

2. 2015 жылға қарай мемлекеттік техникалық өзен флотын 24 бірлік мөлшерінде жаңарту және жаңғырту	К К М деректері	бірл.	124	3	5	2	6	8	-
---	-----------------	-------	-----	---	---	---	---	---	---

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

2. 2015 жылға қарай мемлекеттік техникалық өзен флотын 24 бірлік мөлшерінде жаңарту және жаңғырту (қауіпсіздікті арттыру)	К К М деректері	бірл.	124	3	5	2	6	8	-
---	-----------------	-------	-----	---	---	---	---	---	---

»;

мынадай мазмұндағы міндетпен толықтырылсын:

«

1.1.5-міндет. Автокөлік саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру									
Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Есептік кезең		Жоспарлы кезең				
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	2015 жыл
1. Халықтың автобуспен жолаушылар тасымалдары сапасына қанағаттану деңгейі	К К М деректері	%				62	67	72	77
2. Елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен қамту	К К М деректері	%				75	80	85	90
3. Халықаралық жүк автотасымалдары нарығындағы қазақстандық тасымалдаушылардың үлесі	К К М деректері	%				26	30	35	40
4. Белгіленген талаптарға жауап беретін автомобильдік жолаушылар тасымалдары инфрақұрылымының үлесі	К К М деректері	%	-	-	-	50	60	70	80
5. Көлік құралдарын міндетті техникалық тексеріп қараумен қамтуды ұлғайту	К К М деректері	техникалық байқау желілері	-	-	-	400	420	440	460
Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар					Жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
					2011 жыл	2012 жыл	2013жыл	2014 жыл	2015 жыл
1. Автовокзалдар, автостанциялар және тасымалдаушылардың мемлекеттік стандарттарын енгізу					x	x	x	x	x
2. Жергілікті атқарушы органдардың жол жағдайы және жолаушылар қатынастарына қажеттілігі бар елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен қамтамасыз ету жөніндегі жауапкершілігін арттыру					x	x	x	x	x

3. Қазақстандық тасымалдаушыларға халықаралық автокөлік құралдары нарығындағы олардың ұстанымдарын нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасау	x	x	x	x	x
4. Аудандық деңгейдегі елді мекендерде ашылатын орталықтар үшін ұтқыр желілердің болуы туралы талапты алып тастау	-	x	-	-	-
5. Жолаушылар тасымалының инфрақұрылымын дамыту	x	x	x	x	x

»;

«Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту» деген 2-стратегиялық бағытта:

«Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдар көлемдерін ұлғайту» деген 2.1-мақсатта:

«Қазақстан Республикасының көлік кешенін халықаралық көлік желісіне ықпалдастыру деңгейін арттыру» деген 2.1.1-міндетте:

«Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шараларда»:

мына:

«

2. «Шикізат емес сектор өнімінің өзіндік құнындағы көліктік шығыстар үлесінің төмендеуі» көрсеткіш есебінің әдістемесін әзірлеу	-	x	x	-	-
---	---	---	---	---	---

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

2. Көліктік дерекқорлардың ақпараттық-талдамалық жүйесін және тасымалдар қауіпсіздігі қарқынының мониторингін дамыту	-	-	x	x	x
--	---	---	---	---	---

»;

«Мультимедиялық қызметтерді ұсынуға бағытталған, қазіргі заманғы технологияларға негізделген қызметтерді, өндірістерді және АКТ инфрақұрылымын, инновацияларды дамыту» деген 3-стратегиялық бағытта:

«Ақпараттық коммуникациялық инфрақұрылымының дамуын қоса алғанда, ЖІӨ-дегі АКТ секторы үлесінің өсуіне қол жеткізуді қамтамасыз ету» деген 3.1-мақсатта:

«АКТ саласындағы базалық қызметтерге қолжетімділік деңгейі және Қазақстан Республикасының үй шаруашылықтарын телефон байланысымен, Интернетке кең жолақты қолжетімділікпен 100 % қамтуды қамтамасыз ету» деген 3.1.1-міндетте:

«1. 2015 жылға жергілікті телефон байланысын цифрландыруды 100 пайыздық деңгейге жеткізу» деген жолда:

«Ақпарат көзі» деген бағандағы «Стат. деректер» деген сөздер «ККМ деректері» деген сөздермен ауыстырылсын;

«2012 жыл» деген бағандағы «96,8» деген сандар «96» деген сандармен

«2. Телефон байланысының тіркелген желісінің тығыздығы» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «26,3» деген сандар «26,0» деген сандармен ауыстырылсын;

«2. Ауылдық жерлерде телефон байланысының тіркелген желісінің тығыздығы» деген жолдың «2012 жыл» деген бағанындағы «15,8» деген сандар «15,6» деген сандармен ауыстырылсын; м ы н а :

«									
Пошта байланысының салынған және жаңартылған ауылдық бөлімшелерінің саны	Стат. деректері	бірл.	50	64	-	186	372	560	-

>>

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

Пошта байланысының салынған және жаңартылған ауылдық бөлімшелерінің саны өсу қорытындысымен	Стат. деректері	бірл.	59	209	262	264	327	560	-
---	-----------------	-------	----	-----	-----	-----	-----	-----	---

»;

«Тұрғындар саны 1000 адам және одан жоғары барлық елді мекендерді ұялы байланыс қызметтерімен қамтамасыз ету» деген 3.1.2-міндетте:

М ы н а :

5. Монополиялық немесе басым жағдайға ие нарық субъектілері мемлекеттік тізіліміне енгізілген байланыс операторлары тарифтерін реттеу және оған мониторинг жүргізу	x	x	x	x	x
--	---	---	---	---	---

>>

деген жол алынып тасталсын;

«3.1.3. Қазақстанның барлық аумағына цифрлық хабар таратуды енгізу»
д е г е н м і н д е т т е :

тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын: «3.1.3. Қазақстан Республикасында цифрлық эфирлік теле хабар таратуды енгізу»;
м ы н а :

«									
1. Қазақстанның аумағын цифрлық эфирлік телехабарлар таратумен қамту	К К М деректері	%				22	75	95	95

>>

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

1. Қазақстан халқын цифрлық эфирлік телерадиохабарлар таратумен қамту	К К М деректері	%				22	75	95	95
---	-----------------	---	--	--	--	----	----	----	----

»;

м ы н а :

«

3. Алматы, Астана қалаларында және облыс орталықтарында цифрлық эфирлік телехабар таратылатын телеарналардың саны	К К М деректері	бірл.	-	-	-	30	30	30	30
қалған елді мекендерде			-	-	-	-	15	15	15

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

3. Алматы, Астана қалаларында және облыс орталықтарында цифрлық эфирлік телерадиохабар таратылатын телеарналардың саны	К К М деректері	бірл.	-	-	-	30	30	30	30
қалған елді мекендерде			-	-	-	15	15	15	15

»;

«Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шараларда:

«1. Эфирлік цифрлық хабар таратуды енгізу жөніндегі жоспарларды әзірлеу және бекіту» деген жолдағы «жоспарларды» деген сөз «жобаларды» деген сөзбен ауыстырылсын.

«3.1.5 Компьютерлік сауаттылық деңгейін арттыру үшін жағдай жасауды қоса алғанда АТ қызметтері секторын, инновация және ғылымды дамыту» деген м і н д е т т е :

«7. Халықтың компьютерлік сауаттылық деңгейі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «47» деген сандар «50» деген сандармен ауыстырылсын;

м ы н а :

«

4. Коммерциялық IT - жобаларды қаржыландыру үшін мамандандырылған қаржы ұйымын құру	-	x	-	-	-
---	---	---	---	---	---

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

4. АКТ салаларын дамытуға бағытталған іс-шараларды іске асыру үшін коммерциялық емес, мемлекеттік емес ұйымдар (корпоративтік қор) құру	-	x	-	-	-
---	---	---	---	---	---

»;

мынадай мазмұндағы жолмен толықтырылсын:

«

15. АКТ отандық саласын дамыту бойынша инновациялық идеяларды ілгерілету тетіктерін айқындау жөніндегі тексеру жүргізу	-	x	-	-	-
--	---	---	---	---	---

»;

мынадай мазмұндағы міндетпен толықтырылсын:

«

3.1.7-міндет. Телекоммуникация және пошталық байланысы қызметтерінің тиісті нарығында бәсекелестікті дамыту жағдайларын қамтамасыз ету

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем	Есепті кезең		Жоспарлы кезең				
			2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	2015 жыл
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Табиғи монополия саласынан шығарылған телекоммуникация және пошта байланысы қызметтерінің реттелетін саны	К К М деректері	бірл.	-	-	15	1	1	1	1
Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шаралар					Жоспарлы кезеңдегі іске асыру мерзімі				
					2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	2015 жыл
1. Табиғи монополиялар субъектілерінің және реттелетін нарықтардың ай сайынғы және тоқсан сайынғы есептедінің мониторингі					x	x	x	x	x
2. Өтінімдердің түсіне қарай табиғи монополиялар субъектілері мен реттелетін нарықтар бағаларының сараптамасын жүргізу					x	x	x	x	x
3. Табиғи монополиялар субъектілері тарифтерін және тарифтік сметаларын бекітуге берілген өтінімдерді қарау кезінде жария тыңдаулар өткізу					x	x	x	x	x
4. Табиғи монополиялар субъектілерін және реттелетін нарықтарды кезектен тыс тексерулерін жүргізу					x	x	x	x	x
5. Телекоммуникация саласындағы реттелетін қызметтерге табиғи монополия аясына жатқызу мәніне талдау жүргізу					x	x	x	x	x
6. Табиғи монополиялар субъектілерінің реттелетін қызметтер (тауарлар, жұмыстар) тізбесіне өзгерістер енгізу					x	x	x	x	-

»;

«Мемлекеттік қызметтерді ұсыну, техникалық сүйемелдеу үдерістерін жетілдіру және мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерін ықпалдастыру, соның ішінде Кеден одағының ақпараттық инфрақұрылымын дамыту үшін жағдайлар және тетіктер жасау» деген 4-стратегиялық бағытта:

«Электрондық форматта мемлекеттік қызмет көрсетудің сапасын және халыққа қызмет көрсету орталықтарының жұмыс істеу деңгейін арттыру» деген

4 . 1 - м а қ с а т т а :

«Цифрлық сертификаттар арқылы азаматтардың және ұйымдардың мемлекеттік электрондық қызметтерге қауіпсіз қол жетімділігін қамтамасыз ету» деген

4 . 1 . 1 - м і н д е т т е :

м ы н а :

«

2. Берілген электрондық құжаттардың санының жыл сайынғы өсімі (алдыңғы жылға)	К К М деректері	млн. бірл .	0,04	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
---	-----------------	-------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

2. Берілген электрондық құжаттардың саны	К К М деректері	млн. бірл .	0,04	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
--	-----------------	-------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

»;

Тікелей нәтижелер көрсеткіштеріне қол жеткізуге арналған іс-шараларда:

«5. Ұлттық куәландырушы орталықтарының 100 тіркеу орталықтарын сүйемелдеу» деген жолда «2013 жыл», «2014 жыл», «2015 жыл» деген бағандардағы «х» деген мән «-» деген мәнмен ауыстырылсын;

«Функционалдық мүмкіндіктерді дамыту» деген 4-бөлімде:

«Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту» деген 1-стратегиялық бағытта :

«Көліктік-коммуникациялық кешеннің озыңқы даму қарқынына қол жеткізу» деген 1 . 1 - м а қ с а т т а :

«Мемлекеттік органның стратегиялық бағыты мен мақсатының атауы» деген бағанда «Автокөлік саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру» деген 1.1.5-міндетпен толықтырылсын.

