол бойындағы сервистік қызмет көрсетудің сапасын дамыту және арттыру үшін қолайлы институционалдық орта құру (6-міндет)

Қазіргі уақытта республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының бойында 2 357 сервис объектісі орналасқан, олардың 41 %-ы автоға жанар-жағармай құю станцияларына, 42 %-ы сауда және тамақтану пункттеріне тиесілі, 5,3 %-ын қонақ үйлер, 7,3 %-ын техникалық қызмет көрсету станциялары алады, қалған 4,4 %-ын автотұрақтар құрайды. Тұтастай алғанда, автомобиль жолдарының республикалық желісіндегі жалпы қажеттілік 400-ден астам кешенді сервис объектілерін құрайды. Бүгінгі күні барлық сервистік қызметтерді толығымен қамтитын 44 кешенді объекті ғана бар, бірақ сонымен бірге осы объектілер әртүрлі иеленушілердің меншігінде және дизайндары жағынан әртүрлі. Сонымен бірге, жол маңы сервис объектілерінің көп бөлігі қызмет көрсету сапасының ең төменгі талаптарына сәйкес келмейді, сондай-ақ олар халықаралық транзиттік тасымалдарды, сол сияқты ішкі сұранысты толыққанды қамтамасыз етуге қабілетсіз.

Қалыптасқан жағдай инвестициялық тартымдылықтың төмен болуына, капитал сыйымдылығының жоғары болуына және нақты коммерциялық тәуекелдерге байланысты. Сондай-ақ бүгінгі күнге дейін мемлекет тарапынан жол маңы сервисіне қатысты жүйелі саясат жүргізілген жоқ.

Мемлекеттік бағдарлама шеңберінде жол бойы сервисін дамытуды республикалық бюджет есебінен объектілер салу, сондай-ақ жеке инвесторларды тарту арқылы жүзеге асыру жоспарланып отыр.

2020 жылға дейін бекітілген талаптар бойынша 260 объектіні салу жоспарлануда:

1) 31 сервис объектісі республикалық бюджет есебінен, оның ішінде 12-сі «Орталық – Оңтүстік», «Орталық – Шығыс» және «Орталық – Батыс» бағыттары бойынша жобалар шеңберінде, ал қалған 19-ы автожолдарды реконструкциялаудың басқа жобалары шеңберінде қаржыландырылады. Аталған сервис объектілерін Ұлттық оператор кейіннен сатып алу құқығымен жеке кәсіпкерлерге жалға береді;

2) 129 сервис объектісі – шағын және орта бизнесті тарту есебінен кешенді сервистерге топтастыру, сондай-ақ жаңаларын салу жоспарлануда;

3) 100 қолданыстағы объекті – брендингті дамыту мақсатында қолданыстағы объектілерді қайта құру, сондай-ақ жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының бойында орналасқан «ҚазМұнайГаз» ҰК» АҚ, «Гелиос» ЖШС, «Газпромнефть Казахстан» ЖШС, «SinoOil» ЖШС сияқты ірі компанияларды, 60 %-дан астам автоға жанар-жағармай құю станцияларын тарту есебінен салу жоспарланып отыр.

Кешенді сервис объектілері етіп өзгерту қолданыстағы объектілерді жүргізілген инженерлік коммуникациялары (жылыту, сумен жабдықтау, электрмен жабдықтау және т.б.) жетіспейтін тамақтану, сауда, қонақ үйлер, кемпингтер және АЖС толық жасақтаумен жоспарланып отыр. Бұл ретте, барлық кешенді объектілер «А», «В», «С» санаттағы жол бойы сервисінің үлгі жобаларына сәйкес келетін болады.

2016 жылға дейін 55 сервис объектісін (21 %), ал 2017 – 2018 жылдар кезеңінде – 85 объектіні (33 %) және 2019 – 2020 жылдар кезеңінде – 120 объектіні (46 %) салу және қ а й т а к ұ р у ж о с п а р л а н у д а .

Сонымен бірге шағын және орта кәсіпкерліктің аталған секторын толыққанды ү й л е с т і р у т е т і г і ү ш і н :

1) 2015 жылға дейін жол маңы сервисінің объектілерін дамытудың шектеулері мен ә л е у е т і н з е р т т е у ;

2) 2016 жылға дейін жол маңы сервисінің объектілерін орналастыру, салу және пайдалану (орналастыру тетігі, тәртібі және шарттары) мүмкіндігін қарастыру болжанады.

Жол секторындағы өзекті мәселелер бойынша мемлекет пен азаматтық қоғам м ү д д е л е р і н ж а қ ы н д а т у (7-міндет)

Қазіргі уақытта жол-құрылыс жұмыстарының жобалары шеңберінде азаматтық қоғаммен өзара іс-қимыл заң жобаларын қоғамдық тыңдаумен және бюджеттік инвестициялық жобаларды іске асыру шеңберіндегі әлеуметтік іс-шаралармен шектеледі. Сонымен бірге, ашық үкімет тетіктерінің превентивтік сипаттамасы (блогтар, азаматтардың өтініштері, қоғамдық тыңдаулар) азаматтық қоғамды конструктивтік диалогқа ынталандырмайды.

Тікелей өзара байланыстың болмауы табиғи монополиялар объектілеріне қатынасы бойынша «билік монополиясы» прецедентін құрайды. Аталған фактор перспективада биліктің қоғам қажеттіліктеріне қатысты сезімталдығын төмендетеді және соның салдарынан, ең алдымен автомобиль жолдарының пайдаланушыларына бағытталған толыққанды және құрылымдалған саясатты жүргізуге мүмкіндік бермейді.

Аталған олқылықтарды өтеу үшін азаматтық қоғамды жол секторы көрсетілетін қызметтерінің сапасын басқаруға тартуды арттыру саясаты мемлекеттік органдардың « Кері байланыс» құру арқылы азаматтық қоғамды жол секторы қызметтерінің сапасын басқаруға тартымдылығын арттыруды көздейтін болады. «Автожол пайдаланушыларының қанағаттанушылығын шолу» деп аталатын шолулардың мақсаты

пайдаланушылардың жол маңы инфрақұрылымын пайдалану және күтіп-ұстау, сондай-ақ оның коммерциялық секторының қызметтер көрсету жөніндегі іс-шаралар сапасын қабылдауды бағалау болып табылады.

Инвестициялық ресурстарды және адами факторының ықпалын төмендету үшін 2014 жылы сапалы көрсеткіштерге кезең-кезеңімен ауыса отырып, автомобиль жолдарын пайдаланушылардың қанағаттануын бағалау бойынша ақпараттық портал құру көзделген. Ол үшін 2014 жылғы 30 наурызға дейін оның сапалық көрсеткіштерін автожолдарды ақаусыз күтіп-ұстау жүйесімен үйлестіре отырып, ақпараттық портал тұжырымдамасы әзірленетін болады.

Аталған іс-шараның нәтижесі ретінде операторлар таза «техникалық» бағдардан көбінесе автожолдар пайдаланушыларының қолайлылығын ескеретін қызметтер көрсету мен тәсілді қолдануға бағдарланған инфрақұрылым элементтерінің мазмұнына көшеді.

Бұған қоса, Ұлттық оператор базасында әлеуметтік желілер (Twitter, Facebook, Mail.ru және т.б), блогтар және басқа ақпараттық арналар арқылы «Кері байланыс» ұйымдастырылатын болады.

Сондай-ақ, ақпараттық вакуумды жою шеңберінде 2014 жылдан бастап Қазақстан Республикасы жол-құрылыс саласының жай-күйі туралы ведомстволық статистикалық ақпарат шығарылатын болады.

Бәсекеге қабілетті кадрлық әлеуетті қалыптастыру үшін жағдайлар жасау (8-міндет)

Жұмыстардың болжамды көлемін және жоғары білікті мамандарды даярлаудың маңыздылығын ескере отырып, автожол саласындағы кадрлық әлеуетті дамыту саясаты жаңарту процестерінің оңтайлы теңгерімін қамтамасыз етуге және экономиканың қажеттіліктерін, заңнама талаптары мен еңбек нарығының жай-күйіне сәйкес кадрлардың сандық және сапалық құрамын сақтауға бағытталатын болады.

Халықаралық тәжірибенің негізінде мамандық пен пәндердің білім беру стандарттарын келісу, сондай-ақ кадрлар даярлау бойынша отандық компанияларды ынталандыру арқылы «теория» мен «практиканы» жақындату негізінде білім беру жүйесін қалыптастыру тетіктерін енгізу болжанады.

Автомобиль көлігі

Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және автостанциялар мен аялдама пункттерін салу (1-міндет)

Жолаушы автотасымалдарының қосымша инфрақұрылымын жақсарту мен құру мақсатында жергілікті атқарушы органдар аудан орталықтарында жаңа автостанциялар салу және қолданыстағыларын реконструкциялау, автостанциялары жоқ елді

мекендерде (кенттер, ауылдар) жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін, сондай-ақ барлық қалаларда такси тұрақтарын салу жөнінде жұмыстар жүргізетін болады.

Жоғарыда көрсетілген объектілерді салу жөніндегі бірқатар жобалар мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында іске асырылатын болады.

Тиісінше жеке меншік сектордың рөлі – инвестициялар, құрылыс, бизнесті ұстау ж ә н е ж ү р г і з у .

Жолаушыларды автобуспен тасымалдау инфрақұрылымын дамыту қатынастар тұрақтылығын ұлғайтуға мүмкіндік береді және сол арқылы тұрғындардың ұтқырлығын арттырады, бұл республиканың өңірлерін дамыту үшін маңызды. Белгіленген талаптарға сәйкес келтіру үшін қолданыстағы автовокзалдар мен автостанцияларды жаңғырту (2-міндет)

Жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдау саласындағы толыққанды және сапалы қызметтерге қол жеткізу үшін халықаралық тәжірибені ескере отырып, қолданыстағы автовокзалдар мен автостанциялардың инфрақұрылымын дамытуға ерекше назар аударылатын болады.

Сондықтан ұлттық стандарттарды енгізу және автовокзалдар мен автостанциялар көрсететін қызметтерге қойылатын талаптарды жоғарылату маңызды аспект болып табылады.

Осыған байланысты автовокзалдар мен автостанцияларды жолаушы тасымалдары саласындағы заңнаманың және ұлттық стандарттардың талаптарына сәйкес келтіру жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады.

Стандарттардың іске асырылуын қамтамасыз ету үшін автомобиль көлігі саласындағы ұлттық стандарттарды міндетті қолдану жөніндегі заңнамалық нормалар көзделген.

Жергілікті атқарушы органдар автовокзалдар мен автостанциялар тізілімдерін жүргізген кезде ұлттық стандарттардың талаптарын ескеретін болады.

Елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен қамтамасыз ету (3-міндет)

Теміржол және авиация көлігінің елді мекендерді қамтудағы мүмкіндігі шектеулі екенін ескерсек, жолаушылар тасымалдауда тұрақты автобус қатынастары маңызды р ө л а т қ а р а д ы .

Тұрақты жолаушы қатынасымен қамтылған халқы 100 адамнан асатын ауылдық елді мекендер саны 4 938 бірлікке жетті, бұл Қазақстанның осындай елді мекендерінің жалпы санының 6 623 бірлігі ішінде 75 %-ды құрайды.

Инфрақұрылымды, автомобиль жолдары мен тасымалдаушыларды 2020 жылға дейін дамытуды ескере отырып, елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен толық (100 %) қамту қамтамасыз етілетін болады.

Осыған байланысты жолаушылар тасымалы инфрақұрылымын дамыту кезінде

Қазақстан Республикасы көлік саласының қауіпсіздігін арттыру, Қазақстан Республикасының аумағында жол-көлік оқиғаларының салдарынан болатын өлім-жітімді азайту үшін қолайлы жағдайлар жасау мақсатында авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру жүйесі (ААШШ) құрылатын болады.

ААШШ жүйесін құру автомобиль жолдарында жол-көлік оқиғалары кезінде шұғыл жедел қызметтердің ден қою уақытын қысқартуға бағытталған және құтқару іс-шараларының нәтижелілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Әкімшілік кедергілерді азайту, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін қысқарту, автомобиль жолдарының сақталуын қамтамасыз ету мақсатында қозғалыста және қозғалыс қарқындылығын есептеуде АҚК автоматтандырылған бақылау жүйесін енгізу жөніндегі жұмысты жалғастыру қажет.

Аталған жүйе автокөліктің қозғалыстағы салмақтық параметрлерін өлшеуге, қозғалыс қарқындылығын есептеуді жүзеге асыруға, инспектор мен тасымалдаушының тікелей байланысын болдырмауға, АҚК бақылау мен өлшеу, сондай-ақ АҚК-ны негізсіз тоқтату процесін автоматтандыруға мүмкіндік береді.

