

"Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 қаулысына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 5 наурыздағы № 214 қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 14 маусымдағы № 658 қаулысымен

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

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. «Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 қаулысына мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген қаулымен бекітілген Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламада :

«Бағдарламаның паспорты» деген 1-бөлімде: «Мақсаты» деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Мақсаты

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

»;

«Міндеттері» деген жолда: тоғызыншы абзац мынадай редакцияда жазылсын:

«2013 жылға қарай қатынас түрлері бойынша (экспорттық, импорттық және республикаішілік) жүктер тасымалдауға арналған тарифтерді кезең-кезеңімен біріздендіру;» ;

мынадай мазмұндағы жиырма тоғызыншы абзацпен толықтырылсын:

«Қазақстанның аумағында ел ішінде және шетелде жоғары және тиімді көліктік байланысты, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша жүк ағынын ұлғайтуды, жердегі, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмысын

үйлестіруді қамтамасыз ететін қазіргі заманғы көліктік-логистикалық жүйені (автожол, темір жол, су және әуе көлігі) құру.»;

«Нысаналы индикаторлар» деген жолда:

2) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

«2) республикалық маңызы бар шамамен 3,9 мың км автожол салу, қайта жаңарту және 5,6 мың км автожолды, жергілікті маңызы бар 11,5 мың км жолды ж ө н д е у ; » ;

5), 6) және 7) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

«5) 439 км жаңа темір жол салу;

6) Қазақстан Республикасының аумағы бойынша теміржол көлігімен транзиттік тасымалдар көлемін 10,3%-ға өсіру;

7) 2015 жылға қарай халықаралық көлік дәліздері бойынша контейнерлік жүк поездарының жылдамдығын 15-20%-ға, ал жолаушы поездарының жылдам қозғалу учаскелерінде 20-30%-ға арттыру;»;

11) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

«11) халықаралық әуе қатынасы санын 2010 жылмен салыстырғанда екі есеге ұ л ғ а й т у ; » ;

20) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

«20) 3-экологиялық кезеңнің және 4-экологиялық кезеңнің экологиялық стандарттарын е н г і з у ; » ;

«Қаржыландыру көздері мен көлемі» деген жол мынадай редакцияда жазылсын:

«

Қаржыландыру көздері мен көлемі Бағдарламаны іске асыру үшін қаржы ресурстарының жалпы көлемі 2 713 409,4* млн. теңгені құрайды,

с о н ы ң і ш і н д е :

1) республикалық бюджет – 962 483,6* млн. теңге, оның ішінде мынадай мемлекеттік органдардың

б ю д ж е т т і к қ а р а ж а т ы :

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі (бұдан әрі – ККМ) – 798 713,3* млн.

т е ң г е ;

Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі (бұдан әрі – ЭБЖМ) – 152

5 0 2 , 0 * м л н . т е ң г е ;

Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі (бұдан әрі – БҒМ) – 205,0* млн.

т е ң г е ;

Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі

(бұдан әрі – Қорғанысмині) – 11 063,3* млн.

т е ң г е ;

2) концессия – 2 000,0 млн. теңге;

3) қарыз қаражаты – 1 327 569,0* млн. теңге;

4) компаниялардың меншікті қаражаты – 421
3 5 6 , 8 * * млн. теңге.

Е с к е р т п е :

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

** – қаражатты сыртқы және ішкі параметрлер мен факторлар өзгерісінде түзету мүмкін.

»;

«Кіріспе» деген 2-бөлімде:

екінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Ағымдағы жағдайды талдау» деген 3-бөлімде:

«Автожол саласы» деген тарауда:

үшінші бөліктің 1), 2) тармақшалары мынадай редакцияда жазылсын:

«1) «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту жобасын, сондай-ақ РФ шекарасы – Орал – Ақтөбе, Астана – Қостанай – Челябині, Щучье – Бурабай курорты аймағына кіреберіс және «Алатау» ақпараттық технологиялар паркі» еркін экономикалық аймағына кіреберіс автожолдарын қ а й т а ж а ң а р т у д ы а я қ т а у ;

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

«Автомобиль көлігі» деген тарауда:

жетінші, сегізінші және тоғызыншы бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

«Экологиялық кезеңдер стандарттарын енгізудің нәтижесінде 2015 жылға қарай 12 жылдан астам жүрген автокөлік құралдарының үлес салмағын 63%-дан 50%-ға төмендету жоспарланып отыр.»;
он жетінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Азаматтық авиация» деген тарауда:

бірінші және екінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

төртінші және бесінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

2014 жылы кемінде 12,2 миллион жолаушыға қызмет көрсету жоспарланып отыр.» ;

он екінші бөліктің 5) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Су көлігі» деген тарауда:
төртінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

жетінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Транзиттік әлеует» деген тарауда:
тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

«Транзиттік әлеует және логистика»;
он төртінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Қазақстандағы ең ірі Батыс Еуропа елдеріне шығу арқылы Қазақстан мен Ресей аумақтарымен өтетін Батыс Еуропа – Батыс Қытай құрлықаралық автокөлік дәлізін ұйымдастыру бойынша жобаны іске асыру жалғастырылуда. Жобада Орталық Азия елдерінен, соның ішінде Өзбекстан мен Қырғызстаннан шығатын барлық дәліздерді қайта жаңғырту қарастырылған. Бағыттың жалпы ұзындығы 8 445 км, соның ішінде: Ресей бойынша – 2 233 км, Қазақстан бойынша – 2 787 км (қайта жаңғыртуға жататыны – 2 452 км), Қытай бойынша – 3 4 2 5 к м қ ұ р а й д ы . » ;

мынадай мазмұндағы тараулармен толықтырылсын:

«Әлемдік тәжірибе және логистиканы дамыту деңгейі

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

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

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

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

Халықаралық саудада Қазақстанның көліктік логистикасын дамыту деңгейі

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

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

Мұның барлығы қызмет көрсетулер уақытына, құнына және сапасына әсер етеді, бұл ақыр аяғында, сауданың тежелуіне және тиісінше жүк тасымалдаушылардың неғұрлым қолайлы тасымалдау жағдайларын іздеуіне әкеледі.

Көліктік-логистикалық жүйе Қазақстан өңірлері арасындағы экономикалық

байланыстарды іске асырудың негізгі құралы, сондай-ақ әлемдік нарықтарға қазақстандық тауарлардың экспортын басты өткізуші болып табылады.

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

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

Қазақстан Республикасында көліктік-логистикалық жүйенің және қызметтердің жай-күйі

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

Логистикалық қызметтердің қазақстандық нарығының серпіні соңғы екі-үш жылда жүктерді тасымалдау мен қоймаға қоюға қажеттіліктің өсуімен айқындалады.

Қолда бар бағалаулар бойынша халықаралық қатынаста ұсақ топты жүктер мен контейнерлерді тасымалдау үшін қазіргі база осы уақытта қажеттілікті 30%-дан аспайтындай қанағаттандырады. Қазақстанның қойма үй-жайларына орташа қажеттілігі 2009 жылы 6,2 млн. ш.м құрады. Қазақстан бойынша ұсыныс пен сұраныстың арақатынасы 0,84-ті құрайды. Іс жүзінде сауда кәсіпорындарының 5,2 млн. ш.м қойма үй-жайлары бар, олардың ішінде 2%-ы – А класты қоймалар (қазіргі заманғы кәсіби қоймалар), 13%-ы – В класты қоймалар (жартылай кәсіби қоймалар) және 85%-дан астамы – бейімделмеген С класты қоймалар.

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

Ресей, Қытай және ЕО қолдаған «Батыс Еуропа – Батыс Қытай»

транскұрлықтық автожол транзит дәлізінің мега-жобасын іске асыру Қазақстан үшін стратегиялық маңызды болып табылады.

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

2015 жылға қарай мультимодальдық тасымалдардың толық инфрақұрылымын құру үшін республика бойынша қосымша көліктік-логистикалық орталықтарды п а й д а л а н у ғ а е н г і з у қ а ж е т .

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

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

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

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

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

Орталық Азия өңірін Қытаймен байланыстыратын жаңа көліктік маршруттарын құру экспортталатын Қытай, сондай-ақ Оңтүстік-Шығыс Азия елдері жүктерінің бір бөлігін Таяу Шығыс және Еуропа бағытында орталық азия магистральдарына, соның ішінде Қазақстан аумағы арқылы қайта бағдарлау мүмкіндігін береді. Жобаларды іске асыру Қазақстанның теміржол магистральдары бойынша транзит көлемін едәуір ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Қазақстанның транзиттік мүмкіндіктері

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдарды жүзеге

асыруда көліктің барлық түрлері дерлік тартылған. Транзиттік тасымалдар көлемдерінің көрсеткіштері және көлік түрлері бойынша кіріс 1 және 2-кестелерде көрсетілген.

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

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

2-кесте: Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттен түсетін кірістер

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

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

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

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

3) біріздендірілген тарифтерді, ЕО елдерімен және Қытаймен межелес біртұтас кеден аумағын көздейтін Белоруссия, Қазақстан және Ресей арасындағы Кеден одағы және Бірыңғай экономикалық кеңістік;

4) 2009 – 2016 жылдар кезеңінде Қазақстанның инфрақұрылымға қуатты к а п и т а л ж ұ м с а у ы :

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

2012 жылы Қазақстан арқылы тасымалдау маршрутын қысқарта отырып, инфрақұрылым желілерін түзейтін Жезқазған – Бейнеу және Арқалық –

Шұбаркөл темір жол желілері құрылысының басталуы;
«Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА жобасын іске асыру;
«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомобиль жолының салынуы;
Ақтау теңіз портын солтүстік бағытта кеңейту;
Құрық портында паромдық өткел кешені бар порттық инфрақұрылымды
д а м ы т у ;

әуежай инфрақұрылымын дамыту;
Қазақстан Республикасының аумағында терминалдар мен
көліктік-логистикалық орталықтар желісінің құрылысы.

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

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

Қазақстандағы көліктік логистиканы дамытудың негізгі проблемалары

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау елдің көліктік-логистикалық жүйесінен түйінді халықаралық көлік дәліздеріне жоғары ықпалдасуды, соның ішінде жүк ағындарын бөлісуге әсер ету үшін; жоғары жылдамдықты, уақтылылықты, тасымалдың қол жетімділігі мен сенімділігін; көліктік қызметтерді пайдаланудың ыңғайлылығын талап етеді. Бұл ретте көліктік-логистикалық жүйенің қазіргі жағдайы қойылатын талаптардың бірде-біріне сәйкес келуіне мүмкіндік бермейді. Жүк тасымалдарының өзекті проблемаларын мынадай
т о п т а р ғ а б ө л у г е б о л а д ы :

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

Атап айтқанда, жүк тасымалдарының негізгі инфрақұрылымдық

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

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

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

Кері жүктеуді қамтамасыз ету жөніндегі шектелген мүмкіндіктер контейнерлердің тапшылығы проблемасын туындатады, бұл да транзиттік жүк тасымалының көлемдерін ұлғайту бойынша Қазақстан Республикасының мүмкіндіктерін төмендетеді, өйткені қытай тарапы жүктерді жіберу үшін өз контейнерлерін ұсынбайды. Контейнерлердің жылжымалы құрам ретінде жіктелуі жағдайды қиындатады, бұл фитингтік платформалардың тапшылығына байланысты оларды пайдалануды қымбаттатады және тасымалдаулар көлемдеріне шек қояды.