«Ведомствоаралық өзара іс-қимыл» деген 5-бөлімде:

«Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту» деген 1-стратегиялық бағытта :

«Көліктік-коммуникациялық кешенін озыңқы даму қарқынына қол жеткізу» деген 1.1-мақсатта мынадай мазмұндағы 1.1.5-міндетпен толықтырылсын:

«

1.1.5-міндет. Автокөлік саласы инфрақұрылымының даму деңгейін арттыру

Халықтың автобуспен жолаушылар тасымалдары сапасына қанағаттану деңгейі	ЖАО	Автокөлік инфрақұрылымы саласын белгіленген талаптарға сәйкес келтіру
Елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен қамту		

Белгіленген талаптарға жауап беретін
автомобильдік жолаушылар тасымалдары
инфрақұрылымының үлесі

»;

«Тәуекелдерді басқару» деген 6-бөлім осы қаулыға 2-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

«Бюджеттік бағдарламалар» деген 7-бөлімде:

«Бюджеттік бағдарламалар» деген 7.1-кіші бөлімде:

001 «Көлік, коммуникация, байланыс және ақпараттандыру саласындағы саясатты қалыптастыру, үйлестіру және бақылау, инфрақұрылымды және бәсекелес нарықты дамыту жөніндегі қызметтер» деген бюджеттік бағдарламада:

«2012 жыл» деген бағанда:

«Тиімділік көрсеткіштері 1. Жылына бір мемлекеттік қызметшіні ұстауға арналған орташа шығындар» деген жолдағы «2 838» деген сандар «2 831» деген сандармен ауыстырылсын;

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолдағы «3 839 528» деген сандар «3 830 637» деген сандармен ауыстырылсын;

002 «Республикалық деңгейде автомобиль жолдарын дамыту» деген бюджеттік бағдарламада:

«2012 жыл» деген бағанда:

«Тікелей нәтиже көрсеткіштері 1. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында жол-құрылыс жұмыстарын жүргізу» деген жолдағы «1080» деген сандар «940» деген сандармен ауыстырылсын;

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолдағы «213 386 788» деген сандар «172 529 182» деген сандармен ауыстырылсын;

005 «Су жолдарының кеме жүретін жағдайда болуын қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау» деген бюджеттік бағдарламада:

мына:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері								
1. 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	-

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері								
1. Навигациялық жабдықтарды орнату (алып тастау) және қызмет көрсету	км / тәулік	778 873	778 873	778 873	784 825	792 247	792 247	-

»;

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «5 298 050» деген сандар «5 018 655» деген сандармен ауыстырылсын;

006 «Әуе көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау» деген бюджеттік бағдарламада :
м ы н а :

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері Тасымалданатын жолаушылардың саны	бірл.	-	75 226	67 928	69 928			
--	-------	---	--------	--------	--------	--	--	--

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері Қызмет көрсетілген жолаушылар саны	бірл.	-	63050	3284	13194			
---	-------	---	-------	------	-------	--	--	--

»;

012 «Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне облыстық, аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын және елді мекендердің көшелерін күрделі және орташа жөндеуге берілетін ағымдағы нысаналы трансферттер» деген бюджеттік бағдарламада:

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «19 089 517» деген сандар «19 412 481» деген сандармен ауыстырылсын;

014 «Ішкі суларда жүзетін «өзен-теңіз» кемелерін жіктеуді және олардың техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету» деген бюджеттік бағдарламада:

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «95 133» деген сандар «85 230» деген сандармен ауыстырылсын;

020 «Су көлігі инфрақұрылымын салу және реконструкциялау» деген бюджеттік бағдарламада :

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «329 678» деген сандар «317 066» деген сандармен ауыстырылсын;

024 «Жеке және заңды тұлғаларға «жалғыз терезе» қағидаты бойынша мемлекеттік қызметтер көрсететін халыққа қызмет көрсету орталықтарының қызметін қамтамасыз ету» деген бюджеттік бағдарламада:

м ы н а :

«

Тиімділік 1. Бір мемлекеттік қызметтің өзіндік құны	көрсеткіштері теңге				200 көп емес			
--	------------------------	--	--	--	--------------	--	--	--

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тиімділік көрсеткіштері ХҚО жаңғырту	%				100			
--------------------------------------	---	--	--	--	-----	--	--	--

»;

027 «Қазақстан Республикасының орбиталды-жиілік ресурсын координациялау және халықаралық-құқықтық қорғау» деген бюджеттік бағдарламада:

«Бюджеттік шығыстардың көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «157 455» деген сандар «152 216» деген сандармен ауыстырылсын;

028 «Облыстық бюджеттерге, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне көліктік инфрақұрылымды дамытуға берілетін нысаналы даму трансферттері» деген бюджеттік бағдарламада:

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «72 114 543» деген сандар «77 390 130» деген сандармен ауыстырылсын;

030 «Transport tower» әкімшілік-технологиялық кешені ғимаратын ұстау» деген бюджеттік бағдарламада:

«Бюджет қаражатының көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «388 025» деген сандар «385 240» деген сандармен ауыстырылсын;

037 «Электрондық үкімет» шеңберінде халықты оқыту қызметтері» деген бюджеттік бағдарламада:

м ы н а :

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері	%				28,5			
1. Оқытылған халықтың саны								

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері	мың адам				67			
1. Оқытылған халықтың саны								

»;

«2012 жыл» деген бағанда:

«2.1. Оқыту семинарлары» деген жолдағы «800» деген сан «900» деген сандармен ауыстырылсын;

«Түпкілікті нәтиже көрсеткіштері 1. Халықтың компьютерлік сауаттылық деңгейі» деген жолдағы «47» деген сандар «50» деген сандармен ауыстырылсын;

м ы н а :

«

2. Халықтың электрондық үкімет туралы хабардарлығы деңгейін көтеру (сауалнама, фокус-топтар, әлеуметтік сауал, кері байланыс)	%				20			
---	---	--	--	--	----	--	--	--

Сапа	көрсеткіштері	%				75			
1. «Электрондық үкімет» брендіне сенімділік деңгейі (маркетингтік және талдамалық зерттеулер өткізу)									

»

деген жолдар мынадай жаңа редакцияда жазылсын:

«

2. Халықтың электрондық үкімет туралы хабардарлығы деңгейін арттыру (промо-акциялар)	бірл.				12				
Сапа	көрсеткіштері								
1. «Электрондық үкімет» брендіне сенімділік деңгейін арттыру (радиостанцияларда аудиороликтер орналастыру және телеарналарда бейнероликтер орналастыру – 5 ай.)	ай				5				

»;

м ы н а :

«

Тиімділік	көрсеткіштері				450				
1. Берілген цифрлық қолтаңбалар санының өсуі	пайдаланушы				000				

»

деген жол алынып тасталсын;

«Бюджеттік шығыстардың көлемі» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «442 719» деген сандар «439 265» деген сандармен ауыстырылсын;

038 «Радиожилік спектрінің және радиоэлектрондық құралдардың мониторингі жүйесін техникалық сүйемелдеу» деген бюджеттік бағдарламада:

м ы н а :

«

1. Қазақстанның аумағын цифрлық эфирлік телехабар таратумен қамту	%				22				
---	---	--	--	--	----	--	--	--	--

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

1. Қазақстан халқын эфирлік цифрлық телерадиохабарларын таратумен қамту	%				23				
---	---	--	--	--	----	--	--	--	--

»;

039 «Ведомствоаралық ақпараттық жүйелердің жұмыс істеуін қамтамасыз ету» деген бюджеттік бағдарламада:

м ы н а :

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері									
1. Берілген электрондық құжаттардың санының жыл сайынғы өсімі (алдыңғы жылмен салыстырғанда)	млн. бірл.				1,0				

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері	млн.				1,0			
1. Берілген электрондық құжаттар саны	бірл.							

»;

«2012 жыл» деген бағанда:

«8. Берілген электрондық цифрлық қолтаңбалардың саны» деген жолдағы «480 000» деген сандар «300 000» деген сандармен ауыстырылсын;

«3.-Мемлекеттік органдардың Интранет порталының сервистеріне пайдаланушылардың өтініш берушілердің өсуі» деген жолда «19 000» деген сандар «197 000» деген сандармен ауыстырылсын;

«5.-Электрондық құжаттар алуға берілген өтініштердің саны (лицензиялар, рұқсаттамалар)» деген жолда «20 000» деген сандар «15 000» деген сандармен ауыстырылсын;

«Бюджеттік шығыстардың көлемі» деген жолдағы «6 258 469» деген сандар «6 130 715» деген сандармен ауыстырылсын;

040 «Мемлекеттік органдардың ақпараттық инфрақұрылымын құру» деген бюджеттік бағдарламада:

мына:

«

2. Кеден одағының кедендік аумағында экономикалық ықпалдасуды дамыту	%				50			
5. Ықпалдасқан ақпараттық ресурстарды пайдалану нәтижесінде сыртқы және өзара сауданың экономикалық көрсеткіштердің жақсартуы	%				50			

»

деген жолдар алынып тасталсын;

«2012 жыл» деген бағанда:

«2.-Шлюз және СҮЖ қызмет етуінің үздіксіз жұмысы» деген жолдағы «100» деген сандар алынып тасталсын;

«Бюджеттік шығындардың көлемі» деген жолда «2012» деген бағандағы «3 255 792» деген сандар «2 838 681» деген сандармен ауыстырылсын;

041 «Көлік және коммуникация саласында қызметтерді жүзеге асыратын заңды тұлғалардың жарғылық капиталдарын ұлғайту» деген бюджеттік бағдарламада:

мына:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері								
1. Эфирлік цифрлық телехабар тарату үшін орнатылған таратқыштардың саны	бірл.				5			

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тікелей нәтиже көрсеткіштері 1. Эфирлік цифрлық телехабар тарату үшін орнатылған РТС (радиотелевизиялық станциялар) саны	бірл.				5			
---	-------	--	--	--	---	--	--	--

»;

«Түпкілікті нәтиже көрсеткіштері 1. Қазақстан халқын эфирлік цифрлық телерадиохабар таратуды қабылдаумен қамтамасыз ету» деген жолда «2012 жыл» деген бағандағы «29» деген сандар «23» деген сандармен ауыстырылсын;

м ы н а :

«

Сапа көрсеткіштері. 1. Эфирлік цифрлық телехабар таратумен қамтылған тұрғындар саны	адам				7 394 972			
--	------	--	--	--	-----------	--	--	--

»

жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Сапа көрсеткіштері. 1. Эфирлік цифрлық хабар таратумен қамтылған тұрғындар саны	млн. адам				3,6			
--	-----------	--	--	--	-----	--	--	--

»;

м ы н а :

«

Тиімділік көрсеткіштері 1. Телерадиохабарларды тарату желісін жаңғырту	%				7,74			
---	---	--	--	--	------	--	--	--

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Тиімділік көрсеткіштері 1. Қазақстан халқын цифрлық эфирлік телерадиохабар таратумен қамту	К К М деректері				23			
---	-----------------	--	--	--	----	--	--	--

»

мынадай мазмұндағы жолмен толықтырылсын:

«

2. Алматы, Астана қалаларында және облыс орталықтарында цифрлық эфирлік телерадио хабарлары таратылатын телеарналар саны	бірл.				30			
елді мекендерде					15			

»;

042 «Орталық мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдар қызметінің ақпараттық технологияларды қолдану тиімділігін бағалауды жүргізу жөніндегі қызметтері» деген бюджеттік бағдарламада:

Тікелей нәтиже көрсеткіштері 3. Берілген электронды құжаттар санының жыл сайынғы өсуі (алдыңғы жылмен салыстырғанда)	млн. бірл.				1,0			
---	------------	--	--	--	-----	--	--	--

»

деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

Тікелей нәтиже көрсеткіштері 3. Берілген электрондық құжаттар саны	млн. бірл.				1,0			
---	------------	--	--	--	-----	--	--	--

»;

043 «Е-лицензиялау» мемлекеттік деректер базасын дамыту» деген бюджеттік бағдарламада:

«2012 жыл» деген бағанда:

«Тікелей нәтиже көрсеткіштері 1. Барлық уәкілетті мемлекеттік органдарда және аумақтық бөлімшелерде, 14 облыстық әкімдікте, республикалық маңызы бар 2 қалалық әкімдікте ЕЛ МДҚ АЖ енгізу» деген жолдағы «5» деген сан «10» деген сандармен ауыстырылсын;

«Бюджеттік шығыстардың көлемі» деген жолдағы «616 113» деген сандар «613 075» деген сандармен ауыстырылсын;

043 «Е-лицензиялау» мемлекеттік деректер базасын дамыту» деген бюджеттік бағдарламадан кейін мынадай мазмұндағы бюджеттік бағдарламамен толықтырылсын:

Бюджеттік бағдарлама (кіші бағдарлама)	050 «Облыстық бюджеттеріне, Астана және Алматы қалаларының бюджеттеріне мамандандырылған халыққа қызмет көрсету орталықтарын құру үшін берілетін нысаналы даму трансферттері»							
Сипаттамасы	Алматы қаласында мамандандырылған халыққа қызмет көрсету орталығын ашу							
Бюджеттік бағдарламаның түрі	мазмұнына байланысты	Трансферттер және бюджеттік субсидиялар беру						
	іске асыру тәсіліне байланысты	Жеке бюджеттік бағдарлама						
	ағымдағы/ дамыту	Даму						
Бюджеттік бағдарлама көрсеткішінің атауы	Өлшем бірлігі	Есепті кезең		Жоспарлы кезең			Жобаланатын жыл 2014 жыл	Жобаланатын жыл 2015 жыл
		2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл		
Тікелей нәтиже көрсеткіштері 1. Алматы қаласында автокөліктерді тіркеу және								

жүргізуші куәліктерін беру жөнінде мамандандырылған халыққа қызмет көрсету орталығын құру	бірл.				1			
Түпкілікті нәтиже көрсеткіштері 1. Автокөлікті тіркеу, қайта тіркеу бойынша орташа уақытты азайту	сағат				2-ден көп емес			
2. Жүргізуші куәліктерін беру бойынша құжаттарды ресімдеудің орташа уақытын азайту	сағат				2-ден көп емес			
Сапа көрсеткіштері 1. Халықтың қызметтерді алу кезіндегі сапасы мен қолайлылықты жақсарту мақсатында автокөлікті тіркеу және жүргізуші куәліктерін беру саласындағы мемлекеттік қызметтер көрсетуді халыққа қызмет көрсету орталығына ауыстыру	қызмет				1			
Тиімділік көрсеткіштері 1. Мамандандырылған халыққа қызмет көрсету орталығының үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз ету	%				100			
Бюджеттік шығыстардың көлемі	мың теңге				1 316124,0			

»;

«Бюджеттік бағдарламалардың жиынтығы» деген 7.2-кіші бөлімде:
«2012 жыл» деген бағанда:

«Бюджеттік шығыстардың барлығы:» деген жолдағы «406 657 914» деген сандар «371 844 774» сандармен ауыстырылсын;

«Ағымдағы бюджеттік бағдарламалар:» деген жолда «111 981 839» деген сандар «111 867 382» сандармен ауыстырылсын;

«Бюджеттік даму бағдарламалары» деген жолдағы «294 676 075» деген сандар «259 977 392» сандармен ауыстырылсын.