2014 жылдың өзінде салмақтық және габариттік параметрлерді өлшеу үшін 18 құрылғы орнатылатын болады. Одан кейін автомобиль жолдарын реконструкциялау және күрделі жөндеу жөніндегі жобаларды іске асыру шеңберінде республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының аса қарқынды учаскелеріндегі жүйелердің жалпы саны 2016 жылға дейін 80-ге дейін жеткізілетін болады.

Жолаушылар тасымалының қауіпсіздігі мен сапасын қамтамасыз етуге АҚК паркін жаңарту және техникалық байқау жүйесін жетілдіру арқылы қол жеткізілетін болады.

Су көлігі

Порттық инфрақұрылымды кеңейту (1-міндет)

Ақтау портындағы құрғақ жүктерді өңдеу өсімінің қазіргі қажеттіліктері портты солтүстік бағытта кеңейту жобасын іске асыру есебінен қамтамасыз етілетін болады, бұл жоба 2015 жылы аяқталады.

Ақтау портын кеңейтудің бірінші кезеңі шеңберінде қорғаныштық гидротехникалық құрылыстар салынды. 2013 жылы порт акваториясының кеңейтілетін бөлігінде түбін тереңдету жұмыстары басталды, ал 2014 жылдан бастап үш құрғақ жүк терминалының құрылысы басталады.

Нәтижесінде Ақтау портының өткізу қабілетінің 2,5 млн. тоннаға өсуі қамтамасыз етілетін болады.

Өткізу қабілетінің артуына Ақтау портында қызмет көрсету сапасын арттыру бойынша қабылданып жатқан шаралар да ықпал етеді. Атап айтқанда, Ақтау портының өндірістік процесін басқару жүйесі автоматтандырылады (тиеу-түсіру жұмыстарын

автоматтандыру және қоймалық операцияларды оңтайландыру), сондай-ақ құжаттарды ресімдеу процесін жетілдіру жөніндегі жұмыс жалғастырылатын болады.

Тұтастай алғанда, Бағдарлама шеңберінде Ақтау теңіз портының өткізу қабілеті жоғарыда көрсетілген жобаларды сәтті іске асыру, сондай-ақ Ақтау портының 12-айлағын реконструкциялау және жаңа 11-айлақты салу есебінен 2020 жылға қарай 16,8-ден 20,5 млн. тоннаға дейін артатын болады.

Бұдан басқа, өзен инфрақұрылымын кеңейту шеңберінде бес айлақтың құрылысы және екі паромдық өткелді жаңғырту жоспарланып отыр.

Су көлігінің инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру шеңберінде мемлекеттік-жекешелік әріптестік негізінде жеке инвестицияларды тарту жөніндегі мәселе қаралатын болады.

Ақтау портының тиімді тарифтік саясатын жүргізу (2-міндет)

Басты жүктерді аудару үшін порттың жобалық қуатын арттыру кезінде порттағы барлық техникалық құралдарды, сол сияқты еңбек ресурстарын да барынша пайдалану т а л а п е т і л е д і .

Жоғарыда айтылғанға байланысты қаржылық жағдайдың шығынсыз болуы үшін порт Қазақстан Республикасының табиғи монополияларды реттеу және реттелетін нарықтар жөніндегі заңнамасына сәйкес инфрақұрылымдық бағдарламалар мен жобаларға инвестициялау және порт көрсететін қызметтер сапасын арттыру үшін порттың күшімен және құралдарымен орындалатын тиеу-түсіру жұмыстарының қызметтеріне арналған тарифтерді кезең-кезеңімен арттыру жөніндегі шараларды қ а б ы л д а й т ы н б о л а д ы .

Бұдан басқа, Қазақстан Республикасының табиғи монополияларды реттеу және реттелетін нарықтар туралы заңнамасына сәйкес порттың күштерімен және құралдарымен орындалатын тиеу-түсіру жұмыстарының қызметтерін монополиялық сектордан шығару мәселесі пысықталатын болады.

Ұлттық теңіз флотының бәсекеге қабілеттігін арттыру (3-міндет)

Сауда флотының бәсекеге қабілеттігін арттыру үшін қазақстандық кеме қатынасы компаниялары үшін Қазақстан Каспий маңындағы мемлекеттерден төмен емес деңгейде тең жағдайлар жасауы қажет.

Теңіз көлігінің қалыптасқан жағдайдан шығу бағыттарының бірі халықаралық тәжірибе негізінде Қазақстан Республикасының халықаралық кеме тізілімін құру болып т а б ы л а д ы .

Халықаралық кеме тізілімі кеме иелеріне шығындарды қысқартуға, әлемдік фрахталық нарықта бәсекеге қабілеттілігін арттыруға және тиісінше ұлттық тоннаждың «ыңғайлы» тулардың астына таралып кетуіне қарсы тұруда көмек көрсетуге арналған.

Бүкіл әлемдегідей, Қазақстан Республикасының халықаралық кеме тізілімін

құрудың негізгі мақсаты кемелерді тіркеуден кірістер алу емес, сыртқы сауданы фрахталық нарықтың күрт ауытқуынан қорғауды, экспорттық-импорттық операциялардың экономикалық қауіпсіздігін қамтамасыз етуді, теңіздегі кеме қатынасына байланысты экономика салаларын жандандыруды қоса алғанда, тұтастай ел экономикасы үшін әсер ету болып табылады.

Осыған байланысты Қазақстан Республикасының халықаралық кеме тізілімін құру заңнамалық тұрғыда бекітілді. Аталған тізілім онда тіркелген кемелерді көлік салығынан босатуды көздейді.

Құрғақ және паромдық жүктердің жүк айналымының артуы мен Ақтау порты арқылы транзиттік жүк ағынының перспективалы өсуі тұрғысынан 2014 жылға дейін құрғақ жүк таситын екі кеме сатып алу жоспарлануда, сондай-ақ 2020 жылға қарай Каспийге Қазақстан туының астында жүзетін әмбебап екі паромды, құрғақ жүк таситын үш кеме мен контейнер таситын екі кеме қолданысқа енгізу жоспарланып отыр.

Кеме жөндеу-кеме жасау өндірісін дамыту (4-міндет)

Сервистік өндірісті дамыту мақсатында Құрық кенті ауданында кеме жөндеу/кеме жасау зауыты салынатын болады. Көрсетілген зауытты орналастыру Каспий теңізінің қазақстандық жағалауында салмағы 600 тоннадан астам ірі кемелерді толық және сапалы жөндеуге қабілетті жаңа кеме жасау және кеме жөндеу өндірісінің болмауына негізделген. Осы зауытта мұнай-газ секторына арналған кемелерді, сондай-ақ түрлі мақсаттағы кемелерді жасау болжанып отыр. Кеме жөндеу қуаты жеткіліксіз болған жағдайда, «Ерсай» ЖШС және «Кеппел» ЖШС металл конструкциялары зауыттарының қуаты қосымша пайдаланылатын болады.

Кадрлар даярлау (5-міндет)

Кадрлық әлеуетті дамыту үшін теңіз көлігі кадрларын даярлау жүйесін халықаралық талаптарға сәйкестендіру, жоғары оқу орындарының материалдық-техникалық базасын нығайту, курсанттарды жүзу практикасымен және теңіз мамандықтары бойынша мемлекеттік гранттармен қамтамасыз ету, біліктіліктің салалық шеңберлері мен кәсіптік стандарттарын әзірлеу арқылы ұлттық жүйені енгізу, қайта оқыту және біліктілікті арттыру, оның ішінде шетел тілдерінде болжанып отыр, бұл қазақстандық мамандардың отандық және халықаралық еңбек нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Нәтижесінде 2016 жылға қарай Кадрларды даярлау жөніндегі халықаралық теңіз ұйымының «Ақ тізіміне» ену болжанып отыр, бұл теңіз кемелері экипажының құрамындағы жергілікті қамтуды ұлғайтуды және кейіннен қазақстандық дипломдардың әлемнің барлық шетелдік порттарда танылуын қамтамасыз етеді.

Ішкі су көлігін дамыту (6-міндет)

Өзендегі кеме қатынасын дамыту және халық пен шаруашылық субъектілерінің Қазақстан Республикасының өзен көлігі көрсететін қызметтерге қажеттілігін қанағаттандыру мақсатында мынадай іс-шараларды іске асыру көзделеді:

1) мемлекеттік техникалық флоттың 36 кемесін жаңарту, бұл кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жүргізілетін жұмыстардың тиімділігін арттырады және су жолдарын күтіп-ұстау жөніндегі шығындарды азайтуға ықпал етеді;

2) шлюз плотинасының биіктігін СЭС плотинасының деңгейіне дейін жеткізу және көктемгі су тасу кезеңінде шлюзді су басу мүмкіндігін болдырмау мақсатында Шүлбі шлюзінің кеме қатынасының гидротехникалық қорғаныш құрылысын салу;

3) жүк жинақтайтын қойма алаңдары бар 5 айлақ құрылысын салу және 2 паромдық өткелді жаңғырту, бұл навигациялық кезеңде, оның ішінде транзиттік жүктерді тасымалдау кезінде өзен көлігінің жүктелуін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Көрсетілген іс-шараларды іске асыру өзен көлігімен жүк тасымалдарының көлемін жылына 2,5 млн. тоннаға дейін, оның ішінде Ертіс бассейнінде – 1,92 млн. тоннаға, Орал – Каспий бассейнінде – 0,5 млн. тонна және Іле – Балқаш бассейнінде – 0,08 млн. тоннаға ұлғайтуды қамтамасыз етеді.

Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін жоғарылату (7-міндет)

Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін арттыру үшін мынадай шаралар қабылданатын болады :

1) Халықаралық теңіз ұйымы қабылдаған конвенциялардың талаптарына сәйкес теңіз көлігіндегі бақылауды ұйымдастыруды қамтамасыз ету;

2) су көлігінде бақылауды жүзеге асыратын қызметкерлердің біліктілігін арттыру мақсатында таяу және алыс шет елдердің тиісті ұйымдары мен мемлекеттік органдарында тәжірибе алмасу ;

3) бақылау-қадағалау қызметін жүзеге асыру үшін Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Көліктік бақылау комитетінің қызметтік су көлігін кезең - кезеңімен жаңарту .

Жағалау маңындағы мемлекеттің маңызды міндеттері өзінің жауапкершілік аймағында кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, теңіз ортасының ластануын болдырмау бойынша барлық шараларды қабылдау, теңізде апатқа ұшырағандарға көмек көрсету болып табылады.

Каспий теңізінде кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысты міндеттерді шешу екі бағыт бойынша іске асырылатын болады:

1) жағалау маңындағы мемлекеттердің міндеттеріне жататын халықаралық конвенцияларды орындау ;

2) жағалау маңындағы мемлекеттердің порттарына кіретін кемелердің халықаралық конвенциялар талаптарын орындауын бақылау.

Атап айтқанда, Порттың теңіз әкімшілігін құру, навигациялық қауіпсіздікті

күшейту, оның ішінде Құрық және Орал – Каспий каналындағы портта кемелер қозғалысын басқарудың қосымша жүйелерін орнату арқылы шаралар қабылдау болжанады.

Азаматтық авиация

Азаматтық авиация саласын нормативтік-құқықтық қамтамасыз етуді жетілдіру
(1-міндет)

ИКАО Техникалық ынтымақтастық бюросының сарапшыларымен бірге ИКАО аудитінің 2009 жылғы ескертулерін жою жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады. ИКАО-ның валидациялық миссиясы жүргізілетін болады.

ИКАО валидациялық миссиясы нәтижелерінің негізінде Қазақстан Республикасының авиациялық билігі Еуропалық Комиссияның Қауіпсіздік жөніндегі комитетінің кезекті тыңдалымына қатысады, оның нәтижелері бойынша қазақстандық авиакомпаниялардың ЕО-ға ұшуына қойылған шектеулер алынатын болады.

ИКАО Техникалық ынтымақтастық бюросының сарапшыларымен бірге Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Азаматтық авиация комитетінің инспекторлық құрамы қадағалау жөніндегі білікті мамандармен жасақталатын болады.

Бұдан басқа, ИКАО Техникалық ынтымақтастық бюросының сарапшылары Азаматтық авиация комитетінің инспекторларын жұмыс орындарында халықаралық талаптарға сәйкес қажетті практикалық оқытуды жүргізетін болады.

Ұшу қауіпсіздігінің деңгейін жоғарылату мақсатында 2015 жылдан бастап тұрақты рейстерде жолаушылар тасымалын орындайтын авиакомпаниялар үшін пайдалану қауіпсіздігі аудитінен (IATA Operational Safety Audit – IOSA) өтуді енгізу жоспарлануда. Авиация саласының қауіпсіз ұшуларды қамтамасыз ету жөніндегі талаптарды қатаңдатуға бағытталған негізгі бағыты Еуропалық талаптарды 2020 жылға дейін кезең-кезеңімен енгізу болып табылады.