Транзиттік және экспорттық жүк ағындарын ұлғайту мүмкіндіктеріне жүктердің Қазақстан Республикасының шекараларынан өту жылдамдығы мен мерзімдер болжамдылығын төмендететін кедендік өткізу пункттерінің жеткіліксіз тиімділігі теріс әсер етеді. Қазақстандағы кедендік рәсімдер ұзақ

уақыт алады – Дүниежүзілік банкінің кеден тиімділігінің LPI индексі бойынша Қазақстан әлемдік рейтингте 86-орында орналасқан (2012 жыл).

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

Тасымалдау жылдамдығы тасымалдау үшін маршрутты таңдауға ықпал ететін түйінді факторлардың бірі болып табылатындықтан, кедендік рәсімдердің ұзақтығы Қазақстанның транзитті ел ретінде бәсекелестік қабілетіне теріс әсер е т у і м ү м к і н .

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

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

«Күшті және әлсіз жақтары, мүмкіндіктері мен қауіптері» деген 3.1-кіші б ө л і м д е :

мынадай мазмұндағы «Көліктік логистика» деген тараумен толықтырылсын:

«Көліктік логистика»

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
<p>1) Қазақстанның тиімді географиялық орналасуы;</p> <p>2) Көлік инфрақұрылымының дамыған желісі;</p> <p>3) Арнайы экономикалық аймақтарды құру, соның ішінде мемлекеттік шекарада;</p> <p>4) Кеден одағына кіру.</p>	<p>1) Көлік инфрақұрылымының нашар техникалық ж а й - к ү й і ;</p> <p>2) Шекаралардың қиылысу пункттерінде шамадан тыс т о қ т а у л а р ;</p> <p>3) Қазақстанның көліктік-логистикалық мүмкіндіктерін жеткіліксіз п а й д а л а н у ;</p> <p>4) Бос тасымалдаулар санының көп болуы экспорттық және импорттық жүк үшін жүк ағынының теңгерімсіздігіне және жабдықтағы айырмашылығына б а й л а н ы с т ы ;</p> <p>5) Темір жол тасымалдауларының өзара іс-қимылы үшін қажетті стандарттардың айырмашылығы;</p> <p>6) Мультимодальді тасымалдаулардың дамымағандығы ;</p> <p>7) Көлік құралдарының тозуы;</p>

	8) Контейнерлік тасымалдауларды дамытудың төмен деңгейі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
1) Бірыңғай көліктік-логистикалық жүйені құру; 2) Әріптестік қатынастарды дамыту; 3) Логистикалық қызметтерді ұсынудың агенттік желісін құру; 4) Мультимодальді тасымалдауларды дамыту; 5) Көлік құралдарын жаңарту.	1) Логистикалық қызметтерге сұраныстың төмендеуі; 2) Транзиттік жүк ағынының Қазақстанды айналып өтуі; 3) Тасымалдаулардың жоғары құны.

»;

«Көлік саласын дамытуға негізгі проблемалары» деген 3.2-кіші бөлім: мынадай мазмұндағы екінші бөлікпен толықтырылсын:

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

«Оң шетелдік тәжірибеге шолу» деген 3.4-кіші бөлім мынадай мазмұндағы бөліктермен толықтырылсын:

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

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

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

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

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

«Бағдарламаны іске асырудың мақсаты, міндеті, нысаналы индикаторлары мен көрсеткіштері» деген 4-бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

«Бағдарлама мақсаты – экономика мен халықтың көліктік және логистикалық

Жүк айналымы	млрд. т-км	ККМ	267,2	344,0	383,8	427,0	476,5
Жолаушылар айналымы	млрд. ж-км	ККМ	132,5	188,3	211,1	237,7	268,7
Қазақстан аумағы бойынша автомобиль көлігімен транзиттік тасымалдар көлемін өсіру (2009 жылға қатысты)	%	ККМ	10	29	40	71	100
Транзиттік авиатасымалдар көлемін өсіру (2009 жылға қатысты)	%	ККМ					8
Транзиттік темір жол учаскелері бойынша жүк поездары қозғалысының орташа жылдамдығын арттыру:							
- Солтүстік дәліз	км/сағат	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ	49,69	49,57	50,06	50,57	51,20
- Оңтүстік дәліз	км/сағат		46,04	46,70	47,17	47,64	48,69
- Ортаазиялық дәліз	км/сағат		51,33	51,02	51,07	51,12	51,67
- TRACECA	км/сағат		47,76	48,50	48,99	49,48	50,2
- Солтүстік-Оңтүстік дәлізі	км/сағат		48,95	48,67	49,16	49,65	50,42
Көлік саласы бойынша инвестициялық жобалардағы қазақстандық қамту үлесін арттыру	%	К К М , көлік-коммуникация кешенінің ведомстволық бағынысты кәсіпорындары, «ҚТЖ» ҰК» АҚ					
теміржол саласы	%		14	17	28	52	63
автожол саласы	%		82	86	86	88	90
азаматтық авиация	%						65
су көлігі	%		62,2	19,1	22,9	46,3	89,1

Міндеті: автожол инфрақұрылымын дамыту

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қол жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
Салынған, қайта жаңартылған республикалық маңызы бар автожолдардың ұзақтығы	км	ККМ	255	333	213	997	654
Жөндеудің барлық түрлерімен қамтылған республикалық маңызы бар жолдардың ұзақтығы	км	ККМ	1 427	2 254	2 155	1 638	1 898
«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту (бір бағытта)	км	ККМ	417	803	820	505	493
Жөндеудің барлық түрлерімен қамтылған		ККМ, ЖАО	1 659	3 050	2 073	2 251	2 491

жергілікті маңызы бар жолдардың ұзақтығы							
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерінде ақылы жүйені енгізу	км	ККМ, әлеуетті концессионер				211	

Міндеті: темір жол инфрақұрылымын дамыту

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

Міндеті: азаматтық авиация инфрақұрылымын дамыту

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

Батыс және ресейлік өндірістің қазіргі заманғы тікұшақтарының жалпы саны						3	
--	--	--	--	--	--	---	--

Міндеті: су көлігі инфрақұрылымын дамыту

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

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

Нәтиже көрсеткіші	Өлшем бірлігі	Қ о л жеткізуге жауаптылар	Жоспарлы кезең				
			2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл
«Көліктік дерекқорының және тасымалдау қауіпсіздігі серпінінің мониторингі ақпараттық-талдамалық жүйесін» дамыту	Автоматтандырылған мемлекеттік қызметтер саны	ККМ			5	8	4
Көліктік бақылауды жүзеге асыру процесін автоматтандыру (өлшеудің автоматтандырылған жүйесі пункттерінің саны)	бірл.	ККМ			13	33	34
Халықаралық тасымалда 650 автокөлік құралын цифрлық тахографтармен жабдықтау	бірл.	ККМ		50	150	350	650
Экологиялық стандарттарды енгізу	стандарт	ККМ				1	1
соның ішінде:							
3-экологиялық кезең						1	

»;

«Бағдарламаны іске асыру кезеңдері» деген 5-бөлімде:

«Темір жол саласын дамыту» деген 5.1-кіші бөлімде:

«Темір жол саласы жұмысының оңтайлы жүйесін құру» деген тарауда:

«Саланың нысаналы үлгісі» деген 4-сурет мынадай редакцияда жазылсын:

«

Нарық құрылымы	Функциялар	Активтер	Мемлекет ролі
Монополиялық сектор			
<p>МТЖ қызметтері (ҚТЖ-Инфрақұрылым» АҚ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Табиғи монополия 	<ul style="list-style-type: none"> Темір жол инфрақұрылымына тең қол жеткізу Поездар қозғалысы кестелерін шоғырландыру Поездар қозғалысын диспетчерлік басқару Инфрақұрылымды басқару және ұстау 	<ul style="list-style-type: none"> Пайдалану шығыстарын жабудан шыға отырып, тарифтерді икемді реттеу Инвестициялық жобаларды қаржыландыру
Бәсекелес сектор			
<p>Жүк тасымалдары («ҚТЖ – Жүк тасымалдары» АҚ және басқа тасымалдаушылар)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Маршруттардағы бәсекелестік – бағалар мен қызметтер ұсыныстарына негізделген бәсекелестік Бағаны еркін белгілеу 	<ul style="list-style-type: none"> Жүктерді тасымалдау Жүк тасымалдауды жоспарлау Маневрлік жұмыстар Локомотивтер мен вагондарға техникалық қызмет көрсетуді басқару 	<ul style="list-style-type: none"> Мемлекеттің араласуынсыз тарифтердің нарықтық қайта теңгерімделуі
<p>Жолаушылар тасымалдары («ҚТЖ - Жолаушылар тасымалдары» АҚ және басқа тасымалдаушылар)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Концессиялық тендерлер негізінде маршруттар үшін бәсекелестік МЖӨ келісімшарттарының шеңберінде бағаларды еркін белгілеу 	<ul style="list-style-type: none"> Жолаушыларды тасымалдау Жолаушылар тасымалын жоспарлау Локомотивтер мен вагондарға техникалық қызмет көрсетуді басқару 	<ul style="list-style-type: none"> МЖӨ келісімшарттарының шеңберінде төмен класты вагондарда тасымалдау тарифтерді икемді реттеу МЖӨ негізінде конкурстық жүйе жолымен қаржыландыру

»;