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

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

С. Ахметов

Қазақстан

Республикасы

Үкіметінің

2012 жылғы 29 желтоқсандағы

№ 1752 қаулысына

1-қосымша

2. Ағымдағы жағдайды және даму үрдісін талдау

1-стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту

1. Дамудың негізгі параметрлері

Теміржол, автомобиль, өзен, әуе көлік түрлерін, автомобиль және теміржолдарды, кеме жолдарын білдіретін республиканың көлік кешеніне шаруашылықаралық және мемлекетаралық байланыстарды жүзеге асыруда маңызды рөл беріледі. Республиканың жалпы ішкі өніміндегі көлік үлесі 2011 жылы 5,6% - ды құрады.

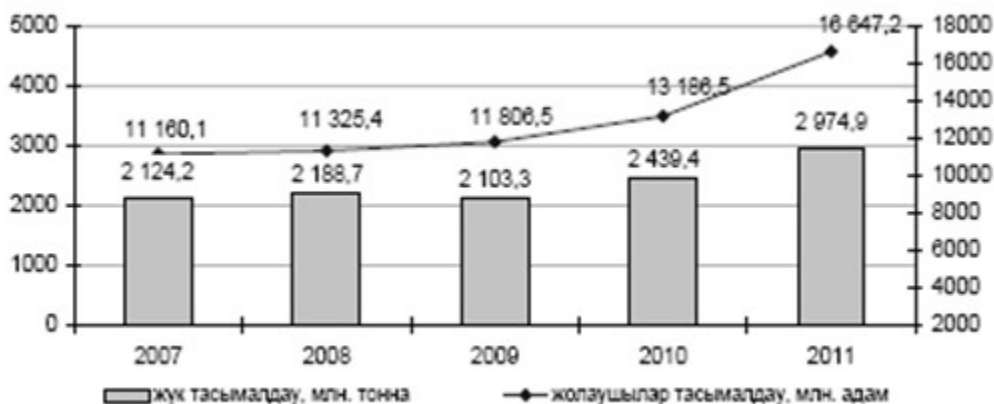
2012 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша Қазақстанның жалпы пайдаланымдағы көлік желісі 14,9 мың км теміржолдан; 97,2 мың км автомобиль жолынан; 4,1 мың км ішкі су кеме қатынасы жолынан құралды.

2011 жылы республика аумағындағы қатынас жолдарының тығыздығы 1000 ш.км аумаққа жалпы пайдаланымдағы темір жол жолдары бойынша 5,4 км-ні; жалпы пайдаланымдағы қатты жабындысы бар автомобиль жолдары бойынша 31,6 км - ді құрайды.

Коммерциялық тасымалдаумен айналысатын жеке кәсіпкерлердің тасымалдау көлемін бағалауды есепке алғанда, көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау көлемі 2011 жылы 2974,9 млн. тоннаны құрады, ол 2010 жылғы көлемнен 22%-ға артты.

Коммерциялық тасымалдаумен айналысатын жеке кәсіпкерлердің тасымалдау көлемін бағалауды есепке алғанда, жолаушыларды тасымалдау 2011 жылы 26,2% -ға артты және 16647,2 млн. адамды құрады.

Жүк және жолаушылар тасымалдау серпіні.



Темір жол саласы

Қазақстанның көлік жүйесінде теміржол көлігі жетекші рөлге ие. Тасымалдаудың үлкен арақашықтығы жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың салыстырмалы түрдегі арзан тарифтері теміржол көлігін пайдаланушылар

н е ғ ұ р л ы м

қ а ж е т т і

е т у д е .

Қазақстан темір жолының пайдалану ұзындығы 14,6 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, жүксыыйымдылығы – км-ге 24,2 млн. тонна-км – ді құрайды.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының (бұдан әрі – «ҚТЖ» ҰК» АҚ) негізгі өндірістік-экономикалық көрсеткіштері.

Көрсеткіштер	Өлшем бірлігі	Кезең			
		2008 жыл	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл
Жүктер тасымалданды	млн. тонна	268,9 (+3%)	247,7 (-7,9%)	267,7 (+8%)	279,6 (+4,4%)
Жолаушылар тасымалданды	млн. жолаушы	16,6 (-2%)	18,9 (+5,9%)	19,2 (+1,6%)	20,7 (+7,8%)
Кірістер	млрд. теңге	433,7	432,3 (-0,3%)	597,6 (+38,2%)	625,5 (+4,7%)
Шығыстар	млрд. теңге	392,0	416,0 (+6,1%)	532,6 (+28%)	531,3 (-0,2%)
Қаржылық нәтиже	млрд. теңге	41,8	16,3 (-61%)	65,2 (+400%)	94,2 (+44,5%)

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

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

1) магистральдық темір жол желісін (бұдан әрі – МТЖ) мемлекеттік бақылау сақталған жағдайда темір жол көлігін нарыққа бейімдеу;

2) тасымалдау және қамтамасыз ететін қызметте бәсекелестікті дамыту есебінен темір жол көлігі 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 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 ұйымдастыру және қаржылық бөлу жүзеге асырылды. Жолаушылар тасымалын ішінара мемлекеттік субсидиялау б а с т а л д ы .

2011 жылғы қорытындылар бойынша локомотивтер паркінде 1838,5 локомотив, соның ішінде 570,5 электровоз, 1246 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 қорытынды бойынша Қазақстан Республикасы жүк вагондарының жалпы паркі 89 066 бірлікті құрайды, соның ішінде 54 801 бірлік немесе 62% мүкәммалдық, ал 34 265 бірлік немесе 38% жеке меншік болып табылады. Мүкәммалдық вагондардың жалпы санында пайдаланылатын парктің үлесі 93% (50 777 бірлік) құрайды. Тәуелсіз меншік иелерінің жүк вагондар паркі 3 есеге өсіп, 51 мыңнан астам вагонға ұлғайды.

Жүк вагондары мүкәммалдық паркінің негізгі проблемасы 67% («ҚТЖ» ҰК» АҚ алдын ала деректері бойынша) жететін оның жоғары тозуы болып табылады.

Жүк вагондары меншік иелерінің жүк вагондарын беру жөніндегі қызметтерге бағалық реттеудің болмауы жылжымалы құрамды жаңарту үшін қ о л а й л ы ж а ғ д а й ж а с а й д ы .

2012 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша жолаушыларды тасымалдауға арналған вагондар паркі 824 бірлікті құрады. Жолаушылар вагондарының 28 жыл нормативтік қызмет ету мерзімі кезінде бүгінгі күні қазақстандық вагондардың орташа жарамдық мерзімі 21 жылды құрайды. Электр поездардың мүкәммал паркінің 136 вагонынан – 123 вагон жұмыс паркінде тұр, келесі 5 жыл ішінде 82 электр поезы вагоны есептен шығаруы тиіс. Электр поездары паркінің тозу деңгейі о с ы у а қ ы т т а 90% а с а д ы .

Қазіргі уақытта республикада облысаралық қатынастардағы теміржол жолаушылар тасымалын мемлекеттік әлеуметтік тапсырыс бойынша конкурстық негізде субсидия бөлумен мемлекеттік және жеке меншік компаниялар жүзеге а с ы р а д ы .

Саланың бәсекелестік моделінде жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын компанияларға толық бақылау және тасымалдау процесіне 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 айқындалатын нарық сегментіне б а й л а н ы с т ы е р е к ш е л е н е д і .

Көрсетілген тасымалдар сегменттерінен үш топты бөліп 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 минералдық тыңайтқыштар (экспорт, импорт, облысаралық қатынас), қалған жүктер (импорт);

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

Қазіргі уақытта «ҚТЖ» ҰК» АҚ Қазақстан 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.

Қатынастар бойынша мынадай жүктер тасымалданды:

Көрсеткіштер	Өлш. бірл.	Кезең			
		2 0 0 8 жыл	2 0 0 9 жыл	2010 жыл	2 0 1 1 жыл
Республикаішілік	млн. тонна	1 4 0 , 0 (-0,2)	1 3 1 , 5 (-6,1%)	1 4 0 , 9 (+7,1 %)	1 4 8 , 7 (+5,5%)
экспорт		93,4 (+10,1%)	8 5 , 6 (-8,3%)	9 6 , 0 (+12%)	9 7 , 9 (+2%)
импорт		2 0 , 0 (-10%)	1 5 , 8 (-21,3%)	1 6 , 9 (+6,9%)	1 7 , 9 (+5,9%)
транзит		15,5 (+17,4%)	14,8 (-4,5%)	1 4 , 0 (-5,4%)	1 5 , 1 (+7,9%)

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

Атауы	2009 жыл	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	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 мемлекеттік шекара» жаңа темір жол желілерінің құрылысын есепке алмағанда,

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

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

«2012-2014 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы» Қазақстан

Республикасының Заңына сәйкес темір жол инфрақұрылымының дамуына 201,2 млрд. теңге*, соның ішінде:

- «Жетіген-Қорғас» темір жол желісін салуға 139,4 млрд. теңге*;
- «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол желісін салуға 61,8 млрд. теңге* бөлінді.

- 2015 жылға дейін 4 191 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 Қазақстан Республикасы Ұлттық қорынан қарыз қаражаты	2009 – 2012
2	Қорғас – Жетіген	293	139,4	Республикалық бюджет, өзінің және Қазақстан Республикасы Ұлттық қорынан қарыз қаражаты	2009 – 2013
3	Бейнеу – Жезқазған	988	561	Анықталмаған	2012 – 2016
4	Арқалық – Шұбаркөл	214	133	Анықталмаған	2012 – 2015

Автожол саласы

Қазақстан Республикасы 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.

Соңғы 11 жылда саланы дамытуға жергілікті желіні қоса алғанда, 1 263,1 млрд. теңге бөлінді, бұл ретте 2001 жылы қаржыландыру 7,7 млрд. теңге болса, 2011 жылы 189,5 млрд.теңге болды. Осы жылдары жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдың 97,1 мың км-ден 44 мың км жолдан астамын, соның ішінде 24,4 мың км республикалық желіде қайта жаңарту және әртүрлі жөндеулер жүргізілді.

Автожол саласындағы ең ірі жоба - «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңартуды іске асыру жалғастырылуда.

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

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

Жұмыс төрт облыс (Ақтөбе, Қызылорда, Жамбыл және Оңтүстік Қазақстан) аумағында жүргізілуде. 6 мың бірлік техника, 30 асфальт-бетон және 24

цемент-бетон зауыттар және 32 бөлшектеу құрылғылары жұмылдырылған.

35 мыңнан астам жол құрылысшылары (соның ішінде 34,4 мың адам қазақстандық персонал және 566 адам шетелдік персонал) тартылды. Жоба бойынша 1 220 км ұзақтығында жол жабынын төсеу орнатылды.

2012 жылғы 1 қаңтарға республикалық маңызы бар автожолдар желісінің мынадай жай-күйі күтілуде: жақсы – 37 %; қанағаттанарлық – 40,5 %; қанағаттанғысыз – 22,5 %.

Жергілікті маңызы бар автожолдардың жай-күйі: жақсы – 15 %; қанағаттанарлық – 43 %; қанағаттанғысыз – 42 %.

2010 – 2014 жылдар кезеңінде шамамен 21 мың км автожолды қайта жаңарту және жөндеу жоспарлануда, сонымен қатар 3,9 мың. км. қайта жаңарту, 5,6 мың.км. республикалық маңызы бар автожолдар және 11,5 мың км жергілікті маңызы бар жолдар.

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 «ҰАААЖ» жобасын іске асыру жоспарлануда.