Жерүсті инфрақұрылымын дамыту
(2-міндет)

Жерүсті инфрақұрылымын дамытудағы проблемалардың бірі әуежайлардың техникалық және қаржылық жай-күйі болып табылады. Бірыңғай жүйені құру және жай-күйді жақсарту мен проблемалы мәселелерді шешу бойынша пәрменді тетік әзірлеу мақсатында Әуежайларды дамыту стратегиясы (мастер-жоспар) әзірленіп, іске асырылатын болады. Мемлекеттік меншіктің әртүрлі нысанындағы әуежайлар басқару әдісіне жүйелік тәсілді одан әрі қамтамасыз ету үшін республикалық меншікке берілетін болады.

Кейіннен, халықаралық тәжірибе негізінде басқару процестерін жүйелеу үшін жаңа Даму стратегиясын ескере отырып, Ұлттық мультимодальдық көлік-логистикалық операторға мемлекеттік меншіктің әртүрлі нысанындағы (республикалық,

коммуналдық, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ) кейбір әуежайлар сенімгерлікпен басқаруға берілуі мүмкін. Бұл ретте авиациялық, автомобиль және теміржол салаларындағы тасымалдарды басқару мен логистикалық қамтамасыз етудің бірыңғай жүйелік тәсілі қамтамасыз етілетін болады.

Бұдан басқа, әуежай инфрақұрылымын ұшу қауіпсіздігі мен сервис бойынша халықаралық стандарттардың талаптарына сәйкес келтіру үшін әуежайлардың инфрақұрылымын техникалық жарақтандыру жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады.

2014 – 2015 жылдары Қазақстанның әуежайлары ISAGO жерүсті қызмет көрсету қауіпсіздігі бойынша аудиттен өтетін болады.

2020 жылға қарай 18 әуеайлақ ИКАО талаптарына сәйкес келетін болады.

EXPO-2017 дайындық шеңберінде Алматы қаласының әуежайында жаңа терминал салынатын болады. Астана қаласының әуежайында аэровокзал кешенін кеңейту және ұшу-қону жолағын, рульдеу жолдарын, перронды реконструкциялау жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады.

2020 жылға қарай 4 әуежай-хаб: Астана, Алматы, Ақтөбе және Қарағанды қалаларында қызмет ететін болады.

2015 жылға қарай Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі PBN сипаттамаларына негізделген навигациялық жоспар әзірленетін болады. PBN VOR/DME және DME/DME технологиялары бойынша жақын навигациялар жүйелерін, сондай-ақ GNSS жаһандық навигациялық спутниктік жүйесін қолдану есебінен енгізілетін болады. PBN енгізу кезінде әуе қозғалысының қарқындылығы, әуе кемелері паркінің әзірлігі, байланыс, навигация және қадағалау құралдарының жерүсті инфрақұрылымының жай-күйі мен даму перспективалары және PRN қолданудың ерекшеліктеріне байланысты бірқатар факторлар ескерілетін болады.

Ел әуежайларының ұшу-қону жолақтарын және жолаушылар терминалдарын реконструкциялау шеңберінде жобаларды мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында іске асыру мәселесі пысықталатын болады.

Шағын авиацияны дамыту (3-міндет)

Шағын авиацияны дамыту облыс орталықтарын автомобиль және теміржол желісі нашар дамыған шалғай аудандармен шұғыл көлік байланысымен қамтамасыз ету үшін халықтың авиакөлік қызметтеріне қажеттілігін қанағаттандыруға бағытталған. Бұдан басқа, шағын авиация әуеайлақтары желісінің дамыған инфрақұрылымы табиғи немесе техногендік сипаттағы төтенше жағдайлар кезінде шұғыл ден қою күштерін жеткізу мәселелерін шешуде, сондай-ақ науқастарды облыстық маңызы бар медициналық ұйымдарға шұғыл санитариялық көшіруде жәрдемдеседі.

Шағын авиацияны дамыту үшін қажетті инфрақұрылым құрылатын болады. Ұшып көтерілу салмағы 50 тоннаға дейінгі әуе кемелерін (жолаушылар сыйымдылығы 50-70) қабылдау мүмкіндігімен ірі аудандық пункттерде жергілікті әуе желілерінің 5

әуеайлағы және ұшып көтерілу салмағы (жолаушылар сыйымдылығы 10-30) 10-15 тоннаға дейінгі әуе кемелері үшін 11 әуеайлақ салынады және реконструкцияланады.

Бұдан басқа, 2014 – 2020 жылдар кезеңінде отандық авиакомпанияларды ынталандыру арқылы кіші авиация сегментінде авиациялық қызметтерді дамыту үшін жағдайлар жасалатын болады.

Нәтижесінде авиатасымалдаушылар үшін коммерциялық тартымдылық, дамыған шет елдердің тәжірибесі бойынша халық тарапынан тапсырыстың тұрақты өсімі және кіші авиация секторы бойынша ұсыныстар қамтамасыз етілетін болады.

Тұтастай алғанда, кіші авиацияны дамыту үшін жеке инвесторлардың, жергілікті бюджеттің, сондай-ақ республикалық бюджеттің қаражаты тартылатын болады.

Әуе кемелерінің паркін жаңарту (4-міндет)

Әуе кемелерінің паркін жаңарту ескіргендерін қазіргі заманғы жабдықтар мен қауіпсіздікті қамтамасыз ету жүйелерін қамтитын үздік техникалық параметрлері бар жетілдірілген жаңа түрлеріне ауыстыру мақсатында қажет.

Пайдалану шығыстарын азайту, ұшу сағатының өзіндік құнын төмендету мақсатында қазақстандық авиакомпаниялар әуе кемелерін жеке меншікке, оның ішінде қаржылық лизинг әдісімен, сондай-ақ операциялық лизингпен сатып алуға бағдарланатын болады.

Жергілікті әуе желісін дамыту үшін отандық авиациялық компаниялар шамамен 30 әуе кемесін сатып алып, қайта моторлайтын болады.

Авиатасымалдар нарығын ырықтандыру (5-міндет)

Бүгінгі күні бәсекелес ортаны және өзін-өзі реттеу тетігінің жұмыс істеуін дамыту мақсатында қазақстандық авиакомпанияларды ішкі авиатасымалдар нарығына жіберудің оңайлатылған тәртібі көзделген. Авиатасымалдаушыларға қойылатын жаңа біліктілік талаптары әзірленген, оның негізінде қазақстандық авиакомпанияларға, субсидияланатын бағыттарды қоспағанда, ішкі авиатасымалдар нарығына конкурстыз кіруге рұқсат етіледі. Аталған өзгерістер қауіпсіздікті жоғарылатуға, авиатасымалдар нарығындағы бәсекелестікті дамытуға, авиабилеттер тарифтерінің төмендеуіне, ұшу географиясының кеңеюіне және тиісінше, ел өңірлерінің дамуына ықпал ететін болады.

Нарықты ырықтандыру кезіндегі басымдық әуежайлар көрсететін қызметтердің көлемін ұлғайту және халықаралық авиатасымалдар сегментінде қазақстандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін дамыту болып табылады.

Осы мақсатта мемлекет пен қазақстандық авиакәсіпорындардың мүдделерін сақтай отырып, дәйекті өтуді қамтамасыз ететін кезең-кезеңімен жүргізілетін ырықтандыру көзделеді.

Бірінші кезеңде үкіметаралық келісімдер бойынша елдер арасындағы жиіліктер санын шектеуді екі қала арасындағы жиіліктерді реттеуге ауыстыру жүзеге

асырылатын болады, бұл өңірлік әуежайлар мен авиакомпаниялар үшін халықаралық нарыққа қолжетімділікті ашуға, сондай-ақ ұшу географиясын кеңейтуге мүмкіндік б е р е д і .

Екінші кезеңде барлық үкіметаралық келісімдер бойынша тағайындалған авиатасымалдаушылар саны бойынша шектеуді алып тастау және рұқсат етілген пункттер санын ұлғайту ұсынылатын болады.

Үшінші кезеңде қолданыстағы халықаралық бағдарларға жыл сайынғы конкурстар алынып тасталатын болады. Конкурстар отандық тасымалдаушылардың жоспарлары қолданыстағы шектеулерден асып кететін бағыттар бойынша тек жаңа немесе еркін жиіліктер мен бағдарларға жүргізілетін болады. Тасымалдаушыларға рұқсат беру тұрақтылық пен сабақтастықты қамтамасыз ету мақсатында біліктілік талаптарының негізінде жүргізілетін болады.

Төртінші кезеңде отандық тасымалдаушылардың сұрау салулары қанағаттандырылмаған бағыттардағы жиіліктер бойынша шектеулерді алып тастау жөніндегі жұмыс (басқа елдердің авиациялық биліктерімен келіссөздер жүргізу арқылы) жүргізілетін болады, осылайша еркіндікті шектеу және конкурстар өткізу қажеттілігі болмайды.

К а д р л а р
(6-міндет)

д а я р л а у

Біліктілігі жоғары авиация мамандарын даярлау үшін оқу процестерін жетілдіру, оқу ұйымдарын қазіргі заманғы техникалық құралдармен (тренажерлар) және біліктілігі жоғары оқытушы құраммен жасақтау тетігі әзірленетін болады.

Авиакәсіпорындар жергілікті міндеттердің кішігірім бөлігін шешетін жеке оқу бөлімшелерін құруда. Бұл оқыту авиакәсіпорындардың негізгі қызметі болып табылмайтынына байланысты, ал ірі оқу құрылымын ұйымдастыру өзін-өзі ақтау болмаған жағдайда, әсіресе бастапқы кезеңде үлкен капитал салымын талап етеді. Мамандарды шетелде даярлау үшін көп қаражат жұмсалады.

Авиациялық биліктердің кадрлық мәселесі авиациялық оқу орталықтары үшін де өзекті. Авиация мамандарын даярлауды нұсқаушылар жүргізетін болады, олардың деңгейі пайдалану кәсіпорындарындағы нұсқаушылардың біліктілігі деңгейінен кем болмайды, лайықты материалдық ынталандыруы мен еңбекақы деңгейі бар. Сапа саласындағы халықаралық стандарттарды енгізу, ИКАО стандарттарын, ИАТА кәсіптік стандарттары мен ұсынымдарын орындау ерекше маңызға ие.

Осыған байланысты, 2014 жылға қарай ұлттық стандарттар ИКАО стандарттарымен ү й л е с т і р і л е т і н болады.

2013 – 2014 жылдары авиакәсіпорындардың қажеттіліктеріне сәйкес авиациялық оқу орталықтарында іске асырылатын кәсіптік даярлықтағы негізгі бағыттар а й қ ы н д а л а т ы н болады.

2014 жылы Азаматтық авиация академиясының негізінде ИКАО Авиациялық

қауіпсіздік орталығын құру аяқталып, кәсіптік даярлауға байланысты барлық тараптарды қамтитын ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету орталығының қызмет ету саласы өзгертіледі. Аталған орталық даярлауды ИКАО ресми курстарына сәйкес және оның сертификатталған нұсқаушылары арқылы жүзеге асырады, ал берілетін сертификаттар біліктілік құжаты болып табылады.

2015 жылға қарай Қазақстан Республикасы Президентінің «Болашақ» халықаралық стипендиясы бойынша авиациялық оқу орталықтарының 30 нұсқаушысын, сондай-ақ 20 авиация маманын тағылымдамадан өткізу және даярлау көзделетін болады.

Көлік саласы бойынша нысаналы өтінімді қалыптастыру үшін 2014 жылы магистратура және PhD докторантурасы бағдарламалары бойынша алдыңғы қатарлы жоғары оқу орындарының, сондай-ақ «Болашақ» бағдарламасы бойынша тағылымдамалар шеңберінде біліктілікті жоғарылатуға арналған мамандандырылған орталықтардың тізімі айқындалады.

Кадрлық әлеуетті күшейту және авиация мамандарын базалық даярлауды жүзеге асыратын Қазақстан Республикасының жоғары оқу орындарының біліктілігін арттыру мақсатында 2014 жылы ғылыми-зерттеу тағылымдамаларының нысаналы бағдарламасы, шетелдік, оның ішінде «Болашақ» бағдарламасы шеңберінде профессор-оқытушылық құрамның біліктілігін жоғарылату бағдарламасы әзірленетін болады.

Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесін дамыту және халықаралық көлік жүйесіне ықпалдастыру

Транзиттік, оның ішінде Қытай мен ЕО елдері арасындағы Қазақстан аумағын айналып өтетін жүктерді тарту (1-міндет)

Қазақстанның Еуразия өңірінің сауда-логистикалық және іскери хабы ретінде қалыптасуы мақсатында логистика саласындағы әлемдік көшбасшылармен ынтымақтастықты жолға қою жөнінде белсенді жұмыс атқарылатын болады.