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

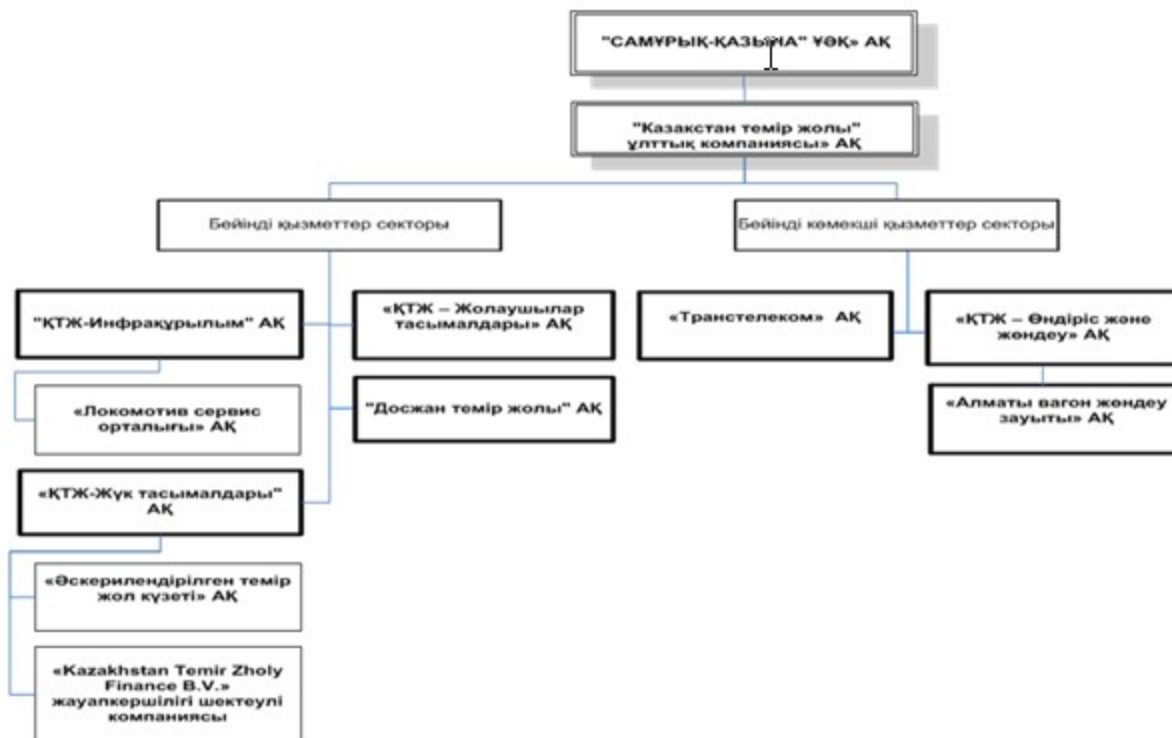
екінші және үшінші бөліктер алынып тасталсын;

алтыншы бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ холдингінің мақсатты құрылымы» деген 5-сурет мынадай редакцияда жазылсын:

«



»;

«Функцияларды бөлу» деген тарауда:

үшінші бөліктің 4) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

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

төртінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

бақылау және оларға техникалық қызмет (ағытпасыз жөндеу) көрсету, поездар мен вокзалдарда жолаушыларға қызмет көрсетуді ұйымдастыру.»;

бесінші бөліктің 3) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

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

«Активтерді бөлу» деген тарауда:

бірінші бөліктің 14) тармақшасы алынып тасталсын;

екінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын жүзеге асыру үшін оның меншігіне берілетін өндірістік активтер мыналарды қамтиды:

магистральдық жүк және маневрлік локомотивтер;

жүк вагондары ;

вагондарды даярлау пункттері мен жуу-булау станциялары;

техникалық және коммерциялық қызмет көрсету пункттері;

ағымдық ағытып жөндеу пункттері;

депоның вагон жөндеу бөлігі;

кірме жолдардың бөлігі;

арту/түсіру машиналары мен жабдықтары;

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

әкімшілік ғимараттар, автокөлік және кеңселік жабдық.»;

«Инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру» деген тарауда:

мынадай мазмұндағы алтыншы, жетінші, сегізінші және тоғызыншы бөліктермен толықтырылсын:

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

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

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

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

алтыншы бөлік алынып тасталсын;
«Сала өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

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

2010 жылдан бастап 2014 жылдар кезеңінде бюджеттік қаражат есебінен (кредиттік негізде) және «Жолаушылар тасымалы» АҚ меншікті қаражаты есебінен 420 «Тальго»* жолаушылар вагонын сатып алу жоспарлануда, «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен «Жолаушылар тасымалы» АҚ меншікті қаражаты есебінен 270-ден астам жолаушылар вагонын сатып алу жоспарланып отыр (соның ішінде 12 электрпоезд вагонын және 20 дизельді-рельсті құрам вагоны).

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

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

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

Ықтималды қаржыландыру көздері: республикалық және жергілікті

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

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

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

Саланың инвестициялық қажеттіліктерін қаржыландыруды қамтамасыз ету үшін мыналар жүзеге асырылады:

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

2) мемлекеттік бюджет қаражатының есебінен жолаушы жылжымалы құрамын жаңарту;

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

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

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

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

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

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

Инвестициялық жобаларды іске асыру мақсатында 2012 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобы «Арқалық – Шұбаркөл және Жезқазған – Бейнеу теміржол желілерін салу», «Жүк вагондары паркін жаңарту», «Локомотив паркін жаңарту», «Жолаушылар вагондары паркін жаңарту», «Энергодиспетчерлік тартым»

АБЖ-ны іске асыру», «Вагондық құйма өндірісін қайта жаңарту және іске қосу» және т.б. сияқты жобалар бойынша халықаралық қаржы институттарынан, «Қазақстанның даму банкі» АҚ-дан және басқа коммерциялық банктерден қарыздар тартуды жоспарлап отыр.

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

Экономиканың жүк тасымалдарына деген өсіп отырған қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында вагондардың пайда болған шұғыл тапшылығына, жылжымалы құрамды жаңарту қажеттілігіне байланысты 2012 жылы «Жүк вагондары паркін жаңарту» инвестициялық жобасын қаржыландыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобы сыртқы/ішкі нарықта Нидерландыда тіркелген «Қазтеміртранс» акционерлік қоғамының еншілес ұйымы – Kazakhstan Temir Zholy Finance B.V. арқылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың және екі ірі еншілес ұйым «Қазтеміртранс» АҚ пен «Локомотив» АҚ кепілдігімен 800 млн. АҚШ доллары сомасына еурооблигациялар шығару көзделген.

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

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

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

«Темір жол саласында институционалдық қайта құруды іске асыру» деген
т а р а у д а :

т о ғ ы з ы н ш ы б ө л і к т е :

1) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

10) және 11) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

Заңнамаға түзетулер мыналарды көздейді:

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

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

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

14) тармақша алынып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 16), 17) тармақшалармен толықтырылсын:

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

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

оныншы бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Автожол саласын дамыту» деген 5.2-кіші бөлімде: екінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«2010 – 2014 жылдар кезеңінде республикалық маңызы бар автожолдардың 3 866 км салу, қайта жаңарту (соның ішінде 49 км концессия қаражаты есебінен) және 5 646 км жөндеу жоспарланып отыр. Сондай-ақ, 11 524 км жергілікті желідегі автожолдарда жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарын жүргізу болжануда.» ;

«2010 – 2014 жылдары жолдарды белгілеу бөлінісіндегі жол жұмыстарының көлемі» деген 4-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

Жоба атауы	Ұзақтығы, км					
	2010	2011	2012	2013	2014	2010–2014
Республикалық маңызы бар жолдар						
Республикалық маңызы бар жолдарды салу және қайта жаңарту	550	1013	1080	441	536	3620
Концессиялық негізде республикалық маңызы бар жолдарды салу және қайта жаңарту				92	154	246
Жиыны, республикалық маңызы бар жолдарды салу және қайта жаңарту	550	1013	1080	533	690	3 866

Жөндеу (орташа және күрделі):	877	1 241	1 215	1 105	1 208	5 646
Жиыны, республикалық маңызы бар жолдар	1 427	2 254	2 295	1 638	1 898	9 512
Жергілікті маңызы бар жолдар	1 659	3 050	2 073	2 251	2 491	11 524
Барлығы	3 086	5 304	4 368	3 889	4 389	21 036

»;

«2010 – 2014 жылдардағы жалпы пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және жөндеу бойынша жол жұмыстарының көлемі» деген 5-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

«

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

»;

үшінші және төртінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

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

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

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

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

алтыншы және жетінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

«Ақылы автожолдарды енгізу» деген тарауда:

бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«Ақылы автомобиль жолдарының жоспарланған жүйесі» деген 7-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

«

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

»;

мынадай мазмұндағы бөліктермен толықтырылсын:

«Қолданыстағы басқару жүйесі 2001 жылдан бастап енгізілген, ол бюджеттік қаржыландыру негізінде құрылған және мемлекеттік органның бір бөлімшесінде тапсырыс беруші мен техникалық қадағалау функцияларын шоғырландырудан тұрады .

Концессиялық жобаларды іске асыру тәжірибесі концессионерлер болмауының негізгі себебі трафиктің аздығы және жолдың ұзақтығы мен ұстауға жұмсалатын шығындардың көптігінен қазақстандық автожол жобаларының капиталды көп қажет ететіне байланысты инвесторлар тәуекелділігі болып

табылатынын

көрсетті.

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

«Автомобиль көлігін дамыту» деген 5.3-кіші бөлімде:

бірінші кезеңде (2010 – 2012 жж.):

бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

алтыншы, жетінші, сегізінші, тоғызыншы, оныншы, он бірінші және он екінші бөліктер алынып тасталсын;

екінші кезеңде (2013 – 2014 жж.):

мынадай мазмұндағы бірінші, екінші, үшінші, төртінші және бесінші бөліктермен толықтырылсын:

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

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

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

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

Ірі қалалардың көпшілігінде автокөліктің ауа бассейнін ластауға қосатын үлесі зиянды шығарындылардың жалпы көлемінің 60 %-ына жетеді және одан да асады.»;

бірінші, екінші, үшінші және төртінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

«Әуе көлігін дамыту» деген 5.4-кіші бөлімде:
бірінші кезең (2010 – 2012 жылдар), екінші кезең (2010 – 2014 жылдар)
мынадай редакцияда жазылсын:

«Бірінші кезең (2010 – 2012 жылдар)
Ұшу қауіпсіздігі және авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыру бойынша қажетті іс-шаралар мыналар болып табылады:

1) ұлттық авиациялық заңнаманы халықаралық стандарттармен үйлестіру;
2) 2011 жылы авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу бойынша ұйымдарды, авиациялық оқу орталықтарын, жолаушылар мен олардың багаждарын тексеруді жүзеге асыратын әуежайлар қызметтерін міндетті сертификаттауды енгізу;

3) уәкілетті орган мамандарын халықаралық стандарттарға (ИКАО, EASA, ТРАСЕКА және т.б.) сәйкес оқыту.
Екінші кезең (2013 – 2014 жылдар)

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

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

«Әуе кемелерінің паркін жаңарту және техникалық қызмет көрсетуді жетілдіру» деген тарауда:
екінші бөлік алынып тасталсын;

үшінші және төртінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

«Жерүсті инфрақұрылымын дамыту» деген тарауда:
бірінші бөліктің 1) және 2) тармақшалары мынадай редакцияда жазылсын:
«1) 2010 – 2012 жылдары Қызылорда, Ақтау және Көкшетау қалаларының әуежайларындағы ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартылғаннан кейін пайдалануға беру;

2) 2015 жылға дейінгі кезеңде:
4 әуежайдың ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартуды жүргізу (Талдықорған, Қостанай, Тараз, Орал).»;
«Аэронавигациялық жүйені және транзиттік қозғалысты дамыту» деген тарауда:

екінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:
«Республикада координаталардың бірыңғай тірек жүйесі ретінде Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін – 1984 (WGS-84), соның ішінде әуежайларда енгізу жөніндегі жұмыстар жүргізу жоспарлануда.»;

«Авиациялық қызмет көрсетуді дамыту» деген тарауда:
бесінші бөлік алынып тасталсын;

«Бәсекелестікті дамыту» деген тарауда:
мынадай мазмұндағы төртінші бөлікпен толықтырылсын:

«Азаматтық авиацияда бәсекелестікті одан әрі дамыту және авиакәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында ішкі тұрақты коммерциялық әуе тасымалдарына конкурсты алып тастау жоспарлануда. Перспективада осы мақсаттарды іске асыру үшін ұшу қауіпсіздігінің (IOSA, EASA сияқты), қаржылық тұрақтылықтың, қызмет көрсету сапасының халықаралық стандарттарына сәйкес авиатасымалдаушыларына қойылатын жаңа біліктілік талаптары енгізілетін болады.»;

алтыншы бөліктің 2) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

«2) халықаралық қызметтер сапасы стандарттарын енгізу;»;

«Су көлігін дамыту» деген 5.5-кіші бөлімде:
бірінші бөлікте:

1) және 2) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

«1) порттық инфрақұрылымды дамыту;

2) танкерлік, құрғақ жүк флоты мен теңіз операцияларына қолдау көрсету флоты және паромдық флот кемелерін салу және сатып алу;»;

мынадай мазмұндағы 6) тармақшамен толықтырылсын:

«6) паром өткелін құру.»;

екінші кезеңде (2013 – 2014 жж.):

бірінші, екінші, үшінші және төртінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«Ақтау портында өндірістік процестерді автоматтандыру және оңтайландыру

жөніндегі іс-шаралардың аяқталуы жоспарлануда, бұл қазіргі өткізу қабілетін 25 %-ға немесе 1 млн. тоннаға арттыруға мүмкіндік береді.

2,5 млн. тонна қуатымен (астықты және 2 әмбебап) үш құрғақ жүк терминалын концессиялық негізде салу арқылы Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту жобасын іске асыруды жалғастыру.

Аталған шараларды іске асыру 17,5 млн. тоннаға дейінгі көлемде экспорттық-импорттық және транзиттік жүкті Ақтау порты арқылы ауыстырып тиеуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі стратегиялық даму жоспарында су көлігі саласында мынадай мақсаттар айқындалды:

1) 2020 жылға қарай Қазақстанның теңіз порттарының өткізу мүмкіндігі 48 млн. тоннаға дейін жеткізіледі;

2) 2016 жылға қарай ұлттық теңіз сауда флоты Каспий теңізіндегі Қазақстан Республикасының порттарынан 2/3 көлеміндегі мұнай тасымалдауды және 1/2 көлеміндегі құрғақ жүктерді тасымалдауды қамтамасыз етеді.»;
мынадай мазмұндағы бесінші бөлікпен толықтырылсын:

«Осы стратегиялық мақсаттарды орындау үшін 2014 жылға қарай «Қазтеңізтрансфлот» отандық кеме компаниясы екі құрғақ жүк кемесін сатып алады, сондай-ақ 2013 – 2016 жылдар кезеңінде паром өткелінің құрылысы және паром флотын құру жоспарлануда (2 паром сатып алу).»;
бесінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Нәтижесінде Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетін мұнайдың 70%-ға дейін өз танкерлермен тасымалдануын қамтамасыз ету және Қазақстанда жасалған құрғақ жүк тасымалдау нарығына кіру жоспарлануда.»;

«Көліктегі қауіпсіздікті күшейту» деген 5.6-кіші бөлімде:
он сегізінші, он тоғызыншы және жиырмамыншы бөліктер алынып тасталсын;
мынадай мазмұндағы отызыншы, отыз бірінші және отыз екінші бөліктермен
т о л ы қ т ы р ы л с ы н :

«Сондай-ақ, техникалық байқауды жүргізу бойынша функциялары Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінен бәсекелі ортаға, ал техникалық байқауды ұйымдастыру мен жүргізуді бақылау бойынша құзыреттер Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігіне берілетін болады.

Жаңа тәртіпке сәйкес көлік құралдарын техникалық байқауды тежеу жүйесінің, рульдік басқарудың, аспа элементтерінің, атмосфераға шығарындылардың тиімділік параметрлерін автоматты түрде анықтайтын стационарлық және жылжымалы техникалық бақылау желілері бар жеке меншік орталықтар жүргізетін болады.

Бұдан басқа, орталықтарда сыбайлас жемқорлық бұзушылықтарын жасау мүмкіндігін болдырмау үшін орталықтарда бірыңғай ақпараттық жүйені іске

қосу жоспарланып отыр, ол Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің орталық дерекқорына техникалық байқаудың қорытындыларын автоматты режимде беруге мүмкіндік береді.»;

отыз алтыншы бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Теңіз (291 бірлік), өзен (837 бірлік) және шағын көлемді (28 113 бірлік) флотты бақылауды жүзеге асыру кезінде, сондай-ақ мұндағы үлкен қашықтыққа шашыраңқылықты, су қоймаларының бір-бірінен, көлдер мен өзендердің шалғайлылығын ескере отырып, көліктік бақылау аумақтық органдарының 99%-ға дейін бақылау-қадағалау функциялары қызметтік су көлігінің тозуы себебінен тиісті дәрежеде орындалмайтындығын атап өту қажет.»;

мынадай мазмұндағы қырық үшінші бөлікпен толықтырылсын:

«Сондай-ақ, заңсыз қол сұғушылық актілерінен қауіпсіздікті қамтамасыз ету шеңберінде темір жол және автовокзалдарын, сонымен қатар әуежайларды бейнебақылау жүйелерімен одан әрі жабдықтау болжанады.»;

«Транзиттік әлеуетті пайдалану» деген 5.7-кіші бөлімде:

жиырма сегізінші бөлік алынып тасталсын;

мынадай мазмұндағы отызыншы, отыз бірінші, отыз екінші және отыз үшінші бөліктермен толықтырылсын:

«Жолаушылар тасымалдарының тұрақты қызметтерін пайдалану кезінде халықтың ыңғайлылығына жағдайлар жасау үшін билеттер сатудың қолжетімді желісін дамыту қажет.

Бұл үшін агенттік кассалары, терминалдар, Интернет желісі арқылы автобус тасымалдарына билеттер сату желісін дамыту үшін жағдайлар жасау болжануда.

Билет берудің мұндай жүйесін дамыту:

- 1) тұрақты автобус тасымалдарын бірыңғай билеттеу жүйесіне біріктіруге;
- 2) тасымалдаулар қатысушылары арасындағы өзара есеп айырысудың электрондық жүйесін енгізуге;
- 3) жолаушының болу өңіріне және автобустың жөнелтілетін жеріне қарамастан жол жүру билетін сатып алуға және брондауға;
- 4) жолаушыға неғұрлым оңтайлы рейсті таңдауға (жылжымалы құрамның сапасын, келу-кету уақытын ескере отырып) мүмкіндік береді.

Жолаушыларды тасымалдау жөніндегі қызметтер сапасына қойылатын талаптарға қатысты автомобиль көлігі саласындағы бекітілген мемлекеттік стандарттарға талдау жүргізу кезінде қалалық, қалааралық, халықаралық тасымалдарға, сондай-ақ такси тасымалдарына қойылуы қажет талаптардың жоқ екені анықталды.

Ұсынылатын қызметтер сапасын арттыру мақсатында жаңа мемлекеттік стандарттарды әзірлеу жоспарлануда:

- 1) автовокзалдар, автостанциялар мен жолаушыларға қызмет көрсету

пункттерінің

қызметтері;

2) тұрақты және тұрақты емес тасымалдаулар бойынша автокөлік қызметтері;

3) таксимен тасымалдаулар бойынша автокөлік қызметтері.»;

«Транзиттік әлеуетті пайдалану» деген 5.7-кіші бөлімнен кейін мынадай мазмұндағы 5.8-кіші бөліммен толықтырылсын:

«5.8. Көліктік логистиканы дамыту

Көліктік-логистикалық жүйе Қазақстан өңірлері арасындағы экономикалық байланыстарды іске асырудың негізгі құралы, сондай-ақ қазақстандық тауарларды әлемдік нарықтарға экспортының басты өткізушісі болып табылады.

Көрсетілген көрсеткіштерге қол жеткізуге ұмтыла отырып, Қазақстан 2015 жылға қарай еуразия кеңістігінде ауқымды көліктік-логистикалық хабқа айналуы жоспарлап отыр.

Осылайша елдің Шығысы мен Батысында халықаралық сауда үшін қақпалар құрылып ашылады, бұлар Қорғас-Шығыс қақпасы АЭА және Ақтау теңіз порты.

«Қорғас – Жетіген» және «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржол желілерінің учаскелерін пайдалануға беру, «Жезқазған – Бейнеу» және «Арқалық – Шұбаркөл» қатынасындағы жаңа теміржол желілері құрылысының басталуы, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автодәлізінің құрылысы, сондай-ақ 6 халықаралық автодәлізін қайта жаңарту, әуежайларды қайта жаңарту, Ақтау теңіз портын солтүстік бағытта кеңейту көліктік-логистикалық жүйені дамытуды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Аралық қозғалысы аптасына 2 поезға дейін «Чунцин (ҚХР) – Дуйсбург (Германия)» маршрутында контейнерлік поездарды бағдарлау келешекте Қазақстан арқылы Қытайдан Еуропаға үлкен жүк ағынын тартуға мүмкіндік береді. Бүгіннің өзінде болжамдылық пен тасымалдармен операция жасаудың кешенді тәсілінің есебінен тасымалдау жылдамдығын 15 тәулікке дейін жеткізу мүмкін болды (10 769 км) және болашақта бұл параметрлер 12 тәулікке дейін төмендетіледі, бұл Қазақстан Республикасы арқылы Азиядан Еуропаға осы жерүсті маршрутын аса тартымды етеді (Суэц арнасы арқылы теңіз жолы 30-45 күнді құрайды).

Бұдан басқа, «Электрондық поездар» технологиясын қолдану арқылы көліктегі құжат айналымын автоматтандыру және олардың қозғалысын мониторингілеу, көлік процесін бақылайтын органдар мен оған қатысушылардың жұмыс хронометражы, «Шаттл» жүрдек контейнерлік поездарын ұйымдастыру, тауарларды электрондық декларациялау мен «жалғыз терезе» режимінде мемлекеттік қызметтер көрсетуді енгізу, «5С қағидатын» іске асыру бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Автомобиль көлігінде жүк автокөлік құралдарын қозғалыста салмақтап өлшеу автоматтандырылған жүйесі енгізілуде. Осы шара көптеген тексерістерден

және қайта салмақтап өлшеулерді болдырмауға, сондай-ақ елдің көліктік дәліздері бойынша жүру кезінде АКҚ орташа жылдамдығын арттыруға мүмкіндік береді, бұл біздің жерүсті маршруттарымыздың тартымдылығын жоғарылатуға ықпал етеді.

Сыртқы нарықтарда отандық қатысудың қажеттілігін бағалай отырып, әлеуетті жүк ағындарын тартумен көліктік-логистикалық өнімдерді сатудың агенттік желілері құрылуда.»;

«Инновацияны дамыту және технологиялық жаңғыртуға жәрдемдесу» деген кіші бөлімде:

жиырма тоғызыншы бөлік мынадай редакцияда жазылсын:
«2014 жылға дейін темір жол инфрақұрылымы саласында бірқатар инвестициялық жобалар іске асырылатын болады. Оларға «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» (146 км), «Қорғас – Жетіген» (293 км) жаңа теміржол желілерін салу жатады.»;

отыз бірінші, отыз екінші және отыз үшінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«Автожол саласында негізгі импортталатын материал битум болып табылады. 2010 жылы Қызылорда облысындағы «УАД» ЖШС-да жобалық қуаты жылына 43 мың тонна битум өндірісін іске қосу жоспарланып отыр.

Сондай-ақ, 2012 жылғы желтоқсанда Ақтау қаласында жобалық қуаты жылына 420 мың тонна битум зауытын пайдалануға енгізу жоспарлануда.

Осы жұмыстардың нәтижесінде сатып алынатын тауарлардағы қазақстандық қамтудың көлемі 2010 жылғы 80%-дан 2011 жылы 84%-ға дейін өседі. Одан әрі осы көрсеткіш 100 пайыздық деңгейге жетуі мүмкін, алайда, құрылыс жұмыстарының үлкен көлеміне байланысты кейбір материалдардың, цемент, битум сияқтылардың импорты мүмкіндігі қайтсе де қалады.»;

«Инвестициялық және қаржы саясаты» деген кіші бөлімде:
сегізінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:
«2013 жылдан бастап орта мерзімді кезеңге (2012 – 2014 жылдарға) концессияға беруге ұсынылатын объектілер тізбесінде бекітілген Үлкен Алматы айналма автомобиль жолын концессиялық негізде салу бойынша жобаны іске асыру жоспарлануда.»;

тоғызыншы бөлік алынып тасталсын;
«Техникалық реттеу» деген кіші бөлімде:
он бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«2015 жылға қарай азаматтық авиация саласында 11 әуежай ИКАО санатына ие болады.»;

он екінші және он үшінші бөліктер алынып тасталсын;
он төртінші және он бесінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«2015 жылға қарай автомобиль көлігі саласында 3, 4-экологиялық кезеңдердің стандарттары, қозғалыстағы АКҚ салмақтап өлшеу автоматтандырылған жүйесі енгізілетін болады, халықаралық тасымалдарда цифрлық тахографтар енгізіледі.

Темір жол саласында мынадай техникалық регламенттерді әзірлеу мен енгізу көзделген:

«Сигнализация, блоктау, байланыс және қозғалысты ақпараттандыру қауіпсіздігіне қойылатын талаптар»;

«Теміржол көлігімен жолаушылар, багаж, жүк, жүкбагаж және пошта жөнелтімдерін тасымалдау қауіпсіздігіне қойылатын талаптар»;

«Теміржол көлігі және онымен байланысты инфрақұрылым қауіпсіздігіне қойылатын талаптар.»;

он алтыншы, он жетінші және он сегізінші бөліктер алынып тасталсын;

«Кадрлық әлеуетті қалыптастыру» деген кіші бөлімде: азаматтық авиация саласында:

бесінші және алтыншы бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«Қазаэронавигация» РМК әуе қозғалысын ұйымдастыратын мамандардың алғашқы даярлығын жүргізеді (2008 ж. – 50, 2009 ж. – 75, 2010 ж. – 75, бір курсантты оқыту құны 2,4 млн. теңгені құрайды). Бұдан басқа, оқыту «Рудлоу Манор» колледжінде (Ұлыбритания) және Рига көлік және байланыс институтында (Латвия) жүргізіледі. Қазіргі уақытта Азаматтық авиация академиясы базасында Орталық Азия және Азия елдері үшін ИКАО жанында авиация қауіпсіздігі бойынша субөңірлік оқу орталығын ашу, сондай-ақ еуропалық талаптарға сәйкес ұшу, инженерлік-техникалық мамандар даярлау бойынша оқу орталықтарын құру жөніндегі іс-шаралар жүргізілуде.

2011 – 2015 жылдары жас мамандарға деген болжамдық қажеттілік шамамен 4000-ға жуық жоғары және техникалық әрі кәсіптік білімі бар маманды құрайды. Тар бейіндегі авиация мамандарына (ұшқыштар, инженерлер, механиктер, әуе қозғалысын ұйымдастыру және жердегі қызмет диспетчерлері және т.б.) қажеттілік инфрақұрылымдық объектілерді пайдалануға беру кезінде кәсіпорынның жалпы штаттық санының шамамен 30 %-ын құрайды. Қазіргі уақытта салада инженерлік-техникалық, ұшу мамандары мен диспетчерлердің тапшылығы байқалады.»;

«Энергия тиімділігін арттыру және энергия үнемдеу» деген кіші бөлімде: автомобиль көлігінде:

бірінші бөліктің 2) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

«2) 4-экологиялық кезең экологиялық нормалары талаптарының деңгейінде жүк автокөліктері мен автобустар паркін неғұрлым үнемді жылжымалы құраммен жаңарту есебінен кемінде 3%-дан»;

«Әкімшілік кедергілерді төмендету» деген кіші бөлімде: екінші, үшінші, төртінші, бесінші, алтыншы, жетінші, сегізінші, тоғызыншы, оныншы, он бірінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«Адам факторын болдырмау және ашықтықты қамтамасыз ету, сондай-ақ шетелдік рұқсат беру бланкілерін бөлудің айқындылығы мақсатында рұқсат беру бланкілерін бөлу процесін автоматтандыру жөніндегі жұмыс жүргізілуде.

Бұдан басқа, болашақта рұқсат беру бланкілерін беру рәсімі халыққа қызмет көрсету орталықтары арқылы жүзеге асырылатын болады, тиісті мемлекеттік қызмет стандартын қабылдауға дайындық жүргізілуде.

Сыбайлас жемқорлықпен күрес іс-шаралары шеңберінде автокөліктерді қозғалыста салмақтап өлшеу автоматтандырылған жүйесін енгізу бойынша жұмыс жүргізілуде. Аталған жүйе қозғалыстағы АҚК толық массасын және осьтік жүктемелерін өлшеуге, контактысыз бақылау жүргізуге, сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтары үшін жағдайларды болдырмауға, осылайша халықаралық автомобиль тасымалдауларын жүзеге асыру барысында физикалық кедергілерді жоюға мүмкіндік береді.

Осылайша, 2012 жылдың аяғына дейін 13 өлшеу жүйесін орнату жоспарлануда, 2013 – 2014 жылдары республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының неғұрлым қарқынды учаскелерінде тағы 70-ке жуық жүйе іске қ о с ы л а д ы .

Нәтижесінде бақылау және АҚК есепке алуды 100% қамтамасыз ету рәсімдерін автоматтандыру, жылдамдықты 17-ден 50 км/сағатқа дейін ұлғайту жолымен жүктерді жеткізу мерзімдерін қысқарту, жолда тұруды 40%-ға қысқарту арқылы жүктің өзіндік құнын төмендету жоспарланып отыр.

Сондай-ақ, бизнестің дамуына қолайлы жағдайлар жасау және әкімшілік кедергілерді төмендету үшін 24 стационарлық көліктік бақылау бекеті консервацияланды. Қазіргі уақытта 35 көліктік бақылау бекетінің 11-і жұмыс і с т е й д і . » ;

жиырма жетінші бөліктен кейін мынадай мазмұндағы бөліктермен т о л ы қ т ы р ы л с ы н :

«Ақтау теңіздегі портында «жалғыз терезе» қағидаты бойынша жұмыс істейтін клиенттерге қызмет көрсету орталығы құрылды, бұл жүк құжаттарын ресімдеуге арналған уақытты 6 сағаттан 45 минутқа дейін қысқартуға мүмкіндік б е р д і .

Сондай-ақ, портта қоймалық операцияларды автоматтандыру, кемелерді орналастырудың ұстанымдық кестесін енгізу және жаңа жүктерді тарту үшін «Caspian Logic» веб-порталын құру жұмысы жүргізілуде.»;

«Қоршаған ортаны қорғау әсерін бағалау» деген кіші бөлімде:
«Автомобиль көлігі» деген тарауда:

тоғызыншы бөлік мынадай мазмұнда жазылсын:

«Экологиялық проблеманы шешу үшін 2013 жылғы 1 қаңтардан бастап 3-экологиялық кезең, 2014 жылғы 1 қаңтардан бастап 4-экологиялық кезең экологиялық стандарттарын кезең-кезеңімен енгізу көзделеді. Жалпы алғанда 2015 жылға қарай пайдалану мерзімі 12 жылдан асқан автокөлік құралдарының үлес салмағы 63%-дан 50%-ға дейін төмендейді. Экологиялық стандарттарды енгізу қолданыстағы автомашиналар паркін жаңартуға, экологиялық проблемалар (әсіресе үлкен қалаларда) мен жолдардағы қауіпсіздік деңгейін жоғарылату проблемаларын шешуге жағдайлар жасайды.»;

«Қажетті ресурстар» деген 6-бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

« 6 . Қ а ж е т т і р е с у р с т а р

Бес жылдық кезеңге арналған республикалық бюджеттің болжамды көрсеткіштеріне сәйкес жылдар, іс-шаралар мен қаржыландыру көздеріне қарай қ а р ж ы л а н д ы р у к ө л е м і .

Бағдарламаны іске асыру үшін қаржы ресурстарының жалпы көлемі 2 713 409,4* млн. теңгені құрайды, соның ішінде:

1) республикалық бюджет –	962 483,6*	млн. теңге:
2010 жыл –	179 250,8	млн. теңге;
2011 жыл –	243 918,2	млн. теңге;
2012 жыл –	166 490,2*	млн. теңге;
2013 жыл –	186 548,7*	млн. теңге;
2014 жыл –	186 275,7*	млн. теңге.