Азаматтық авиация

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 авиатасымалдаушылары («Эйр Астана» АҚ, «Скат» АҚ) 18 шет мемлекетінің аумағында ұшуды орындайды. Қазақстанға әлемнің 19 елінен тұрақты жолаушылар тасымалын 25 шетелдік авиакомпаниялары жүзеге асырады. Ішкі авиакатынастары 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 стандарттары (ИКАО) бойынша 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 табыс 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-километрді құраса, ал 2008 жылы – 121,1 млн. ұшақ-километр, 2009 жылы – 114,2 млн. ұшақ-километр, 2010 жылы – 128,4 млн. ұшақ-километр, 2011 жылы – 155,7 млн. ұшақ-километр.

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 жылғы Ақтау порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеу көлемі өткен жылғы тиісті кезең көрсеткішінің 94,7 %-ын құрайтын 12,2 млн. тоннаны құрады.

Көлемдердің төмендеуіне Иранға астық кіргізуге жоғары экспорттық баж енгізу және мұнай жеткізуге экономикалық эмбарго енгізу, сондай-ақ мұнай бөлігінің экспорт бағыттарының өзгеруі (құбыржолды пайдалану) экспорттық баж салығын енгізуге ықпалын тигізді.

2011 жылы «Қазтеңізкөлікфлоты» ұлттық кеме компаниясы 9,7 млн. тонна немесе өткен жылдың ұқсас кезең көрсеткішінің 111,3 %-ын тасымалдады.

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-алаңдар, 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 4040,5 км су жолдары учаскелеріндегі Ертіс, Орал-Каспий және Іле-Балқаш.

Өзен көлігінің республикадағы көлік жұмысының жалпы көлеміндегі үлес салмағы аз. 2011 жылы кеме қатынасы көлігімен 1082 мың тонна жүк тасымалданған, 2010 жылмен салыстырғанда 3,4%-ға кему байқалады. 112,9 мың жолаушы тасымалданған, бұл 2010 жылғы көлемнен 4,3%-ға артық. Кеме қатынасы көлігімен республика ішіндегі жүк тасымалдары 987 мың тоннаны (91,2%) құрады. Тасымалданған жүктердің елеулі үлесін – 878,7 мың тонна (81,2%) – құрылыс материалдары құрайды.

Ішкі кеме қатынасы жолдарының ұзындығы 2011 жылдың соңында 4094 км құрады.

А в т о м о б и л ь к ө л і г і

Нарықтық инфрақұрылымды дамытуда, ішкі және сыртқы сауданы кеңейтуде автомобиль көлігі маңызды рөл атқарады.

Республиканың автомобиль паркінде 414 мың жүк автомобилі, 98,4 мың автобус, 3553,8 мың жеңіл автомобиль бар. Бұдан басқа, республикада 50 мың мотокөлік, сондай-ақ 149,3 мың автомобиль тіркемелері тіркелген.

Коммерциялық тасымалдаумен айналысатын жеке кәсіпкерлердің тасымалдау көлемін бағалауды есепке алғанда, республика автокөлігімен 2011 жылы 2475,5 млн. тонна жүк тасымалданды, жүк айналымы 121,1 млрд. ткм құрады. 2010 жылмен салыстырғанда жүк тасымалдау көлемі 25,6%-ға артты, жүк айналымы 50,9%-ға артты. 16622,4 млн. жолаушы тасымалданды, жолаушылар айналымы 164,5 млрд. жкм құрады. 2010 жылмен салыстырғанда бұл көрсеткіштер тиісінше 26,3% - ға және 30% - ға артты.

Халықаралық жол тасымалдары (бұдан әрі – ХЖТ) 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 135-нан артық халықаралық және 250 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 Қазақстан Республикасы стационарлық көздерден атмосфераға зиянды заттар шамамен жылына 2,5 млн. тоннаны құрайды, ал көлік шығарындылары жылына 1 млн. тоннадан асады.

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

Сонымен қатар, 2012 жылғы 1 қаңтардан бастап көлік құралдарының техникалық байқауда өткізу функциялары Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінен бәсекелі ортаға берілген, ал техникалық байқауды ұйымдастыру мен жүргізуге бақылау құзыреті Министрлікке берілген.

Жаңа тәртіпке сәйкес көлік құралдарының техникалық байқауын техникалық бақылаудың стационарлық және ұтқыр желілері бар жекеменшік орталықтар жүргізеді, олар тежеуіш жүйесінің, рульдік басқарудың, аспалық бөлшектердің, атмосфераға шығарындылардың тиімділігін автоматты түрде анықтайды.

2. Негізгі проблемаларды талдау

Темір жол саласы

Теміржол саласында темір жолдар желісі жеткілікті дамымаған, негізгі құралдардың тозуы, жолаушы жылжымалы құрамының тапшылығы өсуде. Сервистің төмен деңгейі мен бәсекелестіктің болмауы орын алады, сондай-ақ

темір жол көлігін жаңарту мен дамытуды жеткіліксіз қаржыландыру білінеді. Тариф белгілеудің қолданыстағы қағидаттары мен реттеу тетігі тасымалдаушының клиентке бағдарлануын 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 бәсекелес ортаны 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.

Саланың негізгі қорларының жиналған тозуы теміржол көлігінің технологиялық тұрақтылығын жоғалту қаупін тудырады және өз ресурстары таусылып бара жатқан жылжымалы құрамды және инфрақұрылым объектілерін 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, Министрлік «ҚТЖ» ҰК» АҚ бірлесіп, Қазақстан Республикасы темір жол көлігін одан әрі дамыту бойынша Қазақстан Республикасы 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 міндеті 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 көзделуде.

2011 жылдың соңындағы жағдай бойынша вагондар:

Атауы	мүкәммал паркі	жұмыс паркі	жұмыс істемейтін паркі
жолаушы вагондары, бірлік	1 824	1 778	46
жүк вагондары, бірлік	54 801	50 777	4 024

Осу нәтижесіндегі жолаушылар вагондарының тапшылығы

Жылдар	2009	2010	2011	2012	2013
жолаушы вагондарының тапшылығы, бірлік	411	448	310	183	106

2011 жылдың қорытындысы жай-күйі бойынша локомотивтер

Атауы	Мүкәммал паркі	Пайдаланылатын парк	Пайдаланылмайтын парк
магистральдық тепловоздар, бірлік	648,5	503,5	145
электровоздар, бірлік	522,5	420	87,5
маневрлік тепловоздар, бірлік	485	399	82

А в т о ж о л с а л а с ы

Автокөлік инфрақұрылымының 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 және республикалық маңызы бар автожолдарды дамытуды жеткіліксіз қаржыландыру; қолданыстағы автожолдар желісін 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 жолдары деңгейінің төмендігі; 890 ауылдық елді мекенге қатты жамылғылы кіреберіс автожолдарының болмауы ескеріледі.

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.

Жоғарыда көрсетілген проблемалар экономикалық жазықтық пен әуежайлар

инфрақұрылымын дамытуды қаржыландыру мүмкіндіктеріне байланысты.

Осылайша әуе кемелерін жаңарту авиатасымалдардың кірістілігіне және бәсекелестікті дамыту деңгейіне байланысты, ол авиатасымалдаушылардың өз кеме паркін жаңартуға ынталандырады.

Азаматтық авиация саласы қалыптасуының бастапқы кезеңінде әуежайлар инфрақұрылымын дамыту мемлекеттік бюджеттен қаржылық қолдауды талап етеді.

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 бермейді.

Кадр әлеуетін қалыптастыру.
Су көлігі

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.

Автомобиль көлігі

Экологиялық жағдай мемлекеттің экономикалық жақсы әл-ауқатының деңгейіне әсер ететін маңызды даму факторы болып табылады.

Елдегі экологиялық жағдайды одан әрі жақсарту мақсатында Қазақстан Республикасы 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 талаптарына сәйкес келмейтін автокөлік құралдарын ел аумағына әкелуге және өндіруге тыйым салу белгіленген. Республика аумағында Еуро-2 экологиялық стандарттары 2009 жылғы 15 шілдеден бастап автокөлік құралдары бойынша және 2010 жылғы 1 қаңтардан бастап отын бойынша енгізілді.

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 үйлесімдеу шеңберінде
экологиялық қауіпсіздік саласында 2008 – 2009 жылдары Қазақстан
Республикасының 15 мемлекеттік стандарты әзірленген.

Көліктегі қауіпсіздік шаралардың сақталуына тиімді бақылаудың
жеткіліксіздігі, көліктің және объектілер инфрақұрылымының қанағаттанарлық
емес жай-күйі көліктегі қазіргі заманғы жағдайдың едәуір қиын екенін
а й қ ы н д а й д ы .

Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етуге тиімді бақылауды ұйымдастыру
бірінші кезектегі міндеттердің бірі және саланы дамытудың жоғары деңгейін
қамтамасыз ету жөніндегі құрауыштардың бірі болып табылады.

Көліктегі авариялылық деңгейін белгілейтін негізгі факторлар:

- 1) көлік процесіне қатысушылар біліктілігінің жеткіліксіздігі мен тәртібінің
т ө м е н д і г і ;
- 2) тасымалдауды ұйымдастырудың технологиялық процестерін сақтамау;
- 3) көліктік бақылау органдарының материалдық-техникалық жағынан
жеткіліксіз ж а р а қ т а н д ы р ы л у ы ;
- 4) көлік құралдарының физикалық тозуы және қанағаттанарлық емес
техникалық жай-күйі болып табылады.

Авариялылық деңгейінің жыл сайынғы төмендеу қарқынына қарамастан 2009
– 2011 жылдары көлік оқиғаларының саны мен ауырлығы бұрынғыдай жоғары
д е ण г е й д е қ а л ы п о т ы р .

2011 жылы республика автожолдарында 12 062 жол-көлік оқиғалары (бұдан
әрі – ЖКО) орын алды. 2010 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда автомобиль
көлігіндегі ЖКО саны 3,8%-ға төмендеді. Статистика деректері бойынша 2011
жылы ЖКО-ның 82%-дан астамы жүргізушілер кінәсінен орын алған.

Автомобильдердің 80%-дан астамы (3,1 млн.) 7 жылдан артық пайдалануда
және батыс стандарттары бойынша ескірген болып саналады.

Осылайша, техникалық байқау орталықтарының нәтижелері бойынша 2012
жылғы қаңтар-ақпан кезеңінде техникалық байқауға 80 мыңға жуық автокөлік
құралы ұсынылды, соның ішінде автомобильдердің 30%-ы техникалық
байқаудан бір реттен өте алмады. Негізгі себептері тежеуіш жүйелерінің, жарық
аспаптарының және автомобильдер пайдаланған газдардың шығуы ақаулықтары
б о л ы п т а б ы л а д ы .

Бұл ретте 2011 жылдың көрсетілген мерзімінде жол полициясы органдарында
130 мыңнан астам автомобильдер тексеріліп, соның ішінде тек 7 % ғана ақаулы
б о л ы п т а н ы л ғ а н .

Осылайша, техникалық байқаудың жаңа жүйесінің нәтижелері техникалық

байқау сапасының және объективтілігінің арттырылуын көрсетеді.

2012 жылғы 15 қазандағы жағдай бойынша республика бойынша 569 техникалық байқау желісі бар 270 техникалық байқау орталықтарының жұмысы ұйымдастырылды.

Техникалық байқау орталықтарының аталған санымен 34 қала мен 60 әкімшілік аудан (барлығы 160 әкімшілік аудан) қамтылды.

Техникалық байқау орталықтары жоқ елді мекендерде 247 мобильдік желілері қызмет көрсетеді.

Автокөлік саласының негізгі нысаналы мәселелері халықтың автобуспен жолаушылар тасымалдарына қанағаттану деңгейі және инфрақұрылым сапасын арттыру болып табылады.

Аталған мәселені қызметтер көрсету сапасының тиісті стандарттарын әзірлеу шеңберінде олардың сақталуын кейінгі бақылаумен шешу қажет.

3. Негізгі сыртқы және ішкі факторларды бағалау

Сыртқы факторлар.

1) темір жол саласы:

жүк тасымалы көлемінің шикізаттың дүниежүзілік бағасының ауытқуына тәуелділігі;

саланың активтерін қысқартуға алып келетін тарифтерді ұстап тұру саясаты; өнеркәсіп объектілерінің құрылысын шикізат көздеріне жақын жерде салу арқылы жүк тасымалына сұраныстың төмендеуі; машина жасаудың әлсіз отандық базасы, тиісінше импортқа тәуелділіктің жоғары болуы;

2) автожол саласы:

Қазақстанның Еуразия құрлығының ортасында геосаяси орналасуы; Еуропа мен Азия арасындағы негізгі транзиттік дәліздердің Қазақстан аумағы арқылы өтуі;

жергілікті ресурстарды пайдаланудағы үлкен әлеует; Ресей және Қытай көрші елдерінен Қазақстан транзитіне ықтималды қаупі (транзиттің Қазақстан аумағын айналып өтуі); алдыңғы қатарлы техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу;

3) азаматтық авиация:

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;

Еуропаны Азиямен, Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын бірнеше

баламалы халықаралық әуе дәліздерінің болуы;
инфляциямен салыстырғанда энергия тасымалдағыштардың ішкі
бағаларының алға қарай өсуі мемлекеттік және жеке меншік көлік
кәсіпорындары шығындарының және отын сатып алу шығыстарының өсуіне
а л ы п к е л е д і ;

Қазақстанға іргелес елдермен өз аумақтары арқылы транзиттік әуе қозғалысы
ағындарын қайта бағыттау бойынша жұмыс белсенді жүргізілуде, ол
Қазақстанның транзиттік авиакөлік әлеуетіне қауіп төндіруі мүмкін;
4) с у к ө л і г і :

Қазақстан Республикасының Еуразия құрлығының ортасында геосаяси
о р н а л а с у ы ;

Қазақстан аумағы арқылы Еуропа мен Азия арасындағы негізгі транзиттік
д ә л і з д е р д і ң ө т у і ;

Каспий маңы мемлекеттерімен халықаралық-шарттық базасын кеңейту;

Каспий маңы елдері тарапынан жоғары бәсекелестігі;
контрагент-мемлекеттердің порт инфрақұрылымына тәуелділігі;
дүниежүзілік мұхитқа еркін шыға алмауы;
5) а в т о м о б и л ь к ө л і г і :

басқа мемлекеттерде жасанды кедергілерді жасау арқылы көлік қызметтерін
көрсетудің халықаралық нарығында қазақстандық тасымалдаушылардың санын
а з а й т у ;

халықаралық қатынастағы жүк және жолаушылар тасымалдары
қ а ж е т т і л і г і н і ң б о л у ы ;

шетелдік тасымалдаушылар тарапынан халықаралық автокөлік қызметтердің
нарығындағы бәсекелестіктің болуы.

І ш к і ф а к т о р л а р :

1) т е м і р ж о л с а л а с ы :

негізгі құралдардың физикалық және моральдық жағынан айтарлықтай тозуы
(инфрақұрылымдар мен жылжымалы құрам);

жылжымалы құрам паркінің тапшылығы;

әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша жолаушылар тасымалының
шығындарын мемлекеттік бюджеттен субсидиялаудың толық емес көлемі;

негізгі жүк тасымалдаушылар өндірісі көлемінің төмендеуі, тиісінше жүк
т а с ы м а л ы к ө л е м і н і ң т ө м е н д е у і ;

2) а в т о ж о л с а л а с ы :

жеке өңірлерге автожолдар жалғыз көлік қатынасы болып табылады;

теміржол және су жолдарының төмен тығыздығы;

жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейі;
тауарлардың құнында биік көлік құрауышы;

3) а з а м а т т ы қ а в и а ц и я :

авиаотын қымбат бағалы және отандық мұнай өңдеу зауыттарында оны жеткіліксіз өндіру авиациялық қызметтер құнының көтерілуіне алып келеді;

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;

өңірлік әуежайларда негізгі өндірістік қорлардың (ұшу-қону жолақтары мен терминалдар) тозуы және батыс өндірісінің әуе кемелеріне қызмет көрсетуге арналған қазіргі заманғы арнайы техникалардың болмауы;

бюджеттік қаржыландыруды қысқарту;

4) с у к ө л і г і :

негізгі құралдардың моральдық және физикалық жағынан айтарлықтай тозуы;

су жолдары тығыздығының төмендігі;

жүктердің дәстүрлі түрлері (металл, дән) өндіруден тәуелділігі, олар экспорттық қатынастарда Ақтау теңіз порты арқылы тасымалданады;

көліктің аралас түрлері инфрақұрылымының дамуы;

ішкі су жолдарының навигациялық кезеңге тәуелділігі;

5) а в т о м о б и л ь к ө л і г і :

автокөлік құралдарының қатты тозуы және әлсіз техникалық жағдайы;

тұрғындар және елдің экономикасының кәсіпорындарында тасымалдаулардағы биік қажеттілік;

басқарудың институционалдық құрылымдарының болуы және автокөліктің жұмыс жасауының нормативтік - құқықтық базасының деңгейі;

автокөліктің жұмысы жасауының нарықтық тетіктері: тасымалдауларды жүзеге асыруға заңды және жеке тұлғалардың қолжетімділігі, еркін бағалары, тасымалдаушы арасындағы жолаушылар көлігі маршруттарының конкурстық бөлу жүйесі.

2 Стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту

1. Дамудың негізгі параметрлері

Қазақстан Еуропа мен Азияның арасындағы коммуникациялық ағыны 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 өту мүмкін емес, соның өзі ортаазиялық көлік дәліздерінің басымдылық жағын көрсетеді.

Соңғы жылдары Еуразия құрлығында халықаралық экономикалық

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 транскұрылықтық 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; Қазақстан Республикасы 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 жылы – 51,4 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, Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі – 7 тәулік; 2008 жылы транзитпен 11 мың тонна, 2009 жылы – 232 мың тонна, 2010 жылы - 17,6 мың тонна, 2011 жылы – 19,4 мың тонна тасымалданды).

3) Ортаазиялық дәліз: Сарыағаш – Өзіңкі, Өзіңкі – Сарыағаш (ұзақтығы – 2 147 км; Қазақстан Республикасы 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 жылы – 756 мың тонна тасымалданды).

4) Трансазиялық дәліз (солтүстік бағыт): Достық – Петропавл, Петропавл – Достық (ұзақтығы – 1 910 км; Қазақстан Республикасы 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 жылы – 103,6 мың тонна тасымалданды).

5) Трансазиялық дәліз (орталық бағыт): Достық – Сарыағаш, Сарыағаш – Достық (ұзақтығы – 1 831 км; Қазақстан Республикасы бойынша жеткізу мерзімі – 9 тәулік; 2007 жылы транзитпен 1 300 мың тонна, 2008 жылы – 1 834 мың тонна, 2009 жылы – 2 034 мың тонна, 2010 жылы – 1 828 мың тонна, 2011 жылы – 1 935 мың тонна тасымалданды).

2011 жылғы Қазақстан Республикасы аумағы арқылы өткізілген контейнерлік поездар туралы ақпарат

тағайындалуы	саны	қатынас
жеке қалыптастырылған	358	Алматы – Алашанькоу

жеке қалыптастырылған	1	Алматы – Хайратон
жеке қалыптастырылған	96	Ақсу – Достық - Чиндао
жеке қалыптастырылған	5	Жетісу – Алашанькоу
Қазақстанға тағайындаумен	533	Ляньюньган – Алматы
Қазақстанға тағайындаумен	1	Ляньюньган – Астана
Қазақстанға тағайындаумен	21	Тяньцзинь – Алматы
Қазақстанға тағайындаумен	12	Находка – Локоть – Защита
Қазақстанға тағайындаумен	3	Чиндао - Достық - Алматы
транзиттік қатынаста	102	Находка – Локоть – Аблык
транзиттік қатынаста	5	Находка – Локоть – Галаба
транзиттік қатынаста	2	Находка – Локоть – Алматы 1
транзиттік қатынаста	41	Ляньюньган – Аблык
транзиттік қатынаста	1	Ляньюньган – Сіргелі
транзиттік қатынаста	4	Ляньюньган – Аламедин
транзиттік қатынаста	1	Ляньюньган – Сарыағаш - Чукурсай
транзиттік қатынаста	1	Чуньцин – Черкесск
транзиттік қатынаста	14	Чуньцин – Дуйсбург
транзиттік қатынаста	1	Чуньцин – Антверпен
транзиттік қатынаста	48	Гамбург – Рига – Озинки – Галаба
транзиттік қатынаста	53	Гамбург – Ақтау – Галаба
Барлығы:	1303	

2016 жылға қарай Достық станциясынан Ақтау теңіз портына дейін 1 200 км қашықтықты қысқартатын «Бейнеу-Жезқазған» темір жолын салу жобасын іске асыру жоспарланады. Жоба Қазақстандағы көлік дәліздерінің тиімділігін арттыруға себеп болады және бүгінгі күні Орталық Қазақстан өңірлері үшін осы жобаны іске асыру ең маңызды оқиға болып табылады.

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 жанармай құюды жүзеге асырады.

Қазақстандағы ең ірі жоба Батыс Еуропа елдеріне шығу арқылы Қазақстан мен Ресей аумақтарымен өтетін Батыс Еуропа – Батыс Қытай трансұрылықтық 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.

Достық станциядан 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 күні 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 ретте Ақтау портының үлесі жиынтық соманың 38 % құрайды.

Қазақстанның Еуразия континентінің орталығындағы ең ірі сауда әріптестері Қытай мен Еуропа арасындағы орны Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесін дамыту үшін басты түрткіні қалыптастырады. 2010 жылы Еуропалық Одақ және Қытай Халық Республикасы арасындағы сыртқы сауда көлемі 526 миллиардтан астам АҚШ долларын құрады. Бұл көрсеткіштің 2020 жылға дейін 781 миллиард АҚШ доллары деңгейіне дейін артуы күтілуде. Қазір осы сауда әріптестері арасындағы жалпы тауар айналымының 0,5 %-дан төмені Қазақстан үлесіне тиеді. Қазақстанның міндеті – республиканың аумағы арқылы жер үсті маршрутымен өтетін Қытай Халық Республикасы және Еуропалық Одақ арасындағы транзиттік жүк ағынның ұлғаюын қамтамасыз ету. Қытайдан Еуропаға Қазақстан Республикасы арқылы транзиттік маршрутының бірқатар артықшылықтары бар: ол Суэц арнасы арқылы өтетін теңіз маршрутымен салыстырғанда анағұрлым жылдам және Қытай Халық Республикасынан Еуропаға әуе тасымалына қарағанда анағұрлым арзан. Осылайша, ол болашақта Қытайдан Еуропаға теңіздегі, сол сияқты әуе жолындағы жүк ағынының бір бөлігін тартуы мүмкін.

Транзиттік әлеуетті іске асырумен қатар Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесі қазақстандық өнеркәсіптің көлік-логистикалық қызметтердегі қажеттілігін қанағаттандыруы тиіс.

Көлік-логистикалық жүйесі Қазақстан өңірлерінің арасындағы экономикалық байланыстарды іске асырудың негізгі аспабы, сондай-ақ қазақстандық тауарлардың әлемдік нарықтарға экспортының басты өткізгіші болып табылады.

2020 жылға қарай Қазақстанның экспорттық операцияларының көлемі 96 млн . тоннадан 147 млн. тоннаға дейін 1,5 есеге өсуі мүмкін, ол өз алдына көлік-логистика жүйесінен Ресейге, Қытайға және Оңтүстік Кореяға, Еуропаға, Орта Азияға қосымша жүк ағынына қызмет көрсетуді талап етеді. Сонымен бірге , Қазақстанмен шекаралас елдер арасындағы сауда операцияларының көлемі 1,5 есеге артып, 2020 жылы 1 трлн. долларға жетеді деп күтілуде, бұл Қазақстан Республикасы арқылы транзиттік әлеуетті құрайды. Қытай Халық Республикасы мен Ресей және Еуропа елдері арасында тауар айналымының көп артуы

болжануда. Мұны ескере отырып, даму үшін аса перспективалы транзиттік дәліз «Батыс Қытай – Батыс Еуропа» және «Батыс Қытай – Ресей Федерациясы» б о л ы п т а б ы л а д ы .

Әлемдік үрдістер, экспорт пен ішкі тасымалдардың артуы келісімшарт логистикасы нарығының дамуына итермелейді. 2015 жылға қарай Қазақстанның келісімшарт логистика нарығының әлеуеті 320-дан 810 миллионға дейін АҚШ долларын құрауы мүмкін.

2. Негізгі проблемаларды талдау

Халықаралық тасымалдардың әлемдік тәжірибесі көлік маршруттарының бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету тек қана техникалық проблемаларды шешумен ғана шектелмейтіндігін куәландырады. Маңызды мәні барлық мүдделі тараптармен халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша саясаттың болмауы, шекаралық өтпелдер арқылы жүктерді өткізу технологиясының жетілдірілмеуі, құқық саласындағы және т.б. ақпараттық қамтамасыз етудің жетіспеушілігі транзиттік жүк ағындарының жүру жолында физикалық емес кедергілерді жою б о л ы п т а б ы л а д ы .

Қазақстанның қазіргі сауда серіктестерінің халықаралық стандарттары мен жүйелерінің көліктік инфрақұрылымның кейбір техникалық параметрлерімен сәйкес сауда-көліктік байланыстың дамуы мен өңірлік ықпалдастық жолындағы ерекше кедергі болып табылады.

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының барлық аумағында көліктік-коммуникациялық желіні теңгерімсіз орналасуы бірыңғай экономикалық кеңістіктің дамуымен халық ұтқырлығының өсімін кедергі к е л т і р е д і .

Жүк тасымалының өзекті мәселелерін мынадай топтарға бөлуге болады:

- инфрақұрылым шектеулері және жылжымалы құрамның тапшылығы;
 - дәліздерді жүйелік басқарудың болмауын;
 - логистикалық сервис деңгейінің төмендігі;
- басқару жүйесіндегі институционалдық шектеулер;
- құзырет пен қазіргі заманғы технологиялардың жетіспеушілігі.

Жеткіліксіз жүк тасымалдары секторында кешенді логистикалық сервис деңгейін және жүк жөнелтушілер үшін тартымдылықты төмендететін маршруттар мен дәліздерді жүйелі басқарудың болмауын атап өткен жөн. Жолаушылар тасымалдарында мұндай «бейінді» проблемаларға бірінші кезекте жеткіліксіз жайлылық пен тасымалдау қауіпсіздігінің жеткіліксіз жоғары деңгейі ж а т а д ы .

Халықтың жылжымалылығының артуы және Қазақстан Республикасының туристік әлеуетін іске асыру көлік жүйесінен сапалы қызметтерді; жайлылық пен қауіпсіздіктің жоғары деңгейін; негізгі экономикалық және туристік

орталықтардың жақсы көлік орамдылығын; агломерациялардың ішкі орамдылығын; тасымалдардың баға жағынан қолжетімділігін талап етеді. Алайда жолаушылар тасымалдары секторының ағымдағы жай-күйі ұсынылатын талаптардың ешқайсысына сәйкес келуге мүмкіндік бермей отыр.

Жолаушылар тасымалдарының өзекті мәселелерін мынадай топтарға бөлуге болады :

- инфрақұрылым шектеулері және жылжымалы құрамның тапшылығы;
- тасымалдар қолжетімділігінің, сапасының және қауіпсіздігінің төмен деңгейі ;
- құзырет пен қазіргі заманғы технологиялардың жетіспеушілігі.

3. Негізгі сыртқы және ішкі факторларды бағалау

С ы р т қ ы ф а к т о р л а р :

1) Ұлы «Жібек жолын» жаңғырту – кешенді еуразиялық транскұрлықтық көп і р д і к ұ р у ;

2) Оңтүстік Батыс, Оңтүстік және Оңтүстік Шығыс Азия елдерінің ТМД және Еуропа елдерімен сауда-экономикалық қарым-қатынастарын өзекті ету;

І ш к і ф а к т о р л а р :

1) Қазақстанның экспорт-импорттық мүмкіндіктерін және ұлттық транзиттік р е с у р с т а р ы н і с к е а с ы р у ;

2) Қазақстанның бірегей геосаяси орналасуы;

3) қосымша халықаралық әуе дәліздерінің бар болуы;

4) Қазақстандағы ең ірі жоба Батыс Еуропа елдеріне шығу арқылы Қазақстан мен Ресей аумақтарымен өтетін Батыс Еуропа – Батыс Қытай транскұрлықтық автокөлік дәлізін ұйымдастыру жобасын іске асыру;

5) Достық станциядан Ақтау теңіз портына қашықтықты қысқартатын « Бейнеу-Жезқазған» темір жолын салу жобасын іске асыру.

3-стратегиялық бағыт. Мультимедиялық қызметтерді ұсынуға бағытталған, қазіргі заманғы технологияларға негізделген қызметтерді, өндірістерді және АКТ инфрақұрылымын дамыту.

1. Дамудың негізгі параметрлері

АКТ саласын дамыту «болашақ экономика салаларының» аясындағы мемлекеттік үдемелі индустриялық-инновациялық даму бағдарламасының басым бағыттарының бірі болып табылады, бұл оның қазіргі заманғы Қазақстан экономикасы үшін маңызды екенін көрсетеді.

АКТ ақпараттық технологиялар, телекоммуникациялар және телерадио хабарларын тарату саласындағы қызметтер және өндіріс салаларын қамтиды. Осы саланы дамыту байланыс технологиясының, ақпараттық технологиялардың туындауымен өзара байланысты, олар соңғы онжылдықта бүкіл әлемге байқалуда .

Осы саланы дамыту мақсатында Министрліктің алдында елдің ұзақ мерзімді бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету мақсатында АКТ-ны тұтынуды және қолдануды айтарлықтай ұлғайту, АКТ-дағы қазақстандық қамтуды ұлғайту

м і н д е т і т ұ р .

Телекоммуникация саласының үрдісі жоғары жылдамдықты оптикалы және сымсыз технологияларға негізделген инфрақұрылымды дамыту, халыққа және ұйымдарға мультимедиялық қызмет ұсыну, телерадио хабар таратудың сандық технологияларын енгізу және дамыту, сондай-ақ жергілікті телефон байланыстарын цифрландыру деңгейін көтеру болып табылады.

Байланыс операторлары жұмыс істеп тұрған қалалық талшықты-оптикалық инфрақұрылымның негізінде қалалық мультисервистік қолжетімділікті және Metro Ethernet көлік желісін құруды жүзеге асырады, ол ADSL негізіндегі Интернетке кең жолақты бұқаралық қолжетімділік (бұдан әрі - КЖК), қалалық жоғары жылдамдықтағы арналар сияқты жаңа қызмет түрлерін енгізуді ұйымдастыруға мүмкіндік береді. CDMA 450 технологиясын пайдаланып, ауылдық елді мекендерді телефонизациялау және интернеттендіру үшін байланыс желісін салу жалғасуда.

Қазіргі уақытта ұялы байланыс операторлары 3G үшінші буынның желілері Астана, Алматы қалаларында және барлық облыс орталықтарында пайдалануға е н г і з і л д і .

Интернет желісіне қол жеткізу қызметін дамыту шеңберінде 2011 жылдың ақпан айында Қазақстан Республикасының Радиожиіліктер жөніндегі ведомствоаралық комиссиясы Қазақстан Республикасының аумағында 4G төртінші буын байланыс желілерінің енгізу құқығын «Қазақтелеком» АҚ беру туралы ш е ш і м қ а б ы л д а д ы .

Сондай-ақ Қазақстан Республикасының Радиожиіліктер жөніндегі ведомствоаралық комиссияның 2011 жылғы 27 тамыздағы хаттамасына сәйкес «Қазақтелеком» АҚ 1730-1785/1825,2-1880 МГц диапазонындағы 20 МГц беру ш е ш і л д і .

Қазақстан Республикасының Радиожиілік жөніндегі ведомствоаралық комиссияның 2011 жылғы 29 желтоқсандағы хаттамасына сәйкес Министрлік мүдделі мемлекеттік органдармен бірлесіп, Қазақстан Республикасының аумағында 4G стандартын енгізу үшін радиожиілік спектрін бөлу үшін біржолғы т ө л е м д і а й қ ы н д а д ы .

«Қазтелерадио» АҚ телерадиохабарларын таратудың ұлттық операторы 2011 жылғы 18 қаңтарда MPEG-4 компрессия форматында DVB-S2 стандарты негізіндегі Ұлттық спутникті телерадио хабарларын тарату желісін, 2012 жылғы 3 шілдеде DVB-T2 стандарты негізіндегі эфирлік цифрлық хабарларын таратуды пайдалануға берді: Астана, Алматы, Қарағанды, Жезқазған және Жаңаөзен

қалаларында эфирлік цифрлық хабарларды тарату ұйымдастырылды.

Министрлік байланыс саласындағы мемлекеттік саясатты тиімді іске асыру мақсатында радиожилік спектрінің және радиоэлектрондық құралдардың мониторингі жүйесін радиоэлектрондық құралдардың және радиожилік тағайындаулардың тізілімін тиімді сүйемелдеуді қамтамасыз етеді.

Телекоммуникациялық салаларды дамыту жөніндегі өткізіліп жатқан іс-шаралар елдің әр 100 тұрғынына есептегенде 2010 жылы мынадай нәтижелерге қол жеткізуге мүмкіндік берді:

- 1) тіркелген телефон желісінің тығыздығы – 24,9;
- 2) ұялы байланыс абоненттерінің тығыздығы – 124;
- 3) Интернет пайдаланушыларының тығыздығы – 31,6;
- 4) жергілікті телекоммуникация желісін цифрлау деңгейі – 92 %.

Пошта байланысы саласында қызмет көрсету нарығының негізгі жеткізушісі ұлттық оператор болып табылатын «Қазпошта» акционерлік қоғамы болып қалады. Еліміздің барлық аумағын қамтитын 2800 пошта байланыс бөлімшелері қызмет көрсетуді жүзеге асырады.

Жазбаша-хабарларды жіберу секторында, ірі қалаларда баламалы жеткізгіш қызметтердің пайда болуы (жергілікті пошта байланысы) байқалады. Осы нарықта бәсекенің пайда болуы, дәстүрлі желілермен салыстырғанда неғұрлым қолжетімді хабарламалар, жарнама материалдарын жеткізу бойынша қызметтердің пайда болуына ықпал етеді.

Ақпараттандыру және әлемдік қоғамдастықтың тұтастыққа қозғалысы жағдайында еңбек мамандары нарығына сай жоғары білікті, кәсіби мамандарды даярлау қажеттілігі бар. Қазіргі заманғы қоғам мамандардың кәсіби дайындық деңгейіне қоятын талабы жоғары және шет елдермен ынтымақтастық аясының кеңеюі, сондай-ақ коммуникацияның жаңа құрал-жабдықтарының пайда болуы жағдайында басқа елдердегі әріптестермен өзара іс-қимыл жасау мүмкіндігі т у ы н д а й д ы .

Ақпараттық коммуникация саласында білім беруді дамыту мақсатында «Ақпараттық технологиялар халықаралық университеті» акционерлік қоғамы (бұдан әрі АТХУ) АҚШ-тың Carnegie Mellon университетімен тығыз қызмет е т у д е .

Бұдан басқа «Ақпараттық жүйелер» және «Есептеу техникасы және бағдарламалық қамтамасыз ету» мамандықтары бойынша бакалавриат және магистратура бойынша 4 жаңа мамандық ашылды, сонымен қоса Малайзия, Сингапур, Корея және Ресейдің жоғары оқу орындарының арасынан АТХУ үшін қосымша шетелдік әріптестерге іріктеу жүргізілуде.

Қазақстан Республикасында ақпараттық және коммуникациялық технологияларды дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған

бағдарламасын іске асыру шеңберінде трансұлттық АКТ компанияларымен бірігіп АКТ саласында бірнеше ғылыми-зерттеу зертханаларын ашу бойынша жұмыстар жүргізілуде.

ІТ құрылымында үш ірі секторды бөліп көрсетуге болады: ІТ-жабдықтың өндірісі секторы, қораптық (лицензиялық) бағдарламалық қамтамасыз ету секторы және ІТ-қызметтер секторы.

Қазақстанның ІТ-нарығы құрылымында өндіріс және ІТ-жабдығын іске асыру секторы және жалпы көлемінде басыңқы болып табылады (79 %-дан артық), ол қазақстандық қоғамды ақпараттандыру процесін сүйемелдейтін компьютерлерге, желілік және перифериялық компьютерлік жабдыққа сұраныстың жоғары екендігін көрсетеді.

2011 жылы екі R&D зертханасы ашылды. Біреуі АТХУ базасында (open source) және екіншісі ҚарМТУ базасында (ақпараттық технологиялар).

2012 жылы ғылыми-зерттеу институты және/немесе Қазақстанның ЖОО базасында басқа да зертханалар ашу жоспарланып отыр.

Осы зертханалардың қызметін үйлестіру және АКТ саласында зерттеу қызметін дамыту мақсатында Қазақстан Республикасында салалық ғылыми-зерттеу институты құрылды, ол мынадай функцияларды іске асыру арқылы АКТ дамытудың өзекті бағыттарын анықтайтын және үйлестіретін болады: R&D қызметі, АКТ әзірлемелерін коммерциялау, АКТ мамандарын даярлау және қайта даярлау мәселелері, нормативтік құқықтық актілер бастамалары, салалық стандарттарды әзірлеу және жүйелеу, жабдықтарды, өнімдер мен қызметтерді сертификаттау, лицензияланатын қызметті және қызметтер сапасын бақылау, сала қызметін және жеке қызмет түрлерін, сараптамалық қызметті талдау, консалтинг және жобалар аудиті.

Ғылыми-зерттеу институты «Алатау» ақпараттық технологиялар паркі» арнайы экономикалық аймағының қатысушы ретінде тіркелді.

Бұдан басқа «Ақпараттық технологиялар паркі» аумағында АКТ-кластерін құру жөніндегі жобаға бастамашылық жасалған. АКТ-кластері ғылыми-зерттеу кешенінің, бизнес орталығының, дата-орталығының, бизнес инкубациялау және дамыту институттарының АКТ-кластерінің жұмыс істеуі үшін басқа да қажетті функцияларымен себу қорының құрылысы көзделген 30 га ауданы бар аумақты алып жатыр.

Қазақстан Республикасында АКТ қарқынды дамытудың маңызды аспектісі мемлекеттің жоғарыда аталған саланың даму институттарын құру болып табылатынын атап өткен жөн.

2. Негізгі проблемаларды талдау

Ақпараттық және коммуникациялық технологиялар саласындағы негізгі проблемалар:

- 1) Интернет желісіне кеңжолакты КЖҚ төмен қарқынмен дамуы;
- 2) үй шаруашылығындағы телефон байланысы және Интернет желісіне КЖҚ қызметтерімен елдің толық қамтылмауы;
- 3) ауылды елді мекендердің пошта байланысы бөлімшелерімен жеткілікті қамтамасыз етілмеуі;
- 4) халықты компьютерлік техникамен қамтамасыз етудің жеткіліксіздігі;
- 5) АКТ құралдарының отандық өндірісі деңгейінің төмендігі және оның импортқа тәуелділігі;
- 6) ақпараттық коммуникациялар саласындағы басым мамандықтар бойынша талаптардың біліктілік анықтамалығының жоқтығы;
- 7) IT-білім беру халықаралық стандарттар және жаңа білім беру технологияларды трансферлеу мақсатында отандық жоғарғы оқу орындарының шетел университеттерімен ынтымақтастықты дамыту деңгейінің төмендігі;
- 8) елдегі ақпараттық инфрақұрылымды құру үшін білікті мамандардың жетіспеушілігі болып табылады.

3. Негізгі ішкі және сыртқы факторларды бағалау

Ішкі факторлар :

- 1) телекоммуникация саласын дамыту, радиожилік спектрінің шектеулі ресурстарын, нөмірлеу ресурсын пайдаланумен тікелей байланысты;
- 2) ұтқыр байланыс желісінің конвергенциясының дамуымен телекоммуникация қызметтері тіркелген желілермен жаңа қызметтер пайда болады ;
- 3) тіркелген және ұтқыр байланыс нарығының дамуымен бірге олардың ақпаратты технологиялармен конвергенциясы негізінде қызметтердің жаңа түрлері пайда болуда ;
- 4) қазіргі заманғы ақпараттық коммуникация құралдарының дамуы дәстүрлі пошта қызметтері түрлеріне тұтынушылар сұранысының төмендеуіне әкеп соқтырады ;
- 5) IT-қызметтері нарығының және теле-, радиоарналардың тарату нарықтарының негізгі кірісі мемлекеттік тапсырыс есебінен құралады;
- 6) Қазақстанда бағдарламамен қамтамасыз ету нарығында шетелдік өндірушілердің өнімі үстемдік ету жағдайына ие;
- 7) Қазақстандық кәсіпорындар негізінен белгілі халықаралық өндірушілердің қондырғыларын өткізумен және компьютерлік техниканы жинаумен айналысады .

Сыртқы факторлар :

- 1) байланыс кәсіпорындарының кірісіне халықтың саны, орналасу тығыздығы және қозғалысы әсер етеді ;
- 2) телекоммуникациялық нарықтың жағдайы еліміздегі экономикалық

3) АКТ секторының импортқа тәуелділігінің жоғарылығы.

4-стратегиялық бағыт. Мемлекеттік қызметтерді ұсыну, техникалық сүйемелдеу үдерістерін жетілдіру, мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерін ықпалдастыру, оның ішінде Кеден одағының ақпараттық инфрақұрылымын дамыту үшін жағдайлар және тетіктер жасау.

1. Дамудың негізгі параметрлері

Бүгінгі күні АТ ақпараттық қоғамды қалыптастыруға арналған маңызды құрал болып табылады, ал мемлекет пен халық қатынастарындағы «өткізуші» «электрондық үкімет» болып отыр.

Бұл ретте мемлекеттік органдарда АТ-ны қолдану бірінші кезекте халыққа және бизнеске электронды нысанда қызмет көрсетуге, мемлекеттік органдардың ашықтығын және есептілігін жоғарылатуға бағытталған болуы керек.

Қазіргі уақытта халыққа және ұйымдарға мемлекеттік электрондық қызметтер ұсынудың жай-күйі мынадай деректермен сипатталады:

1) орталық және жергілікті атқарушы органдар интернет-ресурстар арқылы халыққа және бизнеске интерактивті қызметтер көрсетеді (басшылық блогы, электрондық мемлекеттік сатып алу, интерактивтік сауал және т.б.) және транзакциялық қызметтер көрсетуге ауысуды жүзеге асырады;

2) «электрондық үкімет» инфрақұрылымы құрылды, оның шеңберінде өнеркәсіптік пайдалануға 20 АТ-ден астам жоба енгізілген;

3) әлеуметтік маңызы бар мемлекеттік қызметтерді, 92 лицензияларды және 80 рұқсат беру құжаттарды оңтайландыру және автоматтандыру жөніндегі іс-шаралар жоспарлары әзірленген және бекітілген;

4) «электрондық үкімет» сәулетін құру және эталондық үлгілерді әзірлеу бойынша жұмыстар жүргізілуде. Қазіргі уақытта қызметтің 3 бағыты бойынша эталондық үлгілерді толтыру жүргізілді (еңбек қатынасы, әлеуметтік қамтамасыз ету, жер қатынастары). Эталондық үлгілерді толтыру және қызметтің басқа да бағыттары бойынша жұмыстарды жалғастыру жоспарлануда.

5) «Е-лицензиялау» (бұдан әрі – «Е-лицензиялау» МДҚ) ақпараттық жүйесін енгізу бойынша жұмыстар өткізілді. 2012 жылы аталған жүйе барлық мемлекеттік органдарда – лицензиярларда енгізілді. 2012 жылғы 9 айда «Е-лицензиялау» МДҚ-а арқылы қалыптастырылған лицензиялар саны 13 520 электрондық лицензияны құрады.

Бүгінгі күннің өзінде мүдделі мемлекеттік органдармен, толығымен «ақпараттық қоғамға» арналған «электрондық үкіметті» қалыптастыруға бағытталған бірлесіп атқарылған жұмыстар нәтижесінде «электрондық үкімет» порталы арқылы 211 интерактивті және транзакциялы қызметтер көрсетіледі, оның ішінде («Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне рұқсат

беру құжаттарын қысқарту және мемлекеттік органдардың бақылау мен қадағалау функцияларын оңтайландыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы 2012 жылғы 10 шілдедегі Қазақстан Республикасының № 36-V Заңына сәйкес) 83-і электрондық лицензиялау порталында және 128-і - «электрондық үкімет» порталында көрсетіледі. «Электрондық үкімет» порталына 67 қызмет, 16 сервис, мемлекеттік 21 алымның түрі, мемлекеттік баждың 16 түрі, салық төлемдерінің 4 түрі, сонымен қатар Жол қозғалысының ережелерін бұзғаны үшін айыппұлдар және коммуналдық қызметтердің 3 түрін төлеу кіреді. Бұдан басқа, «электрондық үкімет» порталында ақпараттық сипаттағы қызметтер де қолжетімді.

Қызметтерді пайдаланушылардың саны 2009 жылмен салыстырғанда 5,6-дан 590 мың адамға артты. Берілген анықтамалардың саны 50 мыңнан 8,3 млн-ға дейін артты. Портал арқылы 19,5 млн. теңгеден астам сомаға төлемдер жүргізілді.

2011 жылы Қазақстанның қалалары мен аудандарында «электрондық үкімет» және «электрондық қызметтер» тақырыбы бойынша оқу семинарлары өткізілді. 64 475 адам оқытылды. Астана, Алматы, Ақтөбе, Шымкент қалаларының сауда орталықтарында халыққа кеңес беруге қолдау көрсетілді, орташа алғанда 19 276 адамға кеңес берілді.

6) орталық мемлекеттік органдардың құжаттарын қағаз тасығышта қайталамай электрондық құжат айналымына көшіру бойынша жұмыстар жүргізілуде;

7) «электрондық үкімет» веб-порталы арқылы азаматтардың мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдардың басшыларына электрондық өтініш беру жүйесі құрылды.

8) электрондық әкімдіктерді дамыту шеңберінде әкімдіктер көрсететін мемлекеттік қызметтерді автоматтандыру мүмкіндігімен «Электрондық үкіметтің» өңірлік шлюзі» жобасы жүзеге асырылған, соның ішінде 6 қызмет «электрондық үкімет» порталында көрсетіледі.

Бүгінгі күнге халыққа қызмет көрсету орталықтарының (бұдан - ХҚО) жұмысын жақсарту мақсатында, бірқатар үлкен жұмыстар атқарылды. ХҚО жұмысын қамтамасыз етуге арналған қажетті нормативтік база құрылды, халыққа және бизнеске қызмет көрсету тәртібі жеңілдетілді, сыбайлас жемқорлықтың деңгейі азайю үрдісі байқалады.

Қазіргі уақытта ХҚО-да 59 мемлекеттік қызмет көрсетілуде. 2012 жылдың аяғына дейін 56 мемлекеттік қызметтерді қосымша енгізу жоспарлануда.

Тұрақты негізде ХҚО қызметкерлерінің біліктілік деңгейін арттыру жөніндегі іс-шаралар жүргізілуде.

Бұдан басқа, ағымдағы жылғы мамырдан бастап Қазақстан Республикасы

Көлік және коммуникация министрлігінің «Халыққа қызмет көрсету орталығы» республикалық мемлекеттік кәсіпорны (бұдан әрі – «ХҚО» РМК) ХҚО қызметкерлеріне 3 кезеңнен тұратын аттестаттау жүргізуде. Басшылық құрам, халыққа мемлекеттік қызмет көрсету процесіне жұмылдырылған фронт және бек офис қызметкерлері аттестаттауға жатады.

Бүгінгі күні аттестаттаудың екінші кезеңі аяқталу сатысында.

Бірінші кезең. 2012 жылғы 5 мамыр – 23 маусым аралығында «ХҚО» РМК қызметкерлерді аттестаттаудың бірінші кезеңін өткізді. Аттестаттауға жататын 3 440 инспекторлар мен кеңесшілер арасында тестілеуден өткендердің нақты саны - 3 101. Аттестатталғандар – 2 202 (71 %), аттестатталмағандар – халыққа мемлекеттік қызметкер көрсету процесіне тікелей жұмылдырылған 899 қызметкер (бек офис).

Екінші кезең. Ағымдағы жылғы 17 қыркүйек – 12 қазан аралығында тест тапсырудың тілін таңдау құқығымен ХҚО қызметкерлерін аттестаттаудың 2-кезеңі өткізілді. ХҚО орта және басшы буынының 1918 қызметкері аттестаттауға жатты, олардың 1717 қызметкері аттестаттаудан өтті.

ХҚО барлық 8700 қызметкерінің 5019-ы аттестатталды, 3919 қызметкер немесе 78%-ы аттестаттаудан өтті, өтпегендері – 1100 қызметкер.

ХҚО-ның ұсынылатын мемлекеттік қызметтер сапасы және халықпен кері байланысты қамтамасыз ету бөлігіндегі қызметін мониторингілеу Ахуалдық орталығы (бұдан әрі – Орталық) құрылды және ойдағыдай жұмыс істеуде. 161 ХҚО-да орнатылған камералар арқылы Орталық on-line режимінде қызметке бейне-мониторинг жүргізеді, ол өз кезегінде жұмыс процесіндегі кемшіліктерге шұғыл әрекет етуге, сыбайлас жемқорлық көріністерін бақылауға мүмкіндік береді. Бұдан басқа, Орталықтың жұмыс істеуі орталық және жергілікті мемлекеттік органдары басшыларының азаматтарды қабылдауды жүргізуге, ведомствоға бағынысты мекемелермен бейне-конференциялар мен кеңестер өткізуге, барлық өңірлерегі ХҚО қызметкерлерін қашықтан оқытуды жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Республикада бүгінгі күні 252 ХҚО қызмет етеді, оның ішінде 28 ХҚО (облыстық және ірі қалалардағы) 2011 жылы жаңғыртылды.

Жыл басында Министрлік облыстар бөлінісінде 221 қалалық және аудандық ХҚО-ны жаңғырту кестесін бекітті, оған сәйкес 2012 жылғы желтоқсанда аяқталу мерзімімен жоспарлы жаңғырту жүзеге асырылуда. Жаңғырту жоспарына қосымша 3 ХҚО (1-БҚО, 2-ОҚО) енгізілді, барлығы 224 аудандық және қалалық ХҚКО жаңғыртуға жатады.

Тұрақты негізде «Mystery-shopping» - ұйымдастырушылық міндеттерді шешу, мысалы, ұйымдағы қызметкерлердің клиенттерге қызмет көрсету стандарттарын сақтаудың деңгейін өлшеу мақсатында өткізілетін зерттеу әдісін пайдаланумен

тексерулер

жүргізіледі.

Халықтың жүргізілген зерттеулер қорытындылары бойынша ХҚО қызметтеріне қанағаттанарлық деңгейі 2010 жылы - 65%-ды, 2011 жылы - 76%-ды, 2012 жылы - 81%-ды құрады.

Қазақстан Республикасының Президенті – Ұлт Көшбасшысы Н.Ә.Назарбаевтың 2012 жылғы 27 қаңтардағы «Әлеуметтік-экономикалық жаңғырту – Қазақстан дамуының басты бағыты» атты Жолдауын орындау мақсатында Министрлік 2012 жылы Астана, Алматы, Ақтау, Қарағанды қалаларында 4 мамандандырылған ХҚО және 2013 жылы қалған өңірлерде ашу көзделген Іс-шаралар жоспарын (жол картасы) әзірледі.

Осы мамандандырылған ХҚО «бір терезе» қағидаты бойынша халыққа қажетті жағдай және инфрақұрылым жасай отырып, автокөлік құралдарын тіркеу мен жүргізуші куәлігін беру бойынша мемлекеттік қызметтер көрсететін болады.

Аталған ХҚО-ға халық жүргізуші куәлігін алу үшін теориялық және тәжірибелік емтихандар тапсыра алады, нөмірлік агрегаттарды салыстырып тексеру, жүргізуші куәлігін алу, міндетті техникалық байқаудың өткені туралы куәлік және мемлекеттік тіркеу нөмір белгілерін алады.

Мемлекеттік қызметтерді автоматтандырудың есебінен халықтың ұсынатын құжаттарының тізімі қысқарады, қажетті деректер іске қосылған мемлекеттік органдардың деректер базасынан электрондық форматта алынатын болады.

Бизнес үдерістің өзгеруінің есебінен жүргізуші куәлігі бойынша да, автокөлік құралдарын тіркеу/қайта тіркеу бойынша да қызмет көрсету уақыты едәуір қысқарады, бұдан басқа аталған шаралардың нәтижесінде сыбайлас жемқорлық көріністерін төмендетуге әкеледі.

Бұдан басқа ақпараттандыру саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыру шеңберінде Министрлік компьютерлік қақтығыстарға мемлекеттік деңгейде қарсы іс-қимыл мәселелерін, атап айтқанда Қазақстан Республикасының ақпараттық инфрақұрылымына бірігетін ұлттық электрондық ақпараттық ресурстарды және ақпараттық жүйелерді техникалық сүйемелдеу есебінен р е т т е у д е .

Интернеттің қазақстандық сегментін дамытуға КЖҚ енгізу, дата-орталықтар құру, «электрондық үкімет» порталы арқылы көрсетілетін электрондық қызмет көрсетулерді көбейту, мемлекеттік органдардың порталдарын дамыту, әлеуметтік маңызы бар интернет-ресурстар құру (балалар мен жасөспірімдер ү ш і н) ы қ п а л е т е д і .

Қазіргі уақытта веб-хостинг қызметтеріне сұранысты, деректерді бастапқы және резервтік сақтауды және сыртқы нарыққа кезең-кезеңмен шығуды қамтамасыз ету мақсатында есептеу орталықтарының (бұдан әрі – дата-орталықтары) дамуын күшейту қажет. Дата-орталықтары

қ а р қ ы н ы ;

2) ақпараттық қоғамға және инновациялық экономикаға қарай жылжу;

3) халықаралық нарықта IT-мамандар даярлаудағы жоғары бәсекелестік;

4) өңірлердегі жергілікті атқарушы органдардың электрондық қызмет көрсетудің ақпараттық жүйесін хостингтеу үшін серверлік тұғырламаны дамыту

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы

Ү к і м е т і н і ң

2012

жылғы

29

желтоқсандағы

№

1 7 5 2

қ а у л ы с ы н а

2-қосымша

6. Тәуекелдерді басқару

Ықтимал тәуекелдің атауы	Тәуекелдерді басқару жөніндегі шаралар қабылданбаған жағдайда ықтимал салдарлар	Тәуекелдерді басқару жөніндегі іс-шаралар
1	2	3
1 - с т р а т е г и я л ы қ Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту		
Сыртқы тәуекелдер		
Геосаяси тәуекелдер	Транзиттік тасымалдауға бағытталған, көршілес елдердің аумағында жаңа балама маршруттардың пайда болуы	Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара іс-қимыл
Бағалық тәуекелдер	Инфляциямен салыстырғанда энергия тасымалдауға ішкі бағалардың өсуі мемлекеттік және жеке көлік кәсіпорындардың шығындарының өсуіне әкеледі	1.Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігін дамыту ; 2. Жүк және жолаушыларды тасымалдау саласында жаңа тарифтік саясатты іске асыру; 3. 2014 жылға қарай магистральдық желі қызметтерінің шектік тарифтерін 10 жылға бекіту ; 4. Әуе тасымалдарының бәсекелі нарығын құру
Ішкі тәуекелдер		
Техногендік тәуекелдер	Негізгі құралдардың айтарлықтай физикалық және моральдық тозуы және оның салдарынан авариялар мен техногендік апаттарының тәуекелдері	1.Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігін дамыту ; 2. Теміржол жылжымалы құрамын сатып алу; 3. 2014 жылға қарай темір жол көлігін басқарудың жаңа жүйесін енгізу; 4. ИКАО санатына ие әуежайлар санын ұлғайту (қауіпсіздікті арттыру); 5. Кемелердің қауіпсіз жүзуін қамтамасыз ету, сауда флотын құрғақ жүк кемелермен, салдармен және танкерлермен толықтыру
	Әкімшілік мемлекеттік қызметкерлердің мәртебесі	

Министрліктен білікті құрамның кетуі	мен беделінің төмендеуі, оларды моральдық және материалдық жағынан жеткіліксіз ынталандыру, тұрғын-үй және басқа да әлеуметтік мәселелердің шешілмеуі жоғары білікті мамандардың кетуіне әкеледі	1. Қажетті мамандықтар бойынша оқу орындарымен өзара іс-қимыл жасау, қолайлы еңбек жағдайымен қамтамасыз ету осы тәуекел түрлерінің төмендеуінің негізгі себептері болып табылады. 2. Қызметшілердің біліктілігін арттыру; 3. Моральдық ынталандыру
2 - стратегиялық бағыт. Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту		
Сыртқы тәуекелдер		
Геосаяси тәуекелдер	Иран аумағы арқылы өтетін «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізін дамыту жобасын іске асыру Иран мен АҚШ арасындағы қарым-қатынастың күрт нашарлауына және әскери қақтығыстың басталуына әкеп соғуы мүмкін	1. Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту бойынша халықаралық және өңірлік ұйымдармен белсенді өзара іс-қимыл; 2. Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық жүйесін дамытудың мастер-жоспарын іске асыру
Экологиялық тәуекелдер	Ықтималдығы Шығыс Азия мен Еуропаның арасындағы көлік әлеуетін іске асыру және жүк ағынының өсіру шаралары бойынша жоғарылататын экологиялық апатты арттыру	1. Озық техникалық және экологиялық регламенттерді, стандарттарды енгізу, көлік активтерін жаңғырту. 2. Халықаралық тасымалдарда цифрлық тахографтар енгізу
Бағалық тәуекелдер	Экономика сегменттерінде әлем конъюнктурасының нашарлауы жүк айналымдары көрсеткіштерінің төмендеуіне әкеледі, көлік кәсіпорындары кірістерінің төмендеуіне әкеледі, сондай-ақ инфрақұрылымдық жобаларға инвестицияларды тарту мүмкіндіктерінің төмендеуіне әкеп соғады.	Тәуекелдердің аталған түрін төмендету мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетігінің дамуына байланысты.
Ішкі тәуекелдер		
Министрліктен білікті құрамның кетуі	Әкімшілік мемлекеттік қызметкерлердің мәртебесі мен беделінің төмендеуі, оларды моральдық және материалдық жағынан жеткіліксіз ынталандыру, тұрғын-үй және басқа да әлеуметтік мәселелердің	1. Қажетті мамандықтар бойынша оқу орындарымен өзара іс-қимыл жасау, қолайлы еңбек жағдайымен қамтамасыз ету аталған тәуекел түрлерінің төмендеуінің негізгі себептері болып табылады.

	шешілмеуі жоғары білікті мамандардың кетуіне әкеледі	2. Қызметкерлердің біліктілігін арттыру; 3. Моральдық ынталандыру
3 - с т р а т е г и я л ы қ б а ғ ы т .		
Мультимедиялық қызметтерді ұсынуға бағытталған қазіргі заманғы технологияларға негізделген қызметтерді, өндірістерді және АКТ инфрақұрылымын дамыту		
Сыртқы тәуекелдер		
Мемлекеттік және атқарушы органдардың мемлекеттік кепілді тапсырыстарын қалыптастыру және ұзақ мерзімді келісімшарттар жасасуды ұйымдастырудағы белсенділігінің төмендігі	АКТ қызметтерінің, өндірісінің және инфрақұрылымының төмен дамуы.	Қазіргі заманғы технологияларға негізделген мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдардың ақпараттық ресурстары мен жүйелерінің тиімді жұмыс істеуі
Шетелдік әріптестердің бірлескен кәсіпорындар құруға мүдделілігінің төмендігі	Шетелдік технологиялық әріптестерді тарта отырып, АКТ өнімдерін шығару мүмкіндігінің болмауы	1. Бірлескен кәсіпорындар үшін преференциялар және жеңілдіктер беру 2. Өндірістің алғашқы кезеңінде (пайдалануға берілгеннен бастап 1-2 жыл) бірлескен кәсіпорын шығаратын өнімге мемлекеттік тапсырысты қамтамасыз ету.
Азаматтық мәндегі радиожиилік спектрінің босатылмау мүмкіндігі	Телекоммуникация және пошта байланысының тиімді және сапалы жүйесін құру мүмкіндігінің болмауы	1. Осы тәуекелді төмендету үшін жобаның өмірлік циклінің әрбір кезеңінде мерзімдерді жоспарлауға және бақылауға әсер етеді. 2. Халықты байланыс қызметтерімен қамтамасыз ету үшін радиожиилік спектрінің қажеттілігін негіздеумен оларды босату мәселелерін Қазақстан Республикасы радиожиилік спектрінің ведомствоаралық комиссия талқылауына қайта шығару мақсатында тиісті іс-шараларды өткізу.
Ішкі тәуекелдер		
Министрліктен білікті құрамның кетуі	Әкімшілік мемлекеттік қызметкерлердің мәртебесі мен беделінің төмендеуі, оларды моральдық және материалдық жағынан жеткіліксіз ынталандыру, тұрғын-үй және басқа да әлеуметтік мәселелердің шешілмеуі жоғары білікті мамандардың кетуіне әкеледі	1.-Қызметкерлердің біліктілігін арттыру; 2. Моральдық ынталандыру.
4 - с т р а т е г и я л ы қ б а ғ ы т .		
Мемлекеттік қызметтерді ұсыну, техникалық сүйемелдеу үдерістерін жетілдіру және мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерін ықпалдастыру, соның ішінде Кеден одағының ақпараттық инфрақұрылымын дамыту үшін жағдайлар және тетіктер жасау		
Сыртқы тәуекелдер		
Мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерді уактылы		

қ ұ р м а у ы . Мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдардың «электрондық үкімет» құрауыштарымен ведомстволық ақпараттық жүйелерді ықпалдастыруда белсенділігінің төмендігі. Электрондық нысанда көрсетілетін мемлекеттік қызметтердің саны және оны дамытудың төмен деңгейі.	Мемлекеттік қызметтерді ұсыну, техникалық сүйемелдеу және мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерін ықпалдастыру сапасының төмендеуі	1. Мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерді уақтылы құруы және ведомствоаралық ы қ п а л д а с у ы . 2. Мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдардың ақпараттық ресурстарының және жүйелерінің тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз ету . 3. Электрондық форматта көрсетілетін мемлекеттік қызметтердің тиімділігін бағалау.
Электрондық форматта ұсынылған мемлекеттік қызметтерді пайдалануда халықтың төмен белсенділігі	Электрондық форматта алынатын мемлекеттік қызметтер санының төмендеуі	1. Электрондық форматта мемлекеттік қызметтерді алу мүмкіндіктерін кең насихаттау. 2. Мемлекеттік қызметтерді алу орындарында тұрғындарды оқыту.
Кеден одағы шеңберінде Ақпаратпен алмасу жөніндегі мемлекетаралық шлюздің уақтылы құрылмауы	Кеден одағы шеңберінде Ақпаратпен жедел алмасу мүмкіндігінің болмауы	1. Мемлекетаралық шлюзді құруға қаржылық қаражат уақтылы бөлу . 2. Кеден одағы шеңберінде ақпаратпен алмасу үшін мемлекетаралық шлюзбен мемлекеттік органдардың ақпараттық жүйелерін ықпалдастыру
Ішкі тәуекелдер		
Министрліктен білікті құрамның кетуі	Әкімшілік мемлекеттік қызметкерлердің мәртебесі мен беделінің төмендеуі, оларды моральдық және материалдық жағынан жеткіліксіз ынталандыру, тұрғын-үй және басқа да әлеуметтік мәселелердің шешілмеуі жоғары білікті мамандардың кетуіне әкеледі	1. Қажетті мамандықтар бойынша оқу орындарымен өзара іс-қимыл жасау, қолайлы еңбек жағдайларын қамтамасыз ету тәуекелдердің түрін төмендетудің негізгі себептері болып т а б ы л а д ы . 2. Қызметкерлердің біліктілігін арттыру; 3. Моральдық ынталандыру