Мемлекеттік жоспарға сәйкес «DP World» компаниясымен Ақтау теңіз портын және құрғақ терминал қуаттарын (Қорғас) дамыту, сондай-ақ мультимодальдық тасымалдар саласындағы ынтымақтастық жолға қойылады, бұл көлік-логистика жүйесін дамытуға және еліміздің транзиттік әлеуетін кеңейтуге зор серпін береді.

Қазақстан маршруттарына қосымша жүк ағындарын тарту және отандық көлік-логистика өнімдерін шетелге сату үшін «Жаһандық әріптес» жобасы шеңберінде жаһандық көлік-логистикалық әріптестермен, әлеуетті жүк жөнелтушілермен және Шығыс Азия, Ресей, Еуропа мен басқа елдердің ірі өндірушілерімен бірлесіп, жобаларды сүйемелдеу бойынша стратегиялық келісімдер жасасу мәселесі пысықталатын болады.

Сондай-ақ өтетін жүктерге, бірінші кезекте, жеткізу мерзімі тығыз, Оңтүстік-Шығыс Азия, Қытай және ЕО елдері арасында Транссібір темір жол магистралі арқылы, Суэц каналы арқылы теңіз жолымен, сондай-ақ Ортаазия елдерінің көлік дәліздері арқылы Қазақстаннан тысқары кететін тауарларға кешенді талдау жүргізілетін болады.

Жүргізілген талдау қорытындысы бойынша, оның ішінде жеткізу мерзімі тығыз тауарларды ескере отырып, Қазақстаннан тысқары тасымалданатын тауарлар тізбесі айқындалатын болады. Бұдан кейін жүктерді Қазақстан арқылы жіберу бойынша әлеуеті бар шет елдердің әрбір компаниясымен және мемлекеттік органдарымен келіссөздер жүргізуді ескере отырып, Қазақстанды айналып өтетін жүктерді тарту бойынша кешенді жоспар әзірленетін болады.

Бұдан басқа, дипломатиялық арналар арқылы қазақстандық көлік дәліздері туралы ақпараттық жазбалар мен жарнамалық кітапшаларды жіберу және роуд-шоу іс-шараларын өткізу арқылы қазақстандық транзиттік дәліздерді шет елдерде жария ету жөніндегі мәселе пысықталатын болады.

Осының бәрі транзитті тартуға және Қазақстан аумағы арқылы хабтық дистрибуцияны дамытуға ықпал ететін болады. Ел ішіндегі көлік дәліздерін дамыту және олардың Қазақстаннан тысқары жердегі көлік инфрақұрылымының жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету (2-міндет)

Бүгінгі күні транзиттік жүктердің негізгі көлемі мынадай дәліздер бойынша тасымалданады:

- 1) Ортаазиялық дәліз – 2012 жылдың қорытындысы бойынша 10 млн. тонна;
- 2) Солтүстік – Оңтүстік – 2012 жылдың қорытындысы бойынша 3 млн. тонна;
- 3) Оңтүстік ТАТМ – 2012 жылдың қорытындысы бойынша 2,7 млн. тонна;
- 4) Солтүстік ТАТМ – 2012 жылдың қорытындысы бойынша 0,6 млн. тонна;
- 5) Басқа дәліздер 2012 жылдың қорытындысы бойынша шамамен 1,5 млн. тонна.

Жоғарыда көрсетілген дәліздер Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін негізгі транзиттік дәліздер ретінде танылғанын ескере отырып, Бағдарлама шеңберінде негізгі пәрмен басқа көлік дәліздерін құруға, сондай-ақ қолданыстағы дәліздердің инфрақұрылымын жақсартуға бағытталатын болады.

Мысалы, Қытайдың батыс өңірлерінің белсенді дамуын және Қытай мен ЕО арасындағы тауар айналымының артуын назарға ала отырып, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жаңа дәлізі және «Жезқазған – Бейнеу» темір жол желісінің салынуын ескере отырып, жүктерді енгізудің негізгі нүктелері «Достық» және «Алтынкөл» станцияларында болатын «Шығыс – Батыс» темір жол дәлізі құрылуда.

ҚХР шекарасындағы Қорғастан Орынборға шығатын Ресей Федерациясының шекарасындағы Мәртөкке дейін Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін жалпы ұзындығы 2 787 км құрайтын «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомобиль дәлізі

2015 жылы аяқталады және 2020 жылға қарай кемінде 3 млн. тонна транзиттік жүктің өткізілуін қамтамасыз етеді.

Ұзындығы 988 км құрайтын «Жезқазған – Бейнеу» теміржол желісін салу жобасы «Достық» және «Алтынкөл» станцияларынан Ақтау теңіз портына дейінгі транзиттік тасымалдың ара қашықтығын 1 200 км дейін қысқартуға мүмкіндік береді.

Жаһандық транзитте маршрут жаңа «Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Түркия)» теміржол тармағымен ықпалдаса отырып, «ТРАСЕКА» көлік дәлізінің Ақтау мен Баку (Әзербайжан) арқылы Түркияға және Оңтүстік Еуропа елдеріне ашылуына ықпал етуге мүмкіндік береді, сондай-ақ «Өзен – Берекет (Түрікменстан) – Горган (Иран)» теміржол желісі бойынша Парсы шығанағы елдеріне шығуды қамтамасыз етеді, бұл «Солтүстік – Оңтүстік» дәлізінің жаңа маршрутын ашады.

Осылайша, жоғарыда аталған дәліздердің көршілес елдердің көлік инфрақұрылымына тиімді ықпалдасуын қамтамасыз ету мақсатында «Достық» және «Алтынкөл» станцияларының өткізу қабілеті 2020 жылға қарай 17,7 млн. тоннадан және 5 млн. тоннадан тиісінше 25 млн. тоннаға және 20 млн. тоннаға артатын болады.

«Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағын Қытай, Кеден одағы мен Орталық Азия елдерінің арасындағы жүктерді өткізу үшін жүкті ауыстырып тиеу торабына айналдыру, сондай-ақ «Қорғас» халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығының аумағындағы қызметтің тиімді жүзеге асырылуын қамтамасыз ету мақсатында арнайы экономикалық аймақты, «Қорғас – Жетіген» темір жол желісін және «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомагистралін технологиялық байланыстыруды көздейтін «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағында индустриялық-логистикалық хаб құру жөніндегі мәселе пысықталатын болады.

«Қорғас» хабының қызметін «ТРАСЕКА» және «Солтүстік – Оңтүстік» халықаралық дәліздеріндегі негізгі қазақстандық көлік торабы ретінде Ақтау теңіз портымен үйлестіру жүктерді Қытайдың батыс және орталық өңірлерінен Иранға, Парсы шығанағы елдеріне, Түркия мен Еуропа елдеріне ілгерілету үшін тиімді маршрут құруға мүмкіндік береді.

Осыған байланысты, Бағдарлама шеңберінде Ақтау теңіз портының өткізу қабілеті 2020 жылға қарай 16,8-ден 20,5 млн. тоннаға дейін ұлғаятын болады, ол үшін түбін тереңдету жұмыстары және үш құрғақ жүк терминалының құрылысы жүргізіледі, тиеу-түсіру жұмысы автоматтандырылады, Ақтау портының 12-айлағы толық реконструкциялаудан өтеді, сондай-ақ жаңа 11-айлақ салынады.

Бұдан басқа, әрбір көлік дәлізінің физикалық және физикалық емес проблемаларын талдауды, сондай-ақ әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасу мүмкіндігін ескере отырып, оларды дамыту жөніндегі кешенді іс-шаралар жоспары әзірленетін болады.

Қазақстан аумағындағы экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды оңтайландыру

(3-міндет)

Кеден қызметін жаңғыртудың кешенді тәсіліне негізделе отырып, кеден ісін дамыту бүгінгі күні кедендік бақылау және кедендік ресімдеу тиімділігін арттыруға, кедендік рәсімдерді жеделдетуге және олардың ашықтығына, бизнес үшін кедендік нысаншылдықтарды жеңілдетуге, инвестициялық ахуалды жақсартуға, сыртқы сауда қатынастарын, көлік және коммуникация инфрақұрылымын дамытуға бағытталған.

Бірыңғай кедендік аумақтың экономикалық қауіпсіздігін ескере отырып, Кеден одағының сыртқы шекарасында орналасқан кеден бекеттерін одан әрі нығайту жөнінде шаралар қабылдануда, оларды реконструкциялау, жаңғырту және жүк ағынын арттыруға мүмкіндік беретін техникамен жарақтандыру жүргізілуде.

Қазақстан Республикасының кеден қызметін дамыту және кеден қызметін халықаралық стандарттар мен Дүниежүзілік сауда ұйымына кіру жөніндегі талаптарға сәйкес келтіру мақсатында транзит жүйесін одан әрі жаңғырту қажет.

Шекарада бақылау рәсімдерін оңайлатуға «Электрондық пойыз» көліктегі құжат айналымын автоматтандыру жобасын іске асыру ықпал етеді. «Электрондық пойыз» – шекарадағы кеден органдарына алдын ала ақпарат беруді және «Достық» пен «Алтынкөл» станциялары арқылы Қытайдан халықаралық тасымалдарға қатысушылардың өзара іс-қимылының технологиялық сызбасы шеңберінде «пойыздың алдындағы құжат» қағидаты бойынша IT-технологиялар негізінде құжаттарды алдын ала ресімдеуді ұйымдастыру болып табылады.

Бұл ретте барлық көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтер кешенін «АСУ Логистика АБЖ» көлік түрлерінің бәрін басқарудың автоматты жүйесінің сервисіне ы қ п а л д а с т ы р у қ а ж е т .

Транзиттік операцияларды оңтайландыру мақсатында шекаралардан өту уақытын қысқартуға мүмкіндік беретін ЦИМ/ХЖҚК жүкқұжатын пайдалана отырып, жүктерді Қытайдан Қазақстан, Ресей және Беларусь аумағы арқылы транзитпен тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі мәселе пысықталатын болады.

Бұдан басқа, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі мен Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Дүниежүзілік Банктің «Doing Business» «Халықаралық сауда» индикаторының көрсеткішін жақсарту жөніндегі бірлескен жұмыс тобы жұмысының шеңберінде Қазақстан Республикасының аумағындағы экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды оңтайландыру, оның ішінде осындай операциялар үшін рұқсат беру құжаттарының саны мен мерзімін қысқарту (автоматтандыру) тетігі жөніндегі кешенді жоспар әзірленетін болады.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі мен Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің көлік-логистикалық орталықтардың инфрақұрылымын дамыту үшін жағдайлар жасау жөніндегі бірлескен жұмыс тобы жұмысының шеңберінде мынадай мәселелер де пысықталатын болады:

1) көлік құралдары жүретін жолақтар санының шектеулі болуына байланысты «тар мойын» әсерін жою мақсатында көп жолақты шекаралық өткізу пункттерін құру;

2) шекара маңындағы станциялардың өткізу қабілетін арттыру мақсатында шекаралық өткізу пункттерін және қайта тиеу орындарын жаңғырту;

3) көлік-логистикалық орталықтарда өңдеуге жататын жүктерді ауыстырып тиеу көлемінің артып отырған қажеттілігін қамтамасыз ету мақсатында Қазақстан-Қытай шекарасында және Ақтау теңіз порты мен Тажен өткізу пункттерінде орналасқан шекара маңындағы автомобиль өткізу пункттерінде көлік-логистикалық орталықтарды мемлекеттік-жекешелік әріптестік қағидаттарында салу.

Қазақстанның Дүниежүзілік банктің логистика тиімділігі индексында (LPI) позициясын жақсарту (4-міндет)

Қазақстандағы логистикалық климатты 2020 жылға қарай жақсарту жөніндегі жоспарларды іске асырудың нысаналы көрсеткіштері ретінде Дүниежүзілік банктің LPI логистикалық тиімділік рейтингіндегі 40-орын болып табылады.

Үкімет жанындағы логистикалық жүйені және транзиттік әлеуетті дамыту жөніндегі ведомствоаралық комиссия нысанындағы жұмыс, барлық тартылған мемлекеттік құрылымдар мен мүдделі ұйымдардың белсенді позициясы және оларды өз құзыреттеріне сәйкес келетін LPI индексінің кіші индикаторларына бекіту елдің аталған рейтингтегі позицияларын арттыруға ықпал етеді.

Бұдан басқа, қазіргі уақытта Дүниежүзілік банспен бірлесіп, Қазақстан Республикасындағы логистикалық жүйені жетілдіру және одан әрі дамыту жөніндегі зерттеу жұмысы жүргізілуде.