Республикалық бюджет есебінен қаржыландырудың жалпы көлемі мынадай мемлекеттік органдар бойынша бөлінді:

1.1) ККМ –	798 713,3*	млн. теңге:
2010 жыл –	131 672,8	млн. теңге;
2011 жыл –	153 081,2	млн. теңге;
2012 жыл –	159 417,2*	млн. теңге;
2013 жыл –	170 625,5*	млн. теңге;
2014 жыл –	183 916,6*	млн. теңге.

1.2) ЭБЖМ – 152 502,0* млн. теңге (051, 052 бюджеттік бағдарламалары):

2010 жыл –	47 578,0	млн. теңге;
2011 жыл –	90 822,0	млн. теңге;
2012 жыл –	4 008,0*	млн. теңге;
2013 жыл –	10 094,0*	млн. теңге.

1.3) БҒМ – 205,0* млн. теңге (002 бюджеттік бағдарламасы):

2011 жыл –	15,0	млн. теңге;
2012 жыл –	65,0*	млн. теңге;
2013 жыл –	125,0*	млн. теңге.

1.4)	Қорғанысмині	–	11 063,3*	млн.	теңге:
	2012 жыл	–	3 000,0*	млн.	теңге;
	2013 жыл	–	5 704,2*	млн.	теңге;
	2014 жыл	–	2 359,1*	млн.	теңге.
2)	концессия	–	2 000,0	млн.	теңге:
	2014 жыл	–	2 000,0	млн.	теңге.
3)	қарыз қаражаты	–	1 327 569,0**	млн.	теңге:
	2010 жыл	–	125 990,4	млн.	теңге;
	2011 жыл	–	243 991,1	млн.	теңге;
	2012 жыл	–	372 984,6**	млн.	теңге;
	2013 жыл	–	376 389,9**	млн.	теңге;
	2014 жыл	–	208 213,0**	млн.	теңге.
4)	компаниялардың меншікті қаражаты	–	421 356,8**	млн.	теңге:
	2010 жыл	–	37 279,6	млн.	теңге;
	2011 жыл	–	42 125,9	млн.	теңге;
	2012 жыл	–	76 567,3**	млн.	теңге;
	2013 жыл	–	121 871,81**	млн.	теңге;
	2014 жыл	–	143 512,2**	млн.	теңге.

Е с к е р т п е :

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

** – қаражатты ішкі және сыртқы параметрлер мен факторлар өзгерісінде түзету мүмкін. » ;

«Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары» деген 7-бөлім осы қаулыға 1-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда ж а з ы л с ы н ;

Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламасына «Саладағы негізгі инвестициялық жобалар» деген 1-қосымша осы қаулыға 2-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда ж а з ы л с ы н .

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Премьер-Министрі

С. Ахметов

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

2013

ж ы л ғ ы

5

н а у р ы з д а ғ ы

№

214

қ а у л ы с ы н а

1-қосымша

7. Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Р/с №	Іс-шара	Аяқталу нысаны	Орындауға жауаптылар	Орындау мерзімі	Болжамды шығындар (млн. теңге)					
					2010 ж.	2011 ж.	2012 ж.	2013 ж.*	2014 Ж.*	Барлығы
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Автожол саласы										
1	25 инфрақұрылымдық жобаны салу және қайта жаңарту, республикалық және жергілікті маңызы бар автожолдарды жөндеу	Үкіметке ақпарат	ККМ, облыстардың әкімдіктері, концессионерлер	жыл сайын, 2010 - 2014 жж. қаңтар	126	157	172	222	224	903
					226,7	704,3	529,2	454,6	169,4	084,2
					59	57	65	71	83	337
					057,3	978,9	782,3	228,0	876,4	922,9
					67	99	106	151	138	563
					169,4	725,4	746,9	226,6	293,0	161,3
					0,0	0,0			2000,0	2000,0
2	Республикалық маңызы бар автожолдарды күрделі, орташа, ағымдағы жөндеу, ұстау, көгалдандыру, диагностикалау және аспаптық тексеру, сондай-ақ жол-пайдалану техникасын сатып алу	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	21	31	27	27	30	137
					950,0	879,1	000,0	000,0	000,0	829,1
3	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және жөндеу, оның ішінде:	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ, облыстардың әкімдіктері	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	21	33	35	34	34	159
	773,3				081,9	311,5	061,1	806,0	033,8	
	облыстық бюджеттерге күрделі және орташа жөндеуге арналған нысаналы ағымдағы трансферттер				10	18	19	18	23	90080.
облыстық бюджеттерге көлік инфрақұрылымын дамытуға арналған нысаналы трансферттер	523,1	322,7	412,5	117,6	704,3					
					11	14	15	15	11	68953.
					250,2	759,2	899,0	943,5	101,7	

12	аэронавигациялық жүйесін дамыту және жаңғырту (әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйелерін, байланыс, навигация, бақылау жүйелерін (CNS/ATM), Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін дамыту) ¹	ЭБЖМ-ге ақпарат	К К М , «Қазақэроавиация» РМК	«жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда»	6 705,0	6 424,0	9 280,0	12 510,0	8 110,0	43 029,
13	Әуе кемелерін сатып алу	Үкіметке ақпарат	К К М , авиакомпаниялар	жыл сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	0,0			39 750,0		39 750,
14	Тұрақты ішкі авиатасымалдауды субсидиялау	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	881,5	701,7	826,3	1 513,6	1 300,0	5 223,1

4. Теміржол саласы

15	«Қорғас - Жетіген» (293 км) теміржол желісін салу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын, 2010 - 2013 жж. желтоқсан	5 323	7 015	1 720	10 094		138 15,
					2 036	6 015		10 094		103 14,
					1 750					15 750
					10 537	7 000	1 720			19 257
16	«Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» (146 км) теміржол желісін салу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын, 2010 - 2012 жж. желтоқсан	3 792	2 807	2 583			62 182
					1 542	2 807				45 349
					1 250					14 250
							2 583			2 583
			ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім			5 433	109 952	28 226	194 61	

21	тарифтерін (бағалар, алымдар ставкасы) есептеу әдістемесіне өзгерістер мен толықтырулар енгізу және МТЖ қызметтерінің прејскурантын әзірлеу	Т М Р А бұйрықтары	ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылғы 2-тоқсан						
22	МТЖ қызметтерінің тарифтері есебінің жаңа әдістемесіне сәйкес МТЖ қызметтерінің тарифтерін (прејскурантын) бекіту	ТМРА бұйрығы	ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2014 жылғы 2-тоқсан						
23	2013 жылға қарай қатынас түрлері бойынша (экспорттық, импорттық және республикаішілік) жүктер тасымалдауға арналған тарифтерді кезең-кезеңімен біріздендіру	Т М Р А бұйрықтары	ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 жылғы 4-тоқсан						
24	Теміржол көлігі мәселелері бойынша халықаралық шарттарға (келісімдерге) өзгерістер мен толықтырулар енгізу	мемлекетаралық және үкіметаралық келісімдер	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылға 4-тоқсан						

4.2. Активтерді қайта құрылымдау

25	«ҚТЖ» ҰК» АҚ қайта ұйымдастыру және МТЖ қызметтерін көрсету үшін технологиялық жағынан қажетті активтерді «ҚТЖ - Инфрақұрылым» АҚ-ға беру жолымен « Қ Т Ж - Инфрақұрылым АҚ (МТЖ операторының функцияларын орындаушы) құру	Қазақстан Республикасы Үкіметінің шешімі	«Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), ТМРА, ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2014 жылғы 4-тоқсан						
26	Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын толыққанды жүзеге асыру үшін оған қажетті активтерді	«ҚТЖ» ҰК» АҚ шешімі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ, ТМРА	2014 жылғы 4-тоқсан						

	берумен «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ қалыптастыру								
27	«Жолаушылар тасымалы» АҚ мен оның еншілес ұйымдарын қайта ұйымдастыру жолымен «ҚТЖ - Жолаушылар тасымалы» АҚ қалыптастыру және Ұлттық жүк тасымалдаушының функцияларын толыққанды жүзеге асыру үшін қажетті активтерді беру	«ҚТЖ» ҰК» АҚ шешімі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ, ТМРА	2014 жылғы 4-тоқсан					
28	Теміржол көлігінің нысаналы моделіне сәйкес «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың қосалқы қызметін қайта құрылымдау	«ҚТЖ» ҰК» АҚ шешімі	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ, ТМРА	2014 жылғы 4-тоқсан					
29	«Теміржолмүлік» АҚ-ға тиесілі, сондай-ақ бұдан бұрын коммуналдық меншікке берілген вокзалдарды, перрондарды және платформаларды «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ға беру	Үкіметке ақпарат	ММЖК, ККМ, жергілікті атқарушы органдар, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2014 жылғы желтоқсан					
30	«Желілік инфрақұрылымдық келісімшарт» тетігін енгізу, МТЖ-ның өз әрекет ететін учаскелерінің бір бөлігін концессияға беру, жергілікті атқарушы органдармен өз әрекет ететін учаскелер бөлігін қаржыландыруға шарттар жасасу және өз әрекет ететін учаскелердің бір бөлігін жабу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ТМРА, Қаржымині, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылғы желтоқсан					
	Әлеуметтік маңызы бар облысаралық қатынастар бойынша			жыл сайын 15					

31	теміржол жолаушылар тасымалдарын субсидиялау	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	шілде мен 1 ақпанда	1 6 733,8	1 9 366,8	2 2 180,1	2 5 507,1	2 8 000,0	1 1 1 787,8
32	Жүк вагондары паркін жаңарту**	Үкіметке ақпарат	К К М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ («Қазтеміртранс» АҚ)	«ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	1 1 617	8 7 335	1 8 6 682	3 7 836	5 0 797	374 26
					7 340	8 2 766	1 7 2 930	7 747		270 78
					4 276	4 569	1 3 751	3 0 088	5 0 797	103 48
33	Жолаушылар вагондары, дизельді-рельсті құрам және электрпоездар паркін жаңарту**	Үкіметке ақпарат	К К М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	«ж ы л сайын, 2011 - 2014 жж. желтоқсан	3 753	5 855	8 363	1 0 629	1 3 548	42 148
					3 753	5 855	8 363	1 0 629	1 3 548	42 148
34	«Тальго» жолаушы вагондарын сатып алу	Үкіметке ақпарат	ККМ, ЭБЖМ, «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	«ж ы л сайын, 2011 - 2014 жж. желтоқсан	0	1 9 000	7 549	2 4 800	2 1 679	73 028
						1 9 000	2 155		1 8 931	40 087
								2 4 673		24 673
							5 394	1 2 6	2 748	8 268
35	Локомотивтер паркін жаңарту**	Үкіметке ақпарат	К К М , «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ (келісім бойынша), «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	«ж ы л сайын, 2010 - 2014 жж. желтоқсан	2 2 038	4 5 421	5 5 630	6 5 408	6 1 339	249 83
					1 0 030	2 7 143	3 0 340	3 4 647	2 7 275	129 43
					1 2 008	1 8 278	2 5 290	3 0 762	3 4 064	120 40
36	Интернет желісі, өзіне-өзі қызмет көрсету транзакциондық терминалдар арқылы билеттер сатылымын ұлғайту 2012 жылы - 1 млн. билет (6%), 2013 жылы - 1,8 млн. билет (10%)	есеп	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	ж ы л сайын, 2012 - 2014 жж. желтоқсан						

