

**"Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2011 - 2015 жылдарға арналған стратегиялық жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 11 ақпандағы № 129 қаулысына өзгеріс енгізу туралы**

***Күшін жойған***

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 29 желтоқсандағы № 1649 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 31 желтоқсандағы № 1561 қаулысымен

**Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 31.12.2013 № 1561 қаулысымен (01.01.2014 бастап қолданысқа енгізіледі).**

«2012 – 2014 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы» Қазақстан Республикасының 2011 жылғы 24 қарашадағы Заңына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. «Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2011 – 2015 жылдарға арналған стратегиялық жоспары туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 11 ақпандағы № 129 қаулысына (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2011 ж., № 20, 240-құжат) мынадай өзгеріс енгізілсін:

көрсетілген қаулымен бекітілген Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2011 – 2015 жылдарға арналған стратегиялық жоспары осы қаулыға қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі және ресми жариялануға тиіс.

<i>Премьер-Министрі</i>	<i>Қазақстан Республикасының</i>
Қазақстан	<i>К. Мәсімов</i>
Үкіметінің	Республикасы
2011 жылғы	29 желтоқсандағы
№ 1649 қаулысына	
қосымша	
Қазақстан	Республикасы
Үкіметінің	
2011 жылғы	11 ақпандағы
№ 129 қаулысымен	
бекітілген	

# Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2011 – 2015 жылдарға арналған стратегиялық жоспары

## 1-бөлім. Миссия және пайымдау

Миссиясы. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі (бұдан әрі – Министрлік) көлік-коммуникация кешенін дамытудың озыңқы қарқынын қамтамасыз ету және көліктік қызметтегі экономика мен халықтың қол жетімді және сапалы көлік қызметіне қажеттілігін толық қанағаттандыру мақсатында көлік және коммуникация саласындағы Қазақстан Республикасының тиімді мемлекеттік саясатын қалыптастырады және жүргізеді.

Пайымдауы. Экономика мен халықтың көлік қызметіне қажеттілігін толық қанағаттандыра алатын жоғары технологиялық бәсекеге қабілетті көлік-коммуникация кешені.

## 2-бөлім. Ағымдағы жағдайды талдау

### 1. 1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту

Реттелетін саладағы немесе қызмет саласын дамытудың негізгі параметрлері.

#### Т е м і р ж о л с а л а с ы

Қазақстан темір жолының пайдалану ұзындығы 14,3 мың км құрайды (оның ішінде екі жолды желілер – 4,8 мың км (34%), электрлендірілген желілер – 4,1 мың км (29%), тығыздығы – 1000 шаршы км-ге 5,5 км, жүктелімдігі – км-ге 24,2 млн. тонна-км–ді құрайды.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының негізгі өндірістік-экономикалық көрсеткіштері

Көрсеткіштер	Өлшем бірлігі	Кезең			
		2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жылдың 9 айы
Тасымалданған жүк	млн. тонна	268,9 (+3%)	247,7 (-7,9%)	267,7 (+8%)	203,9
Тасымалданған жолаушылар	млн. жолаушылар	16,6 (-2%)	18,9 (+5,9%)	19,2 (+1,6%)	15,4
Кіріс	млрд. теңге	433,7	432,3 (-0,3%)	597,6 (+38,2%)	521,7
Шығыс	млрд. теңге	392,0	416,0 (+6,1%)	532,6 (+28%)	423,2
Қаржылық нәтиже	млрд. теңге	41,8			98,5

		16,3 (-61%)	65,2 (+400%)	
--	--	----------------	-----------------	--

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

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

- 1) темір жол көлігін магистральдық темір жол желісін (бұдан әрі – МТЖ) мемлекеттік бақылау сақталған жағдайда нарыққа бейімдеу;
- 2) тасымалдау және қамтамасыз ететін қызметте бәсекелестікті дамыту есебінен темір жол көлігінің көрсететін қызметтерінің қолжетімділігін, тиімділігін, қауіпсіздігі мен сапасын қамтамасыз ету;
- 3) салаға жеке бастамалар мен инвестициялар тарту үшін институционалдық жағдай жасау;
- 4) темір жол көлігінің импорт алмастыратын өндірістік базасын дамыту.

Қазақстан Республикасының (бұдан әрі – ҚР) темір жол саласын реформалау барысында мынадай аралық нәтижелерге қол жеткізілді:

- 1) шаруашылық қызметтің бейінсіз түрлері және мектептер мен ауруханалар сияқты әлеуметтік-тұрмыстық активтер бөлінген және жергілікті билік органдарына берілді;
- 2) бәсекелі секторға жөндеу кәсіпорындары бөлінді;
- 3) жолаушылар мен жүк тасымалдауды ұйымдастырушылық және қаржылық бөлу жүзеге асырылды. Жолаушылар тасымалын ішінара мемлекеттік субсидиялау басталды.

2011 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша локомотивтер паркінде 1751,5 локомотив, соның ішінде 566,5 электровоз, 1163 тепловоз және 22 паровоз бар. Локомотив паркінің жай-күйі 72% жететін жоғары тозумен сипатталады. Локомотивтер паркінің 37% астамы нормативтік артық жүріспен пайдаланылады, ал парктің 50% қызмет ету мерзімі аяқталған.

2011 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша ҚР жүк вагондарының жалпы паркі 96 144 бірлікті құрады, соның ішінде 52 839 бірлік немесе 55% мүкәммалдық, ал 43 305 бірлік немесе 45% жеке меншік болып табылады. Мүкәммалдық вагондардың жалпы санында пайдаланылатын парк үлесі 81% (47 805 бірлік) құрайды. Тәуелсіз меншік иелерінің жүк вагондар паркі 3 есеге өсіп, 24 мың вагонға ұлғайды.

Жүк вагондарының мүкәммалдық паркінің негізгі проблемасы 72% жететін оның жоғары тозуы болып табылады.

Жүк вагондары меншік иелерінің жүк вагондарын беру қызметтеріне бағалық реттеудің болмауы жылжымалы құрамды жаңарту үшін қолайлы жағдай

туғызуда. Мәселен, 34 967 вагоны бар жүк вагондары меншік иелерінің парк құрылымында пайдалану мерзімі 20 жылдан асқан вагондар үлесі 30% ғана к ұ р а й д ы .

2011 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша жолаушылар тасымалдауға арналған вагондар паркі 2 252 бірлікті құрады. Жолаушылар вагондары 28 жыл нормативтік қызмет ету мерзімі кезінде бүгінгі күні қазақстандық вагондардың орташа жарамдық мерзімі 21 жылды құрайды. Электр поездардың мүкәммал паркінің 155 вагонынан – 90 вагон жұмыс паркінде тұр, келесі 5 жыл ішінде 70 электр поезы вагоны есептен шығаруға жатады. Электр поездары паркінің тозу деңгейі осы уақытта 90% асады.

Қазіргі уақытта республикада облысаралық қатынастардағы теміржол жолаушылар тасымалын мемлекеттік әлеуметтік тапсырыс бойынша конкурстық негізде субсидия бөлумен мемлекеттік және жеке меншік компаниялар жүзеге асырады.

Саланың бәсекелестік моделінде жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын компанияларға толық бақылау және тасымалдау үдерісіне тартылған активтерді, атап айтқанда вагондар мен локомотивтерді жаңартуға жауапкершілік қажет.

Реттеудің қолданыстағы практикасына сәйкес қатынас түрі мен жүк тегіне байланысты тарифтер сараланған. Нәтижесінде тасымалдардан түсетін кірістер қатынастар түрімен және жүк тегімен айқындалған нарық сегментіне байланысты ерекшеленеді.

Көрсетілген тасымал сегменттерінен үш топты атауға болады.

1-топ – кірісі төмен тасымалдар: таскөмір (экспорт, облысаралық қатынас), кен (экспорт, облысаралық қатынас), құрылыс жүктері (импорт), нан (экспорт, облысаралық қатынас), қалған жүктер (облысаралық қатынас);

2-топ – кірісі жоғары тасымалдар: мұнай жүктері (экспорт), қара металл (экспорт, импорт, облысаралық қатынас), химиялық және минералды тыңайтқыштар (экспорт, импорт, облысаралық қатынас), қалған жүктер (импорт);

3-топ – өз шығынын өтейтін тасымалдар: таскөмір (импорт), мұнай жүктері (импорт, облысаралық қатынас), кен (импорт), құрылыс жүктері (экспорт, облысаралық қатынас), нан (импорт), қалған жүктер (экспорт).

Қазіргі уақытта «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ» (бұдан әрі – «ҚТЖ» ҰК» АҚ) Қазақстан Республикасының нарығындағы жалғыз жүк тасымалдаушы болып табылады. Бұл ретте тасымалдауды жүзеге асыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Локомотив» АҚ, «Қазтеміртранс» АҚ жылжымалы құрамын, басқа да темір жол әкімшіліктерінің мүкәммалдық вагондары мен операторлық компаниялар вагондарының жеке паркін пайдаланады.

2007 жылы «Ресей темір жолдары» ашық акционерлік қоғамының (бұдан әрі

– «РТЖ» ААҚ) еншілес қоғамы – капиталында 200 мың жүк вагоны бар «Алғашқы жүк компаниясы» ААҚ операторлық компаниясы құрылды. Осы шешім «РТЖ» ААҚ мүкәммал паркінің бір бөлігін бағаларды мемлекеттік реттеуден өз қызметіне шығарып, еркін баға белгілеуді орнатуға мүмкіндік берді.

2010 жылы «РТЖ» ААҚ «Екінші жүк компаниясы» («Алғашқы жүк компаниясы» ААҚ ұқсас) құрып және қалған Ресей мүкәммал паркінің вагондарын беру жоспарланады.

Бұл ТМД және жекелей алғанда ҚР кеңістігінің жүк тасымалдау нарығындағы жағдайды елеулі түрде өзгертеді.

#### Қатынастар бойынша көшірілген жүктер

Көрсеткіштер	Өлш. бірл.	Кезең			
		2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жылдың 9 айы
республикаішілік		1 4 0 , 0 (-0,2)	1 3 1 , 5 (-6,1%)	1 4 0 , 9 (+7,1 %)	107,8
экспорт	млн. тонна	93, 4 (+10,1%)	8 5 , 6 (-8,3%)	9 6 , 0 (+12%)	71,5
импорт		2 0 , 0 (-10%)	1 5 , 8 (-21,3%)	1 6 , 9 (+6,9%)	13,5
транзит		15,5 (+17,4%)	1 4 , 8 (-4,5%)	1 4 , 0 (-5,4%)	11,1

Тарифтердің жыл сайын артуын ескере отырып, 2009 жылдан 2014 жылға дейінгі инвестициялар

Атауы	2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	Барлығы
	Құны, млрд. теңге					
Магистральдық желі	53,7*	69,3*	133,3*	78,4*	92,1*	426,8
Локомотив шаруашылығы	17**	29,1**	56,4**	55,7**	77,2**	395,4
Вагон шаруашылығы	12,9***	21,6***	133,7***	32,5***	73,3***	274
Барлығы	83,6	120	323,4	166,6	242,6	936,2

#### Е с к е р т п е :

\* Қорғас-Жетіген және Өзен-Түрікменстанмен мем.шекара жаңа темір жол желілерінің құрылысын есепке алмағанда,

\*\* «Локомотив» АҚ және «Локомотив сервистік орталығы» АҚ

\*\*\* «Қазтеміртранс» АҚ және «Қазтранссервис» АҚ

2011 жылы темір жол инфрақұрылымының дамуына инвестициялар 93,8 млрд теңгені құрады, соның ішінде:

48,2 млрд. теңге республикалық бюджеттің қаражаты (Жетіген-Қорғас темір жол желісін салу);

6,5 млрд. теңге «ҚТЖ» ҰК» АҚ өз қаражаты (Жетіген-Қорғас темір жол желісін салу);

19,5 млрд. теңге қарыз қаражаты (12,4 млрд. теңге - Жетіген-Қорғас темір жол желісін салу; 7,1 млрд. теңге - Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара темір жол желісін салу);

19,8 млрд. теңге республикалық бюджеттің қаражаты (Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара темір жол желісін салу);

2015 жылға дейін 4191 км магистральдық желіні сауықтыру, 513 бірлік локомотив және 30 505 жүк вагонын сатып алу жоспарлануда.

#### Негізгі инфрақұрылымдық жобалар

Р/с №	Жобалар	Ұзақтығы км	Құны млрд. тг.	Қаржыландыру көздері	Іске асыру мерзімдері
Темір жол желілерін салу					
1	Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара	146	61,7	Республикалық бюджет және ҚР Ұлттық қорынан қарыз қаражаты	2009 – 2012
2	Қорғас – Жетіген	293,2	139,4	Республикалық бюджет, өзінің және ҚР Ұлттық қорынан қарыз қаражаты	2009 – 2013
3	Бейнеу – Жезқазған	988	343,9	Анықталмаған	2015 – 2019
4	Арқалық – Шұбаркөл	248	100	Анықталмаған	2012 – 2015

#### А в т о ж о л с а л а с ы

ҚР автомобиль жолдарының ұзақтығы 128 мың км құрайды, олардың 97,1 мың км астамы жалпыға ортақ пайдаланылатын автожол. Жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдың ұзақтығынан 23,5 мың км республикалық маңызы бар 73,6 мың км жергілікті желіге жатады.

2005 жылдан бастап жолдың барлық түрін салу және қайта жаңарту бірлікке 13 тоннаға дейінгі есептік салмаққа жүргізілуде, барлық халықаралық дәліздер II техникалық санаттан төмен емес параметр бойынша қайта жаңартылуда. 5 сатылы сапаны бақылау енгізілді.

Соңғы 11 жылда саланы дамытуға жергілікті желіні қоса алғанда 1 254,6 млрд. теңге бөлінді, бұл ретте 2001 жылы қаржыландыру 27,7 млрд. теңге болса, 2011 жылы 255 млрд. теңге болды. Осы жылдары жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдың 97,1 мың км-ден 44 мың км жолдан астамын, соның ішінде 24,3 мың км республикалық желіде қайта жаңарту және әртүрлі жөндеулер жүргізілді.

2011 жылы бөлінген қаражаттың шеңберінде жалпы ұзақтығы 912 км Алматы-Астана-Петропавл, Самара-Шымкент, Омбы-Майқапшағай, Астрахань-Атырау-Ақтау-Түрікменбашы, Ташкент-Шымкент-Алматы-Қорғас, Ақтөбе-Мартүк, Астана-Қостанай-Челябі, Таскескен-Бахты, Щучье-Бурабай курорттық аймағының және АТП ЕЭА кіру жолы автомобиль жолдарының учаскелерін қайта жаңарту бойынша, сондай-ақ жолдың 1238 км күрделі, орташа

жөндеу жұмыстары жүргізілуде.

2011 жылы жолдың 308 км салуға, қайта жаңартуға және пайдалануға беру бойынша жұмыстар көзделген.

2011 жылдың 10 ай қорытындысы бойынша республикалық маңызы бар жолдың 1989 км жөнделген, оның ішінде 858 км салу және қайта жаңарту және 1131 км күрделі және орташа жөндеу болып табылады.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту жобасын іске асыру жалғастырылуда.

Аталған жобаны қаржыландыру 3 көзден көзделген: қарыз қаражаты, республикалық бюджет және концессиялық негіздегі жеке инвестициялар.

Жобаны қаржыландырудың негізгі үлесі 9 қаржылық Халықаралық қаржы институттарының сыртқы қарыздарын құрайды және жалпы сомасы 3,2 млрд. АҚШ долларын құрайтын Қарыз туралы келісімге қол қойылды.

2011 жылы құрылыс жұмыстары ұзақтығы 1 734 км жүргізілді.

Құрылыс жұмыстарына 6 мың бірліктен астам жол-құрылыс техникалары, 30 асфальт-бетон және 24 цемент-бетон зауыты, 32 бөлшектеу құрылғылары, 35 мыңнан астам адам (авто және т/ж тасымалдаушыларды, инертті материалдар өндірушілерін қоса алғанда) жұмылдырылды.

2011 жылы аталған жоба бойынша 728 км жабын төселінді.

2012 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша республикалық маңызы бар автожолдар желісінің жай-күйі: жақсы – 37%; қанағаттанарлық – 42%; қанағаттанарлықсыз – 21%,

жергілікті маңызы бар автожолдардың жай-күйі: жақсы – 9%; қанағаттанарлық – 47%; қанағаттанарлықсыз – 44%.

2010 – 2014 жылдар кезеңінде шамамен 21 мың км автожолды қайта жаңарту мен жөндеу жоспарлануда, оның ішінде қайта жаңарту 5 мың км, республикалық желінің 6 мың км жөндеу, жолдардың жергілікті желісі бойынша 10 мың км.

Жаңалық нарықтық тәсілдерді енгізу болып табылады және осы мақсаттар үшін ақылы қызметті енгізумен мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетіктерін қолданудың маңызы аз емес. Осы бағыт бойынша концессиялық негізде «Алматы-Қапшағай» «Астана-Қарағанды», Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы автожолдарын қайта жаңартуды іске асыру бойынша іс-шаралар жүргізілуде. ҚР Үкіметінің 2010 жылғы 4 қазандағы № 1020 қаулысымен «ИТПС енгізу және «Астана-Щучье» учаскесін пайдалану» жобасы (2010-2012 жылдарға арналған) орташа мерзімді концессияға беруге ұсынылған объектілер тізбесіне енгізілген, жұмыстарды аяқтау 2012 жылғы 1 шілдеге дейін көзделген.

А з а м а т т ы қ а в и а ц и я

Республикада 54 авиакомпания және әуе кемелерінің пайдаланушылары өз қызметін жүзеге асырады, оның ішінде 34 авиакомпания коммерциялық әуе

тасымалдарын және 1 авиакомпания коммерциялық емес әуе тасымалдарын, әуе кемелерінің 19 пайдаланушысы авиациялық жұмыстарды (авиация-химиялық, орманды бақылау, мұнай-газ құбырларын айналып ұшып өту және басқа жұмыс түрлері) орындайды.

Қазақстан Республикасының Азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде 411 әуе кемесі есепте тұр.

Қазақстандық әуе тасымалдаушылары («Эйр Астана» АҚ, «Скат» АҚ) 18 шет мемлекетінің аумағында ұшуды орындайды. Қазақстанға әлемнің 19 елінен тұрақты жолаушылар тасымалын 25 шетелдік авиакомпаниялары жүзеге асырады. Ішкі авиация саласында 40 бағыт бойынша тұрақты ұшу жүзеге асырылады.

Жер үсті инфрақұрылым объектілерін жаңғырту және дамыту бағдарламалары іске асырылуда. Бүгінгі күні Халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге жіберілген 15 әуежайдың 10-ы Халықаралық азаматтық авиация ұйымының стандарттарына (ИКАО) санатталған: ИКАО санаты бойынша Астана мен Алматы қалаларының әуежайлары III санат, Атырау II санат, Павлодар, Шымкент, Қарағанды, Жезқазған, Ақтөбе, Өскемен, Қызылорда әуежайлары I санат.

Республиканың транзиттік әлеуетін одан әрі дамыту бойынша үлкен жұмыстар жүргізілген болатын, оны тиімді пайдалану азаматтық авиация үшін қосымша пайда табуға бағытталған шара және оны дамытудың жоғарғы динамикасын сақтау болып табылады.

2005-2008 жылдар кезеңінде Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы әуе кемелерінің транзиттік қозғалысының өсуі жылына 10% жоғары болды. Егер 2005 жылы транзит 84,8 млн. ұшақ-киллометрді құраса, ал 2008 жылы – 121,1 млн. ұшақ-киллометр, 2009 жылы – 114,2 млн. ұшақ-киллометр, 2010 жылы – 128,4 млн. ұшақ-киллометр, 2011 жылдың 10 айында – 127,4 млн. ұшақ-киллометр.

С у к ө л і г і

Қазақстан Каспий бассейніндегі жүк ұйымдастыратын мемлекет болып табылады және экспортталатын жүктердің негізгі түрлері мұнай, металл, астық және басқалары болып табылады.

2011 жылдың 10 айында Ақтау порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеу көлемі өткен жылғы тиісті кезең көрсеткішінің 94%-ын құрайтын 10,1 млн. тоннаны құрады, оның ішінде: мұнай – 6,8 млн. тонна, құрғақ жүк – 2,1 млн. тонна, салмен тасымалдау – 1,2 млн. тонна.

Мұнай мен астық экспорты көлемінің төмендеуі:

- 1) Баку-Батуми темір жол учаскесіндегі бос цистерналардың болмауына;
- 2) Атырау-Самара құбыры арқылы «Маңғыстаумұнайгаз» АҚ мұнайын



т а с ы м а л д а у д ы

ө з г е р т у і н е ;

3) Иранда астық бағасының жоғарылауына байланысты.

Тасымалдаудың негізгі бағыттары Ресей (Махачкала), Әзірбайжан (Баку) және Иран (Нека, Амирабад) порттары болып табылады.

2011 жылдың 10 айында «Қазтеңізкөлікфлоты» ұлттық кеме компаниясы 6,96 млн. тонна немесе өткен жылдың ұқсас кезең көрсеткішінің 97%-ын тасымалдады. Тасымалдау көлемінің төмендеуі ирандық бағытта белгіленеді.

Бүгінгі күні компания флоты 19 кемеден тұрады, оның ішінде: жүккөтергіштігі 12-13 мың тонна 6 мұнай құюшы танкер, жүккөтергіштігі 3 600 тонна болатын 8 барж-аландар, 5 буксир бар.

2014 жылы теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында кеме қозғалысын басқару жүйесін құру жоспарлануда.

Ішкі кеме қатынасы үш су бассейнінде жүзеге асырылады: ұзақтығы 3983,5 км су жолдары учаскелеріндегі Ертіс (1719,5 км), Іле-Балқаш (1308 км) және Орал-Каспий (956 км). 2011 жылдың 10 айында ішкі су көлігімен 1,05 млн. тонна әртүрлі жүктер тасымалданып, өткен жылғы тиісті кезең көрсеткішінің 7%-ға артты.

А в т о м о б и л ь к ө л і г і

Автокөлік құралдарының (бұдан әрі – АКҚ) республикалық паркі шамамен 2 183 мың жеңіл, 359 мың жүк АКҚ және 83 мың автобусты құрайды (2011 жылғы 1 қарашадағы ҚР Ішкі істер министрлігінің деректері).

Халықаралық жол тасымалдары (бұдан әрі – ЖТ) жүйесі бойынша тасымалдарға қазіргі уақытта шамамен 4650 автомобиль көлігі тартылған. Жүктерді тасымалдау үшін жыл сайын Еуропа мен Азияның 39 елімен шамамен 109 мың дана рұқсат бланкілерімен алмасу жүргізілуде.

Тұрақты қатынас бойынша 110 артық халықаралық және 115 облысаралық тұрақты жолаушылар маршруттары бар.

Автомобильдер паркі жоғары тозумен сипатталады – 12 жылдан жоғары пайдалануда болған автокөлік құралдарының үлес салмағы 63% құрайды, соның ішінде 57% - автобустар, 59% - жеңіл және 84% - жүк автокөліктері.

Осыған байланысты ҚР стационарлық көздерден атмосфераға зиянды заттар шамамен жылына 2,5 млн. тоннаны құрайды, ал көлік шығарындылары жылына 1 млн. тоннадан асады.

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

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

## Негізгі проблемаларды талдау

### Темір жол саласы

Теміржол саласында темір жолдар желісі жеткілікті дамымаған, негізгі құралдардың тозуы өсуде, жолаушы жылжымалы құрамының тапшылығы; сервистің төмен деңгейі мен бәсекелестіктің болмауы; темір жол көлігін жаңарту мен дамуын жеткіліксіз қаржыландыру; тариф белгілеудің қолданыстағы принциптері мен реттеу механизмі тасымалдаушының клиентке бейімделуін болдырмайды. Елдің транзиттік әлеуетін барынша тиімді іске асыру қажет және темір жол желілерін дамытуға жаңа (жеке) субъектілерді тарту қажет, олар өз кезегінде көлік-коммуникация кешенінде бәсекелік органы құруға және көлік құралдары паркін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Ұзақ жылдар бойы жолаушылар тасымалдарын жүк тасымалдары есебінен, сондай-ақ экономиканың басқа салаларын (тау-кен өндірісі, құрылыс және агроөнеркәсіп кешені) баға өсуіне қарай темір жол тарифтерінің түсуі есебінен тоғыспалы субсидиялауға жол беретін экономикалық саясат активтерінің «шығарылуына» және мемлекеттің көлік инфрақұрылымының сапасын нашарлатуға әкеп соқтырады.

Саладағы негізгі қорлардың жиналған тозуы теміржол көлігінің технологиялық тұрақтылығын жоғалту қаупін тудырады және өз ресурстары таусылып бара жатқан жылжымалы құрамды және инфрақұрылым объектілерді жаңартуға инвестицияның едәуір қажеттілігін анықтайды.

Теміржол көлігінің тиімділігі, қолда бар ассортимент, пайдаланушыларға ұсынылатын қызметтің қол жетімдігі мен сапасы, қызметке инновацияларды енгізу деңгейі нарықтың қазіргі заманғы талаптарына толық жауап бере алмайды.

Теміржол көлігі жұмысының мемлекет экономикасының барлық салалары үшін маңыздылығын ескере отырып, ҚР Көлік және коммуникация министрлігі «ҚТЖ» ҰК» АҚ бірлесіп, ҚР темір жол көлігін одан әрі дамыту бойынша ҚР Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламаның темір жол көлігі бөлімінің негізін құраған кешенді тәсілдерді әзірлеу бойынша ауқымды, жүйелі жұмыстарды жүргізді.

Бұл ретте осы бағдарламаның негізгі міндеттері саланың қолданыстағы институционалды құрылымын және саланың экономикалық моделі реформасын түзету негізінде реформалау үдерісін аяқтау болып табылады.

Табиғи-монополиялық қызмет (МТЖ қызметтері) және тасымалдау қызметін толығымен бөлу, тасымалдау қызметі тарифін қайта реттеу, тасымалдаушының әлеуметтік маңызы бар маршруттары бойынша жолаушылар тасымалдаумен байланысты шығындарын 100%-дық субсидиялау және т.б. көзделіп отыр.

Сондай-ақ бағдарламада жеке бастамаларды тартуға, магистральдық темір жол желісіне қол жеткізуге тең құқық бере отырып, бәсекелес нарықты құруға және жолаушылар тасымалдауды мемлекеттік субсидиялаудың тиімді тетігін енгізуге жағдай жасау қарастырылуда.

2011 жылғы 1 қазандағы жай-күйі бойынша вагондар:

Атауы	мүкәммал паркі	жұмыс паркі	жұмыс істемейтін паркі
жолаушы вагондары, бірлік	2 212	2 052	160
жүк вагондары, бірлік	50 572	42 009	8 563

Жолаушылар вагондарының тапшылығы өсу нәтижесінде

Жылдар	2009	2010	2011	2012	2013
жолаушы вагондарының тапшылығы, бірлік	411	448	323	211	128

Локомотивтер 2011 жылғы 1 қазандағы жай-күйі бойынша

Атауы	Мүкәммал паркі	Пайдаланылатын парк	Пайдаланылмайтын парк
магистральдық тепловоздар, бірлік	711	558,5	152,5
электровоздар, бірлік	581,5	431,5	150
маневрлік тепловоздар, бірлік	488	414	74

#### А в т о ж о л с а л а с ы

Автокөлік инфрақұрлымының едәуір бөлігі нормативтік мерзім шегінен тыс пайдаланылады, басқасы осы мерзімге жақындайды, осыған байланысты көлік жұмысының қауіпсіздігі бойынша жағдай едәуір нашарлауда.

Қолда бар жол пайдалану техникасының жоғары тозушылығы; қалпына келтіру жұмыстарының жоғары капиталды қажет етуі; жол қызметінің жөндеуаралық мерзімін сақтау мен республикалық маңызы бар автожолдарды дамытуды жеткіліксіз қаржыландыру; қолданыстағы автожолдардың техникалық параметрлерінің төмендігі (бірлікке түсетін жүктеме есебі, санаттары бойынша т.б.); екі жолақты қозғалысы бар жолдарда авариялық және қаза табу тәуекелінің жоғарлығы; жергілікті бюджеттен жеткіліксіз қаржыландыру салдарынан облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының төмен деңгейі; 890 ауылдық елді мекендерге қатты жамылғылы кіреберіс автожолдарының болмауы байқалады.

#### А з а м а т т ы қ а в и а ц и я

Азаматтық авиация саласындағы негізгі проблемалар мыналар болып табылады:

- 1) Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттарына сәйкес келмейтін өңірлік әуе кемелерінің ескірген паркі;
- 2) әуе кемелерін қабылдау-ұшыру үшін бірқатар өңірлік әуежайлардың ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келмеуі;

3) авиация персоналының, атап айтқанда ИКАО талаптарына сәйкес ағылшын тілінің 4-деңгейін меңгерген ұшу құрамының жетіспеушілігі болып табылады.

Ескіріп қалған өңірлік авиапаркті (АН-24, ЯК-40) шетелде шығарылған қазіргі заманғы әуе кемелеріне (Эмбраер, Бомбардье) ауыстыру қажет.

Жердегі инфрақұрылымның дамуы, оның ішінде әуежайларды қайта жаңарту, жердегі инфрақұрылымның материалдық-техникалық жарақталуы (ҰҚЖ, аэровокзал, арнайы техника және басқалар). Кейбір әуежайлардың ұшу-қону жолақтарының жай-күйі қауіпсіздік талаптарына толық мөлшерде жауап б е р м е й д і .

Кадр әлеуетін қалыптастыру.

### С у к ө л і г і

Су көлігі саласында порттық және қызмет көрсету инфрақұрылымының жеткіліксіз қуаты, білікті отандық мамандар тапшылығы, кеме қатынасы шлюздерінің төмен техникалық жай-күйі, сауда флотының жеткіліксіз саны, мемлекеттік техникалық флоттың тозғандығы байқалады.

Осыған байланысты теңіз сауда флотын және теңіз операцияларын қолдау флотын сатып алу, мемлекеттік техникалық өзен флотын ауыстыру, Өскемен және Бұқтырма шлюздерін қайта жаңарту, Шүлбі шлюзінің қорғаныш гидротехникалық құрылысы, кеме қозғалысы мен теңізде құтқару операцияларын басқарудың мамандандырылған жүйесін құру бойынша жұмыстарды жалғастыру қажет.

### А в т о м о б и л ь к ө л і г і

Проблемалардың бірі ҚР экологиялық жағдай болып табылады.

ҚР экологиялық жағдайды одан әрі жақсарту мақсатында ҚР Үкіметінің 2007 жылғы 29 желтоқсандағы № 1372 қаулысымен «Қазақстан Республикасының аумағында айналымға шығарылатын автокөлік құралдарының зиянды (ластаушы) заттар шығарындыларына қойылатын талаптар туралы» техникалық регламент бекітілді. Осы техникалық регламентте зиянды заттар шығарындылары бойынша Еуро экологиялық стандарты талаптарын қанағаттандырмайтын автокөлік құралдарын ел аумағына әкелуге және өндіруге тыйым салу белгіленген. Республика аумағында Еуро-2 стандарттары 2009 жылғы 15 шілдеден бастап автокөлік құралдары бойынша және 2010 жылғы 1 қаңтардан бастап отын бойынша енгізілді. Зиянды шығарындыларға қойылатын талаптары өте жоғары автокөлік құралдары бойынша Еуро стандарттарын мынадай мерзімдерде:

Еуро-3 стандарттары – 2012 жылғы 1 қаңтардан бастап;

Еуро-4 стандарттары – 2014 жылғы 1 қаңтардан бастап енгізу жоспарланып о т ы р .

Осы шаралар Қазақстанға Еуро стандарттарына сәйкес келмейтін автомобильдерді әкелуге және мемлекет аумағында өндіруге шектеу қояды, бұл

экологиялық проблемаларды жақсартуға (әсіресе үлкен қалаларда) мүмкіндік б е р е д і .

Бұдан басқа осы шара қазіргі қолда бар автомашиналар паркін жаңарту үшін ж а ғ д а й ж а с а й д ы .

Саланың нормативтік-техникалық базасын үйлестіру шеңберінде экологиялық қауіпсіздік саласында 2008-2009 жылдары ҚР 15 мемлекеттік стандарт әзірленгенін қосымша атап өткен жөн.

АКҚ түрлері	пайдалану мерзімдері бойынша бөлу				Жиыны
	2 жылға дейін	2 ден 7 жылға дейін	7 ден 12 жылға дейін	12 жылдан астам	
Жеңіл	86 086 (4%)	207 856 (10%)	420 589 (19%)	1 468 469 (67%)	2 183 000
Жүк	15 963 (4%)	18 716 (5%)	15 429 (5%)	308 892 (86%)	359 000
Автобустар	6 127 (7%)	16 733 (20%)	9 723 (12%)	50 417 (61%)	83 000
Жиыны	108 176 (4%)	243 305 (9%)	445 741 (17%)	1 827 778 (70%)	2 625 000

### Негізгі сыртқы және ішкі факторларды бағалау

#### SWOT - теміржол көлігін талдау

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
<p>1) көліктің барлық түрлерінің жүк айналымында теміржол көлігінің үлесі 60% астамды құрайды;</p> <p>2) транзиттік теміржол халықаралық дәліздерінің б о л у ы ;</p> <p>3) 1520 мм табанды көлік кеңістігінің темір жол жүйесімен толық технологиялық үйлесімділігі;</p> <p>4) географиялық қамтылу;</p> <p>5) жаппай ақтарылмалы жүктерді тасымалдау кезінде темір жолға баламаның болмауы;</p> <p>6) өткізу қабілетінің резервтері;</p> <p>7) теміржол көлігі қызметтерін барлық жыл мезгілінде тәулік бойы көрсету қабілеттілігі;</p> <p>8) ҚР Еуразия құрлығының ортасында геосаяси орналасуы</p>	<p>1) негізгі құралдардың физикалық және моральдық жағынан барынша тозуы (инфрақұрылымдар мен ж ы л ж ы м а л ы к ұ р а м ) ;</p> <p>2) жылжымалы құрам паркінің тапшылығы</p> <p>3) инновацияны енгізу мен үдерістерді автоматтандырудың төмен деңгейі;</p> <p>4) жүк пен кірісі төмен және кірісі жоғары жолаушы тасымалдарының есебінен қиылысты с у б с и д и я л а н д ы р у ;</p> <p>5) тасымалдар нарығына кіруде кедергілердің жоғары болуынан монополиялануы;</p> <p>6) саланың жетілдірілмеген институциялық құрылымы ;</p> <p>7) ескірген технологиялар мен ескірген техникалық нормативтер б а з а с ы ;</p> <p>8) шығынды және өнім бермейтін технологиялар мен өндірісті басқару әдістері;</p> <p>9) темір жол көлігіндегі көрсетілетін қызметтердің сапасы мен түрлерінің жеткіліксіз деңгейі;</p> <p>10) отандық ғылыми-зерттеу орталықтары желісінің болмауы</p>
Мүмкіндіктер	Қауіптер
<p>1) МЖӨ тетігін дамыту;</p> <p>2) алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттер, стандарттарды енгізу, активтерді ж е т і л д і р у ;</p> <p>3) темір жол тасымалы мен оған ілеспе қызметтерге</p>	<p>1) негізгі құралдар мен ескірген технологиялардың моральдық және физикалық жағынан тозуына қарай темір жол көлігінің қаржылық тұрақтылығын жоғалту;</p> <p>2) темір жол көлігінде жабдықтардың қатты тозуы мен істен шығуының нәтижесінде авариялар мен техногендік апаттардың тәуекелі;</p> <p>3) әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша жолаушылар тасымалының шығындарын мемлекеттік бюджеттен субсидиялаудың толық емес көлемі;</p>

деген тұрақты сұраныс; 4) ашық нарық арқылы және мемлекеттік компаниялардың акциялар пакетін сатудың есебінен инвестициялар тарту мүмкіндігі; 5) нарықтағы қызметтер ұсынысын ынталандыру және тасымалдар тарифтерін қайта реттеу кезінде бәсекелестікті дамытудың есебінен сапасын жоғарылату; 6) әлеуметтік маңызы бар жүктерді тасымалдауды мемлекеттен субсидиялау туралы шешімдер; 7) жолаушылар тасымалына қатыстырылатын жылжымалы құрамды жаңартуды мемлекеттен субсидиялау туралы шешімдер; 8) автокөлік тасымалы сегментінде оның бәсекеге қабілеттілігін (сапасы, түрлері) жоғарылатудың есебінен қызметтерді қайта реттеу кезінде жалпы жүк айналымы мен жолаушы айналымында темір жол көлігінің үлесін ұлғайту.	4) жүк тасымалы көлемінің шикізаттың дүниежүзілік бағасының ауытқуына тәуелділігі; 5) бағалық және бағалық емес монополияға қарсы реттеудің қолданыстағы қағидаттары, тетіктері мен саласы сақталған кезде келешектегі стратегиялық сценарийлердің толық анықталмауы; 6) жеке және мемлекеттік тасымалдаушылар арасында нарықтың кірісті және шығынды сегменттерін бөлуге алып келетін нарықтың ашық сегменттерінде Ұлттық компанияға («ҚТЖ» ҰК) АҚ қатысты кемсітушілік реттеуді сақтау; 7) саланың активтерін қысқартуға алып келетін тарифтерді ұстап тұру саясаты; 8) әлеуметтік маңызы бар тасымалдарды мемлекеттік бюджеттен субсидиялаудан бас тарту және субсидиялау көлемін қысқарту; 9) өнеркәсіп объектілерінің құрылысын шикізат көздеріне жақын жерде салу арқылы жүк тасымалына сұраныстың төмендеуі; 10) транзиттік тасымалдарға бағдарланған көрші елдердің аумағындағы жаңа баламалы бағыттардың пайда болуы.
---	--

### SWOT - автожол саласын талдау

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
<p>1) Қазақстанның Еуразия құрлығының ортасында геосаяси орналасуы</p> <p>2) Еуропа мен Азия арасындағы негізгі транзиттік дәліздердің Қазақстан аумағы арқылы өтуі</p> <p>3) жергілікті ресурстарды пайдаланудағы үлкен әлеует</p>	<p>1) Негізгі өндірістік қорлардың тозуы (ЖПУ, ЖПЖ, жол-пайдалану механизмдер мен техникалардың) және автомобиль жолдарына қызмет көрсетуге арналған қазіргі заманғы арнайы техникалардың (цемент-бетондық жабыны бар жолдарды қоса алғанда) болмауы</p> <p>2) республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын пайдалануды қаржыландырудың жетіспеушілігі</p> <p>3) жергілікті бюджеттен облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын қаржыландырудың жетіспеушілігі</p> <p>4) көпірлер мен автомобиль жолдарының қанағаттарлықсыз техникалық жағдайы және барынша тозуы</p> <p>5) жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейі</p>
Мүмкіндіктер	Қауіптер
<p>1) барлық қажетті ресурстармен жолдарды жаңадан салу, қолданыстағы автомобиль жолдарын қайта жаңарту</p> <p>2) мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігін дамыту</p> <p>3) ҚР халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара іс-әрекет</p> <p>4) алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу</p>	<p>1) салада білікті кадрлардың тапшылығы байқалады</p> <p>2) Ресей және Қытай көрші елдерінен Қазақстан транзитіне мүмкін қауіп (транзиттің Қазақстан аумағын айналып өтуі)</p>

### SWOT - азаматтық авиацияны талдау

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
---------------	---------------

<p>1) Қазақстанның әуежайлары негізінен Еуропаны Азиямен, Оңтүстік Шығыс Азиямен байланыстыратын әуе трассаларының жолында орналасқан, соның негізінде халықаралық әуе қатынастарын кеңейтуде және қазақстандық авиакомпаниялардың таяу және алыс шетелдерге ұшуларын ұлғайтуда елеулі әлеуеттің болуы;</p> <p>2) Еуропаны Азиямен, Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын бірнеше баламалы халықаралық әуе дәліздерінің болуы;</p> <p>3) көліктің аралас түрлерінің инфрақұрылымын дамуы</p>	<p>1) саланың жетілдірілмеген институционалды құрылымы;</p> <p>2) икемді тарифтік жүйесінің болмауы, мемлекеттік органдардың қызметтер құнын қатаң реттеуі әуежайларға толық көлемде әуежайларда техникалық, транзиттік қону үшін шетелдік ӘК тарту бойынша іс-шараларды іске асыруға мүмкіндік бермейді;</p> <p>3) авиаотынның қымбаттылығы және отандық мұнай өңдеу зауыттарында оны жеткіліксіз өндіру авиациялық қызметтер құнының көтерілуіне алып келеді;</p> <p>4) өңірлік әуежайларда негізгі өндірістік қорлардың (ұшу-қону жолақтары мен терминалдар) тозуы және батыс өндірісінің әуе кемелеріне қызмет көрсетуге арналған қазіргі заманғы арнайы техникалардың болмауы</p>
<p>Мүмкіндіктер</p>	<p>Қауіптер</p>
<p>1) Көлік саласында нарық үдерістерін дамыту үшін жағдайлар жасау;</p> <p>2) Энергия сақтаушы технологияларды енгізу және көлік жұмысының үнемділігін арттыру;</p> <p>3) МЖӘ тетігін дамыту;</p> <p>4) ҚР халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара қатынас жасау;</p> <p>5) алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңғырту;</p> <p>6) Қазақстанда авиатасымалдауларға төлеуге қабілетті сұраныстың өсуі әлеуеті бар;</p> <p>7) Қазақстанның зор экономикалық әлеуеті бар және ыңғайлы географиялық жағдайда орналасқан. Авиакомпаниялардың әуе қатынастары желісі қанағаттанарлық деңгейде жұмыс істейді;</p> <p>8) саланың құқықтық және нормативтік-техникалық базасының жетілдіруі, техникалық реттеуге көшу.</p>	<p>1) макроэкономикалық тәуекелдерді іске асыру жағдайда көліктік қызметтерге сұраныстың төмендеуі мүмкін, бұл мақсатты көрсеткіштерге әсер етеді;</p> <p>2) инфляциямен салыстырғанда энергия тасымалдағыштардың ішкі бағаларының алға қарай өсуі мемлекеттік және жеке меншік көлік кәсіпорындары шығындарының және отын сатып алу шығыстарының өсуіне алып келеді;</p> <p>3) бюджеттік қаржыландыруды қысқарту;</p> <p>4) жабдықтың жоғары тозу мен істен шығуы нәтижесінде авариялар мен техногендік апаттар тәуекелдері;</p> <p>5) Қазақстанға іргелес елдермен өз аумақтары арқылы транзиттік әуе қозғалысы ағындарын қайта бағыттау бойынша жұмыс белсенді жүргізілуде, ол Қазақстанның транзиттік авиакөлік әлеуетіне қауіп төндіруі мүмкін;</p> <p>6) авиакомпаниялардың әуежайлардан бөлінуіне және авиакомпаниялардың нарықтан орын іздестіруіне байланысты проблемалар мен қиындықтар;</p> <p>7) ескірген және көп үлгідегі ұшақтар паркінің болуы оларды дұрыс техникалық жағдайда ұстау отынға қатысты алғанда әлемнің көпшілік елдерінде қабылданған және жолаушылар үшін тартымдылығы төмен экологиялық нормаларға сәйкес келмейтін экономикалық жағынан тиімсіз елеулі күштер мен құралдарды талап етеді;</p> <p>8) рентабельдігі төмен авиажелілердің едәуір саны олар авиакомпаниялардың қажетті мұқтаждықтары және экономикалық пайымдауларымен ақталмайды.</p>

**SWOT - су көлігін талдау:**

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
---------------	---------------

<p>1) ҚР Еуразия құрлығының ортасында геосаяси орналасуы ;</p> <p>2) Еуропа мен Азияның арасындағы негізгі транзиттік дәліздердің Қазақстанның аумағы бойынша өтуі;</p> <p>3) көліктің аралас түрлері инфрақұрылымының дамуы</p> <p>4) экспортқа бағытталған жүк базасының болуы;</p> <p>5) Каспий маңы мемлекеттерімен халықаралық-шарттық базасын кеңейту.</p>	<p>1) негізгі құралдардың моральдық және физикалық жағынан барынша тозуы;</p> <p>2) су жолдары тығыздығының төмендігі;</p> <p>3) ішкі су жолдарының навигациялық кезеңге тәуелділігі ;</p> <p>4) Каспий маңы елдері тарапынан жоғары бәсекелестігі;</p> <p>5) контрагент-мемлекеттердің порт инфрақұрылымына тәуелділігі;</p> <p>6) дүниежүзілік мұхитқа еркін шыға алмауы;</p>
Мүмкіндіктер	Қауіптер
<p>1) көлік саласында нарықтық үдерістерді дамытуға арналған жағдайларды жасау;</p> <p>2) энергия сақтаушы технологияларды енгізу және көліктің жұмыс үнемділігін көтеру;</p> <p>3) МЖӘ тетігін дамыту;</p> <p>4) ҚР халықаралық көлік дәліздерін дамыту жөніндегі халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді қарым-қатынаста болу;</p> <p>5) алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттер мен стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңғырту ;</p> <p>6) құрғақ жүк көлемінің бір бөлігін отандық тасымалдаушыларға қарай қайта бағдарлау;</p> <p>7) су көлігімен облысшілік тасымалдаудың рентабельдігін жоғарылату;</p> <p>8) қазақстандық теңіз мамандарының мәртебесін көтеру.</p>	<p>1) макроэкономикалық тәуекелдерді іске асырған жағдайда көлік қызметтеріне деген сұраныс төмендеуі мүмкін, ол мақсатты көрсеткіштерге әсер етеді ;</p> <p>2) инфляциямен салыстырғанда энергия тасымалдағыштардың ішкі бағаларының алға қарай өсуі мемлекеттік және жеке меншік көлік кәсіпорындары шығындарының және отын сатып алу шығыстарының өсуіне алып келеді;</p> <p>3) техногендік және экологиялық;</p> <p>4) отандық теңіз тасымалдаушысына мемлекеттік қолдау көрсету шараларының жеткіліксіздігі және олардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі;</p> <p>5) көліктің дәстүрлі түрлеріне бейілділік;</p> <p>6) теңіз саласы тартымдылығының төмендеуі.</p>

### SWOT - автомобиль көлігін талдау:

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
<p>1) тасымалдаудағы бәсекелестікті дамыту;</p> <p>2) көліктің басқа түрлерімен салыстырғанда жоғары жылдамдығы және ұтқырлығы;</p> <p>3) барлық көлік түрлерімен тасымалданатын жалпы жолаушылар көлеміндегі автомобиль көлігінің үлесі 99 % - ды құрайды ;</p> <p>4) барлық көлік түрлерімен тасымалданатын жалпы жүк көлеміндегі автомобиль көлігінің үлесі 87 %-ды құрайды;</p> <p>5) халықаралық тасымалдар бойынша ел Үкіметтерінің арасында келісімдердің жасалуы;</p> <p>6) транзиттік дәліздердің дамуы;</p> <p>7) географиялық жағынан кеңінен қамту;</p> <p>8) жолаушылар мен жүктерді жақын және орта қашықтықтарға тасымалдау кезінде автомобиль көлігіне баламаның болмауы ;</p> <p>9) тәулік бойы қызмет көрсету қабілеті;</p> <p>10) кейбір өңірлер үшін автожолдар жалғыз көлік қатынасы болып табылады.</p>	<p>1) автокөлік құралдарының қатты тозуы және әлсіз техникалық жағдайы ;</p> <p>2) жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейі;</p> <p>3) жүргізушілер біліктілігінің және көлік тәртібінің төмендігі ;</p> <p>4) атмосфераға шығарылатын зиянды шығарындылардың жоғары деңгейі;</p> <p>5) жүргізушілер құрамын рейске шығар алдында бақылаудың әлсіздігі;</p> <p>6) көптеген жүйелі емес тасымалдаушылардың қауіпсіздік талаптарына сәйкессіздігі;</p> <p>7) автомобильдердің артық тиелуіне бақылаудың жеткіліксіздігі.</p>
Мүмкіндіктер	Қауіптер
<p>1) көлік және жол қызметтері сапасының деңгейін көтеру ;</p> <p>2) экологиялық қауіпсіз технологияларды енгізу;</p> <p>3) автотасымалдау қауіпсіздігін жоғарылату мақсатында</p>	



цифрлық тахографтарды енгізу;	1) автокөлік құралдарының физикалық жағынан қатты тозуының нәтижесінде авариялықтың ұ л ғ а ю ы ;
4) энергия сақтау технологиясын енгізу, жұмыстардың экономикалық тиімділігін жоғарылату;	2) ірі қалалардың көшелерінде автокөлік құралдарының мөлшерден тыс жинақталуынан тасымалдау жылдамдығының төмендеуі;
5) мультимодальдық, контейнерлік, контрейлерлік тасымалдар деңгейін көтеру;	3) автокөлік құралдары көп жиналған жерлердегі экологиялық қауіптілік;
6) көліктік логистикалық жүйені дамыту;	4) басқа мемлекеттерде жасанды кедергілерді жасау арқылы көлік қызметтерін көрсетудің халықаралық нарығында қазақстандық тасымалдаушылардың санын азайту.
7) жаңа инфрақұрылымдарды салу, қолда барын қайта жаңарту және жетілдіру;	
8) диспетчерлік басқарудың орталықтандырылған жүйесін енгізу;	
9) халықаралық талаптармен үйлестіре отырып жаңа стандарттар әзірлеу және қолданыстағыларын қайта өңдеу ;	
10) автомобиль тасымалдаушыларының қызметін лицензиялау.	

## 2.2. Стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту

Қазақстан Еуропа мен Азияның арасындағы коммуникациялық ағынының орталығында орналасқан және ұлттық транзиттік ресурстарды іске асыруға қабілетті орасан зор көлік әлеуетіне ие. Осы бірегей геосаяси жағдайды пайдалану қажет. Нақты айтқанда құрлықшілік тасымалдарды жүзеге асыру кезінде Солтүстік-Оңтүстік және Батыс-Шығыс бағытындағы бағыттардың көпшілігі өңірді айналып өтуі мүмкін емес, соның өзі ортаазиялық көлік дәліздерінің басымдылық жағын көрсетеді.

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

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

Маңызды факторлардың бірі басты серіктесі Еуропалық Одақ болып табылатын, сыртқы сауда айналымының ерекше жоғары қарқынын көрсетіп отырған Қытайдың қарқынды дамыған экономикасы (2006 жылдың қортындылары бойынша шамамен 1,7 трлн. АҚШ доллары көлемінде) болып

табылады. Одан басқа Қытай Жапониядан, Кореядан және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінен Еуропаға тауар тасымалдауға мүдделі, бұл жерде бағыттардың үштен бір бөлігі біздің аумағымыздан өтеді, ол өз кезегінде транзиттен мол табыс алуға мүмкіндік береді.

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

Иран Парсы шығанағы мен Үнді мұхиты порттарына, сонымен бірге Түркия мен ЕО нарығына шығатын жолдағы маңызды дәліз болып табылады және шетелдік жүк жөнелтушілерге транзиттік операцияларда Иран аумағын барынша кеңінен пайдалануға мүмкіндік беретін жаңа көлік дәліздері мен инфрақұрылымдық объектілерді дамытуға барынша күш жұмсайтын болады.

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

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

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

1) Еуропа – Кавказ – Азия халықаралық көлік дәлізі (бұдан әрі – ТРАСЕКА): негізгі бағыт Түрікменбашы порты – Сарыағаш – Достық арқылы, Ақтау – Достық тармағы (ұзақтығы 3 836 км; ҚР бойынша жеткізу мерзімі – 19 тәулік; 2007 жылы транзитпен 30 мың тонна, 2008 жылы – 37 мың тонна, 2009 жылы – 29 мың тонна, 2010 жылы – 24 мың тонна, 2011 жылдың 9 айында – 15 мың тонна тасымалданды).

2) Солтүстік – Оңтүстік дәлізі: Қазақстанның Ақтау теңіз порты учаскелерінде қатысуы арқылы - Ресейдің Орал өңірлері – Никельтау – Ақтау

және кері қарай Солтүстік Еуропа – Парсы шығанағының елдері Ресей мен Иран арқылы (ұзақтығы 1 235 км, ҚР бойынша жеткізу мерзімі – 7 тәулік; 2008 жылы транзитпен 11 мың тонна, 2009 жылы – 232 мың тонна тасымалданды).

3) Ортаазиялық дәліз: Сарыағаш – Өзіңкі, Өзіңкі – Сарыағаш (ұзындығы – 2 147 км; ҚР бойынша жеткізу мерзімі – 11 тәулік; 2007 жылы транзитпен 1 137 мың тонна, 2008 жылы – 1 453 мың тонна, 2009 жылғы – 766 мың тонна, 2010 жылы - 987 мың тонна, 2011 жылдың 9 айына – 586 мың тонна тасымалданды).

4) Трансазиялық дәліз (солтүстік бағыт): Достық – Петропавл, Петропавл – Достық (ұзындығы – 1 910 шақырым; ҚР бойынша жеткізу мерзімі – 10 тәулік; 2007 жылы транзитпен 111 мың тонна, 2008 жылы – 177 мың тонна, 2009 жылы – 72 мың тонна, 2010 жылы – 121 мың тонна, 2011 жылдың 9 айында – 89 мың тонна тасымалданды).

5) Трансазиялық дәліз (орталық бағыт): Достық – Сарыағаш, Сарыағаш – Достық (ұзақтығы – 1 831 км; ҚР бойынша жеткізу мерзімі – 9 тәулік; 2007 жылы 12 транзитпен 1 300 мың тонна, 2008 жылы – 1 834 мың тонна, 2009 жылы – 2 034 мың тонна, 2010 жылы – 1 828 мың тонна, 2011 жылдың 9 айында – 1 359 мың тонна тасымалданды).

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

2010 жылы негізгі көлік дәліздері бойынша 1126 контейнерлік поездар ұйымдастырылды және өткізілді, соның ішінде:

- 1) ТРАСЕКА – 145 поезд;
- 2) Трансазиялық теміржол магистралінің орталық дәлізі (бұдан әрі – ТАТЖМ) – 116 поезд;
- 3) Транссіб – 100 поезд.

## 2010 жылғы 11 айында Қазақстан Республикасы аумағы арқылы өткізілген контейнерлік поездар туралы ақпарат

тағайындалуы	саны	қатынас
жеке қалыптастырылған	276	Алматы – Алашанькоу
жеке қалыптастырылған	1	Алматы – Хайратон
жеке қалыптастырылған	74	Аксу – Чиндао

жеке қалыптастырылған	5	Жетісу – Алашанькоу
Қазақстанға тағайындаумен	441	Ляньюньган – Алматы
Қазақстанға тағайындаумен	21	Тяньцзинь – Алматы
транзиттік қатынаста	64	Находка – Локоть – Сарыағаш
транзиттік қатынаста	2	Находка – Локоть – Галаба
транзиттік қатынаста	41	Ляньюньган – Сарыағаш
транзиттік қатынаста	1	Ляньюньган – Сіргелі
транзиттік қатынаста	2	Ляньюньган – Аламедин
транзиттік қатынаста	1	Чуңьцинь – Черкесск
транзиттік қатынаста	13	Чуңьцинь – Дуйсбург
транзиттік қатынаста	37	Гамбург – Ақтау – Галаба
транзиттік қатынаста	34	Гамбург – Рига – Озинки – Галаба
Барлығы:	1013	

Өткен жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда ұйымдастырылған контейнерлік поездардың саны 242 поездға ұлғайтылған.

Қазақстан аумағы арқылы 70 халықаралық әуе дәлізі өтеді. Халықаралық транзиттік әуе қатынастар желісі 1995 жылдан 2011 жылға дейін 5 мың км-ден 77 мың км-ге дейін ұлғайды. Алматы, Астана, Қарағанды және Атырау әуежайларында «EL AL» (Израиль) «KLM» (Нидерланды), «FedEx» (АҚШ) және т.б. авиакомпанияларының Боинг-747 жүк тасымалдайтын тағы басқа әуе кемелері тұрақты түрде жанар май құюды жүзеге асырады.

Қазақстандағы ең ірі жоба Батыс Еуропа елдеріне шығу арқылы Қазақстан мен Ресей аумақтарымен өтетін Батыс Еуропа – Батыс Қытай құрлықаралық автокөлік дәлізін ұйымдастыру жобасын іске асыру басталды. Жоба құрамында Орталық Азия елдерінен, соның ішінде Өзбекстан мен Қырғызстаннан шығатын барлық дәліздерді қайта жаңарту көзделген. Бағыттың жалпы ұзақтығы 8 445 км, оның ішінде: Ресей бойынша – 2 233 км, Қазақстан бойынша – 2 787 км (2 552 км - қайта жаңғыртуға жатады), Қытай бойынша – 3 425 км құрайды.

Қорғастан Ақтау теңіз портына дейін 1 200 км қашықтықты қысқартатын «Бейнеу-Жезқазған» темір жолын салу жобасын іске асыру жоспарлануда. Жоба Қазақстандағы көлік дәліздерінің тиімділігін арттыруға себеп болады және бүгінгі таңда Орталық Қазақстан өңірлері үшін осы жобаны іске асыру ең маңызды оқиға болып табылады.

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

Каспий бассейнінің су қатынасында тасымалданатын жүктердің жалпы көлемі шамамен 30 млн. тоннаны құрайды. Бұл жерде Ақтау портының үлесі жиынтық соманың 38 % құрайды.

Әлемдік көлік жүйесіне интеграция халықаралық стандарттарды енгізуді, халықаралық дәліздерді дамытуды, басқа мемлекеттердегі ұқсас маршруттарға

қарағанда ең жақсы жағдайларды жасауды, басқа да сауда-көлік проблемаларын шешуді және өз экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін белсенді дамытуды қажет етеді.

Транзитті дамытудың маңыздылығы мен перспективасын ескере отырып, екінші стратегиялық бағыт болып «Қазақстан Республикасы көліктік-транзиттік әлеуетін дамыту» таңдалды.

Осы стратегиялық бағыттың стратегиялық мақсаты Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік тасымалдардың көлемін ұлғайту болып табылады.

Бұл қажетті халықаралық нормативтік құқықтық базаны қалыптастыруды, халықаралық стандарттарды енгізуді, халықаралық дәліздерді дамытуды, басқа мемлекеттердегі ұқсас маршруттарға қарағанда ең жақсы жағдайларды жасауды, барлық көлік салалары бойынша басқа да сауда-көлік проблемаларын шешуді және өз экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін белсенді дамытуды қажет етеді.

Осы мақсатқа жету бойынша негізгі міндет ҚР көлік-коммуникация кешенін халықаралық көлік жүйесіне интеграциялау деңгейін арттыру болып табылады.

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

### **3-бөлім. Стратегиялық бағыттар, мақсаттар, міндеттер, нысаналы индикаторлар, іс-шаралар мен нәтижелер көрсеткіштері**

#### **3.1. Стратегиялық бағыттар, мақсаттар, міндеттер, нысаналы индикаторлары, іс-шаралар мен нәтижелер көрсеткіштері**

1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту										
1.1.-мақсат. Көлік-коммуникация кешенін дамытудың озыңқы қарқынына қол жеткіз										
Осы мақсаттарға бағытталған бюджеттік бағдарламалардың кодтары 001, 002, 003, 004, 005, 006, 009, 012, 014, 015, 016, 019, 020, 028, 030, 033, 034-нысаналы индекторлары										
Нысаналы индикатор	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	есепті кезең		жоспарлы кезең					
			2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. 2015 жылға қарай көлік бойынша жалпы қосылған құнның 63%-ға өсуіне қол жеткізу үшін көлік-коммуникация	стат. деректер	%	7,9	24,0	32,6	42,6	52,9		77,8	



6. БҚЖИ-дың «Мемлекеттік органдар қабылдайтын шешімдердің ашықтығы» ұстанымы	СЭФ	орын	-	75	53	46	45	44	43
7. БҚЖИ-дың «Инфрақұрылымның жалпы сапасы» ұстанымы	СЭФ	орын	69	74	85	51	51	50	50
8. БҚЖИ-дың «Жолдардың сапасы» ұстанымы	СЭФ	орын	116	124	122	86	85	84	83
9. БҚЖИ-дың «Теміржол инфрақұрылымының сапасы» ұстанымы	СЭФ	орын	32	32	31	22	21	20	19
10. БҚЖИ-дың «Порт инфрақұрылымының сапасы» позиция	СЭФ	орын	110	111	110	77	76	75	74
11. БҚЖИ-дың «Әуе көлігі инфрақұрылымының сапасы» ұстанымы	СЭФ	орын	94	95	94	66	65	64	63
12. БҚЖИ-дың «Километрдегі орынның қол жетімділігі» ұстанымы	СЭФ	орын	64	67	66	47	46	45	44
13. Шикізатсыз сектор өнімінің өзіндік құнындағы көліктік шығыстар үлесі 2015 жылға қарай кемінде 8%-ға және 2020 жылға қарай 15% төмендеу	К К М деректері	%	-	-	-	-	-	6	8
14. 2012 жылға дейін көлік және коммуникация саласында тұрғындарға көрсетілетін қызметтер сапасының қанағаттандырылатын деңгейі	К К М деректері	%					103	105	105

1.1.1-міндет. Автожол саласындағы инфрақұрылымның даму деңгейін арттыру

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	есепті кезең		жоспарлы кезең				
			2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

1. 2015 жылға қарай орташа алғанда республикалық маңызы бар автомобиль жолдардың 85%-ы жақсы және қанағаттанарлық жағдайда болады	К К М деректері	%	70 16446	77 18091	77 18091	79 18561	81 19031	83 19502	85 19971	
2. 2015 жылға қарай орташа алғанда жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарының 70%-ы жақсы және қанағаттанарлық жағдайда болады	К К М деректері	%	55 38564	57 39966	58 40667	63 44173	66 46276	68 47679	70 49081	
3. Жөндеудің барлық түрімен қамтылған республикалық маңызы бар жолдардың ұзақтығы	К К М деректері	км	1931	1427	2150	2 295	2 211	2 263	2 300	
4. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық көлік транзит дәлізін қайта жаңарту	К К М деректері	км		417	750	599	436	686		
5. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының сапасына байланысты көліктік оқиғалардың санын өткен жылдың деңгейінен азайту	К К М деректері	%				6	8	7	7	
Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар						жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
						2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1						2	3	4	5	6
1. Шамамен 12 мың км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және жөндеу						X	X	X	X	X
2. 2015 жылға қарай шамамен 10 мың км жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарын қайта жаңарту						X	X	X	X	X
3. 2012 жылға қарай республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жекелеген учаскелеріне ақылы жүйені енгізу						X	X			
4. Жолқұрылыс жұмыстарының сапасын бақылаушы аумақтық жол зертханаларының жауапкершілігін арттыру						X	X	X	X	X
1.1.2-міндет. Теміржол саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру										
						есепті кезең	жоспарлы кезең			



Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Жаңа теміржолдардың ұзақтығы	К К М деректері	км	-	-	439	-	-	-	-
2. Экспорттық өнімнің өзіндік құнындағы теміржол көлігімен тасымалдау шығыстарының үлесі 2020 жылға қарай 20%-ға төмендейді	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	%	-	-	-	-	-	8	10
3. Теміржол көлігінің негізгі активтерінің тозуы 60 %-ға дейін төмендеген	К К М деректері	%	70	69	67	65	63	61	60

Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар	жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6
1. 2013 жылға қарай Қорғас-Жетіген теміржол желісін салу	X	X	X		
2. 2012 жылға қарай Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара теміржол желісін салу	X	X			
3. 2020 жылға қарай теміржол саласында «құрылысты қаржыландырудың кемінде 50 % жеке инвестициялар есебінен жүзеге асырылады»	X	X			
4. 2013 жылға қарай темір жол көлігін басқарудың жаңа жүйесін енгізу	X	X	X		
5. Теміржол қозғалмалы құрамын сатып алу	X	X	X	X	X
6. Жүк және жолаушы тасымалдары саласындағы тәуелсіз ірі операторлар санын 5-ке дейін жеткізу, бұл ретте нарық үлесі әрбір оператор үшін кемінде 7%-ды құрайды					X
7. Жүк және жолаушыларды тасымалдау саласында жаңа тарифтік саясат іске асырылған	X	X	X		
8. 2013 жылға қарай магистральдық желі қызметтерінің шектік тарифтерін 10 жылға бекіту	X	X	X		
9. «Экспорттық өнімнің өзіндік құнындағы темір жол көлігімен тасымалдау шығыстарының үлесі» көрсеткіш есебінің әдістемесін әзірлеу	X	X			

1.1.3.-міндет. Азаматтық авиация инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	есепті кезең		жоспарлы кезең				
			2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. ИКАО санатына ие әуежайлар саны	ККМ деректері	бірл.	9	10	10	11	11	11	11
2. Халықаралық әуе қатынастары санының ұлғаюы	ККМ деректері	бірл.	41	47	53	64	78	94	97

3. Халықаралық әуежай – «ККМ деректері бірл. хабтардын» саны 4-ке дейін	3	3	3	3	3	3	3	4	
Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар					жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
					2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6				
1. Республиканың 14 әуежайында ұшу-қону жолақтарын, жолаушы және жүк терминалдарын қайта жаңарту (салу)	X	X	X	X					
2. 2016 жылға қарай еуропалық авиациялық стандарттарды толығымен енгізу	X	X	X	X	X				
3. Шетелдік авиакомпанияларды тарту үшін жағдай жасау	X	X	X	X	X				
4. Әуе тасымалында бәсекелес нарықты құру	X	X	X	X	X				
1.1.4.-міндет. Су көлігі инфрақұрылымын даму деңгейін арттыру									
Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	есептік кезең		жоспарлы кезең				
			2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Теңіз порттарының өткізу қабілеті 48 млн. тоннаға жеткізілді	ККМ деректері	жылына млн. тонна	12,7	13,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
2. 2015 жылға қарай мемлекеттік техникалық өзен флотын 24 бірлік мөлшерінде жаңарту және жаңғырту	ККМ деректері	бірл.	124	3	5	2	6	8	-
3. Ұлттық теңіз сауда флоты қамтамасыз ететін Қазақстан Республикасының порттарынан Каспий теңізіне мұнайды тасымалдау көлемінің үлесі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	%			65	67	68	71	72
4. Ұлттық теңіз сауда флоты қамтамасыз ететін Қазақстан Республикасының порттарынан Каспий теңізіне құрғақ жүктерді тасымалдау көлемінің үлесі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ	%							10
Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар					жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
					2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6				
1. 2015 жылға қарай Өскемен, Бұқтырма және Шүлбі шлюздерін қайта жаңарту және жаңғырту бойынша жобаларды іске асыру	X	X	X	X					
2. 2015 жылға қарай Каспий теңізінің қазақстандық секторының акваториясында және ішкі суларында кемелердің қауіпсіз жүзуін қамтамасыз ету	X	X	X	X	X				
3. Ақтау портының инфрақұрылымын техникалық жаңғырту	X	X	X	X	X				

4. 2015 жылға қарай сауда флотының санын 11 бірлікке, соның ішінде 9 танкер және 2 құрлықтағы жүк кемесіне жеткізу:	X	X	X	X	X
5. Кемелер қозғалысын басқару жүйелерін енгізу				X	X

## 2-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасы транзит-көлік әлеуетін дамыту

2.1-мақсат. Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдар көлемдерін ұлғайт. Осы мақсатқа қол жеткізуге бағытталған бюджеттік бағдарламалардың кодтары 010, 011, 023 – нысаналы индикаторлары

Нысаналы индикаторлар	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	есепті кезең		жоспарлы кезең				
			2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Транзиттік бағыттағы жүк тасымалдарының көлемін ұлғайту	стат. деректер	млн. тонна	15,4	15,7	16,5	17,5	18,4	19,4	20,3
- темір жол көлігі	стат. деректер	млн. тонна	14,7	13,7	14,1	14,7	15,4	16,3	17,3
- автомобиль көлігі	стат. деректер	млн. тонна	0,7	0,77	0,84	0,91	0,98	1,05	1,12
- авиакөлігі	стат. деректер	млн. ұшак/км	113,7	118,0	120,4	121,0	122,0	123,5	124,
2. Транзиттік тасымалдардан түсетін кірістің ұлғаюы	стат. деректер	млрд. теңге	68,4	92,3	89,5	92,8	97,7	103,5	110,

### 2.1.1.-міндет. ҚР көлік кешенін халықаралық көлік желісіне интеграциялау деңгейін арттыру

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	өлшем бірлігі	есепті кезең		жоспарлы кезең				
			2009 ж.	2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Транзиттік темір жол учаскелері бойынша жүк поездары қозғалысының орташа жылдамдығын арттыру:	К К М деректері	км/сағат							
- Солтүстік дәліз;			49,45	49,69	49,57	50,06	50,57	51,20	51,8
- Оңтүстік дәліз;			40,24	46,04	46,70	47,17	47,64	48,69	49,7
- Ортаазиялық дәліз;			50,23	51,33	51,02	51,07	51,12	51,67	52,2
- TRASECA;			47,52	47,76	48,50	48,99	49,48	50,2	51,0
- Солтүстік-оңтүстік дәліз.			48,04	48,95	48,67	49,16	49,65	50,42	51,1
2. Автомобиль транзит дәліздері бойынша жүктің орташа қозғалыс жылдамдығының ұлғаюы	К К М деректері	км/сағат	45,0	46,8	49,6	53,4	55,8	58,5	61,5
3. Халықаралық көліктік дәліздерде сапаны ұлғайту көлік-логистикалық орталықтарын (күру)	К К М деректері	бірл.					12	14	16

Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар	жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.
1	2	3	4	5	6
1. Жүк поездары шекарадан өткен кездегі кедергілерді азайту	X	X	X	X	X

2. «Шикізатсыз сектор өнімінің өзіндік құнындағы көліктік шығыстар үлесінің төмендеуі» көрсеткіш есебінің әдістемесін әзірлеу	X	X			
3. 2012 жылға қарай «Еуро-3» экологиялық стандарттарын енгізу	X	X			
4. 2012 жылға қарай халықаралық тасымалдарда цифрлы тахографтарды енгізу		X	X	X	X
5. Көліктік бақылау органдарының техникалық жабдықталуы	X				
6. Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық жүйесін дамытудың мастер-жоспарын іске асыру		X	X	X	X

### 3.2. Мемлекеттік органның стратегиялық бағыттары мен мақсаттарының мемлекеттің стратегиялық мақсаттарына сәйкестігі

Мемлекеттік органның стратегиялық бағыттары мен мақсаттары	Стратегиялық және (немесе) бағдарламалық құжаттың атауы
1	2
1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту 1.1-мақсат. Көлік-коммуникация кешенін дамытудың озыңқы қарқынына қол жеткізу	1. Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары 2. Үдемелі индустриялық-инновациялық дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы 3. Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамытудың 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламасы
2-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасы транзит-көлік әлеуетін дамыту 2.1-мақсат. Қазақстан Республикасы аумағы арқылы транзиттік тасымалдар көлемін ұлғайту	1. Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары 2. Үдемелі индустриялық-инновациялық дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы 3. Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамытудың 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламасы

### 4-бөлім. Функционалдық мүмкіндіктерді дамыту

Мемлекеттік органның стратегиялық бағытының атауы, мақсаты мен міндеттері	Мемлекеттік органның стратегиялық бағыты мен мақсаттарын іске асыру жөніндегі іс-шаралар	Іске асыру кезеңі
1	2	3
1.1.1.-міндет. Автожол саласындағы инфрақұрылымның даму деңгейін арттыру 1.1.2.-міндет. Теміржол инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру 1.1.3.-міндет. Азаматтық авиация инфрақұрылымының даму	1. ҚР Көлік және коммуникация министрлігінің қызметкерлерін даярлау, қайта даярлау және біліктілігін арттыру; 2. Тағылымдамаларды өткізу, халықаралық ұйымдардың оқыту бағдарламаларын енгізуі; 3. Тиісті бұзушылықтардың алдын алу мақсатында ақпараттық қауіпсіздік бойынша іс-шараларын түсіндіру; 4. Мемлекеттік тілде құжат дайындаудың сапасын арттыру, қызметкерлерді мемлекеттік тілге оқыту бойынша іс-шаралар өткізу; 5. Басқарушы қызметте әйелдер өкілдігін кемінде 30% қамтамасыз ету; 6. Министрліктің мемлекеттік қызметшілері қызметінің тиімділігі мен сапасын рейтингтік бағалауды жүзеге асыру; 7. Көлік және коммуникация саласында мемлекеттік	

<p>деңгейін арттыру 1.1.4.-міндет . Су көлігі инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру 2.1.1.-міндет . ҚР көлік кешенін халықаралық көлік желісіне интеграциялау деңгейін арттыру</p>	<p>қызметтер стандарттары мен регламенттерін әзірлеу; 8. Мемлекеттік қызметтер көрсету процесін оңтайландыру және ақпараттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету: көліктік бақылау органдарының жалпы қызмет көрсету санынан көліктік бақылау органдарының электрондық форматта қызмет көрсетуінің үлесі (2013 ж. - 5%, 2014 ж. - 11%, 2015 ж. - 15%), электрондық форматқа өткізілген көліктік бақылау органдарының қызмет көрсетуінің үлесі (барлығы 6 мемлекеттік қызмет, 2012 ж. - 66,7% (4), 2013 ж. - 100% (6)), IT-жабдықтар секторы көлеміндегі ақпараттық-коммуникативтік технологияларды мемлекеттік сатып алуды жүзеге асырғандағы қазақстандық қамтудың үлесі (2012 ж. - 2,26%, 2013 ж.- 8,09%, 2014 ж. - 9,58%, 2015 ж. - 9,58%), IT- қызметтердегі ақпараттық-коммуникациялық технологияларды мемлекеттік сатып алуды жүзеге асырғандағы қазақстандық қамтудың үлесі (2011 ж. - 100%, 2012 ж. - 100%, 2013 ж.- 100%, 2014 ж. - 100%, 2015 ж.- 100%).</p>	<p>2011 – 2015 ж.</p>
---	---	-----------------------

## 5-бөлім. Ведомствоаралық өзара іс-қимыл

Қол жеткізу үшін, ведомствоаралық өзара іс-қимыл талап етілетін міндеттер көрсеткіштері	Ведомствоаралық өзара іс-қимыл жүзеге асырылатын мемлекеттік орган	Ведомствоаралық өзара байланыс орнату үшін көзделген шаралар
1	2	3
<b>1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту</b>		
1.1.-мақсат. Көлік-коммуникация кешенін дамытудың озыңқы қарқынына қол жеткізу		
2015 жылға қарай көлік бойынша жалпы қосылған құнның 63%-ға өсуіне қол жеткізу үшін көлік-коммуникация кешенінің негізгі көрсеткіштерін ұлғайту	СА	ЖҚК бойынша статистикалық деректер беру (тоқсан сайын)
ЕҚДБ (BEEPS) кәсіпорнының және Дүниежүзілік банктің іскери климатының шолуындағы және жұмыс істеу тиімділігіндегі «Көліктік инфрақұрылымның даму деңгейі» ұстанымын жақсарту	ЭДСМ	Іскер климатты шолудағы қолдап отырған ұстаным және көліктік инфрақұрылымды дамыту деңгейі бойынша ЕҚДБ мен Дүниежүзілік банктің кәсіпорындарының (BEEPS) тиімді жұмысы туралы есеп беру
ФКИ көлік қызметтері, алдыңғы жылға қарағанда %	СА	Көліктік қызметтердің ФКИ бойынша статистикалық деректерді беру (ай сайын, тоқсан сайын, жартыжылдық бойынша, жыл сайын)
1.1.1.-міндет. Автожол саласындағы инфрақұрылымның даму деңгейін арттыру		
2015 жылға қарай орташа алғанда республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының 85%-ы жақсы және қанағаттанарлық жағдайда	Қаржымині, ЭДСМ	Іске асырылуы республикалық бюджет есебінен көзделген жобаларды қаржыландыру МЖӘ негізінде жобаларды дамыту (МЖӘ орталығы)

2015 жылға қарай орташа алғанда жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарының 70%-ы жақсы және қанағаттанарлық жағдайда	Қаржымині, ЖАО	Облыстық бюджеттерге нысаналы трансферттерді бөлу; Жақсы, қанағаттанарлық, қанағаттанарлық емес жай-күйдегі жергілікті маңызы бар жолдардың жай-күйі туралы ақпаратты тоқсан сайын беру
Жөндеудің барлық түрімен қамтылған республикалық маңызы бар жолдардың ұзақтығы	Қаржымині, ЭДСМ	Іске асырылуы республикалық бюджет есебінен көзделген іс-шараларды қаржыландыру; МЖӘ негізінде жобаларды дамыту (МЖӘ орталығы)
1.1.2.-міндет. Теміржол инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру		
Жаңа теміржолдардың ұзындығы	Қаржымині, ИЖТМ, Э Д С М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	Республикалық бюджеттен темір жол желілерін салуды қоса қаржыландырудың қажет етілген көлемді қамтамасыз ету; Концессия мәселелері бойынша заңнаманы жетілдіру арқылы магистральдық темір жол желілерін пайдалану саласында концессияның (МЖӘ) жаңа нысандарын дамыту;
Теміржол көлігінің негізгі активтерінің тозуы 60 % төмендеген	ТМРА, ИЖТМ, Қаржымині, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	Тасымалдар саласындағы жаңа тарифтік саясатты іске асыру және кейіннен инфляция деңгейінде индексациямен 2011 жылдан 2014 жылға дейін темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау тарифтерін орташа алғанда 15%-ға жыл сайын арттыру есебінен жылжымалы құрамды сатып алу және күрделі жөндеу; Республикалық бюджет есебінен темір жол жолаушылар вагондары мен локомотивтерді сатып алу
1.1.3.-міндет. Азаматтық авиация инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру		
ИКАО санатына ие әуежайлар саны	ЖАО, Қаржымині, ТМРА	Техникалық сипаттамаларды ИКАО талаптарына сәйкес келтіру, ұшу-қону жолақтарын, жолаушылар және жүк терминалдарын қайта жаңарту (салу); Іске асыруы республикалық бюджет есебінен көзделген жобаларды қаржыландыру; Әуе көлігінің табиғи монополия субъектілеріне қатысты тарифтік саясаттың тиімділігін арттыру
Халықаралық әуе қатынастары санының ұлғаюы		
2016 жылға қарай халықаралық әуежай – «хабтардың» саны 4-ке дейін		
2-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының транзиттік-көлік әлеуетін дамыту		
2.1-мақсат. Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдар көлемдерін ұлғайту		
2.1.1-міндет. ҚР көлік кешенін халықаралық көлік желісіне интеграциялау деңгейін арттыру		
Транзиттік бағыттағы жүк тасымалдарының көлемдерін ұлғайту Транзиттік тасымалдардан түсетін кірісті ұлғайту Темір жол транзиттік учаскелері бойынша жүк поездарының орташа қозғалыс жылдамдығын ұлғайту	СІМ, ИЖТМ, ТСМ, Қаржымині (КБК), «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша)	СІМ – келісілген халықаралық көлік саясатын жүзеге асыру; ИЖТМ – мультимодальді көлік-логистикалық орталықтар жүйесін құру; ҚМ (КБК) – шекара маңындағы ынтымақтастық, шекараларды өту кезінде кеден рәсімдерін жеңілдету; «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ – халықаралық транзиттік жобаларды іске асыруға дүниежүзілік тәжірибені және капиталды (қатысушылар, әріптестер, консультанттар, консорциумдар) тарту, континенталды маңызы бар жаңа

Автомобиль транзит дәліздері бойынша жүктің орташа қозғалыс жылдамдығының өсуі		транзиттік көлік магистральдарын, транс және суразиялық құрлықтағы көлік дәліздерін құру.
Қазақстан аумағы бойынша өткен транзит арқылы автокөлік құралдары санының өсуі	ЭДСМ, Қаржымині (КБК), ИЖТМ	Әкімшілік кедергілерін азайту

## 6-бөлім. Тәуекелдерді басқару

Ықтимал тәуекел атауы	Тәуекелдерді басқару бойынша шараларды қолданбау жағдайдағы ықтимал салдарлар	Тәуекелдерді басқару бойынша іс-шаралар
1	2	3
<b>Сыртқы тәуекелдер</b>		
Геосаяси тәуекелдер	1. Халықаралық көлік желілері көрші елдердегі тұрақты саяси жағдайға көбінесе байланысты 2. Атап айтқанда, Иран мен АҚШ арасындағы қарым-қатынастардың күрт нашарлауы және екіжақты әскери қақтығыс басталған жағдайда Иран аумағы арқылы өтетін «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізін дамыту жобасын іске асыру қаупі туындайды.	1. Осы тәуекелдерді төмендетуге Қазақстан Республикасы халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара іс-қимылы ықпал етеді.
Техногендік және экологиялық тәуекелдер	1. Көлік инфрақұрылымының және жылжымалы құрамның тозу шамасына қарай көтерілетін ірі техногендік немесе экологиялық апат салмақты қосымша қаражатты талап етеді және көлік жүйесінің басқа объектілерінен қаражатты аударуға әкеліп соғады	1. Осы тәуекелдерді төмендету үшін алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңарту қажет. 2. ҚР ТЖМ және басқа мүдделі мемлекеттік органдарымен бірлесіп Құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және авариялық жағдайларды жою жөніндегі іс-қимыл жоспарын әзірлеу
Бағалық тәуекелдер	1. Ресейлік жүк ағындарының негізгі бөлігін металлургиялық кәсіпорындарының өнімдерімен бірге құратын көліктік саланы дамытуға арналған әлемдік энергия тасымалдағыш бағалары болып т а б ы л а д ы . 2. Осы сегменттерде әлем конъюнктурасының нашарлауы тек жүк айналымдары көрсеткіштерінің төмендеуіне ғана әкеп соқпайды, көліктік кәсіпорындары табыстарының төмендеуіне келтіреді, сондай-ақ инфрақұрылымдық жобалардың инвестициялық мүмкіндіктерінің төмендеуіне әкеп соғады.	1. Аталған тәуекел түрлерінің төмендеуі мемлекеттік-жеке-меншік серіктестік механизмдерінің дамуына байланысты.
<b>Ішкі тәуекелдер</b>		
		1. Оқу орындарымен қажетті мамандықтар бойынша өзара

<p>Министрліктен білікті құрамның кетуі</p>	<p>Әкімшілік және мемлекеттік қызметшілердің беделі мен мәртебесінің төмендеуі, олардың моральдық және материалдық ынталандырудың жетіспеушілігі, тұрғын-үй және басқа да әлеуметтік мәселелердің шешілмеуі білікті мамандардың кетуіне әкеп соғады.</p>	<p>қарым-қатынас, қолайлы еңбек жағдайымен қамтамасыз ету аталған тәуекел түрлерінің төмендеуінің негізгі себептері болып табылады.</p> <p>2. Қызметкерлердің біліктілігін көтеру;</p> <p>3. Моральдық ынталандыру</p> <p>Көлік саласы шеңберінде еректер мен әйелдердің құқықтары мен тең мүмкіндіктері олардың ерекшеліктері мен гендерлік аспектілері ойдағыдай жүзеге асырылып жатқаны туралы атап өткен жөн: Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрлігінде жалпы қызметкерлердің 40%-дан астамын әйелдер саны құрайды.</p>
---	--	--

## 7-бөлім. Бюджеттік бағдарламалар

### 7.1. Бюджеттік бағдарламалар

<p>Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)</p>	<p>001 «Көлік және коммуникация саласындағы саясатты қалыптастыру, үйлестіру және бақылау жөніндегі қызметтер»</p>	
<p>Сипаттау</p>	<p>Көлік-коммуникациялық кешенін дамытудың мемлекеттік және салалық (секторлық) бағдарламасын, заңнамалық актілерді, заңнаманы қолдануды жетілдіру бойынша ұсыныстарды әзірлеу, сондай-ақ нормативтік-құқықтық актілерді, Министрліктің құзыретіне кіретін көлік-коммуникациялық кешені саласындағы техникалық талаптар мен басқа да нормативтерді әзірлеу және қабылдау; Болжамдарды әзірлеу және мемлекеттің мұқтаждығы мен экономикасының тасымалдар мен коммуникациялардағы қажеттілікті уақтылы сапалы қамтамасыз ету; көлік-коммуникациялық кешенінің мемлекеттік үлестеріне және заңды тұлғалардың акция пакеттерімен иелік ету мен пайдалануға қатысты Үкіметтің шешімдері бойынша функцияларды жүзеге асыру; Біліктілік талаптарына сәйкес өз лауазымдық міндеттерін тиімді орындау және кәсіби шеберлігін жетілдіру үшін кәсіптік қызмет саласындағы білім бағдарламасы бойынша теориялық және практикалық білімдерді, шеберлікті, машықтарды жаңарту. Жүйелі техникалық қызмет көрсету және жүйелі-есептік техниканы жөндеу. Жергілікті есептік жүйені, ақпараттық жүйелер мен бағдарлама өнімдеріне әкімшілік ету, сүйемелдеу.</p>	
<p>Бюджеттік бағдарламаның түрі</p>	<p>мазмұнына қарай</p>	<p>Мемлекеттік функцияларды, өкілеттіктерді жүзеге асыру және олардан туындайтын мемлекеттік қызметтерді көрсету</p>
	<p>жүзеге асыру тәсіліне қарай</p>	<p>Жеке бюджеттік бағдарлама</p>
	<p>ағымдағы/даму</p>	<p>Ағымдағы бюджеттік бағдарлама</p>





Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Құрылыс және қайта жаңарту аяқталған учаскелері	км	488	280	308	755	765	765		
Сапа көрсеткіштері	«Облжолзертханасы» ММ ескертулерін жою туралы жіберілген ұйғарымдар саны	дана	450	681	377	386	411	413		
Тиімділік көрсеткіштері	1 км автомобиль жолына арналған шығындар	млн. теңге	114,0	206,0	172,9	200	210	220		
	1 км орташа құны жол құрылысы:									
	- I санаттағы					780	860	950		
	- II санаттағы	км				325	357	393		
Бюджет қаражатының көлемі	жолды қайта жаңарту:					464	510	561		
			- I санаттағы				118	130	143	
			- II санаттағы							
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	79	126	157	216	232	232		
			768	226	704	196	245	263		
			823	685	285	296	928	937		

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	003 «Республикалық маңызы бар автожолдарды күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу, ұстау, көгалдандыру, диагностикалау және аспаптық құралдармен тексеру»								
Сипаттама	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдары мен көпірлерге күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу жұмыстарын жүргізу, көгалдандыру, ұстау, пайдалануды басқару, жолдар мен көпірлерді күрделі жөндеу бойынша жобалау-іздістіру жұмыстары мен мемлекеттік сараптамадан өткізу								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Күрделі шығыстарды жүзеге асыру							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында жол-жөндеу жұмыстарын жүргізу	км	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерінде ақылы жүйені енгізу	км				224			
	Орташа алғанда республикалық маңызы								

	бар автомобиль жолдарының жақсы және қанағаттанарлық жағдайда	%				80	82	85	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Жөндеу-қайта қалпына келтіру жұмыстары аяқталған жолдардың ұзақтығы	км	1 290	877	1 238	1 215	1 105	1 208	
Сапа көрсеткіштері	«Облжолзертханасы» ММ ескертулерін жою туралы жіберілген ұйғарымдар саны	дана	800	980	594	513	474	450	
Тиімділік көрсеткіштері	1 км автомобиль жолына арналған шығындар	млн. теңге	16,5	25,0	25,8	22,2	24,4	24,8	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	2 131 097	2 195 000	3 187 056	2 700 000	2 700 000	30 000 000	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	004 «Әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету»								
Сипаттама	«Әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету» бюджеттік бағдарламасы көліктің барлық түрлерінде жолаушылар мен жүктерді тасымалдау жағдайларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша мақсатқа қол жеткізуде көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі стратегиялық бағытты іске асыруға және азаматтық авиациядағы қауіпсіздікті арттыру бойынша міндеттерді орындауға бағытталған.								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Мемлекеттік қызметтерді, өкілеттіктерді жүзеге асыру және одан туындайтын мемлекеттік қызметтерді көрсету							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлш. бір.	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
	«Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету орталығы» РМК персоналына растайтын сертификаттарды бере отырып, біліктілігін арттыру (курс саны)	бір.			2				
	«Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету орталығы» РМК арналған азаматтық авиация саласындағы басшылық құжаттарды	бір.			1				

Тікелей нәтиже көрсеткіштері	алу және оларды қалыптастыру базасы үшін ИКАО кітапханасын құру								
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	«Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету орталығы» РМК-ның біліктілігін арттыру курсынан өткен қызметкерлерінің саны	бір.			27				
Сапа көрсеткіштері	Алынған сертификаттар саны	бір.			32				
Тиімділік көрсеткіштері	Әуе кемелерінің үлгісі бойынша рұқсат алған білікті персонал	%			24				
	ИКАО стандарттарына түзетулерге мониторинг жүргізу және ИКАО стандарттарына байланысты айырмашылықтың болуы туралы ИКАО-ны хабардар ету (айырмашылық саны)	бір.			2				
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	0	0	5 1930	0	0	0	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	005 «Су жолдарының кеме жүретін жағдайда болуын қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау»								
Сипаттама	Ішкі су жолдарындағы кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Навигациялық жабдықтар белгілерін қою (алу) және күтіп ұстау арқылы кеме жүруінің кепілдендірілген өлшемдерін қамтамасыз ету: түбін тереңдету (жерді қарпу), түзету, түбін тазарту және трал жұмыстарын орындау; кеме жүретін гидротехникалық құрылыстарды (шлюздерді) қауіпсіз жұмыс жағдайында ұстау								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Мемлекеттік қызметтерді, өкілеттіктерді жүзеге асыру және олардан туындайтын мемлекеттік қызмет көрсетулер							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
					Есепті кезең	Жоспарлы кезең			

Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	2015 жыл
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	навигациялық жабдықтарды орнату ( алып тастау) және қызмет көрсету	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5	
	түбін тереңдету бойынша жұмыстар	мың м <sup>3</sup>	2 165	1 685	1 685	2 135	1 635	1 635	
	түзету жұмыстары	мың м	55	55	55	55	55	55	
	түбін тазарту жұмыстары	мың тонна	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	
	трал жұмыстары	км <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	
	арналық жобалау-іздістіру жұмыстарын жүргізу	км	370	270	220	190	190	190	
	кеме қатынасы шлюздерін ұстау, ағымдағы жөндеу және авариясыз жұмысын қамтамасыз ету	бірлік	3	3	3	3	3	3	
	флоттарды жөндеу ( ағымдағы, орташа, күрделі)	бірлік	128	132	143	150	150	150	
мемлекеттік техникалық өзен флотын жаңарту және жаңғырту	бірлік	8	3	5	2	6	8		
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Навигациялық кезеңнің ұзақтығы	км/тәулік	778 873	778 873	778 873	784 825	784 825	784 825	
Сапа көрсеткіштері	Кеме қатынасын қамтамасыз етумен байланысты авариялық жағдайлардың болмауы	бірлік	0	0	0	0	0	0	
Тиімділік көрсеткіштері	Кеме қатынасының кепілдендірілген габариттерімен су жолдарының ұзақтығы	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5	
	Су жолдарының кепілдендірілген габариттерімен қамтылуы	км	3 983,5	3 983,5	3 983,5	4 040,5	4 040,5	4 040,5	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	5 256 235	4 540 012	5 009 782	5 298 050	5 207 874	5 353 374	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	006 «Әуе көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау»
--	--

Сипаттама	Ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша халықаралық талаптарға сәйкес келтіру үшін Қазақстан Республикасы әуежайларының жер бетіндегі инфрақұрылымы нысандарын дамытуды және жаңғыртуды жүзеге асыру								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Бюджеттік инвестицияны іске асыру							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Бюджеттік даму бағдарламасы							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Тасымалданатын жолаушылардың саны	бірлік		7 5226	6 7928	6 9928			
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Қайта жаңартылған әуежайлар саны ауыспалы жобалар: жаңа жобалар:	бірлік	1 1	1 1	1	1			
Сапа көрсеткіштері	Жасанды ұшу-қону жолағын қайта жаңарту әуежайларының саны (ИКАО санаты)	бірлік	1	1	1	1			
	Әуежайдың аэровокзалын қайта жаңарту (өткізу қабілеттілігі)	адам/сағ	500	200	200	200			
Тиімділік көрсеткіштері	Қайта жаңартудан кейін ҰҚЖ қабілеттілігін сипаттайтын жасанды төсемнің сыныпталған саны (PCN) артады. PCN артық болған сайын, аталған әуежай соғұрлым көп және ауыр әуе кемелерінің түрін қабылдай алады.	PCN	50	52	50	50			
	Өткізу қабілеттілігі	Адам/сағ	500	200	200	200			
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	2 160 000	5 476 206	4 200 000	2 530 149	0	0	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	009 «Әлеуметтік маңызы бар облысаралық қатынастар бойынша темір жол жолаушылар тасымалдарын субсидиялау»	
Сипаттама	Әлеуметтік мәні бар қатынастар бойынша темір жол жолаушылар тасымалдарын ұйымдастыруға байланысты тасымалдаушылардың шығындарын жабу	
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Трансферттер мен бюджеттік субсидиялар беру
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама



Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	2015 жыл
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Көлік және коммуникация саласында қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізу, оның ішінде ауыспалы тақырыптар: - автожол саласы; - автомобиль көлігі; - транзит әлеуеті; - темір жол саласы; - азаматтық авиация жаңа тақырыптар: - автомобиль көлігі	бірлік	6 2 2 1	1 1 1 1	1	2	1	1	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Көлік және коммуникация саласында қолданбалы ғылыми зерттеулерді жүргізу саны	бірлік	11	4	1	2	1	1	
Сапа көрсеткіштері	ҒЗЖ есептері	бірлік	11	4	1				
	Мемлекеттік ғылыми-техникалық сараптаманың оң қорытындысы	бірлік				2	1	1	
Тиімділік көрсеткіштері	Қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізу бойынша бір тақырыптың орташа құны	мың теңге	9 182	5 668	6 500	11 350	12 000	11 400	
	1 адам/сағатына тартылатын консультанттардың орташа құны	теңге				500	500	500	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	101 002	22 674	6 500	22 700	12 000	11 400	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	011 «Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің күрделі шығыстары»	
Сипаттама	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі комитеттерінің аумақтық бөлімшелері ғимараттарын мемлекеттік қызметкер үшін қалыпты еңбек және әлеуметтік-тұрмыстық жағдай жасау үшін күрделі жөндеу және жобалық-сметалық құжаттамасын әзірлеу	
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Күрделі шығыстарды жүзеге асыру
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама



Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі комитеттерінің аумақтық бөлімшелері ғимараттарына күрделі жөндеу жүргізу және жобалық-сметалық құжаттамасын әзірлеу	бірлік			1				
	Көліктік бақылау органдарын қозғалмалы көліктік бақылау посттарымен жарақтандыру	бірлік		16	8				
	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі комитеттерінің аумақтық бөлімшелері және орталық аппаратын кеңсе жиһазымен, есептеуіш және басқа жабдықтармен, көлік құралдарымен жарақтандыру	бірлік				483			
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Жылжымалы көліктік бақылау посттарын сатып алу	%		50	75				
	Кеңсе жиһазын, есептеуіш және басқа жабдықтарын, көлік құралдарын сатып алу	%				84			
Сапа көрсеткіштері	Түтін өлшеммен, газанализатормен, таразы жабдығымен жарақтандырылған қозғалмалы көліктік бақылау посттарын сатып алу	бірлік		16	8				
	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігін материалдық-техникалық жарақтандыру	бірлік				483			
Тиімділік көрсеткіштері	Бір қозғалмалы постысын сатып алуға арналған орта шығындар	млн. теңге		16,0	16,0				
	Негізгі құралдарды сатып алуға арналған орта шығындар	мың теңге				374			
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	0	256 000	154 955	180 772	0	0	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	012 «Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне облыстық, аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын және Астана және Алматы қалаларының көшелерін күрделі және орташа жөндеуге берілетін ағымдағы нысаналы трансферттер»								
Сипаттама	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдары мен көпірлерге күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу жүргізу, көгалдандыру, ұстау, пайдалануды басқару, жолдар мен көпірлерді күрделі жөндеу бойынша жобалау-ізвестіру жұмыстарын жүргізу және мемлекеттік сараптамадан өту								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Трансферттер мен бюджеттік субсидиялар беру							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарында жол-жөндеу жұмыстарын жүргізу	км	322	464	566	456	413	246	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Жол жөндеу және қалпына келтіру жұмыстары аяқталған жолдар ұзақтығы	км	322	226	566	456	413	246	
Сапа көрсеткіштері	«Облжолзертхана» ММ ескертулері бойынша ұйғарымдардың жіберілген саны	дана	1028	949	282	265	250	200	
Тиімділік көрсеткіштері	1 км автомобиль жолына арналған шығындар	мың теңге	48,5	47,7	32,4	36,7	38,2	64,6	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	1 5629 356	2 2137 335	1 8322 675	16 751 830	15 800 000	15 900 000	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	014 «Ішкі суларда жүзетін «өзен-теңіз» кемелерін жіктеуді және олардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету»								
Сипаттама	«Кеме қатынасы тіркелімі» мемлекеттік мекемесін ұстау. Кеме жүзу процесіне қатысушы кемелердің және өзге де инженерлік құрылыстардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Мемлекеттік міндеттерді, өкілеттіктерді жүзеге асыру және осыдан туындайтын мемлекеттік қызмет көрсетулер							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							

Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
		Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Кемелердің сыныпталуын қамтамасыз ету және кемелерді куәландыруды жүргізу	бірлік	499	506	550	557	564	571	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Флоттың техникалық жағдайы бойынша көлік оқиғалары	бірлік	0	0	0	0	0	0	
Сапа көрсеткіштері	Флоттың техникалық қауіпсіздік талаптарына сәйкес келуі	%	100	100	100	100	100	100	
Тиімділік көрсеткіштері	Флоттың авариясыз жұмысы	кеменің саны	499	506	550	557	564	571	
	Өткен жылға орай жүк тасымалы көлемінің ұлғаюы	млн. тонна	1,2	1,21	1,23	1,26	1,26	1,27	
	1 куәландыруға орташа шығындары					99,3	106,3	113,7	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	101 952	119 467	93 437	95 133	99 730	105 182	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	015 «Астана қаласының бюджетіне Жаңа көлік жүйесі жобасын іске асыру үшін заңды тұлғалардың жарғылық капиталын ұлғайтуға берілетін нысаналы даму трансферттері»								
Сипаттама	Астана қаласының жеңілрельстік көлік жүйесін салу								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Трансферттер мен бюджеттік субсидиялар беру							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Бюджеттік даму бағдарламасы							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Жаңа жұмыс орындарын құру	км			22	22			
	Жеңілрельстік көлік жүйесінің кешенін салу	%			30	30			
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Инженерлік желілерді қайта орнату	км			14				
	14 км жолдың құрылысы	%				60			

Сапа көрсеткіштері	Объектіге шығу саны	саны			180				
	Жеңіл рельсті көлік жүйесінің және құрылымының қазақстандық және халықаралық сапалық стандарттарына сәйкестігі	%				100			
Тиімділік көрсеткіштері	Эстакада салу	км			2	2			
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге			1 023 976	1 800 000			

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	016 «Жол-құрылыс және жөндеу жұмыстарын орындаудың сапасын қамтамасыз ету»								
Сипаттама	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту, күрделі, орташа, ағымдағы жөндеу бойынша орындалып жатқан жұмыстардың және қолданылып жатқан жол-құрылыс материалдарының сапасына бақылауды жүзеге асыру								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Мемлекеттік қызметтерді, өкілеттіктерді жүзеге асыру және одан туындайтын мемлекеттік қызметтерді көрсету							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарындағы жол-жөндеу жұмыстарының сапасын бақылауды жүргізу	км	2200	2 628	2 863	2 868	2 713	2 559	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Бақылау сапасынан өткен, жөнделген және қайта жаңартылған республикалық маңызы бар автомобиль жолдары учаскелерінің ұзақтығы	км	2200	2 628	2 863	2 868	2 713	2 559	
Сапа көрсеткіштері	Объектіге шығу саны	саны	2 170	2 427	2500	2 735	2 600	2 650	
Тиімділік көрсеткіштері	Көрсетілген қызмет бірлігіне шығын көлемі	мың теңге	98,5	98,7	84,1	118	100,8	111,3	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	216 604	259 431	240 873	339 685	273 579	284 803	



Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	2015 жыл
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	кеме қатынасы шлюздерін қайта жаңарту, оның ішінде ауыспалы жобалар: жаңа жобалар	жоба	2	2	2	2 1	3	1	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Жобаларды іске асыру	%	11,5	45,1	65,6	49,3	76,8	100	
Сапа көрсеткіштері	Жоспарланған іс-шараларды іске асыру	%	100	100	100	100	100	100	
Тиімділік көрсеткіштері	Шлюздердің тозуын төмендету	%	45	22	18	16	10	0	
	Өткізу қабілетін ұлғайту	Жылда кемеңің шлюзденуі	1100	1300	1500	1700	2000	2200	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	163 408	476 904	289 812	329 678	704 366	583 321	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	023 «Көліктік бақылау посттарының желілерін салу және реконструкциялау»								
Сипаттама	Жол төсемдерін жайластыруды қоса алғанда, көліктік бақылау посттарын тұрақты таразы құралдарымен жабдықтау								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Бюджеттік инвестицияларды жүзеге асыру							
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Бюджеттік даму бағдарламасы							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есептік кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Тұрақты таразы жабдығымен жарақтанған көліктік бақылау посттарының саны, оның ішінде өтпелі жобалар: жаңа жобалар:	бірлік	6 4	4 2	2 -				
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Тұрақты көліктік бақылау посттарын таразы жабдықтарымен жарақтандыру	%	-	28	43				
Сапа көрсеткіштері	Тұрақты көліктік бақылау посттарында таразы жабдықтарын жаңарту	дана	-	4	2				

Тиімділік көрсеткіштері	Бір көліктік бақылау посттарын салуға және жарақтандыруға арналған орта шығындар	мың теңге	50,0	50,0	50,0				
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	109 379	126 348	104 440				

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	028 Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне көліктік инфрақұрылымды дамытуға берілетін нысаналы даму трансферттері»								
Сипаттама	Көлік құралдарының қауіпсіз және үздіксіз жүріп өтуі үшін қазіргі заманғы талаптарға жауап беретін жергілікті маңызы бар автокөлік жолдары желісін қайта қалпына келтіру және дамыту								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына қарай	Трансферттер мен бюджеттік субсидиялар беру							
	іске асыру тәсіліне қарай	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Бюджеттік даму бағдарламасы							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарында жол жөндеу жұмыстарын жүргізу	км	322	197	147	127	89	50	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Жолдардың құрылысы мен қайта жаңарту бойынша аяқталған учаскелер	км	48	67,6	73	63	44	25	
Сапа көрсеткіштері	«Облжолзертхана» ММ ескертулері бойынша ұйғарымдардың жіберілген саны	дана	135	61	100	105	110	90	
Тиімділік көрсеткіштері	1 км автомобиль жолына арналған шығындар	мың теңге	215,2	399,0	615,8	487,4	546,4	585,3	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	69 313 594	7 8 613 165	9 0 532 645	61 893 543	4 8 633 968	2 9 264 649	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	030 «Transport tower» әкімшілік-технологиялық кешені ғимаратын ұстау»
	Ғимаратқа және оған жапсарлас аумаққа техникалық және шарушылық қызмет көрсету, оларды күтіп ұстау. Инженерлік желілерге және коммуникацияларға,

Сипаттама	сумен жабдықтау, кондиционерлеу және жылу жүйелеріне қызмет көрсету. Ғимараттың өрт қауіпсіздігін қамтамасыз ету.								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына қарай	Мемлекеттік функцияларды, құзыреттер мен олардан туындайтын мемлекеттік қызмет көрсетуді жүзеге асыру							
	іске асыру тәсіліне қарай	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Жоспарлы кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Мемлекеттік қызметшілерге қажетті әлеуметтік-тұрмыстық жағдай жасау мақсатында ғимаратқа техникалық және шаруашылық қызмет көрсету	шаршы метр	32 294	3 2 294	3 2 294	3 2 294	3 2 294	3 2 294	
Түпкі нәтиже көрсеткіштері	Ғимараттың қызмет көрсетуі бойынша үзіліссіз жұмысты қамтамасыз ету	%	100	100	100	100	100	100	
Сапа көрсеткіштері	Қауіпсіздік талаптарын сақтау	%	100	100	100	100	100	100	
Тиімділік көрсеткіштері	Ғимараттың 1 шаршы метрін ұстауына арналған орта шығындар	мың теңге	13,3	13,2	12,9	12,0	12,8	13,7	
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге	431 350	426 832	416 885	388 025	415 186	444 250	

## Бюджеттік бағдарламаның нысаны

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	033 «Облыстық бюджеттерге мемлекет мұқтажы үшін жер учаскелерін алуға берілетін ағымдағы нысаналы трансферттер»								
Сипаттама	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын құрылыс және қайта жаңартуға мемлекеттік мұқтажы үшін жер учаскелерді және құрылыстарды сатып алу шарттарын жасасу								
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына қарай	Трансферттер мен бюджеттік субсидиялар беру							
	іске асыру тәсіліне қарай	Жеке бюджеттік бағдарлама							
	ағымдағы/даму	Ағымдағы бюджеттік бағдарлама							
Бюджеттік бағдарламаның көрсеткіштері	Көрсеткіштерінің атауы	Өлшем бірлігі	Жоспарлы кезең		Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері	Автожолдың белдеуіне түсетін жер учаскелерін және	Жер учаске			1 0 2 болжамдалады				





Сапа көрсеткіштері	Тасымалдардың тұрақтылығы	%				100		
Тиімділік көрсеткіштері	1 пкм субсидия көлемі	мың теңге				0,5		
Бюджет қаражатының көлемі		мың теңге				1 000 000		

## Бюджеттік шығыстардың жиынтығы

Атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең 2009 жыл	Нақтыланған жоспар 2010 жыл	Жоспарлы кезең			2014 жыл	2015 жыл
				2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Бюджеттік шығыстар жиыны	мың теңге	208 634 270	282 784 645	343 209 910	376 008 870	359 730 894	346 095 687	0
Ағымдағы бюджеттік бағдарламалар	мың теңге	56 019 066	70 115 337	80 143 752	77 059 204	78 146 632	83 983 780	0
Бюджеттік даму бағдарламалары	мың теңге	152 615 204	212 669 308	263 066 158	298 949 666	281 584 262	262 111 907	0

## Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ЭДСМ – Қазақстан Республикасы Экономикалық даму және сауда министрлігі

Қаржымині – Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі

ИЖТМ – Қазақстан Республикасы Индустрия және жаңа технологиялар министрлігі

СІМ – Қазақстан Республикасы Сыртқы істер министрлігі

ТЖМ – Қазақстан Республикасы Төтенше жағдайлар министрлігі

ЖАО – жергілікті атқарушы органдар

СА – Қазақстан Республикасы Статистика агенттігі

ТМРА – Қазақстан Республикасы Табиғи монополияларды реттеу агенттігі

МТЖ – магистральдық теміржол желісі

РТЖ – Ресей темір жолдары

АКҚ – автокөлік құралдары

ХЖТ – халықаралық жол тасымалдары

ТАТМ – Трансазия теміржол магистралі

ТЖЫҰ – Теміржол ынтымақтастығы ұйымы

ФКИ – физикалық көлем индексі

БЖИ – бәсекеге қабілеттіліктің жаһандық индексі  
СЭФ – сыртқы экономикалық форум  
МЖӘ – мемлекеттік-жеке меншік әріптестік  
ЖҚҚ – жалпы қосылған құн  
ЕҚДБ – Еуропа Қайта Құру және Даму Банкі

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