Аталған жұмыстың нәтижесі әрбір іс-шара бойынша жауапты мемлекеттік органдарды көрсете отырып, Қазақстанның Дүниежүзілік банктің LPI тиімділік индексындағы позициясын жақсарту жөнінде кешенді жоспар әзірлеу болады.

Қазақстан Республикасының ішкі және сыртқы терминалдық желісін құру (5-міндет)

Ішкі терминалдық желіні құру. Қазақстандық экспорттаушылардың қажеттілігін қанағаттандыру және транзиттік әлеуетті іске асыру үшін жүк базасын қалыптастыруға ықпал ету және Қазақстан арқылы құрлықтағы бағдарлардың артықшылықтарын ілгерілетіп отырып, жүк жөнелтушілермен тікелей диалог жүргізу мүмкіндігіне ие болу үшін ел ішінде, сол сияқты шетелде қуатты көлік-логистикалық орталықтар желісін құру қажет. Бұл ретте, трансқұрлықтық дәліздердің экономикалық тиімділігін қамтамасыз ету үшін сауда ағындарының пайда болу және оларды өтеу орындарында, сол сияқты көлік-логистикалық инфрақұрылым объектілерін тікелей иемдену, әріптестіктер мен альянстар арқылы кері жүк ағынын қалыптастыруға қатысу аса маңызды.

Тауар қозғалысының жалпыеуропалық жүйесін қалыптастыру еуропалық логистикалық бірнеше тірек орталықтарының және олармен өзара іс-қимыл жасайтын өңірлік логистикалық көліктік-бөлу орталықтарының болуын көздейді. Мұндай шешім

бағдарларды түзетуді қамтамасыз етуге және тауар-материал ағындарының жылжуын тездетуге, тауар қозғалысы процесінің үздіксіз болуын қамтамасыз етуге бағытталған.

Еуропалық тәжірибені пайдалана отырып, жүйенің тірек бөлігі шекара маңындағы көлік-логистикалық орталықтар желісіне, олардың ішінде Шығыс қақпасы – Хоргос пен Достық және Батыс қақпасы – Ақтау порты ерекше мәнге ие болады, және экспорттық ағындардың пайда болу орындары мен транзиттік ағындар қиылысына негізделеді.

Хабтарды құру кезіндегі міндетті шарттар мультимодальдық және дамыған сервистік инфрақұрылым болып табылады.

Сыртқы терминалдық желіні және агенттік пункттері желісін құру. Жаһандану жағдайында сыртқы нарықтарға одан әрі жылжу үшін Қазақстан ел ішінде ғана емес, сондай-ақ одан тысқары жерлерде, негізінен Азия мен Еуропа арасындағы қазіргі сауда бағыттарында терминалдық-сервистік инфрақұрылымды дамыту арқылы халықаралық қатысу стратегиясын құруы қажет. Бұл ретте көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтерді («Жалғыз терезе» қағидаты бойынша логистикалық өнімдерді) сатудың агенттік желісін дамыту, Каспий, Қара теңіз және Балтық бассейндерінің теңіз және «құрғақ» порттарында, Қытайда, Ресейде, ЕО, Парсы шығанағы елдерінде терминалдық қуаттарды салу немесе жалға алу басты міндет болып табылады.

Орталықтандырылған басқару жүйесімен және бірыңғай технологиялық процеспен байланысқан көлік-логистикалық орталықтар желісі Қазақстан мен халықаралық көлік дәліздеріне қатысушы елдердің байланысын, сондай-ақ Оңтүстік-Шығыс Азия мен Еуропа бағытындағы басты теңіз сауда порттарына шығуды қамтамасыз етеді.

Осы жүйенің Ляньюньган/Чунцин/Үрімші - Достық/ Алтынкөл (Хоргос) және әрі қарай Ресей/Беларусь/Украина/Балтық бойы/Еуропа елдері бағытындағы негізгі транзиттік осі басым түрде Қытай мен ОША елдерінен Еуропа мен Ресейге тасымалданатын жүк ағындарын Қазақстан арқылы тартуға жұмыс істейтін болады.

Қытайдың Үрімші, Чунцин мен Ляньюньган сияқты орталықтарында болуы жүк базасын қалыптастыруға және Қазақстан арқылы құрлықтағы бағдарлардың артықшылықтарын ілгерілетіп отырып, жүк жөнелтушілермен тікелей диалог жүргізуге мүмкіндік береді.

Осы бағыттағы түйінді жоба Қазақстанның сауда-саттығын дамытудың перспективалы бағыттарының бірі Оңтүстік-Шығыс Азияға баратын/Азиядан келетін бағыттағы жүк ағындарын шоғырландыру үшін Ляньюньган портында меншікті терминал инфрақұрылымын салу болып табылады.

Бұдан басқа, ауыл шаруашылығы өнімдері, бірінші кезекте, астық пен ет экспортының зор әлеуетін ескере отырып, сыртқы нарықтарға шығарылатын ет экспортын 2020 жылғы қарай 180 мың тоннаға дейін арттыруға және отандық өндірушілердің ет өнімдерін сыртқы нарықта ілгерілетуге мүмкіндік беретін сауда-логистикалық кешендерді Ресейде құру (сатып алу) мәселесі пысықталатын

б о л а д ы .

Өз кезегінде, ағындарды өтеу орындарында болу соңғы миля қызметтері тұрғысынан, сол сияқты кері жүк ағынын қалыптастыру көлігінде аса маңызды, онсыз аталған трансқұрлықтық дәліздің экономикалық тиімділігі мүмкін болмайды.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы бірыңғай транзиттік жүктерді құқықтық реттеу жүйесін қамтамасыз ету (6-міндет)

Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету қолайлы институционалдық орта қалыптастыруды талап етеді. Дүниежүзілік Банктің бағалауы бойынша халықаралық саудадағы негізгі шығындар және тиісінше төмен көрсеткіш жоғары шығынды логистика есебінен қалыптастырылады, оған рұқсат беру құжаттарын ресімдеу және олардың үлкен тізбесі де кіреді.

Сондай-ақ, мультимодальдық тасымалдарды ұйымдастыруға қатысатын құрылымдардың оңтайлы схемаларын ескере отырып, мультимодальдық тасымалдарды ұйымдастырудың қажеттілігі мәселесін пысықтау, функциялар мен жауапкершілікті бөлу, мультимодальдық тасымалдарға қатысушылар – тасымалдаушы, аралас жүктерді тасымалдаушы, жүк жөнелтушілер мен жүк қабылдаушылар арасындағы өзара қарым-қатынастардың шарттық өндірістік-құрылымдық регламентін әзірлеу маңызды аспект болып табылады.

Үздік халықаралық практиканы талдау және жаһандық көшбасшылардың көлік-логистикалық қызметтер нарығындағы жұмыс істеу тәжірибесі олардың сервис сапасының ең жоғары стандарттары мен бизнестің қаржылық көрсеткіштеріне барынша қолайлы жағдай жасалып, әсіресе ұлттық ауқымда қалыптаса бастаған кезеңінде мемлекет тарапынан қолдау көрсетілгендіктен қол жеткізгенін көрсетеді.

Осыған байланысты, мынадай мәселелер пысықталатын болады: көлік ұйымдары, олардың көрсетілетін қызметтерін пайдаланушылар мен жергілікті және орталық мемлекеттік органдардың өкілдері арасында Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік жүктерді тасымалдау саласындағы бірыңғай қарым-қатынастар мен өзара іс-қимыл жүйесін құру; аралас транзиттік тасымалдарды іске асыру кезінде бірыңғай тарифтік саясатты жүргізу.

Көлік-логистикалық саланы институционалдық реформалау (7-міндет)

Логистикалық оператор «ҚТЖ» ҰК» АҚ өзіне барлық көлік активтерін (әуежайлар, Ақтау теңіз порты, Қорғас) біріктіре отырып, көліктік-логистикалық көрсетілетін қызметтердің бірыңғай орталығы бола отырып, көлік инфрақұрылымының жүктемесін қамтамасыз ететін және сапалы қызмет (жылдамдық, сервис, құны, тұрақтылық, сақталуы) көрсететін жүк ағындарының үйлестірушісіне айналады, сол арқылы қазақстандық көлік дәліздерінің тиімділігі мен бәсекеге қабілеттігін арттырады.

Активтерді теңгерілімделген басқару инвестициялық шығыстарды оңтайландыруға мүмкіндік береді, ал олардың арасындағы көліктік сервисті кешенді үйлестіру тасымалды болжамдауды және оның болжамдылығын қамтамасыз етеді, бұл бірыңғай оператордың кешенді көрсетілетін қызметтерімен үйлесіп, клиентке тиімді көліктік-логистикалық өнім ұсынуға мүмкіндік береді.

Барлық көліктік активтерге қолжетімділікті пайдалана отырып, мультимодальдық оператор шетелде логистикалық көрсетілетін қызметтерді сатудың кеңейтілген желісін иелене отырып, көлік-логистикалық функцияларды, сондай-ақ жаһандық ойыншылары бар альянстар мен кәсіпорындарды құру мүмкіндігін жүзеге асыратын болады.

Ұлттық мультимодальдық оператор барлық көлік түрлеріне аралық бірыңғай тарифтің біріктірілуін және ел аумағында жүктердің өтуі кезіндегі шығындарды оңтайландыруды қамтамасыз етеді, жүктердің өтуін және кедендік құжаттардың ресімделуін жеңілдетеді.

Бірыңғай экономикалық кеңістік шеңберінде Біріктірілген көлік-логистикалық компанияны құру. Бірыңғай экономикалық кеңістіктің ықпалдасу процестерінің шеңберінде Қазақстан Ресей Федерациясымен және Беларусь Республикасымен бірлесіп, Біріктірілген көлік-логистика компаниясын (бұдан әрі – БКЛК) құратын болады.

БКЛК транзиттік әлеуетті іске асыру құралына айналмақ және баға саясатының жылжымалы құрам паркін өзара пайдаланудың, Кеден одағы мен БЭК елдері аумағында көліктік көрсетілетін қызметтері бірыңғай технологияларын енгізудің бірыңғай қағидаттарын негізге ала отырып, үш елдің бірыңғай көлік-логистика жүйесінің дамуын қамтамасыз етуге бағытталған.

БКЛК-ні көлік дәлізіндегі жаһандық бәсекелес ретінде құру Кеден одағы мен БЭК елдерінің көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтерінің жаһандық нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін күшейтуге мүмкіндік береді, контейнерлік бизнестің өсімін, түпкілікті клиенттер үшін логистикалық көрсетілетін қызметтер сапасын арттыруды қамтамасыз етеді және т.б.

Тасымалдар мерзімдерін және өзіндік құнын қысқарту үшін көліктік сызбаларды оңтайландыру ұлттық теміржол компанияларына 2020 жылға қарай транзиттік жүк тасымалдарының көлемін 1 млн. астам ЖФБ-ге, ал БКЛК жалпы жүк айналымының көлемін 4 млн. астам ЖФБ-ге ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Астықтасығыштар паркін ұлғайту мақсатында қазақстандық және ресейлік операторлардың қатысуымен – «Қазтеміртранс» АҚ және «Русагротранс» ЖАҚ (РФ) бірлескен астықтасығыштар вагондары кәсіпорнын құру мәселесі пысықталатын болады. Астықтасығыштардың жалпы паркі 10 мыңнан астам бірлікті құрайды, бұл Қазақстанға жыл сайын қазақстандық астықты тасымалдау үшін шетелдік теміржол әкімшіліктері астықтасығыштарының жалға алынған паркін тартудан бас тартуға мүмкіндік береді.

6. Өңірлерді дамытуды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету 6.1. Ағымдағы жағдайды қысқаша талдау

Соңғы екі онжылдықта ел өңірлерін дамытуға баса назар аударылып келеді. Қазіргі уақытта республика халқының негізгі бөлігі өңірлерде тұрады және жұмыс істейді. Осыған байланысты, ел алдында нақты міндет тұр – өңірлердің тұрғындарын тіршілік етудің барлық аспектілерімен, оның ішінде балабақшалармен және мектептермен, ауруханалармен және инфрақұрылыммен, таза ас суымен, сондай-ақ өңірлер тұрғындары үшін жаңа жұмыс орындарын қамтамасыз ететін жаңа өнеркәсіп кәсіпорындарымен қамтамасыз ету.

Тұтастай алғанда ел бойынша, оның ішінде ел өңірлерінде әлеуметтік-экономикалық дамудың кешенділігі мен үйлесімділігін, қалалық агломерацияны қала құрылыстық жоспарлауды қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін ерекше өзара байланысқан аумақтық құрылымдар ретінде қаралатын агломерацияларды дамыту басталды.

Республиканың барлық өңірлерінде ауылдық тірек елді мекендер (жалпы республика бойынша 516) анықталды, оларды дамыту облыстардың аумақтарын дамыту бағдарламалары шеңберінде іске асырылатын болады.

Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарламаны іске асыру тиімді аумақтық ұйымдастыру және республика өңірлерінде өндіріс қуаттарын орналастыру негізінде елдің экономикалық өсу орталықтарын қалыптастыруға бағытталған, бұл ретте қойылған міндеттерге қол жеткізу осы өңірлерде сапалы көлік инфрақұрылымының болуына тікелей тәуелді.

Сондықтан, осы Бағдарламаның негізгі міндеттерінің бірі әрбір өңір ішіндегі көлік жүйесі инфрақұрылымынан озыңқы «инфрақұрылымдық орталықтар» құру, сондай-ақ ауылдар мен шағын қалаларды, сондай-ақ «шалғайдағы» елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз ету болып табылады.

6.2. Негізгі міндеттері

Қазақстан Республикасы өңірлерінің көлік жүйесін дамытудың 2014 – 2020 жылға арналған негізгі міндеттері мыналар болып табылады:

1) өңірлердің, бірінші кезекте Астанада, Алматыда, Шымкентте, Ақтөбеде және Ақтауда орталықтары бар, қалыптасып келе жатқан қалалық агломерациялардың «экономикалық арақашықтығын» қысқарту;

2) өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтарын» құру және қалыптастыру;

3) ауылдар мен шағын қалаларды, сондай-ақ «шалғайдағы» елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз ету;

4) жергілікті әуе желісін дамыту;

- 5) тұрғындарды автомобиль көлігінен қоғамдық көлікке ауысуға ынталандыру;
- 6) Қалалық/өңірлік көліктің қоршаған ортаға әсерін барынша азайтуды көздейтін энергия тиімді қоғамдық көлік жүйесін дамыту;
- 7) Жол қозғалысын ұтымды ұйымдастыруды, көше-жол желісін дамытуды және көше тұрағы жүйесін жайластыруды көздейтін қоғамдық көлік жүйесін дамыту;
- 8) Көлік жүйесінің қолданыстағы инфрақұрылымын жетілдіру және жаңасын құру арқылы туризм индустриясын дамыту.

6.3. Негізгі бағыттар және қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары 6.3.1. Өңірлерді дамыту үшін инфрақұрылыммен қамтамасыз етудің іс-қимыл стратегиясы

Өңірлердің көлік жүйесін дамыту халық пен экономика қажеттілігін қанағаттандыруды қамтамасыз етуге, сондай-ақ шағын қалаларды, ауылдар мен «шалғайдағы» елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз етуге бағытталады болады, бұл үшін мынадай шаралар қабылданады:

1) 2014 жылдың екінші тоқсанына қарай жергілікті атқарушы органдар аумақтарды дамыту бағдарламаларын көлік бөлімімен толықтырады және осы Бағдарламаның ережелеріне сәйкес келтіретін болады. Аумақтарды дамыту бағдарламаларын көлік бөлімімен толықтыру үшін әкімдіктер жанынан облыстық әкімдіктердің өкілдерін, аудан әкімдерін, көлік саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыруды қамтамасыз ету жөніндегі салалық мемлекеттік органды және өзге мүдделі мемлекеттік органдарды, сондай-ақ қауымдастықтар мен қоғамдық ұйымдарды тарту арқылы жұмыс тобы құрылатын болады. Аумақтарды дамыту бағдарламаларының әзірленіп жатқан көлік бөлімі міндетті түрде көлік саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыруды қамтамасыз ету жөніндегі салалық мемлекеттік органмен келісуге жатады;

2) көлік саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыруды қамтамасыз ету үшін аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімін әзірлеу және іске асыру шеңберінде салалық мемлекеттік органның жергілікті атқарушы органдармен жұмысын үйлестіру жөнінде шаралар қабылданатын болады.

3) өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтарын» айқындау және қалыптастыру жөнінде шаралар қабылданатын болады;

4) қалалық/өңірлік қоғамдық көлік жүйесін және ЖӘЖ дамыту бойынша шаралар қабылданатын болады.

6.3.2. Өңірлердің, бірінші кезекте Астана, Алматы, Шымкент, Ақтөбе және Ақтауда орталықтары бар, қалыптасып келе жатқан қалалық агломерациялардың «экономикалық арақашықтығын» қысқарту

Өңірлерде, оның ішінде агломерацияларда бизнес жүргізудің тартымдылығын айқындайтын факторлар білікті жұмыс күшінің болуы, тауарлар мен көрсетілетін қызметтер нарығының жоғары қолжетімділігі, сондай-ақ өңір мен әлемнің ірі қалаларымен дамыған көлік байланыстары, өңір ішінде және өңірден тыс жерде қозғалыстың жеңілдігі болып табылады.

Агломерацияларды дамытудың негізгі тетіктерінің бірі олардың инфрақұрылымдық қамтамасыз етілуі, агломерациялар ішінде көліктік коммуникацияларға қол жеткізудің жеңілдігі және олардың қоршаған аудандармен және түйінді нарықтармен байланысын жақсарту, сондай-ақ кросс-агломерациялық көлік инфрақұрылымын дамыту болып табылады.

Осыған байланысты, өңірлерді, оның ішінде осы Бағдарлама шеңберінде агломерацияларды дамыту деңгейін арттыру мақсатында өңірлер арасындағы, бірінші кезекте қалыптасып келе жатқан қалалық агломерациялар арасындағы табиғи және «экономикалық арақашықтықты» қысқарту жөніндегі шаралар көзделетін болады.

Барлық коммуникациялық инфрақұрылым кешенімен агломерациялардың өзара байланысын, магистральдық желілер салу арқылы ықпалдастырылған көлік жүйесін қамтамасыз ету қажет.

Айталық, 2012 жылдың өзінде-ақ Алматы – Петропавл бағыты бойынша екі жүрдек маршрут, сондай-ақ екі агломерация – Астана, Ақтөбе мен Алматы орталықтарын байланыстыратын маршрут іске қосылды. Аталған маршруттар жолдағы уақытты екі есе қысқартады.

Бұдан басқа, 2013 жылы агломерациялар орталықтарын, Астана мен Алматы қалаларын Каспий маңы өңірінің қаласы Атыраумен байланыстыратын тағы 2 жүрдек теміржол маршруты іске қосылатын болады. Аталған маршруттар агломерациялар орталықтары мен Каспий маңы өңірі арасындағы «экономикалық арақашықтықты» едәуір қысқартады.

Сондай-ақ, 2014 жылы 4 бағыт бойынша жолдағы уақытты 2 есе азайту жолымен «экономикалық арақашықтықты» қысқартатын жүрдек теміржол бағдарлары іске қосылатын болады. Аталған бағыттар: Астана – Қызылорда, Астана – Защита, Алматы – Защита, сондай-ақ екі агломерация орталықтары – Алматы мен Ақтөбе арасындағы «экономикалық арақашықтықты» қысқартатын бағдар.

Қазақстанның өңірлерін байланыстыратын автомобиль магистральдары ерекше назар аударуды талап етеді. Аталған бағытта «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомобиль жолының құрылысы жүргізілуде, оны аяқтау 2015 жылға белгіленген. Аталған магистральдық жол Қазақстанның ішінде үш агломерация орталықтары Ақтөбе – Шымкент – Алматы арасындағы көліктік байланысты қамтамасыз етеді. Бұл ретте, аталған автомобиль дәлізі жүктерді Қытай Халық Республикасынан Еуропаға және кері бағыттауға арналған негізгі транзиттік дәліз болады.

Бұдан басқа, Орталық – Оңтүстік, Орталық – Шығыс және Орталық – Батыс

бағыттары бойынша автомобиль жолдарын салу жөніндегі үш жобаны іске асыру
б а с т а л д ы .

Айталық, «Орталық – Оңтүстік» жобасы Қарағанды және Балқаш қалалары арқылы Астана және Алматы агломерацияларының орталықтарын байланыстыратын автомобиль жолын салуды және реконструкциялауды болжайды.

Орталық – Шығыс бағыты бойынша автомобиль жолын салу және реконструкциялау Павлодар мен Қалбатау елді мекендері арқылы Астана және Өскемен қалаларының арасындағы сапалы көлік байланысын қамтамасыз етуді
б о л ж а й д ы .

Сондай-ақ, 2020 жылға қарай Арқалық, Шалқар және Бейнеу елді мекендері арқылы Астана – Ақтау автомобиль жолы салынады және қайта реконструкцияланады.

Тұтастай алғанда, жоғарыда көрсетілген барлық жобаларды пайдалануға беру ел өңірлері арасындағы сапалы көлік желісін қамтамасыз етеді, сондай-ақ өңірлер арасында ғана емес, сол сияқты орталықтар арасындағы «экономикалық арақашықтықты» қысқартады.

6.3.3. «Инфрақұрылымдық орталықтарды» қалыптастыру

Елді аумақтық-кеңістікте дамытудың негізгі міндеті өндірістік және еңбек ресурстарын «өсу нүктелерінде», тіршілік ету үшін экономикалық перспективалы және қолайлы аудандарда аумақтық шоғырландыруды ынталандыру арқылы елді полярлы дамытуды қамтамасыз ету болып табылады.

Қазақстанның өңірлік саясаты өңірлердің ішкі сыртқы бәсекеге қабілеттілігін үдету, еңбек пен капитал ресурстарын экономикалық өсу орталықтарында аумақтық шоғырландыру, өңірлік жұмыспен қамтуды және республика тұрғындарының өмір сүру сапасын арттыру үшін қолайлы жағдайлар мен факторлар қалыптастыруға
б а ғ ы т т а л ғ а н .

Көлік инфрақұрылымының барлық түрлерін озыңқы дамытпайынша, елде жүргізіліп жатқан индустриялық-инновациялық дамыту саясаты шеңберінде жаңа инвестициялық жобаларды іске асыру қиындық туғызатын болады.

Бұл, өз кезегінде, көлік саласының алдында өңірлерде өндірістік объектілер орналастыруды ескере отырып, озыңқы көлік инфрақұрылымын құру бойынша нақты
м і н д е т қ о я д ы .

Қазақстан Республикасы тұрғындарының экономикалық белсенділігі мен ұтқырлығының артуымен жолаушылар көлігін дамытуға, тасымалдаушы компаниялардың қызмет көрсету сапасын арттыруға барған сайын баса назар аударылуда. Жолаушы тасымалдарын дамытудағы стратегиялық басымдық халықтың ұтқырлығын арттыру болып табылады, ол инфрақұрылымды дамыту, көлік қызметтерінің қолжетімділігі, олардың қауіпсіздігі мен сенімділігін арттыру

саласындағы кең спектрлі міндеттерді талап етеді.

Өз кезегінде Қазақстан Республикасы тұрғындарының ұтқырлығын арттыру көлік жүйесінің алдында нақты міндет қояды – жайлылық пен қауіпсіздік деңгейі жоғары сапалы көліктік көрсетілетін қызметтерді, өзекті экономикалық және өндірістік орталықтардың тиімді көлік байланысын, ел өңірлері мен агломерациялардың ішкі байланысын, сондай-ақ тасымалдардың бағалық қолжетімділігін қамтамасыз ету.

Жүк тасымалдары өңірді дамытуда маңызды рөл атқарады, мұнда тиімді құрылған көлік-логистика жүйесі Қазақстан өңірлері арасындағы экономикалық байланыстарды іске асырудың негізгі құралы, сондай-ақ қазақстандық тауарлардың әлемдік нарықтарға экспорты мен республиканың ішкі нарықтарына шетел тауарлары импортының басты жолсерігі болып табылады.

Осыған байланысты, Қазақстан Республикасының транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсімді қолдау ел ішіндегі, оның ішінде әрбір өңір ішіндегі автомобиль және теміржол желілерін жоғары ықпалдастыру, сондай-ақ жүк ағындарын бөлуге, тасымалдардың жоғары жылдамдығына, уақтылығына, қолжетімділігіне және сенімділігіне әсер ету үшін олардың түйінді халықаралық көлік дәліздеріне ықпалдасу міндетін қояды.

Бұдан басқа, елде өңірлерді дамыту, оның ішінде инфрақұрылымдық қамтамасыз етілуі агломерацияларды дамытудың және олардың қоршаған аудандармен және өзекті нарықтармен байланысын жақсартудың негізгі тетіктерінің бірі болып табылатын агломерацияларды дамыту жөнінде белсенді жұмыс жүргізілуде.

Жоғарыда көрсетілген мән-жайлардың бәрі, атап айтқанда, тұрғындардың экономикалық белсенділігі мен ұтқырлығының артуы, тұтыну тауарларының ішкі және сыртқы нарықтарының жаһандануы, өңірлерде өндірістік объектілерді орналастыруды ескере отырып, озыңқы көлік инфрақұрылымын құру қажеттігі өңірлердің көлік жүйесін дамыту жөніндегі қағидаттық жағынан жаңа тәсілді талап етеді. Аталған жүйе өңірдің жалпы өңіраралық және мемлекетаралық шаруашылық процестеріне қолжетімділігін қамтамасыз ететін жергілікті даму аумақтарында көлік инфрақұрылымын шоғырландыруды көздейді.