37	Вокзалдарды күрделі жөндеу 2012 жылы - 45 бірлік, 2013 жылы - 86 бірлік	есеп	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын, 2012 - 2013 жж. желтоқсан			2 100,0	3 400,0		5 500
38	Жүк және жолаушылар тасымалдары бойынша қызметтер көрсету кезінде сервисті жоғарылату	есеп	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын, 2012 - 2013 жж. желтоқсан						

5. Су көлігі

39	Су көлігінің инфрақұрылымын салу және қайта жаңарту ¹	Үкіметке ақпарат	ККМ, Қаржымині, БФМ, «Қазтеңізтрансфлот» ҰТКҚК» АҚ (келісім бойынша), «Кеме қатынасы тіркелімі» мемлекеттік мекемесі	жыл сайын, 2012 - 2014 жж. желтоқсан	476,9	289,8	317,1	704,3	583,3	2 371,4
40	«Өзен-теңіз» ішкі суда жүзу кемелерінің сыныпталуы мен техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету ¹				119,5	93,4	85,2	107,4	88,2	493,7
41	Су жолдарының кеме қатынасы жай-күйін қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау ¹				4 540,0	5 009,8	5 018,6	5 121,0	4 934,3	2 4 623,70
42	Флотты және сервис өндірісін дамыту ¹				5 984,0	1 300,0			1 3 500,0	34 784.
43	Порттардың бірыңғай ақпараттық жүйесін құру	Үкіметке ақпарат	ККМ, «АХТСП» РМК	2013 жыл			5,0			5,0
44	Порттарда қоймалық операцияларды автоматтандыру	Үкіметке ақпарат	ККМ, «АХТСП» РМК	2013 жыл			224,0			224,0
45	Кемелердің позициялық кестесін енгізу	Үкіметке ақпарат	ККМ, «АХТСП» РМК, «Қазтеңізтрансфлот» ҰТКҚК» АҚ (келісім бойынша)	2012 жыл						
46	«Caspian Logic» веб-порталын құру	Үкіметке ақпарат	ККМ, «АХТСП» РМК	2013 жыл			5,6			5,6

6. Көліктік бақылау

47	Көліктік бақылау бекеттерінің желісін салу және қайта жаңарту	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	126,3	104,4	3,6			234,3
	Аумақтық көліктік бақылау			жыл сайын 15						

48	органдарының қызметтік су көлігін жанарту	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	шілде мен 1 ақпанда	0			100,3	100,3
49	Көліктік бақылаудың жылжымалы бекеттерін енгізу	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	256	128,0		120,6	504,6
50	2013 - 2015 жылдарға арналған көліктік дерекқорының ақпараттық-талдау жүйесін және тасымалдау қауіпсіздігінің динамикасын мониторингілеуді дамыту	ЭБЖМ-ге ақпарат	ККМ	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	0		8		8,0

7. Транзитті және логистикалық жүйені дамыту

51	ҚХР мен ҚР арасында экспорттық, импорттық және транзиттік қатынастағы келетін жүктер туралы ақпарат алмасуды жүзеге асыруға мүмкіндік беретін ақпараттық жүйені енгізу	Үкіметке ақпарат	Қаржымині, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 - 2014 жж.					
52	Қазақстан Республикасының аумағында жылдамдықты көлік дәліздерінің (ЖКД) моделін қолдану: «Шаттл» жылдамдықты контейнерлі поездардың жобасы	Үкіметке ақпарат	ККМ, Қаржымині, БҚА, ТМРА, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 - 2015 жж.					
53	Инфрақұрылымның түйінді объектілерінің өткізу қабілетін ұлғайту (Достық ст., «Қорғас» ШҚХО, Ақтау теңіз порты)	Үкіметке ақпарат	ККМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2012 - 2014 жж.					
54	2012 - 2020 жылдарға арналған контейнерлі тасымалдарды дамыту жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу	ККМ бұйрығы	ККМ, Қаржымині, ЭБЖМ, ИЖТМ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша)	2013 жылғы наурыз					
55	Көліктік-логистикалық орталықтардың санын ұлғайту	ТЭН әзірлеу	«ҚТЖ» ҰК» АҚ (келісім бойынша), ККМ	2013 жыл					

56	«Жалғыз терезе» қағидаты бойынша тауарлар мен жүктерді кедендік ресімдеу	Үкіметке ақпарат	Қаржымині, КҚМ, ЭБЖМ, мүдделі мемлекеттік органдар	2013 жыл							
8. Көлік саласындағы кадрларды даярлау											
57	Теңіз мамандықтары бойынша техникалық және кәсіби білімі бар кадрларды даярлау	ЭБЖМ-ге ақпарат	КҚМ, БҒМ, «Қазтеңізтрансфлот» ҰТҚҚК» АҚ (келісім бойынша)	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	0,0	15,0	65,0	125,0			205,0
					57,0	57,0	57,0			171,0	
58	Көлік саласының мамандықтары бойынша біліктілікті сертификаттаудың тәуелсіз жүйесін енгізуге жәрдемдесу	БҒМ-ге ақпарат	КҚМ, БҒМ	2011 - 2014 жж. желтоқсан							
59	Көлік саласы аясында техникалық және кәсіптік білімді дамыту мен кадрлар даярлау жөніндегі салалық кеңес құру	БҒМ-ге ақпарат	КҚМ, БҒМ, Жұмыс берушілер қауымдастығы (келісім бойынша) және облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2011 жылғы 4-тоқсан							
9. Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер											
60	Көлік және коммуникация саласындағы қолданбалы ғылыми зерттеулер	ЭБЖМ-ге ақпарат	КҚМ	жыл сайын 15 шілде мен 1 ақпанда	22,7	6,5	22,7	12,0	11,4		75,3
10. Саланы техникалық реттеу											
61	Автомобиль көлік саласындағы 3, 4-экологиялық кезеңнің экологиялық стандарттарын енгізу	Үкіметке ақпарат	КҚМ, ИЖТМ	2013 - 2014 жж. желтоқсан							
62	Халықаралық стандарттармен үйлестірілген көлік саласындағы техникалық регламенттер әзірлеу	Үкімет қаулысы	КҚМ, ИЖТМ	2010 - 2011 жж. желтоқсан							
63	ИСО 9001:2000, ИСО 9001, ИСО 14001 және ОHSAS 18001 халықаралық стандарттарына сәйкес менеджмент жүйелерін енгізуді	ИЖТМ-ге ақпарат	К Қ М , көлік-коммуникация кешенінің ведомстволық бағыныстағы кәсіпорындары	2011 - 2014 жж. желтоқсан							

ынталандыру жөніндегі іс-шаралар өткізу									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Бағдарламаны іске асыруға болжамды шығыстар көздері

(млн. теңге)

Болжамды шығыстар көздері	2010 жыл	2011 жыл	2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	Барлығы
Республикалық бюджет, оның ішінде мемлекеттік органдардың бюджеттік қаражаты	179250,8	243918,2	166490,2	186548,7	186275,7	962483,6
ККМ	131672,8	153081,2	159417,2	170625,5	183916,6	798713,3
ЭБЖМ	47578,0	90822,0	4008,0	10094,0	0,0	152502,0
БҒМ	0,0	15,0	65,0	125,0	0,0	205,0
Қорғанысмині	0,0	0,0	3000,0	5704,2	2359,1	11063,3
Қарыз қаражаты	125990,4	243991,1	372984,6	376389,9	208213,0	1327569,0
Концессия	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0	2000,0
Компаниялардың меншікті қаражаты	37279,6	42125,9	76567,3	121871,8	143512,2	421356,8
Жиыны	342520,8	530035,2	616042,1	684810,4	540000,9	2 713 409,4

Е с к е р т п е :

* - республикалық бюджеттің қаражаты есебінен қаржыландырылатын іс-шаралар бойынша шығыстар көлемі тиісті жылға арналған «Республикалық бюджет туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес нақтыланатын б о л а д ы ;

** - ішкі және сыртқы параметрлер мен факторлар өзгерген кезде қаражатты т ү з е т у м ү м к і н ;

1 — іс—шаралардың толық жазылуы «Көлік саласындағы негізгі инвестициялық жобалар» деген 1-қосымшада көрсетілген.

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ККМ	- Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
ИЖТМ	- Қазақстан Республикасы Индустрия және жаңа технологиялар министрлігі
БҒМ	— Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі
Қорғанысмині	- Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі
ІІМ	- Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі
Қаржымині	- Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі
ЭБЖМ	- Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі

- ММЖК — Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитеті
- ТМРА - Қазақстан Республикасы Табиғи монополияларды реттеу агенттігі
- БҚА - Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау агенттігі
- «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ - «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы
- «ҚТЖ» ҰК» АҚ - «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
- «Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» АҚ - «Қазақтеңізкөлікфлоты» ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы» акционерлік қоғамы
- «АХТСП» РМК - «Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» республикалық мемлекеттік кәсіпорны
- РМК - республикалық мемлекеттік кәсіпорны
- ЖАО - жергілікті атқарушы органдар.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы
 Ү к і м е т і н і ң
 2 0 1 3 ж ы л ғ ы 5 н а у р ы з д а ғ ы
 № 2 1 4 қ а у л ы с ы н а
 2-қосымша
 1-қосымша

Саладағы негізгі инвестициялық жобалар

Жоба атауы	Жоба бойынша іс-шаралар	Жобаның мақсаты	Жобаның қаржылық-экономикалық және техника-экономикалық негіздемесінің болуы, қандай кезеңде (әзірлеу, пысықтау, бекітілді)	Ұсынылатын өңірлік орналастыру	Жс іс асы бас
1	2	3	4	5	6
1. Автожол саласы					
1. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізін қайта жаңарту	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы, Жамбыл, Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда, Ақтөбе облыстары	200
		Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз		Ақмола және Солтүстік	

2. Алматы – Астана – Петропавл – РФ шек.	Қайта жаңарту	және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қазақстан облыстары	200
3. Ақтөбе қ. салуды қоса алғанда, РФ шек. – Орал – Ақтөбе	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Батыс Қазақстан және Ақтөбе облыстары	200
4. РФ шек. (Астраханға) – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шек.	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Атырау және Маңғыстау облыстары	200
5. Омбы – Павлодар – Майқапшағай	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстары	200
6. Астана – Қостанай – Челябині	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола және Қостанай облыстары	200
7. Таскескен – Бақты (ҚХР шек.)	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Шығыс Қазақстан облысы	200
8. Алматы – Өскемен	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы және Шығыс Қазақстан облыстары	200
9. Үшарал – Достық	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	200
10. Жезқазған – Петропавл	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Қарағанды, Ақмола және Қостанай облыстары	200
11. Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шек.	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қарағанды және Қызылорда облыстары	200
	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы			200

12. Бейнеу – Ақжігіт – Өзбекстан шек.		қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Маңғыстау облысы	
13. Құрты – Буырыл байтал	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы және Жамбыл облыстары	201
14. Тараз – Утмек – Қырғызстан шек.	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Жамбыл облысы	201
15. Ақтөбе – Атырау	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Ақтөбе, Атырау облыстары	201
16. Астана – Ерейментау – Шідерті	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Ақмола облысы	201
17. Мерке – Буырыл байтал	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	талап етілмейді	Жамбыл облысы	201
18. Астана қаласының Оңтүстік-Батыс айналма жолы	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – жоқ	Ақмола облысы	201
19. Өскемен – Зырян – Рахманов қайнарлары	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Шығыс Қазақстан облысы	201
20. Щучье – Бурабай курорты аймағына (ЩБКА) кіреберіс	Салу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету, ЩБКА-ға тікелей көліктік қатынасын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола облысы	201
21. «Алатау» ақпараттық технологиялар паркі» еркін	Салу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету, «Алатау» АТП-ға	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	201

экономикалық аймағына («Алатау» АТП) кіреберіс		тікелей көліктік қатынасын қамтамасыз ету			
22. Астана – Қарағанды	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола облысы	201
23. Астана – Щучье участкесіндегі ИТЖ	ИТЖ енгізу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақмола облысы	201
24. Алматы – Қапшағай	Қайта жаңарту	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	201
25. Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы (ҮАААЖ)	Салу	Көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз және ыңғайлы қозғалысын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Алматы облысы	201
2. Авиация саласы					
1. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту және арнайы техникамен жаратқандыру	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Қызылорда қаласының әуежайы	201
2. Ұшу-қону жолағы мен жолаушылар терминалын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Көкшетау қаласының әуежайы	201
3. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Ақтау қаласының әуежайы	201
4. Ұшу-қону жолағы мен жолаушылар терминалын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – жоқ жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Тараз қаласының әуежайы	201
5. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Қостанай қаласының әуежайы	201
6. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту және арнайы техникамен жаратқандыру	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Талдықорған қаласының әуежайы	201

7. Ұшу-қону жолағы мен жолаушылар терминалын қайта жаңарту	Қайта жаңарту	ИКАО-ға сәйкес келтіру	Техника-экономикалық негіздеме – жоқ жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Орал қаласының әуежайы	201
8. Әуе кемелерін сатып алу	Сатып алу	Паркті жаңарту	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	ҚР барлық өңірлері	201
9. Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӘҚБ АЖ), авиациялық электр-байланысын, навигация жүйелерін, бақылау жүйелерін дамыту, ұшуды электртехникалық қамтамасыз етуді жетілдіру	Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӘҚБ АЖ), авиациялық электрбайланысын, навигация жүйелерін, бақылау жүйелерін жаңғырту, ұшуды электртехникалық қамтамасыз етуді жетілдіру	Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) тұжырымдамаларына сәйкес аэронавигациялық жүйесін дамыту	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақ аэронавигация» РМҚ филиалдары	201
10. Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ететін ғимараттарын, құрылыстарын және нысандарын салу және күрделі жөндеу	Жобалау, құрылыс-монтаждау жұмыстары	Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӘҚБ АЖ), әуе қозғалысын ұйымдастыру байланыс, навигация және бақылау жүйелерін инфрақұрылыммен қамтамасыз ету	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақ аэронавигация» РМҚ филиалдары	201
11. Аэронавигациялық ақпаратты басқару жүйесін дамыту	Аэронавигациялық ақпарат менеджментін дамыту үшін бағдарламалық жасақтаманы, жабдықты жаңғырту	Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) тұжырымдамаларына сәйкес аэронавигациялық ақпаратты басқаруды дамыту	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақ аэронавигация» РМҚ филиалдары	201
12. Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін - 1984 (WGS-84) әуе трассалары мен әуеайлақтардың географиялық координаталарын анықтауға және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында	(Аэронавигациялық ақпарат менеджментіне, сипаттамаларға (РВН) негізделген навигацияны енгізу деректеріне және тік бағыттаумен қонуға кіру (АРV) толық масштабын қолдануға қажетті жағдайлар жасау	Халықаралық авиация азаматтық ұйымының (ИКАО) талаптарына сәйкестігі	Қаржылық-экономикалық негіздеме – бар	«Қазақ аэронавигация» РМҚ филиалдары	201

жариялауға арналған бірыңғай негізгі жүйе ретінде енгізу					
3. Теміржол саласы					
1. «Қорғас – Жетіген» теміржол желісін салу	Салу	ҚХР-дан екінші теміржол өту пунктінің ашылуы және Ақтау порты арқылы Қытай – Еуропа бағытында қашықтықты 500 км-ге қысқарту	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Алматы облысы	200
2. «Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржол желісін салу	Салу	Аталған жобаны іске асыру Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетін арттырады және Парсы шығанағы елдеріне шығуға мүмкіндік береді	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Маңғыстау облысы	200
3. «Жезқазған - Бейнеу» теміржол желісін салу	Салу	Қазақстанның орталық және батыс өңірлері арасындағы тікелей теміржол қатынасын құру есебінен транзиттік әлеуеттің өсуі	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қарағанды, Қызылорда, Маңғыстау және Ақтөбе облыстары	200
4. «Аркалық – Шұбаркөл» теміржол желісін салу	Салу	Шұбаркөл көмір кен орнын және оған жапсарлас кен орындарын көлік қызметімен қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар	Қарағанды, Қостанай облыстары	200
		Жүк вагондары паркінің орнын толтыру, вагондар тапшылығы мен жылжымалы құрам			

5. Жүк вагондары паркін жаңарту	Жаңа жүк вагондарын сатып алу	тозуының жоғары деңгейін төмендету, жүк тасымалдарының тиімділігі мен сапасын арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы
6. Локомотивтер паркін жаңарту	Жаңа локомотивтер сатып алу	Қолданыстағы шығып қалған локомотивтер паркін толықтыру, қозғалмалы құрамның тапшылығы мен тозуының жоғары деңгейін төмендету, тасымалдар сапасы мен тиімділігін арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы
7. Жолаушылар вагондарын, дизельді-рельсті құрамды және электрпоездарды жаңарту	Жаңа жолаушылар вагондарын сатып алу	Жолаушылар вагондарының тапшылығын төмендету, қолданыстағы вагондар паркінің орнын толтыру, жолаушылар тасымалының тиімділігі мен сапасын арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы
8. «Тальго» жолаушылар вагондарын сатып алу**	Жаңа жолаушылар вагондарын сатып алу	Жолаушылар вагондарының тапшылығын төмендету, қолданыстағы вагондар паркінің орнын толтыру, жолаушылар тасымалының тиімділігі мен сапасын арттыру	талап етілмейді	ҚР барлық өңірлері	жы
4. Су көлігі					
1. Мемлекеттік техникалық өзен		Кеме қатынасы қауіпсіздігін		Алматы, Қарағанды, Шығыс Қазақстан,	

флотын жаңарту және жаңғырту	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	қамтамасыз ету және шекті тозуы бар кемелерді ауыстыру	талап етілмейді	Павлодар, Батыс Қазақстан, Атырау облыстары	200
2. Өскемен және Бұқтырма шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту	Өскемен және Бұқтырма шлюздерін қайта жаңарту, технологиялық жабдықты жаңарту және жаңғырту	Кеме қатынасы шлюздерінің қауіпсіз пайдаланылуын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Шығыс Қазақстан облысы	201
3. Шүлбі шлюзінің қорғаныш гидротехникалық құрылысын салу	Шүлбі шлюзінің қорғаныш гидротехникалық құрылысын салу бойынша іс-шараларды өткізу	Кеме қатынасы шлюзінің қауіпсіз пайдаланылуын қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – жоқ	Шығыс Қазақстан облысы	200
4. Танкер флотын дамыту	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Қазақстандық сауда флотын дамыту	талап етілмейді	Маңғыстау облысы	200
5. Құрғақ жүк флотын салу және сатып алу	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Қазақстандық сауда флотын дамыту	талап етілмейді	Маңғыстау облысы	201
6. Баутино портында кеме жөндеу өндірісін құру	Өндірістік объектілерді салу, кеме жөндеу жабдығын сатып алу және монтаждау	Кемелерді жөндеуді қамтамасыз ету	Техника-экономикалық негіздеме – бар жобалау-сметалық құжаттама – бар	Маңғыстау облысы	200
7. Теңіз операцияларына қолдау көрсету флотын құру және сатып алу	Кемелерді салу, кемелерді жеткізу	Қазақстандық сауда флотын дамыту	талап етілмейді	Маңғыстау облысы	201
8. «Өзен-теңіз» ішкі суда жүзу кемелерінің сыныпталуы мен техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету (кемелерді техникалық куәландыру – кеме қатынасының тіркелімі)	Кемелерді және өндірістерді техникалық куәландыру	Кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету	талап етілмейді	Өңірлік даму	201
	Навигациялық жағдайдың белгілерін қою (алып тастау) және қызмет көрсету,				

9. Су жолдарының кеме қатынасы жай-күйін қамтамасыз ету және шлюздерді ұстау	түбін тереңдету, түбін тазалау, түзету, шлюздерді күтіп ұстау, жөндеу және авариясыз жұмысын қамтамасыз ету, арналы жобалық іздеулер, флотты жөндеу, навигациялық жабдықты жөндеу	Кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету	талап етілмейді	Алматы, Қарағанды, Шығыс Қазақстан, Павлодар, Батыс Қазақстан, Атырау облыстары	201
--	---	--	-----------------	---	-----

Ескертпе: аббревиатуралардың толық жазылуы:

ККМ – Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
Қорғанысмині – Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі
ЭБЖМ – Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі
Қаржымині – Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі
«Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ – «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы
«ҚТЖ» ҰК» АҚ – «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
«Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКК» АҚ – «Қазақтеңізкөлікфлоты» ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы» акционерлік қоғамы
РМК – республикалық мемлекеттік кәсіпорны
РБ – республикалық бюджет.