Өңіраралық көліктік қолжетімділік пен елдің және өңірдің өзекті экономикалық орталықтарының, жұмыс орындарының, тұрғылықты жердің, өндіріс пен тауарларды тұтынудың байланыстылығын қамтамасыз ететін, бұл ретте барлық көлік түрлерімен неғұрлым көп өңіраралық жолаушы және жүк ағындары бар, көлік дәліздерінің инфрақұрылымдарына және агломерациялар ядросына барынша мұқтаж өңір аумағының бір бөлігі болып табылатын елдің өңірлерінде «инфрақұрылымдық орталықтар» қалыптастыру көлік жүйесін дамыту жөніндегі жаңа тәсілге айналады.

Аумақтарды дамытудың көліктік бағдарламасында өңірлердің аталған «инфрақұрылымдық орталықтарын» қалыптастыруға баса назар аударылады.

Көлік саласындағы мемлекеттік бағдарламаны іске асыруды қамтамасыз ету

жөніндегі салалық мемлекеттік орган 2014 жылғы бірінші тоқсанға қарай «инфрақұрылымдық орталықтарды» айқындау әдістемесін әзірлейді және бекітеді.

Бұл ретте «инфрақұрылымдық орталықтарды» құру екі кезеңде жүзеге асырылатын болады :

1) 2014 – 2015 жылдар – бірінші кезең пилоттық болып табылады, ол кезде жергілікті атқарушы органдар «инфрақұрылымдық орталықтарды» айқындаудың бекітілген әдістемесі негізінде өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтарды» қалыптастыруға неғұрлым әлеуеті бар бөлігін анықтау үшін кешенді талдау жүргізетін болады. Жергілікті атқарушы органдар жүргізген талдаудың қорытындысы бойынша Қазақстан Республикасының Үкіметі жергілікті атқарушы органдардың ұсыныстары негізінде қалыптастырылған өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтарының» тізбесін бекітеді ;

2) 2016 – 2020 жылдар – екінші кезең, ол кезде «инфрақұрылымдық орталықтардың» көлік жүйесін дамытуға бағытталған өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтары» қалыптастырылатын және құрылатын толық ауқымды іске асыру кезеңі болып табылады.

6.3.4. Ауылды, шағын қалаларды және «шалғайдағы» өңірлерді сапалы көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз ету және өңірлердің қоғамдық көлік жүйесін дамыту

Аумақтарды дамыту бағдарламаларын көлік бөлімімен толықтыру кезінде жергілікті атқарушы органдар олардың өңірді дамытудағы басымдылығын, сондай-ақ аталған өңірлерде агломерацияларды дамыту қажеттігін ескере отырып, автостанцияларды, автовокзалдарды, жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін, такси тұрақтарын, жергілікті желідегі автомобиль жолдарын және ЖӘЖ әуеайлақтарын салу мен реконструкциялаудың егжей-тегжейлі тізбесін айқындайды. Жоғарыда көрсетілген барлық іс-шаралар аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімін іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына енгізіледі.

Бұдан басқа, аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімінде өңірлердің «шалғайдағы» елді мекендерінің өмірлік маңызы бар көлік инфрақұрылымын қамтамасыз етуге ерекше назар аударылатын болады. Әрбір өңірде «шалғайдағы» елді мекендер тізбесі айқындалады, оларды сапалы көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз ету аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімін іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына енгізіледі. Аталған елді мекендерді көлік инфрақұрылымымен, оның ішінде жаңа маршруттық желілермен қамтамасыз етуді жергілікті атқарушы органдар олардың экономикалық орындылығын және аталған өңірлердегі ауылды тірек елді мекендерді дамытуды ескере отырып, қаржыландыру тұрғысынан басым тәртіппен қарайды .

Аумақтарды дамыту бағдарламалары көлік бөлімінің тағы бір негізгі аспектісі қоғамдық көлік жүйесін дамыту болып табылады. Қазіргі уақытта өңірлердің жол инфрақұрылымы және қоғамдық көлік жүйесі тұрғындардың қоғамдық көлікті пайдалануын, сондай-ақ велосипедпен жүруін ынталандырмайды.

Осыған байланысты, аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімі өңірлерде жұмысты, білім беруді, сауда қызметтері мен денсаулық сақтауды қоса алғанда, тұрғындарға тіршілікті қамтамасыз етуге қажетті негізгі қызмет түрлерінің жайлы қолжетімділігін қамтамасыз ететін қоғамдық көлік жүйесін құру жөніндегі түбегейлі шараларды қамтитын болады.

Бұдан басқа, қазіргі уақытта Астана, Алматы, Ақтау, Ақтөбе және Шымкент қалалары елдің бес агломерациясының орталықтары болып айқындалды.

Агломерациялық ареалдың шекарасын белгілеу үшін агломерация орталығына (өзек) бару үшін қажетті уақыт шығынын негізге ала отырып, агломерация шекараларын айқындауға негізделген изохрон әдісі пайдаланылды. Агломерация шекарасы ретінде бірінші деңгейдегі агломерациялар үшін 1,5 сағаттық изохрон (Астана, Алматы және Шымкент) және екінші деңгейдегі агломерациялар үшін 1,0 сағаттық изохрон (Ақтау және Ақтөбе) қабылданды. Осы әдістің көмегімен агломерация аумағы шегіндегі қ о н ы с т а р а й қ ы н д а л д ы .

Аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімі көрсетілген өзек-қалалардың тиісті облыстарында агломерациялар ареалы ішінде, оның ішінде агломерациялар аумақтарының шегінде агломерациялардың өзектері мен қоныстар арасындағы «экономикалық арақашықтықты» қысқарту тұрғысынан көліктік қолжетімділікті қамтамасыз ету жөніндегі шараларды қамтитын болады.

Бұл ретте, өңірлердегі қоғамдық көлік оларды пайдаланушылар үшін ғана емес, сондай-ақ көлік құралдарының энергия тиімділігі тұрғысынан қоршаған ортаны қорғау үшін де сенімділік пен қауіпсіздікті қамтамасыз етеді.

Айталық, қазіргі уақытта Қазақстанда тауарлардың өзіндік құнындағы тасымалдауға жұмсалатын шығындар 8-11 %-ды құрайды, бұл ретте аталған көрсеткіш өнеркәсіптік дамыған елдерде 4 %-да индекстеледі. Бұл ретте автомобиль көлігі, оның ішінде автомобиль тасымалдарының үлесі 87 %-ға дейін жететін көлік секторының негізгі энергия тұтынушы сегменті болып табылады.

Осыған байланысты, аумақтарды дамыту бағдарламаларының көлік бөлімі қалалық/өңірлік көліктің қоршаған ортаға тигізетін әсерін барынша азайтуды көздейтін энергия тиімді қоғамдық көлік жүйесін дамытуға да бағдарланады.

Осы тұрғыда жергілікті атқарушы органдар Алматы қаласы әкімдігінің қоғамдық көлікті газ отынына көшіру бойынша оң тәжірибесін қарайтын болады.

Жергілікті атқарушы органдардың аумақтарды дамыту бағдарламаларының толықтырылған көлік бөлімінің түпкілікті нәтижесі жолаушыларды автомобиль көлігінен қоғамдық көлікке ауысуға ынталандыру, сондай-ақ ауылдарды, шағын

қалалар мен «шалғайдағы» өңірлерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз ету болады.

6.3.5. Каспий маңы өңірінің көлік инфрақұрылымын дамыту

Халықаралық тәжірибенің негізінде Қазақстанның көлік-логистика жүйесін дамыту бойынша негізгі назар шекара маңындағы аудандардың, оның ішінде шығыс қақпалары – Қорғас және Достық арасындағы көлік торабының функцияларын қамтамасыз ететін батыс қақпаларына айналатын Ақтау теңіз портының ауданындағы көлік-логистикалық орталықтарды дамытуға бағытталады.

Осыған байланысты, қызметті үйлестіру және жоғарыда көрсетілген қақпалар арасындағы барынша тиімді байланысты қамтамасыз ету жөнінде шаралар қабылданатын болады, бұл Қазақстан арқылы Қытайдың батыс және орталық өңірлерінен Иранға, Парсы шығанағы елдеріне, Түркияға және Қара теңіз арқылы Еуропа елдеріне жүк тасымалдау үшін тиімді бағдар құруға мүмкіндік береді.

Айталық, 2012 жылы ұзындығы 146 км «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» және ұзындығы 293 км «Жетіген – Қорғас» екі теміржол желісінің құрылысы аяқталды.

Аталған жобалар Қазақстан аумағы арқылы Қытай – Парсы шығанағы елдері бағытындағы тасымалдар арақашықтығын 1 000 км-ге, сәйкесінше жүк жеткізу мерзімін 3 күнге қысқартуға мүмкіндік берді.

Бұдан басқа, қазіргі уақытта Достық және Алтынкөл станцияларынан Ақтау теңіз портына дейінгі транзиттік тасымалдау арақашықтығын 1 200 км-ге дейін қысқартуға мүмкіндік беретін ұзындығы 988 км «Жезқазған – Бейнеу» теміржол желісін салу бойынша жаңа жоба басталды.

Жоғарыда көрсетілген жобалардың бәрі Қазақстан аумағы арқылы, оның ішінде Ақтау теңіз порты арқылы Қытай Халық Республикасы мен Парсы шығанағы және Еуропа елдері арасындағы транзиттік жүктер көлемін арттырады, сондай-ақ экспортқа бағдарланған отандық өндірушілер үшін жоғарыда көрсетілген елдердің нарықтарына неғұрлым қысқа маршрутты ашады.

Осыған байланысты, тасымалданатын жүктердің, оның ішінде құрғақ жүктердің көлемі өсімінің қажеттілігін қамтамасыз ету үшін өткізу қабілетін ұлғайту жөнінде шаралар қабылдай отырып, Ақтау портының үздіксіз жұмыс істеуі қамтамасыз етілетін болады.

Айталық, қазіргі уақытта Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту бойынша белсенді жұмыс жүргізілуде, ол 2015 жылға қарай аяқталды. Аталған жобаның шеңберінде түбін тереңдету жұмыстары мен үш құрғақ жүк терминалының құрылысы жүргізілетін болады. Салынып жатқан терминалдардың бірі отандық астықты Парсы шығанағы елдеріне тасымалдауға арналған қуаты 1 млн. тоннаға дейін астық

терминалы болып табылады.

Бұдан басқа, Ақтау портының 12-айлағы толығымен реконструкцияланады, сондай-ақ жаңа 11-айлақ салынады.

Сондай-ақ, тиеу-түсіру жұмыстары автоматтандырылып, Ақтау портының қойма операциялары оңтайландырылады, ол порттың өткізу қабілетін 1 млн. тоннаға ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Жоғарыда көрсетілген жұмыстардың нәтижесінде «Солтүстік – Оңтүстік» және «Еуропа – Кавказ – Азия трансазия дәлізі», сондай-ақ Қазақстанның аумағында дәліз құрайтын «Шығыс – Батыс» халықаралық көлік дәліздерінің тиімді жұмыс істеуі қамтамасыз етіліп, Ақтау портының өткізу қабілеті 16,8 млн. тоннадан 20,5 млн. тоннаға дейін ұлғаяды.

Жоғарыда көрсетілген іс-шаралар Каспий маңы өңірінің Орталық және Шығыс Қазақстанмен экономикалық және географиялық байланыстылығын қамтамасыз етеді.

Бұдан басқа, Каспий маңы өңірінің сапалы инфрақұрылымын дамыту мақсатында Каспий теңізі акваториясының Атырау ауданында су көлігін дамыту, сондай-ақ Ақтау теңіз портының негізінде халықаралық деңгейдегі көлік-логистикалық хаб құру жөніндегі түбегейлі шаралар қабылданатын болады.

Аталған Бағдарлама шеңберінде автомобиль жолдары саласында «Атырау – Ақтау» автомобиль жолының «Бейнеу – Шетпе – Ақтау» учаскесі реконструкцияланады, бұл ретте «Бейнеу – Шетпе» учаскесі 2014 жылы пайдалануға беріледі.

Құрық кентінде жалпы ұзындығы 14,4 км жана «Ералиев – Құрық» теміржол желісі салынады.

Ірі кемелерді жөндеу бойынша сервистік көрсетілетін қызметтер деңгейін арттыру мақсатында Құрық кенті ауданында кеме жөндеу/кеме жасау зауыты салынады.

Сондай-ақ, Орал – Каспий бассейнінде жағалау инфрақұрылымы (крандар, қойма үй-жайлары және т.б.) бар өңірлік көлік-логистикалық орталық салынады.

Атырау облысында Құрманғазы ауданындағы Қиғаш өзені арқылы паромдық өткелдер жаңғыртылады.

Жоғарыда көрсетілген іс-шаралардың бәрі Каспий маңы өңірінің инфрақұрылымын дамытуға жаңа серпін береді, жаңа жұмыс орындарын құра отырып, өңірдің әлеуметтік-экономикалық дамуына оң әсерін тигізеді және аталған өңірді халықаралық деңгейдегі көлік-логистикалық хаб ретінде жаңа даму деңгейіне шығарады.

6.3.6. Көлік жүйесінің қолданыстағы инфрақұрылымын жетілдіру және жаңасын құру арқылы туризм индустриясын дамыту

Әлемдік экономиканы дамытудың заманауи шарттарында туризм жетекші және серпінді даму үстіндегі салалардың біріне айналып келеді. Дүниежүзілік туристік ұйымның (ЮНВТО – UNWTO) деректері бойынша туризм тауарлар мен көрсетілетін

қызметтердің әлемдік экспортында автомобильдер, химия мен отын өнімдері экспортына ғана жол бере отырып, 4-орын алады (7,4 %). Кірістілігі бойынша аталған сала мұнай өңдеу мен автомобиль жасау өндірісінен кейін әлемде үшінші орында.

Алайда, туристік-рекреациялық әлеуеті бай бола тұрып, Қазақстанда туризмді дамыту деңгейі жеткіліксіз. Оның ішкі жалпы өнімдегі үлесі шамамен 0,3 %-ды қ ұ р а й д ы .

Барлық өңірлерге тән елдің туристік саласының негізгі проблемалы мәселелерінің бірі – бұл туристер үшін тартымды аудандарда инженерлік-көліктік және туристік инфрақұрылымды дамытудың қажеттілігі.

Айталық, қазіргі уақытта елде туристік кластерлерді қалыптастыру мен ілгерілету бағыты басталды және республикадағы туризмді дамыту негізгі бес кластер бойынша қ а р а с т ы р ы л а д ы :

1. Астана кластері – Астана қаласын, Ақмола облысын, Солтүстік Қазақстан облысының оңтүстік-батыс бөлігін, Павлодар облысының батыс бөлігін және Қарағанды облысының солтүстік-шығыс бөлігін қамтиды. Астана қаласы кластердің о р т а л ы ғ ы б о л а д ы .

2. Алматы кластері – Алматы қаласы мен Алматы облысының бір бөлігін қамтиды. Алматы қаласы кластердің орталығы болады.

3. Шығыс Қазақстан кластері Шығыс Қазақстан облысының солтүстік және шығыс бөліктерін қамтиды. Орталығы – Өскемен қаласы.

4. Оңтүстік Қазақстан кластері – Қызылорда облысының орталық және шығыс бөліктерін, Оңтүстік Қазақстан облысының оңтүстік бөлігін және Жамбыл облысының оңтүстік-батыс бөлігін қамтиды. Шымкент қаласы кластердің орталығы болады.

5. Батыс Қазақстан кластері – бүкіл Маңғыстау облысын және Батыс Қазақстан облысының бір бөлігін қамтиды. Ақтау қаласы осы кластердің орталығы болады.

Жоғарыда аталған барлық кластерлерде табиғаты көркем жерлер мен мәдени мұра объектілеріне апаратын автомобиль жолдарын реконструкциялау, аудан орталықтарында жаңа автостанциялар салу, қолданыстағы автовокзалдарды стандарттарға сәйкестендіру және оларды әртүрлі тілдердегі туристік көрсеткіштермен ж а р а қ т а н д ы р у қ а ж е т .

Сондай-ақ қолданыстағы теміржол желілерін жетілдіру және жаңаларын салу, қолданыстағы шекаралық станциялар инфрақұрылымын жетілдіру, қалалар арасында жол жүру ұзақтығын қысқарту мақсатында жаңа (жоғары жылдамдықты) пойыздарды пайдалану, алыс шетелдермен халықаралық қатынастарды ашуды қамтитын, теміржол м а р ш р у т т а р ы н к е ң е й т у қ а ж е т .

Туризмді дамыту мақсатында әуе көлігін дамыту үшін:

1) өткізу қабілетін арттыру мақсатында Астана, Алматы және Шымкент қалаларының әуежайларын к е ң е й т у ;

2) Өскемен және Ақтау қалаларындағы әуежайларды жаңғырту;

3) Маңғыстау облысының «Кендірлі» курорттық демалыс аймағында әуеайлақ салу;
4) Катон-Қарағай ауданының Үлкен Нарын кентінде әуеайлақ және Шығыс Қазақстан облысы «Песчанка» курортына таяу жерде гидроұшақтар қонатын орындар салу ;

5) Шарын шатқалында (Алматы облысы), «Катон-Қарағай» МҰТП, Марқакөл көлінің жағалау маңында (ШҚО), Шерқала таулы алқабы мен «Кендірлі» курорттық аймағында (Маңғыстау облысы) тікұшақ алаңдарын салу қажет.

Туризмді дамыту үшін су көлігін дамытудың да маңызы аз емес. Осыған байланысты қолданыстағы порттарды жетілдіру және жаңаларын салу, оның ішінде «Песчанка» курортындағы портты және Ертіс өзені бойындағы басқа порттарды, сондай-ақ Ақтау қаласындағы портты реконструкциялау қажет.

Бұдан басқа ішкі көлік инфрақұрылымын дамыту үшін:

1) автобус аялдамаларын жаңғырту және қазіргі заманғы қалалық жолаушылар көлігімен қамтамасыз ету арқылы қолданыстағы жергілікті көлік қызметтерін жетілдіру ;

2) шолу экскурсиялары үшін туристік автобус маршруттарын ашу;

3) көрсеткіштері бар аялдамаларды қамтамасыз етуді, жаңа автомобильдерді ескеретін жергілікті такси қызметтерінің сапасын айқындау мен енгізуді, сондай-ақ такси қызметтері бар/немесе талап етілетін барлық негізгі туристік қызығушылық жерлерінде жүру бағасы сапасымен сәйкес келуі қажет.

Сонымен қатар, өңірдің ірі қалаларында, сондай-ақ қазіргі заманғы стандарттар (көрсеткіштер мен тақтайшалар, тротуарлар, шағын сәулет объектілері, жайластырылған қоғамдық дәретханалар, мүмкіндіктері шектеулі адамдар үшін жайлылық элементтері) негізінде қолданыстағы курорттық аймақтар орталықтарында көше инфрақұрылымын дамыту бағдарламасын әзірлеу қажет.

Туризм индустриясын сәтті дамыту туристік кластер ішінде және одан тыс жерлерді қосатын жоғары сапалы және дамыған көлік жүйесінің болуымен сипатталады.

Осыған байланысты осы Бағдарлама жаңа инфрақұрылымды құру және қолданыстағысын жетілдіру арқылы өңірлердегі туризм индустриясын тұрақты дамытуға да бағытталатын болады.

7. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері

Бағдарлама екі кезеңде іске асырылатын болады:

1 - кезең: 2014 – 2016 жылдар ;

2 - кезең: 2017 – 2020 жылдар .

Осы Бағдарлама шеңберінде барлық нысаналы индикаторлардың мәндері көрсетілген екі кезең бойынша белгіленген.

Кезеңдердің әрқайсысында Бағдарламаның жылдар бойынша іске асырылу барысын

және жүргізілетін іс-шаралардың көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытуға әсерін сипаттайтын көрсеткіштер анықталды.

Бірінші кезеңде (2014 – 2016 жылдар) барлық көлік салаларының (теміржол көлігі, автожол саласы, автомобиль көлігі, су көлігі және азаматтық авиация) одан әрі жұмыс істеуінің нормативтік-құқықтық, әдістемелік және институционалдық базасын жетілдіруге, оның ішінде өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтарын» құруға бағытталған шаралар кешенін өткізу болжанады.

Бағдарламаның бірінші кезеңі осы Бағдарламаны қабылдау сәтінде белсенді іске асырылу фазасындағы, оның ішінде 2017 жылғы ЕХРО-ға дайындық шеңберіндегі объектілер бойынша жобаларды аяқтауға және жаңа ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруды бастауға да шоғырланатын болады.

Екінші кезеңде (2017 – 2020 жылдар) бірінші кезеңнің инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру жалғастырылатын болады.

Екінші кезең Бағдарламаны толық ауқымды іске асырумен сипатталады. Аталған кезеңде өңірлерде «инфрақұрылымдық орталықтар» құруды және транзиттік әлеуетті іске асыруды қамтамасыз ететін қазіргі заманғы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру жоспарланып отыр.

Аталған кезеңде Бағдарлама шеңберінде белгіленген барлық нысаналы индикаторларға қол жеткізу қамтамасыз етілетін болады, өз кезегінде бұл Қазақстан көлік жүйесінің озыңқы инфрақұрылымын құрады.

Айталық, 2020 жылға қарай негізгі инфрақұрылымдық жобалар: «Батыс Еуропа – Батыс Қытай», «Орталық – Оңтүстік», «Орталық – Шығыс», «Орталық – Батыс», «Жезқазған – Бейнеу» және «Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту» жобаларын іске асыру аяқталатын болады.

Бағдарламаны сәтті іске асырудың көрсеткіші Қазақстанның көлік жүйесінің барлық секторларын – инфрақұрылымның сапасын, кеден тиімділігін, халықаралық тауарлардың жеткізілімін ұйымдастырудың қарапайымдылығын, жүкті қадағалау мүмкіндігін, жүктерді жеткізу мерзімін сақтау мен логистикадағы құзыреттілікті дамытуды көздейтін Дүниежүзілік банктің логистика тиімділігі индексындағы (LPI) позициясын жақсарту болып табылады.

Осылайша, 2020 жылдың қорытындысы бойынша Қазақстанның жоғарыда көрсетілген рейтингтегі позициясын 40-орынға жеткізу болжанады.

8. Қажетті ресурстар

Осы бағдарламаны іске асыру үшін шамамен 5220000 млн. теңге мөлшерінде қаражат жұмсалады, оның ішінде қаржыландыру түрлері (млн. теңге) бойынша:

Қаржыландыру көздері	Қажетті қаражат (млн. теңге)*
БАҒДАРЛАМА БОЙЫНША БАРЛЫҚ ШЫҒЫНДАР:	5220000

1.	Республикалық бюджет	2724245
2.	Ұлттық қор	234000
3.	Жергілікті бюджет	178068
4.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының меншікті және қарыз қаражаты**	1535565
5.	«АХТСП» ҰК» АҚ меншікті және қарыз қаражаты	24640
6.	«Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» ЖШС қарыз қаражаты	12000
7.	Мемлекеттік-жекешелік әріптестік	146498
8.	Жеке инвестициялар***	276005
9.	Ақылы қызметтерден түсетін алымдар	88980

Е с к е р т п е :

* Бағдарлама іс-шараларын іске асырумен байланысты бюджеттік қаражаттың көлемі мемлекет экономикасының макроэкономикалық көрсеткіштерін және республикалық бюджеттің кіріс бөлігінің мүмкіндіктерін, сондай-ақ республикалық бюджетке Ұлттық қордан трансферттің болжамды көлемін негізге ала отырып, тиісті жылдарға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын б о л а д ы .

** Бұл ретте, республикалық бюджеттің мүмкіндіктерін негізге ала отырып және «ҚТЖ» ҰК» АҚ орта мерзімді кезеңге арналған Даму жоспарын түзетуге сәйкес теміржол саласының инвестициялық жобаларын қаржыландыру көздері мен көлемдері ө з г е р у і м ү м к і н .

*** Жеке инвестициялар көлемін сыртқы және ішкі параметрлер мен факторлар өзгерісінде түзету мүмкін.

Аббревиатуралардың толық жазылуы

«АХТСП» ҰК» АҚ	- «Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
«ҚТЖ» ҰК» АҚ	- «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
АКҚ	- автокөлік құралдары
ҰАААЖ	- Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы
ІЖӨ	- ішкі жалпы өнім
ИКАО	- Халықаралық азаматтық авиация ұйымы
ХТҰ	- Халықаралық теңіз ұйымы
КТҚС	- Каспий теңізінің қазақстандық секторы
МТЖ	- магистральдық теміржол желісі
ҚР	- Қазақстан Республикасы
ТМД	- Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
IATA	- Халықаралық әуе көлігі қауымдастығы
FIDIC	- Халықаралық инженер-консультанттар ф е д е р а ц и я с ы

ISAGO	- Жерүсті қызмет көрсету қауіпсіздігі жөнiндегi аудит
LPI	- Логистика тиімділігі индексі
ААШШ жүйесі	- Авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК