

"Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 13 қаңтардағы № 725 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 1 сәуірдегі № 170 қаулысы

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

«Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 13 қаңтардағы № 725 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентінің қарауына енгізілсін.

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

Премьер-Министрі

К. Мәсімов

«Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 13 қаңтардағы № 725 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қ А У Л Ы Е Т Е М І Н :

1. «Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 13 қаңтардағы № 725 Жарлығына мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:
жоғарыда аталған Жарлықпен бекітілген Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің

инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасында:

«1. Бағдарламаның паспорты» деген бөлімде:
«Іске асыру мерзімдері» деген кіші бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

«2014 – 2020 жылдар (ұзақ мерзімді)»;

«Нысаналы индикаторлар мен көрсеткіштер» деген кіші бөлімде:

3) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

3) жүк айналымын 2020 жылдың соңына қарай 720 млрд. ткм дейін, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 470 млрд. ткм дейін ұлғайту»;

«3. Ағымдағы жағдайды талдау» деген бөлімде:

«Теміржол көлігі» деген кіші бөлімде:

«1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы» деген тарауда:
сегізінші бөліктегі 1-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

«1-кесте. Вагондар операторлары бойынша тиеу үлесі:

Вагондар операторлары	2008 жыл	2010 жыл	2013 жыл
Қазақстан Республикасының жеке меншік паркі	34%	33%	71%
Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының жеке меншік паркі	4%	8%	21,5%
Қазақстан Республикасының мүкәммал паркі	46%	47%	6,6%
Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының мүкәммал паркі	16%	12%	0,9%

»;

он бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Осылайша, бірыңғай Кеден одағын ескере отырып, нарық шекарасының анық кеңейтілгеніне қарамастан, саланың реттегіш моделінде қағидатты өзгерістер бола қойған жоқ.»;

мынадай мазмұндағы он екінші, он үшінші, он төртінші, он бесінші бөліктермен толықтырылсын:

«Бірыңғай экономикалық кеңістік құру аясында жүк тасымалдаудағы вагондық құрауышты заңнамада белгіленген тәртіппен мемлекеттік реттеуден шығару мәселесін пысықтау қажет.

Бүгінгі күні «ҚТЖ» ҰК» АҚ қайта ұйымдастыру және ұлттық инфрақұрылым операторын, вагондар мен локомотивтердің меншікті паркі бар ұлттық тасымалдаушыларды құру процесі аяқталған жоқ.

Бұдан басқа, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 қаулысымен бекітіліген Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламада көзделген және тасымалдаушыларға инфрақұрылымға қолжетімділік ашуға мүмкіндік беретін (тасымалдаушылардың әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты шығынын мемлекеттің 100 % субсидиялауы) саланың нысаналы моделін қалыптастыру шарттарын заңнамалық қамтамасыз ету

Тиісінше, тасымалдаушыларға инфрақұрылымға қолжетімділік ашуға және сала субъектілерінің тасымалдау нарығында тең құқылы жұмыс істеуіне бағытталған іс-шаралардың барлығы іске асырылған жоқ.»;

«Автожол саласы» деген кіші бөлімде:

«1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы» деген тарауда: бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Қазақстан Республикасы автомобиль жолдарының ұзындығы 128,3 мың км құрайды, олардың 97,4 мың км астамы – жалпы пайдаланымдағы автожолдар, оның ішінде 23,5 мың км – республикалық маңызы бар және 73,9 мың км – облыстық және аудандық маңызы бар автожолдар. Дүниежүзілік Банктің бағалауы бойынша республикалық жол желісінің ағымдағы құны шамамен 109,7 млрд. АҚШ долларын немесе 2013 жылғы ІЖӨ-нің 48,9 %-ын құрайды»;

«2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері» деген тарауда:

екінші бөліктегі 2-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

«2-кесте. Дүниежүзілік экономикалық форумның Жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексі «Жолдардың сапасы» индексінің 2006 – 2013 жылдардағы серпіні

Уақыт кезеңі, жылдар	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Рейтинг, орын	98	109	108	116	124	125	117	117
Ауытқу, +/-	-	- 11	+ 1	- 8	- 8	- 1	+ 8	0

»;

«Автомобиль көлігі» деген кіші бөлімде:

«4. Саланың негізгі проблемалары» деген тарау мынадай мазмұндағы 7), 8) тармақшалармен толықтырылсын:

«7) халықтың, сондай-ақ жолаушылар тасымалдау бойынша қызметтер көрсететін компаниялардың экологиялық емес көлікті пайдалануы;

8) бірнеше мәрте тексеру фактілері, соның салдарынан бұзушылықтар жойылғанға дейін, атап айтқанда, отандық және шетелдік тасымалдаушылардың заңнама талаптарын, атап айтқанда:

көлік құралдарының рұқсат етілген салмақ-габариттік параметрлерін;

халықаралық автотасымалдаудың рұқсаттар жүйесін;

қауіпті жүктерді тасымалдауға қойылатын талаптарды сақтамағаны үшін автокөлік жүрісі кідіріледі»;

«Су көлігі» деген кіші бөлімде:

«1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

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

Бұл ретте Ақтау порты экспорттық-импорттық және транзиттік қатынастағы жүктерді ауыстырып тиеуде пайдаланылады, оның Каспий бассейніндегі жүк тасымалдарын қамтамасыз етудегі үлесі шамамен 25 %-ды құрайды. Баутино порты теңіз мұнай операцияларын қолдау базасы ретінде мамандандырылған.

Бұған қоса, 2013 жылы 10,1 млн. тонна ауыстырып тиелді, бұл 2012 жылмен салыстырғанда 8 %-ға төмен.

Жыл сайын теңіз порттары арқылы ауыстырып тиелетін жүктердің негізгі номенклатурасын мұнай, металл, астық, паромдық және басқа жүктер құрайды.

Каспий бассейніндегі теңіз тасымалдары нарығында ең қуатты флот Әзербайжанға тиесілі, Қазақстанның флоты 5 %-ды құрайды. Отандық сауда флоты жүк көтергіштігі 12-13 мың тоннаны құрайтын 8 танкерді және 2 құрғақ жүк кемесін құрайды. Бұл ретте отандық танкерлермен Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетін мұнайдың жалпы көлемінің 70 %-ғы тасымалданады.

Құрғақ жүктің бүкіл көлемі шетелдік кемелермен тасымалданады, нәтижесінде Қазақстанның жыл сайынғы алынбай қалған пайдасы шамамен 6,8 млрд. теңгені құрайды. Бұл қазақстандық экспорттаушылардың келісімшарттарды FOB шартында жасайтынымен байланысты, оларға сәйкес шетелдік әріптестер, негізінен, өздерінің кеме қатынасы компанияларын жүктейді.

Каспий теңізінің қазақстандық секторында (бұдан әрі – КТҚС) пайдаланылатын кемелердің орташа мерзімі 13-15 жылды құрады.

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

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

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

Бүгінгі күні Ақтау порты арқылы жүк тасымалдау маршруты Каспий жағалауындағы мемлекеттердің басқа порттарымен, сондай-ақ жаңа теміржол желілері арқылы жүк тасымалдаумен қатаң бәсекеге түсуімен сипатталады.

Қазақстанның теңіз порттарын дамыту үшін экспорттық-импорттық жүктерді ауыстырып тиеу көлемін тарту қажет.

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

Қазақстан Республикасының теңізшілерді даярлау бойынша білім беру жүйесі

халықаралық талаптарға сәйкес келмейді, осыған байланысты салада ұлттық кадрлардың тапшылығы орын алып отыр. Қазіргі кезде жалпы саны шамамен 1 400 адам болатын жүзу құрамындағы Қазақстан Республикасы азаматтарының үлесі шамамен 50 %-ды, ал командалық құрам деңгейінде небәрі 28 %-ды құрайды.

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

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

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

Жолаушылар мен жүк тасымалдауды 659 кемесі бар жеке кеме иелері жүзеге асырады, олардың ішінде 248 кеме пайдалануға тыйым салынған күйде тұр.

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

«3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері» деген тарауда :
екінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Бүгінгі күні Қазақстан Республикасының «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» 2002 жылғы 17 қаңтардағы және «Ішкі су көлігі туралы» 2004 жылғы 6 шілдедегі заңдары теңіз көлігі саласындағы негіз қалаушы нормативтік құқықтық актілер болып табылады. » ;

«4. Саланың негізгі проблемалары» деген тарауда:
бірінші бөліктің бірінші тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

«1) отандық флоттың бәсекеге қабілеттілігінің төмен болуы.»;
«Азаматтық авиация» деген кіші бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

«1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазақстан Республикасы өңірдегі аса ірі елдердің бірі болып табылады және Ресейдің, Үндістан мен Қытайдың мықты экономикаларының ортасында орналасқан. Қазақстан Республикасының аумағы әуе тасымалдарының еуропалық-азиялық нарығының қиылысында геостратегиялық тұрғыдан тиімді орналасқан.

Қазіргі уақытта Қазақстанда 44 авиакомпания тіркелген, оның ішінде 5

авиакомпания тұрақты тасымалдарға (97 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері) жұмылдырылған, 14-і тұрақты емес тасымалдарды (63 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері), 3 авиакомпания жүк тасымалдарын (20 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері) жүзеге асырады, 22 пайдаланушы (52 %-ы батыста шығарылған әуе кемелері) авиациялық жұмыстарды орындайды.

Тұрақты халықаралық қатынастар нарығында 32 авиакомпания жұмыс істейді, ондағы қазақстандық компаниялардың үлесі 52 %-ды, еуропалық компаниялардың үлесі 25 %-ды, азиялық тасымалдаушылардың үлесі 13 %-ды және басқалардың үлесі 10 %-ды құрайды.

Ішкі маршруттарды 5 тұрақты авиакомпания орындайды: «Эйр Астана» АҚ, «Скат» авиакомпаниясы» АҚ, «Bek Air» АҚ, «Жетісу» АҚ, «Жезқазған» АҚ. Ішкі жолаушылар тасымалының шамамен 75 %-ын «Эйр Астана» АҚ және 20 %-ын – «Скат» авиакомпаниясы» АҚ, 5 %-ын басқа авиатасымалдаушылар жүзеге асырады.

Қазақстан Республикасының авиакомпаниялары тасымалдаған жолаушылар саны 2013 жылы 2012 жылмен салыстырғанда 9,5 %-ға ұлғайып, 5 млн. адамға жетті. Әуе жолымен жолаушылар тасымалдау айналымының үлесі 4,2 %-ды құрады. 2013 жылы Қазақстан Республикасының әуежайлары 9 млн. жуық жолаушыға қызмет көрсетті. 2013 жылдың қорытындылары бойынша әуе жолымен жүк тасымалдау 24 мың тоннаны құрады.

Азаматтық авиация саласының кірісі 2013 жылы 315 млрд. теңгені немесе Қазақстан Республикасының ІЖӨ 1 %-ын құрады. 2012 жылғы кірістерге қатысты өсім 2 %-ды құрады.

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

Республикада республикалық және облыстық маңызы бар 18 әуежай жұмыс істейді. Бүгінгі күні халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсат етілген 15 әуежайдың 12-сі Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (International Civil Aviation Organization (ICAO), бұдан әрі – ИКАО) стандарттары бойынша санат алған, олар:

2014 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша Қазақстан Республикасының республикалық және облыстық маңызы бар әуежайларының тізбесі

Р/с №	Әуежайдың атауы	Санаты	Қызмет көрсетілген жолаушылар саны, мың адам	Қарбалас сәттегі өткізу қабілеті, жолаушылар саны
Ірі әуежайлар (бір жылда 300 мыңнан астам жолаушы)				
1	Алматы	III B	4 002,9	1 600
2	Астана	III A	2 303,1	750
3	Ақтау	I	731,7	450
4	Атырау	II	599,1	350
Орташа әуежайлар (бір жылда 100 мың және одан көп жолаушы)				

1	Ақтөбе	I	292,2	500
2	Шымкент	I	193,5	100
3	Қарағанды	I	172,1	500
4	Орал	с/ж	152,1	200
5	Павлодар	I	125,8	200
6	Өскемен	I	113,0	200
Шағын әуежайлар (бір жылда 100 мыңға дейінгі жолаушы)				
1	Қызылорда	I	71,1	150
2	Қостанай	с/ж	56,2	200
3	Семей	с/ж	26,5	400
4	Тараз	с/ж	24,2	200
5	Жезқазған	I	14,4	150
6	Талдықорған	с/ж	13,7	100
7	Көкшетау	I	12,4	200
8	Петропавл	с/ж	11,8	200

Елдің әуе кеңістігінде әуе қозғалысын ұйымдастырудың аса маңызды элементі аэронавигациялық қызмет көрсету болып табылады. «Қазаэронавигация» РМК Қазақстанда аэронавигациялық көрсетілетін қызметтердің провайдері (әуе қозғалысын басқару, ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және басқалары) болып табылады.

Қазақстан аэронавигациялық қызмет көрсетудің үш трансазиялық бағыттан тұратын бәсекелес өрісінде орналасқан:

- 1) Транссібір маршруттары (51 %) (Қазақстан аумағынан солтүстікке қарай, Ресей, Моңғолия және Қытай аумақтарының үстімен);
- 2) Қазақстан аумағының үстімен өтетін трансазиялық маршруттар (26 %);
- 3) Азиялық маршруттар (23 %) (Қазақстан аумағынан оңтүстікке қарай, Қара теңіз, Әзербайжан, Иран/Түрікменстан арқылы).

Қазақстан Республикасы әуе трассаларының жалпы саны – 90, бұл ретте олардың ұзындығы 83 876 км құрайды. Шектес мемлекеттермен шекарадағы әуе дәліздерінің жалпы саны – 73. 2013 жылы Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде қызмет көрсетілген әуе кемелерінің саны 230 355 болды, бұл ретте 2012 жылмен салыстырғанда қозғалыс өсімі 106,5 %-ды құрады.

Айталық, 2013 жылдың басында ИКАО Техникалық ынтымақтастық бюросымен бірлесіп, авиакомпаниялар мен әуе кемелерін тексеру басталды, тексеру қорытындысы бойынша 8 сертификат/куәлік қайтарып алынды, 4 авиакомпанияның қызметі тоқтатып қойылды.

Жұмыс орындарында және азаматтық авиация объектілерінде Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Азаматтық авиация комитетінің мамандарын оқыту, тағылымдамалар мен тренингтер, пайдаланушыларды, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету ұйымдарын қайта сертификаттау жөніндегі жұмыстар, сондай-ақ мемлекеттік авиация инспекторларын шетел авиакомпаниялары

әуе кемелерінің перрондық инспекциялары әдістемесіне оқыту жүргізіледі.

2. Осы саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына
ы қ п а л ы .

Соңғы онжылдықта Қазақстанда жолаушылар тасымалы көлемінің айтарлықтай өскені (15 %-дан жоғары) байқалды.

Қазақстан әуе қатынасы туралы 36 халықаралық келісім жасады, бұл ретте халықаралық авиатасымалдар желісі 64 қатынасты ұсынады.

2012 жылы ішкі нарыққа ішінара ырықтандыру жүргізілді.

Қазақстанда облысшілік тасымалдарды субсидиялау бағдарламасы қолданылады, оның шеңберінде қазіргі уақытта 1,5 млрд. теңге сомасына 8 маршрут субсидияланды.

Бүгінгі күні еліміздің әуежайларында 13 ұшу-қону жолағы және 9 терминал реконструкцияланды, бұл жолаушылар ағынын арттырды және авиациялық қызметтердің сапасын жоғарылатты.

Сондай-ақ азаматтық авиацияның жай-күйі ДЭФ БҒИ елдің халықаралық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде көрініс тапты, оған сәйкес 2012 жылы «әуе кеңістігі инфрақұрылымының сапасы» бойынша – 87-орын және «бір километрге шаққандағы орындардың қолжетімділігі» бойынша 57-орын.

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

Қазіргі уақытта азаматтық авиация саласы 1994 жылғы 21 қыркүйектегі «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы», 2010 жылғы 15 шілдедегі «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» заңдармен және 100-ден астам заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілермен реттеледі.

Қазақстан 1992 жылы қосылған Халықаралық азаматтық авиация туралы Чикаго конвенциясына (1944 ж.) 19-қосымшада жазылған стандарттар мен ұсынылатын практика ережелері азаматтық авиация саласында нормативтік өріс құрудың негізі
б о л ы п т а б ы л а д ы .

Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылаудың ұйымдастырылуына тексеру жүргізу бойынша Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) аудитімен 2009 жылы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелеріне жататын елеулі кемшіліктер анықталуына байланысты Еуропа комиссиясының (ЕК) Ұшу қауіпсіздігі комитетінің тексеру қорытындылары бойынша қазақстандық авиакомпаниялардың Еуроаймақтағы қызметіне шектеу қойылған болатын.

Ұлттық заңнаманың және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның ұйымдық құрылымы мен рәсімдердің ИКАО талаптарына сәйкестігін бағалау мақсатында азаматтық авиация саласындағы заңнамаға сараптама жүргізілді, оның нәтижелері бойынша Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына 80 түзету, оның ішінде ұшу қауіпсіздігі мәселелері бойынша 69 түзету енгізілді.

Қазіргі кезде қазақстандық авиакомпанияларының ЕО аймағына ұшуды

орындауына шектеулерді жою жөнінде шаралар қабылдануда. 2014 жылдың бірінші жартысында өтетін ИКАО валидациялық миссиясының жұмысына дайындық бойынша шаралар кешені әзірленді.

4. Саланың негізгі проблемалары

Азаматтық авиация саласының негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

1) жеткіліксіз жүктелуіне, әуежайлар менеджменті мен мемлекеттік қолдау деңгейінің төмен болуына байланысты әуежайлардың жерүсті инфрақұрылымының техникалық нашар жарақтандырылуы және тозуы (50 %);

2) авиациялық жұмыстарға арналған әуе кемелерінің ескірген паркі, ШОБ кәсіпорындарын шағын авиацияны дамытуға тарту үшін төмен коммерциялық тартымдылық және әкімшілік кедергілердің болуы;

3) рентабельділігінің төмен болуы себебінен және мемлекеттік қолдаудың болмауынан жергілікті әуе желілерінің қолданыстағы әуеайлақтары санының аз болуы;

4) жаһандық ырықтандыру жағдайындағы бәсекеге қабілеттіліктің төмен болуы;

5) әуе кеңістігін пайдаланудың төмен тиімділігі;

6) ұшу қауіпсіздігін мемлекеттік бақылау және қадағалау жүйесінің халықаралық стандарттарға сәйкес келмеуі;

7) кадрларды даярлаудың қазіргі заманғы жүйесінің, балалар мен жасөспірімдердің авиациялық-техникалық шығармашылығы жүйесіндегі мемлекеттік қолдаудың, аэроклубтар мен спорттың авиациялық түрлерінің болмауынан білікті кадрлардың өткір жетіспеушілігі;

8) инфрақұрылымның дамымауы және оны дамыту жағдайларының болмауы себебінен транзиттік авиатасымалдардың даму деңгейінің төмендігі;

9) авиакөліктің қоршаған ортаға зиянды әсері.»;

«Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесін дамыту және халықаралық көлік жүйесіне ықпалдастыру» деген кіші бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

«1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы Қазақстандағы көлік логистикасының даму деңгейі.

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

Қазақстан рейтингінің төмендеуі негізінен «Инфрақұрылым сапасы» (79-орын), «Халықаралық тауарлар жеткізілімдерін ұйымдастырудың қарапайымдылығы» (92-орын) және «Жеткізу мерзімдерін сақтау» (132-орын) деген кіші индикаторлардың төмендеуіне байланысты болды. Транзиттік және экспорттық жүк ағындарын ұлғайту мүмкіндіктеріне жүкті шекара арқылы өткізу жылдамдығын және мерзімдердің болжамдылығын төмендететін кедендік өткізу пункттері тиімділігінің (73-орын)

жеткіліксіз болуы келеңсіз әсерін тигізеді.
Қазақстанның көлік дәліздері

Қазіргі уақытта Қазақстанда мынадай 5 халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан және
ж ұ м ы с і с т е й д і :

1) Трансазиялық теміржол магистралінің (ТАТМ) солтүстік дәлізі.

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

2) ТАТМ-ның оңтүстік дәлізі.

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

3) Т Р А С Е К А .

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

4) Солтүстік – Оңтүстік.

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

5) ТАТМ-ның орталық дәлізі.

Орталық Азия – Солтүстік – Батыс Еуропа бағыты бойынша өңірлік транзиттік
тасымалдар үшін зор маңызы бар (Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки
учаскесінде) .

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

1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Бішкек – Алматы – Қорғас;

2) Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – Самара;

3) Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл;

4) Астрахань – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шекарасы;

5) Омск – Павлодар – Семей – Майқапшағай;

6) Астана – Қостанай – Челябині – Екатеринбург.

Жүк ағынын және сауда қатынастарын талдау

Қазақстан Республикасының әлемнің бүкіл елімен жалпы сыртқы тауар айналымы
2012 жылы 2010 жылмен салыстырғанда 50 %-ға өсті және 136,8 млрд. долларды
к ұ р а д ы .

2012 жылы экспорттық жүк тасымалдарының көлемі 102 млн. тоннаны (кұбыржол

көлігін қоспағанда), бұл ретте импорттық жүк тасымалдарының көлемі 25,9 млн. тоннаны құрады.

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

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

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

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

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

Халықаралық сауда рәсімдерін оңайлату қажеттігі сыртқы саудадағы тауар ағынын ұлғайтуға, жылдам жеткізу мен заманауи логистикалық тізбекке сұраныстың артуына, құрауыштардың халықаралық саудасының дамуына, контейнерлік тасымалдың кеңінен пайдалануына байланысты пайда болды. Нәтижесінде ұлғайып келе жатқан жүк ағынына кеденнің қолда бар ресурспен қызмет көрсетуіне тура келді.

Сыртқы сауда саясатында әртүрлі сауда тосқауылдарын қолданудың өз артықшылықтары да, айтарлықтай кемшіліктері де бар. Бір жағынан, әр ел басқа елдермен сауда-саяси қатынастарды дамытуды және олардың қолдауын қажет етеді, екінші жағынан өзінің экономикалық өндірістік қуаттарын дамыту кезеңінде ұлттық өндірушілер өз мүдделерінің қорғалуын және мемлекет қолдауын қажет етеді. Саудадағы кедергілерді халықаралық саудадан толық алып тастау мүмкін емес, дегенмен олардың елдер арасындағы сауда-саттықтың дамуына кедергі жасауына жол беруге болмайды.

Қазақстан арқылы өтетін транзитті ұлғайту жөніндегі алғышарттар.

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

Қытайдың соңғы жылдардағы экономикалық өсуі Қытайдың шығыс

провинциясынан батыс және орталық провинцияларына ығысып келеді, олар Қазақстанның аумағы арқылы өтетін теміржол тасымалдарына мұқтаж. Батыс Қытайды дамытудың «China Western Development planning 2011 – 2015» бағдарламасына сәйкес Қытайдың батыс және орталық өңірлерін дамытуға шамамен 1 трлн. АҚШ долларын инвестициялау көзделеді.

Қытайдың батыс провинцияларының жылдам дамуы Қазақстан арқылы жүк ағынының ұлғаюына ықпал ететін болады.

Кеден одағының құрылуы және Бірыңғай экономикалық кеңістіктің қалыптасуы шекаралардан өту процесін оңайлату арқылы Қытай мен Еуропаны қосатын тиімді көлік дәлізін құруға қомақты үлес қосады, себебі ол Бірыңғай экономикалық кеңістік елдерінің кедендік шекарасын екі жерде – Қытаймен және ЕО елдерімен шекараларда ғана кесіп өтуді көздейді.

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

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

«4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары мен нәтижелер көрсеткіштері» деген бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

Бағдарламаның нысаналы индикаторлары:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Жүктерді тасымалдау көлемін ұлғайту	млн. тонна	3 277,1	4 245,5	5 855,7
Жолаушыларды тасымалдау санын ұлғайту	млн. адам.	21 601,6	25 535,7	34 232,8
Жүк айналымын ұлғайту	млрд. ткм	377,1	479,4	727
Жолаушылар айналымын ұлғайту	млрд. жкм	233,7	345,8	534,7

Бағдарламаның негізгі міндеттері:

1) Қазақстан аумағында ел ішінде жоғары және тиімді көлік байланысын, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы жүк ағындарын ұлғайтуды және жерүсті, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмыстарын үйлестіруді қамтамасыз ететін қазіргі заманғы көлік-логистика жүйесін құру;

- 2) ауыл мен шағын қалаларды сапалы көлік қатынасымен кешенді қамтамасыз ету;
 3) өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту;
 4) Қазақстанның көлік инфрақұрылымының халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету.

Теміржол көлігі

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Локомотивтердің тозу деңгейін төмендету	%	64,2	57	40,2
Жүк вагондарының тозу деңгейін... дейін төмендету	%	46	40,9	42,7
Жолаушы жылжымалы құрамының тозу деңгейін... дейін төмендету	%	57,5	52	40
Магистральдық теміржол желісінің тозу деңгейін... дейін төмендету	%	61	60	40
Жүк поездары қозғалысының орташа техникалық жылдамдығы кемінде... құрайды	км/сағ	49,3	50	55
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы теміржол көлігімен өткізілген транзиттік жүктер көлемін ұлғайту	млн. тонна	16	20	28
Әрбір оператор үшін нарықтағы үлесі кемінде 7 % жүк және жолаушылар тасымалы саласында 5 немесе одан көп тәуелсіз ірі операторлар жұмыс істейді	бірл.	-	-	5
Теміржол жылжымалы құрамының өндірісін ұлғайту	бірл.	1 748	11 157	22 287
Жолаушылар поездарының жол жүру уақытын қысқарту	%	40	60	60
Теміржол вокзалдарының ұлттық стандарттардың талаптарына сәйкестігі (ана мен бала бөлмесінің болуы, мүмкіндігі шектеулі азаматтарға қызмет көрсету үшін жағдайдың болуы және басқалары)	%	27	75	100

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

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

- 2-міндет. Жүк тасымалын дамыту.
- 3-міндет. Жолаушылар тасымалын дамыту.
- 4-міндет. Теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту.
- 5-міндет. Вокзал шаруашылығын жаңғырту және дамыту.
- 6-міндет. Теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту.
- 7-міндет. Теміржол саласын білікті кадр ресурстарымен қамтамасыз ету.
- 8-міндет. Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту.
- 9-міндет. Тасымалдаудың қауіпсіздік деңгейін арттыру.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Теміржол учаскелерін салу	км	-	1 250	1 340
Теміржол желілерін электрлендіру	км	-	0	522
Жолдың жоғары қабатын жаңғырту	км	631,3	1 772,5	5 639,5
Теміржол вокзалдарын күрделі жөндеу	бірл.	82	57	135
Локомотивтер сатып алу	бірл.	97	176	543
Локомотивтерді күрделі жөндеу	бірл.	38	54	89
Жүк вагондарын сатып алу	бірл.	1 704	6 782	15 361
Жүк вагондарын күрделі жөндеу	бірл.	1 450	1 672	3 172
Жолаушылар вагондарын, оның ішінде Тальго және электрпоездар сатып алу	бірл.	237	595	1 136
Тасымалдау көлеміне (1 млн. тонна/км. брутто) қатысты ақаулар жиілігін төмендету	%	0	4	10
Локомотивтер өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	32	41	51
Жолаушылар вагондары өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	14	23	58
Жүк вагондары өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	30	63,5	70,5
«Жолаушылар тасымалы» АҚ компаниялар тобы бойынша теміржолмен жол жүрудің электрондық билеттерінің сатылу көлемі	%	11	40	60

Автожол саласы

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

Нысаналы индикаторлар:

--	--	--	--	--

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Жақсы және қанағаттанарлық техникалық жай-күйдегі республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:	%	81	86	89
жақсы күйдегі	%	30	38	48
қанағаттанарлық күйдегі	%	51	48	41
Жақсы және қанағаттанарлық техникалық жай-күйдегі облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:	%	66	72	78
жақсы күйдегі	%	17	23	28
қанағаттанарлық күйдегі	%	49	49	50
I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар жолдардың жалпы ұзындығынан ақылы автомобиль жолдарының үлесі	%	4	10	55
Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары арқылы өтетін транзиттік жүк көлемін ұлғайту	млн. тонн	1,56	2,0	3,5

Автожол саласының бағдарламалық міндеттері. Алға қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1-міндет. Өңіраралық қатынастағы магистральдық байланыстарды қамтамасыз ету.

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

3-міндет. Саланы қаржыландыру тетіктерін жетілдіру.

4-міндет. Автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне көшу.

5-міндет. Нормативтік-техникалық саясатты жетілдіру.

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

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

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

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	км	557	2 932	5 703

Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	км	217	659	1 124
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығынан I және II техникалық санаттағы автомобиль жолдарының пайызын ұлғайту	%	22	36	48
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	км	1 165	4 170	10 195
Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	км	1 911	4 366	12 601
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ақаусыз күтіп-ұстаудың кешенді көрсеткіш деңгейі	%	0	80	90
Ақаусыз күтіп-ұстауға жұмсалатын шығыстардың өзін-өзі өтеу қағидатында жұмыс істейтін автомобиль жолдарының ұзындығы	км	211	841	6 186
Өзектілендірілген нормативтік-техникалық құжаттардың үлесі	%	54	66	78
Жол активтерін басқару процестерін автоматтандыруды қамту деңгейі	мың км	0	8 000	23 485
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі	%	21	25	76
Қатты жабындысы бар жалпы пайдаланымдағы жолдардың жай-күйіне халықтың қанағаттануы	%	49	58	70
Инженер-техникалық мамандығы бар білікті кадрлардың үлесін ұлғайту	%	10	17	40

Автомобиль көлігі

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Халықтың автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалдаудың сапасына қанағаттану деңгейі	%	67	70	85

Белгіленген стандарттарға сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялардың үлесі	%	20	60	100
Тұрғындарының саны 100 адамнан асатын елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен қамтудың қамтамасыз етілуі	%	76,5	80	100
Халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы қазақстандық тасымалдаушылардың үлесі	%	38	40	50

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

1-міндет. Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және автостанциялар мен аялдама пункттерін салу, сондай-ақ экологиялық автокөліктің санын арттыру.

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

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

4-міндет. Ресми таксимен тасымалдаушылар санын ұлғайту.

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

6-міндет. АКҚ паркінің пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

7-міндет. Автомобиль көлігімен тасымалдауды жүзеге асыру кезінде тосқауылдарды қысқарту.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қолданыстағы автовокзалдар (34) мен автостанциялар (138) санын ұлғайту	бірл.	-	49	172
Тұрақты халықаралық, облысаралық және облысшілік автобус маршруттарының санын ұлғайту	%	0,5	3	10
Тұрақты жолаушылар маршруттарындағы ескірген автобустар үлесін қысқарту	%	78	65	45
Автобустық тасымалдарға билеттерді электрондық тәсілмен сату үлесін ұлғайту	%	3	12	40
Тұрақты республикаішілік автобус маршруттарына электрондық диспетчерлік жүйені енгізу	%	10	40	80

Тұрақты автобус маршруттарындағы жолаушыларды жеткізу уақытын жыл сайын 2 %-ға қысқарту	%	-	4	12
Таксимен тасымалдаушылар санын ұлғайту	%	5	20	70
Шет мемлекеттерге берілетін үшінші елдерге/елдерден рұқсаттардың қазақстандық бланкілерін қысқарту	%	2	5	15
Халықаралық тасымалдар үшін жүк АКҚ санын ұлғайту	%	6	23	60
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының аса қарқынды учаскелерінде салмақ-габариттік параметрлерді өлшеу құрылғыларының санын ұлғайту	бірл.	13	61	80
Автомобиль көлігімен тасымалдаудың орташа жылдамдығын ұлғайту	км/сағ	35	37	45
Шұғыл қимылдайтын жедел қызметтердің шақыру құрылғыларымен жаракталған арнайы қызметтерге АКҚ қатысуымен болған ЖКО туралы хабарлау уақытын қысқарту («алтын уақытты» пайдалану мүмкіндігі)	минут	0	5	10
Экологиялық таза автокөлік үлесін арттыру	%	0,1	1	5

Су көлігі

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қазақстан теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту	млн. тонна	16,8	18,5	20,5
Каспий теңізінде жүктерді теңізде тасымалдаудағы Қазақстанның үлесін... жеткізу	%	50	55	65
Жүктерді ішкі су жолдарында тасымалдау көлемін ұлғайту	млн. тонна	1	1,8	2,5
Су көлігімен өткізілетін транзиттік жүктер көлемін ұлғайту	млн. тонна	0,12	0,3	1,5

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

- 1-міндет. Теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту.
- 2-міндет. Ақтау портының тиімді тарифтік саясатын жүргізу.
- 3-міндет. Ұлттық теңіз флотының бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

4-міндет. Кеме жөндеу-кеме жасау өндірісін дамыту.

5-міндет. Кадрлар даярлау.

6-міндет. Ішкі су көлігін дамыту.

7-міндет. Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін көтеру.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Теңіз көлігі саласындағы халықаралық шарттарға қосылу	бірл.	0	4	7
Теңіз және өзен терминалдарының санын ұлғайту	бірл.	0	6	9
Паромдық өзен өткелдерін жаңғырту	бірл.	0	1	2
Құрғақ жүк таситын кемелер санын ұлғайту	бірл.	2	5	20
Кеме жөндеу-кеме салу зауыттарының санын ұлғайту	бірл.	0	0	1
Кеме экипаждары құрамындағы ұлттық кадрлар үлесін... жеткізу	%	52	55	65
Техникалық флотты жаңарту деңгейі	%	64	70	78
Жағалау инфрақұрылымының қамтамасыз етілу деңгейін арттыру	%	41	45	50
Теңіз және өзен көлігінің 100 кемесіне шаққанда авариялықты төмендету	%	2,1	1,4	1,2
Көліктік бақылау комитетінің арнайы су көлігі кемелерінің жалпы санын... жеткізу	бірл.	15	19	27

Азаматтық авиация

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Транзиттік авиатасымалдар көлемін... дейін ұлғайту	млн. ұшак/км	166,5	197,2	328,8
Халықаралық әуе қатынастары мен халықаралық маршруттар санын ұлғайту	бірл.	79	89	128
Елдегі аудан орталықтарының жалпы санынан жергілікті әуе қозғалысы бар аудан орталықтарының үлесі (175)	%	1,7	2,3	11,4
Қазақстандық авиакомпаниялар тасымалдаған жолаушылар санын ұлғайту	млн. адам	4,9	7,1	10,8

Қазақстан Республикасы әуежайларында қызмет көрсетілген жолаушылар санын ұлғайту	млн. адам	9,7	10,0	11,9
Әуежайлардың сервис деңгейі ИАТА сыныптамасы бойынша С класынан төмен емес жолаушылар терминалдарының үлесі	%	0	11	28
IOSA аудитінен өткен тұрақты авиатасымалдауларға жұмылдырылған авиакомпаниялардың үлесі (саны)	%	20	60	80

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

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

2-міндет. Жерүсті инфрақұрылымын дамыту.

3-міндет. Шағын авиацияны дамыту.

4-міндет. Әуе кемелерінің паркін жаңарту.

5-міндет. Авиатасымалдар нарығын дамыту және ырықтандыру.

6-міндет: Кадрлар даярлау.

7-міндет. Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздіктің деңгейін арттыру.

8-міндет. Әуе кеңістігін тиімді пайдалануды арттыру.

9-міндет. Экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Әуежайлардың аэровокзалдық кешендерін реконструкциялау	бірл.	1	5	10
Әуеайлақтардың ұшу-қону жолақтарын реконструкциялау	бірл.	1	1	6
Жасанды ұшу-қону жолағы бар жергілікті әуе желілері әуеайлақтарын реконструкциялау	бірл.	0	0	5
Жергілікті әуе желілерінің топырақты әуеайлақтарын салу	бірл.	0	0	11
ИКАО санаты бар әуежайлардың саны	бірл.	12	14	18
ИКАО-ның 1-санаты бар әуеайлақтар саны	бірл.	10	10	14
ИКАО-ның 2-санаты бар әуеайлақтар саны	бірл.	1	2	2
ИКАО-ның 3-санаты бар әуеайлақтар саны	бірл.	2	2	2
Халықаралық әуежайлар – хабтар саны	бірл.	3	3	4
Қазақстан Республикасы әуежайларының ISAGO жерүсті қызмет көрсетудің қауіпсіздігі бойынша аудиттен өтуі	бірл.	1	4	14

Батыстық үлгідегі әуе кемелерін, оның ішінде операциялық лизинг жолымен сатып алу	бірл.	17	14	31
Облысшілік маршруттарға қызмет көрсету үшін әуе кемелерін сатып алу, сондай-ақ қайта моторлау	бірл.	-	6	30
Екі қала арасындағы жиілікті реттеуге көшу жөніндегі үкіметаралық келісімдер саны	бірл.	4	11	30
Тағайындалған авиатасымалдаушылар мен рұқсат етілген пункттердің құрамын ұлғайту жөніндегі үкіметаралық келісімдер саны	бірл.	3	5	9
Кеме экипаждары құрамындағы ұлттық кадрлар үлесін... жеткізу	%	69	70	80
ИКАО стандарттарына сәйкес келетін нормативтік құқықтық актілердің үлесі	%	100	100	100

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

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүк көлемін ұлғайту	млн. тонна	17,7	22	31
Қазақстанның Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігі индексында (LPI) позициясын жақсарту	орын	86 (2012 жыл)	60	40
Транзиттік тасымалдардан түсетін кірісті 2 есе ұлғайту	млн. теңге	157,8	205	280

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

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

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

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

4-міндет. Қазақстан логистикасының тиімділігін жақсарту.

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

6-міндет. Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік жүктерді құқықтық реттеудің бірыңғай жүйесін қамтамасыз ету.

7-міндет. Көлік-логистика саласын институционалдық реформалау.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қытай – ЕО бағыты бойынша транзиттік жүктерді тарту	млн. тонна	0	6	15
Ресей, ЕО – Орта Азия бағыты бойынша транзиттік жүктерді тарту	млн. тонна	0	15	20
Сыртқы терминалдық инфрақұрылым құру	бірл.	0	1	3
Ішкі терминалдық желі құру	бірл.	0	9	10
Өткізу пункттерін КОК шешіміне сәйкес жаңғырту	%	-	100	100
Халықаралық сауданы жүзеге асыру кезінде қажетті құжаттарды қысқарту	%	-	15	30
Теміржол өткізу пункттерінің өткізу қабілетін ұлғайту	%	-	15	50
Автомобиль өткізу пункттерінің қуатын ұлғайту	%	-	15	30
Жолдағы уақытты қысқарту	%	-	10	25

»;

«5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және қойылған мақсаттарға қол жеткізу ж о л д а р ы » д е г е н б ө л і м д е :

«Теміржол көлігі» деген кіші бөлімде:

«1-міндет. Теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін құру және жүк пен жолаушыларды ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттігі және дамуы үшін жағдайлар жасау» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

«1-міндет. Теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін құру және жүк пен жолаушыларды ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттігі және дамуы ү ш і н ж а ғ д а й л а р ж а с а у

Теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін қалыптастыру үшін теміржол саласының нысаналы моделі қалыптастырылады.

Саланың нысаналы моделі тасымалдау қызметі мен магистральдық теміржол желісін (бұдан әрі – МТЖ) ұйымдық бөлуді болжайды және қызметтің үш түрін:

1) жүк т а с ы м а л д а р ы н ;

2) жолаушы т а с ы м а л д а р ы н ;

3) МТЖ көрсетілетін қызметтерін қамтиды.

Жолаушылар тасымалын ұлттық жолаушылар тасымалдаушысы және жекеше тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады. Жүктер тасымалын ұлттық

тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады.

Ұлттық тасымалдаушылар инфрақұрылым операторы – компаниямен қатар «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» АҚ (бұдан әрі – «ҚТЖ» ҰК» АҚ) холдингтік құрылымының құрамына кіретін болады.

Бұл ретте тасымалдаушылар вагондар мен локомотивтер паркінде әрекет етеді және тасымалдау процесіне қатысатын активтердің жай-күйіне, поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, сондай-ақ маневрлік жұмыстарды іске асыруға бағытталған активтердің жаңартылуына, техникалық және коммерциялық бақылаудың қамтамасыз етілуіне толық жауапты болады.

Вагондар операторлары «ҚТЖ» ҰК» АҚ-мен (ұлттық жүк тасымалдаушысы және МТЖ операторы) және клиенттермен заңнамада белгіленген тәртіппен Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2012 жылғы 19 қазандағы № 709 бұйрығымен бекітілген Вагондардың (контейнерлердің) операторы қызметтерін ұсыну қағидаларына сәйкес тиісті шарттар жасау арқылы өзара іс-қимыл жасайтын болады.

Теміржол инфрақұрылымының көрсетілетін қызметтеріне қол жеткізу және жекеше тасымалдаушылардың жүк тасымалдауды жүзеге асыруы Еуразиялық экономикалық одақ шеңберінде заңнаманы үйлестіру және теміржол жолаушылар тасымалдарын ұйымдастырудан болған залалды мемлекеттік субсидиялау жүйесіне қатысты экономикалық саясаттың өзгеруі (шығынсыз деңгейге жеткізу) және тасымалдау қызметін мемлекеттік бағалық реттеуді жою мәселелерінің шешілуіне қарай қосымша қайта қарастырылатын болады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялары тобының корпоративтік құрылымын қайта ұйымдастыру.

Саланың нысаналы моделі шеңберінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ холдингтік құрылымын мынадай бизнес-бағыттар бойынша қайта ұйымдастыру жүзеге асырылатын болады:

- 1) корпоративтік орталық;
- 2) ұлттық инфрақұрылым операторы;
- 3) ұлттық жүк тасымалдаушысы;
- 4) ұлттық жолаушылар тасымалдаушысы;
- 5) ұлттық мультимодальдық көлік-логистикалық оператор.

Бұл ретте, «ҚТЖ» ҰК» АҚ холдингтік құрылымы шеңберінде МТЖ операторы, тасымалдаушылар, сондай-ақ теміржол көлігі саласындағы өзара қарым-қатынасты реттеуші мемлекеттік органдар арасында функцияларды, активтер мен персоналды қайта бөлу жүзеге асырылатын болады.

«ҚТЖ – Инфрақұрылым» АҚ құра отырып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ қайта ұйымдастыруды жүзеге асыру мақсатында көрсетілген қайта ұйымдастыру жүргізілген жағдайда сөзсіз орын алатын салықтық салдардың алдын алу мәселесін пысықтау қажет.

Бұл ретте, салалық модельді жүзеге асыру мерзімінің ұзақтығына орай өтпелі кезеңде «ҚТЖ» ҰК» АҚ құқықтық мәртебесі мен құзыреті мәселесін пысықтау қажет.

М е м л е к е т т і к р е т т е у .

Көрсетілген қызметтерге баға белгілеудің нарықтық тетігін іске асыру мақсатында салада 2014 жылдан бастап жүк тасымалдау және тұтастай, тасымалдау қызметі үшін вагондық құрамдауыштың тарифтік саясаты (баға белгілеу) мәселесін пысықтауды көздейтін жұмыс басталатын болады.

Бағдарламаны кешенді іске асыру бәсекелестікті дамыту үшін жағдай жасауға және сұраныс пен ұсыныстың нарықтық тетігі негізінде бағаны еркін қалыптастыру мүмкіндігіне бағытталады болады.

МТЖ көрсететін қызметтерге тарифтер мемлекеттің реттеуінде болып қала береді.

Республикалық бюджеттің мүмкіндігіне қарай теміржол көлігіндегі жүк тасымалдаудан түсетін кіріс есебінен әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалының шығынын тоғыспалы субсидиялаудан біртіндеп алшақтау жоспарланған.

Бұл ретте, жолаушыларды тасымалдаушылар үшін локомотивтік тартқыш пен МТЖ-ның көрсетілетін қызметтері үшін тарифтерді ұлғайту тиісті жылдарға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде қарастырылатын болады.

Компания қызметінің тиімділігін арттыруға ынталандыратын тасымалдардың технологиялық процесінің нарықтық реттеу құралдарын енгізу мәселесі пысықталатын болады » ;

«2-міндет. Жүк тасымалдарын дамыту» деген тарауда:
алтыншы бөлік алып тасталсын ;

мынадай мазмұндағы жетінші, сегізінші, тоғызыншы, оныншы бөліктермен толықтырылсын :

«Ресей мен Белоруссияның (Бірыңғай экономикалық кеңістік және Еуразиялық экономикалық одақ елдерінің) ұлттық заңнамаларында тәуелсіз тасымалдаушылардың инфрақұрылымның көрсетілетін қызметтеріне қолжетімділігін көздейтін ережелердің болмауына байланысты Қазақстан Республикасының аумағында ғана көрсетілетін тасымалдау қызметтерінің ортақ нарығын қалыптастыру Қазақстан Республикасының көрсетілетін көлік қызметтерінің ұлттық нарығының одан әрі дамуында белгілі бір тәуекелдерге әкеп соқтырады .

Көлік қызметтерін көрсету сегментінде мемлекетаралық паритет туралы уағдаластықтарды сақтау және қолданылатын тәсілдері үйлестіру мақсатында Қазақстан Республикасының аумағында ұлттық жолаушылар тасымалдаушысының, ұлттық жүк тасымалдаушысының және жекеше жолаушылар тасымалдаушысының инфрақұрылымның көрсетілетін қызметтеріне қолжетімділігін қамтамасыз ету мәселесін пысықтау қажет .

Қазақстандық жүк жөнелтушілердің жылжымалы құрамды пайдалану тиімділігін арттыру және жүк вагондары паркін пайдаланудың көрсетілетін қызметтеріне бағаларды төмендету мақсатында Қазақстанда тиісті электрондық ақпараттық алаң құру қажет .

Бұл ретте нарық жағдайында сұраныс пен ұсыныстың негізінде көрсетілетін қызметтерге мөлшерлеме мен бағаны еркін қалыптастыру оның қызмет етуінің негізгі қ а ғ и д а т ы болады.» ;

«3-міндет. Жолаушылар тасымалын дамыту» деген тарауда:

т ө р т і н ш і б ө л і к т е :

«2014 жылға дейін» деген сөздер алып тасталсын;

«4-міндет. Теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту» деген тарауда:

екінші және үшінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«Өңірлер арасында жүк тасымалын оңтайландыру, экспортталатын тауарларды Қазақстан Республикасынан тыс жерге жеткізу мерзімдерін қысқарту және транзиттік жүктерді мейлінше қысқа маршруттар бойынша тарту мақсатында мынадай инфрақұрылымдық жобалар іске асырылатын болады:

1) «Жезқазған – Бейнеу» теміржол желісін салу – 1 036 км;

2) «Арқалық – Шұбаркөл» теміржол желісін салу – 214 км;

3) Алматы станцияларынан айналып өтетін теміржол желісін салу – 74,7 км;

4) Құрық портының жағалау инфрақұрылымының объектілеріне теміржол желісін с а л у – 1 4 к м .

Бұдан басқа, шамамен 6 000 км жолдың жоғарғы қабатын жаңғырту және «Мойынты – Ақтоғай» теміржол учаскесін электрлендіру жүзеге асырылады.»;

«6-міндет. Теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту» деген т а р а у д а :

бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Локомотивтер. Локомотивтер паркінің тозу деңгейін төмендету үшін 2020 жылдың соңына дейін 500-ден аса локомотив сатып алынады және шамамен 90 локомотив күрделі жөнделуден өтеді.» ;

төртінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Жүк вагондарының тозу деңгейін төмендету үшін 15 000-нан астам жүк вагоны с а т ы п а л ы н а д ы .» ;

бесінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Жүк вагондары паркінің тозу деңгейін азайту мақсатында тораптар мен қолданыстағы вагондар бөлшектерінің ресурсын, оларды жоспарлы жөндеу және қызмет ету мерзімін ұзарта отырып жөндеу кезінде жаңғырту есебінен арттыру жөніндегі жұмыстар да жүргізілетін болады. Тұтастай алғанда, Бағдарлама шеңберінде 3 000-ға жуық жүк вагоны күрделі жөнделуден өтеді.» ;

«7-міндет. Теміржол саласын білікті кадр ресурстарымен қамтамасыз ету» деген т а р а у д а :

б е с і н ш і б ө л і к т е :

«2016 жылдың соңына қарай» деген сөздер «2020 жылға қарай» деген сөздермен а у ы с т ы р ы л с ы н ;

«8-міндет. Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту» деген тарау мынадай мазмұндағы бөлікпен толықтырылсын:

«Өнім көлемі «ҚТЖ» ҰК» АҚ жылжымалы құрамды сатып алу жоспарына және зауыттардың жобалық қуатына қарай ұсынылады. Бұл ретте, нақты шығарылым тапсырыс берушінің қажеттілігі есебінен азайту жағына қарай түзетілуі мүмкін.»;

мынадай мазмұндағы тараумен толықтырылсын:
«9-міндет. Тасымалдардың қауіпсіздік деңгейін арттыру.

Поездар қозғалысына байланысты жұмыскерлердің лауазымдық міндеттемелері мен талаптарды, жергілікті актілерді, заңнамалық, нормативтік-техникалық, технологиялық актілер мен компанияның қозғалыс қауіпсіздігі саласындағы жергілікті актілерінің нормативтік талаптарын тиісті деңгейде орындамауы теміржол желілерінде поездар қозғалысының қауіпсіздігінде жол берілетін бұзушылықтардың негізгі себебі болып табылады.

Теміржол көлігі саласында қауіпсіздікті қамтамасыз ету теміржол қызметі нарығындағы барлық субъектілер қызметінің маңызды элементі болып табылады.

Бұған қоса, тасымалдау қауіпсіздігін ұлттық компанияның күшімен ғана қамтамасыз етудің тарихи қалыптасқан практикасы саланың қолданыстағы және нысаналы институционалдық құрылымына сәйкес келмейді және ұлттық компанияға тиісті заңдық өкілеттіліктер беру мүмкіндігінің болмауына байланысты теміржол көлігі қауіпсіздігінің сенімді деңгейін және жүйелік жақсаруын ұзақ мерзімді перспективаға қамтамасыз ете алмайды.

Бүгінгі күні қауіпсіздік талаптарын бұзу жылжымалы құрамның жарамдылық сертификаты және жолаушыларды тасымалдауға арналған лицензия сияқты тиісті реттеу тетіктерін енгізу мүмкіндігі мәселелерін мемлекеттік деңгейде қарауды талап ететін Қазақстан Республикасы теміржол саласының жалпысалалық проблемасы болып табылады.» ;

«Автожол саласы» деген кіші бөлімде:

«1-міндет. Өңіраралық қатынастағы магистральдық байланыстарды қамтамасыз ету» деген тараудағы бірінші бөлік мынадай мазмұндағы абзацпен толықтырылсын:

«басқа автожолдарды іске асыру: Алматы – Өскемен, Астана – Петропавл, Омбы – Павлодар – Майқапшағай, Өскемен – Зырян – Рахманов қайнары, Щучье – Зеренді, Астана қаласының Оңтүстік-Батыс айналма жолы, Жымпиты – Чапаев, Мерке – Бурылбайтал, Қызылорда – Павлодар – Успенка, Орал – Каменка, Бейнеу – Ақжігіт, Жезқазған – Петропавл.» ;

екінші бөліктегі «48» деген сандар «52» деген сандармен ауыстырылсын;

«2-міндет. Күрделі және орташа жөндеудің жөндеуаралық циклдерінің артта қалуын қысқарту, сондай-ақ ақаусыз күтіп-ұстауға көшу» деген тарауда:

екінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Осыған байланысты, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары бойынша 2020

жылға қарай 22 796 км, оның ішінде: 10 195 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын және 12 601 км облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды жөндеу жоспарлануда. Сонымен бірге, осы жөндеу қарқыны бағдарламалық кезең шеңберінде қажеттілікті жабуға мүмкіндік бермейді. Осы үрдіс сақталатын болса, жөндеуаралық циклдердің артта қалуын 2035 жылға қарай ғана өтеуге болады.»;

«3-міндет. Саланы қаржыландыру тетіктерін жетілдіру» деген тарауда:

бесінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

«6-міндет. Жол бойындағы сервистік қызмет көрсетудің сапасын дамыту және арттыру үшін қолайлы институционалдық орта құру» деген тарауда:

төртінші бөлікте:

«31», «129» деген сандар тиісінше «17», «143» деген сандармен ауыстырылсын;

«7-міндет. Жол секторындағы өзекті мәселелер бойынша мемлекет пен азаматтық қоғам мүдделерін жақындату» деген тараудағы төртінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Инвестициялық ресурстарды және адами фактордың ықпалын төмендету үшін сапалы көрсеткіштерге кезең-кезеңімен ауыса отырып, автомобиль жолдарын пайдаланушылардың қанағаттануын бағалау бойынша ақпараттық портал құру болжанады. Осыған байланысты 2015 жылы оның сапалық көрсеткіштерін автожолдарды ақаусыз күтіп-ұстау жүйесімен үйлестіре отырып, ақпараттық портал тұжырымдамасы әзірленетін болады.»;

«Автомобиль көлігі» деген кіші бөлімде:

«1-міндет. Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және автостанциялар мен аялдама пункттерін салу» деген тарауда:

бірінші бөлікте:

«және қолданыстағыларын реконструкциялау» деген сөздер алып тасталсын;

«1-міндет. Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және автостанциялар мен аялдама пункттерін салу» деген тарау мынадай мазмұндағы бөлікпен толықтырылсын:

«Экологиялық таза көлікті дамыту мақсатында тұрақты автобус тасымалдарында газ-мотор отынымен жүретін автобустарды пайдалану көтермеленетін болады, сондай-ақ тиісті инфрақұрылымды дамыту газбен және электрмен жұмыс істейтін пайдаланылатын жеңіл көлік санының ұлғаюына әкеледі.»;

«2-міндет. Белгіленген талаптарға сәйкес келтіру үшін қолданыстағы автовокзалдар мен автостанцияларды жаңғырту» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

«2-міндет. Белгіленген талаптарға сәйкес келтіру үшін қолданыстағы автовокзалдар мен автостанцияларды жаңғырту

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

Сондықтан ұлттық стандарттарды енгізу және электрондық билетпен қамтамасыз етуді, жолаушылар мен тұрғындарды тасымалдау процесі туралы ақпараттық қамтамасыз етуді дамытуды көздейтін автовокзалдар мен автостанциялар көрсететін қызметтерге қойылатын талаптарды жоғарылату, мүмкіндігі шектеулі адамдар үшін қажетті жағдай жасау, санитариялық-гигиеналық талаптар мен температуралық режимдерді сақтау, қорғау мен қауіпсіздікті қамтамасыз ету, персоналдың тәртібі маңызды аспект болып табылады.

Осыған байланысты автовокзалдар мен автостанцияларды жолаушылар тасымалы саласындағы заңнаманың және ұлттық стандарттардың талаптарына сәйкес келтіру қажет.

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

Жергілікті атқарушы органдар автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті органмен бірлесіп, қолданыстағы заңнамада көзделген өкілеттіліктер шеңберінде жұмыс істеп тұрған автовокзалдар мен автостанцияларды ұлттық стандарттар талаптарына сәйкес келтіру бойынша жұмыс жүргізетін болады.»;

«3-міндет. Елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен қамтамасыз ету» деген тарауда: бесінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Бұдан басқа, халыққа көрсетілетін қызметтердің сапасын жақсарту және процестерін оңтайландыру мақсатында жолаушыларды электрондық билетпен қамтамасыз етуге көшу және маршруттарды онлайн диспетчерлеуді дамыту жүзеге асырылатын болады, бұл жолаушыларға тасымалдау процесі туралы ақпарат беруді автоматтандыруды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.»;

«4-міндет. Ресми тасымалдаушы таксилердің санын ұлғайту» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

«4-міндет. Ресми тасымалдаушы таксилердің санын ұлғайту. Қазақстанда таксомоторлық тасымалдар бизнесі дамудың бастапқы кезеңінде. Қазіргі уақытта таксомоторлық тасымалдар нарығында қызметі белгіленген талаптарға толық шамада сәйкес келмейтін және ресми такси тасымалдарының дамуы

үшін тең емес жағдай жасайтын жеке тұлғалар мен дара кәсіпкерлер басым. Сондай-ақ инновациялық технологияларды пайдалану үлесінің төмен болуы байқалады, оларсыз таксомоторлық тасымалдарды қазіргі заманғы деңгейде ұйымдастыру мүмкін емес.

Таксомоторлық тасымалдардың дамуын ынталандыру үшін жолаушылар жиналатын объектілерді такси тұрақтарымен қамтамасыз ету, таксимен тасымалдаушыларды тіркеуді оңайлату, таксомоторлық қызметпен айналысуға қойылатын, тасымалдау қауіпсіздігі мен сапасына әсер етпейтін талаптарды азайту, заңсыз таксистерді заңды қызметке көшіру бойынша жағдайлар жасалатын болады.

Сондай-ақ тұрғындардың телекоммуникациялық ресурстар арқылы сапалы такси тапсырыстарын алуы және көрсетілген қызметтерге қолма-қол ақшасыз есеп айырысу арқылы ақы төлеуді жүзеге асыру мақсатында таксомоторлық көрсетілетін қызметтер автоматтандырылатын болады.»;

«5-міндет. Отандық тасымалдаушылардың халықаралық автокөлік қызметтері нарығына қатысу үлесін ұлғайту» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

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

Халықаралық автокөліктік көрсетілетін қызметтер нарығындағы отандық тасымалдаушылардың үлесін ұлғайтудағы маңызды аспектілердің бірі халықаралық автокөліктік көрсетілетін қызметтер нарығындағы экспедиторлық процестің дамығандығы болып табылады.

Отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттігін арттыру жөніндегі келешектегі шаралар отандық тасымалдаушылардың халықаралық жүк тасымалдары нарығындағы үлесін 2013 – 2015 жылдары орта есеппен 6 %-ға арттыруға және оны 2020 жылға қарай елу пайыздық деңгейге дейін жеткізуге мүмкіндік береді. Бұл үшін транзиттік рұқсат беру бланкілерін шетелдік АКҚ-ға сатуды тоқтату жөнінде шаралар қабылданатын болады, Қазақстанның аумағы арқылы шетелдік АКҚ жүріп өтуін бақылау күшейтіледі, сондай-ақ шет елдермен отандық тасымалдаушылардың проблемалық мәселелерін шешу бойынша протекционистік саясат жүргізілетін болады.

Кейіннен халықаралық тасымалдардың өсу үрдісін есепке ала отырып, халықаралық жүк тасымалдары нарығындағы отандық тасымалдаушылар үлесінің төмендеуін болдырмау, үшінші елдерге/елдерден рұқсат беру бланкілерін айырбастау квотасын қысқарту, сондай-ақ орталық Азия елдеріне (елдерінен) Орта Азия және Еуропа елдеріне жүк тасымалдары кезінде үстем жағдай бойынша шаралар қамтамасыз етілетін болады. Тиісінше, халықаралық тасымалдарда жүк АКҚ паркін ұлғайту үшін жағдай жасаудың маңызы аз болмайды.

Шетел мемлекеттерімен жүктерді тасымалдау шарттары және өзекті мәселелерді жедел шешу тәртібі көзделетін үкіметаралық қосымша келісімдер жасасу арқылы отандық автотасымалдаушылар үшін жүктерді тасымалдау географиясын кеңейту үшін жағдайлар жасалатын болады.»;

«6-міндет. АКҚ паркінің пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету» деген тарауда:

бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

«Қазақстан Республикасының жолдарында қауіпсіздікті, дамытуды, сондай-ақ көлік инфрақұрылымының тиімділігін арттыру мақсатында 2014 – 2020 жылдары зияткерлік көлік жүйесінің құрауыштарын енгізу жоспарланған, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында жол-көлік оқиғаларының салдарынан болатын өлім-жітімді азайту үшін қолайлы жағдайлар жасау мақсатында авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру жүйесі (бұдан әрі – ААШШ) құрылатын болады.»;

мынадай мазмұндағы тараумен толықтырылсын:

«7-міндет. Автомобиль көлігімен тасымалдауды жүзеге асыру кезінде кедергілерді

а з а й т у

Кедергілерді азайту автокөлік құралдарын бақылау рәсімін одан әрі автоматтандыру, атап айтқанда, арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарын (ААӨҚ) енгізу бойынша жұмыстарды жалғастыру арқылы жоспарланған, бұл автокөлікті бірнеше мәрте тоқтату мен өлшеуді болдырмауға және жүктің республика аумағы арқылы өту мерзімін қысқартуға мүмкіндік береді.

Бұған қоса, Қазақстан Республикасының аумағында тасымалдауды жүзеге асыруға негіз болатын қазақстандық рұқсат беру бланкілерін автоматтандырылған есепке алу жүйесін енгізу мәселесі пысықталатын болады.

Кеден одағы шеңберінде Ресей мен Беларусьтің ақпараттық жүйелерімен ықпалдасу рұқсат беру бланкілерінің бар-жоғын электрондық түрде бақылауды жүргізуге мүмкіндік береді, бұл қайта тексерулерді жоюға мүмкіндік береді.

Ақпараттық жүйелердің тиімді жұмыс істеуі үшін дерекқорды және тексеру нәтижелерін электрондық құжаттаудың автоматтандырылған жұмыс орындарын құру ж о с п а р л а н ғ а н .

Бұдан басқа, зияткерлік көлік жүйесін (бұдан әрі – ЗКЖ) енгізу шеңберінде жүкті жеткізу жылдамдығын мониторингтеуді жүзеге асыруға, автокөлік ең көп кідіретін жерлерді кейіннен жою мақсатында оларды анықтауға мүмкіндік беретін «Транзиттік трафик» кіші жүйесі әзірленетін болады.

Кіші жүйені енгізу АКҚ Қазақстан арқылы транзитпен өтуін тіркеуге және транзиттік трафик бойынша талдамалық есеп жүргізуге мүмкіндік береді, бұл транзиттік ағынның кепілдік берілген уақытта өтуін қамтамасыз ету және транзиттік тасымалдаудың орташа жылдамдығын сағатына 60 км дейін арттыру арқылы транзиттік жүктердің тасымалдануын тиімді бақылауды қамтамасыз етуге және Қазақстанның транзиттік әлеуетін жоғарылатуға мүмкіндік бермек.

Сондай-ақ, шаруашылық жүргізуші субъектілерді тексеру кезінде ашықтықты қамтамасыз ету және сыбайлас жемқорлық сипатындағы көріністерге жол бермеу мақсатында тексеру актілерін, бұзушылықтарды жою туралы ұйғарымдарды, әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы хаттамалар мен қаулыларды электрондық ресімдеуді

енгізу және көліктік бақылау саласында тиісті дерекқор мен АРМ құру арқылы жоспарлы, жоспардан тыс және бақылау мақсатындағы тексерулер жүргізу әдістемесін жетілдіру ұсынылады.»;

«Су көлігі» деген кіші бөлімде:

«1-міндет. Порттық инфрақұрылымды кеңейту» деген тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

«1-міндет. Теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту»;

«1-міндет. Теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту» деген тарау бірінші бөлікпен толықтырылсын:

«Теңіз порттарының қуатын дамыту негізінен құрғақ жүк терминалдарындағы перспективалы қажеттіліктерге байланысты.»;

мынадай мазмұндағы жетінші бөлікпен толықтырылсын:

«Ұзақ мерзімді перспективада экспорттық және транзиттік жүктерді ауыстырып тиеуді қосымша қамтамасыз ету қажеттілігі туындаған жағдайда, Баутино порты жаңғыртылуы және Құрық портында жаңа қуаттар салынуы мүмкін.»;

«3-міндет. Ұлттық теңіз флотының бәсекеге қабілеттігін арттыру» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

«3-міндет. Ұлттық теңіз флотының бәсекеге қабілеттігін арттыру

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

Теңіз көлігінің қалыптасқан жағдайдан шығу бағыттарының бірі Қазақстан Республикасының Халықаралық кеме тізілімін жасау болып табылады.

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

Бүкіл әлемдегідей, Қазақстан Республикасының Халықаралық кеме тізілімін жасаудың негізгі мақсаты кемелерді тіркеуден табыс алу емес, сыртқы сауданы фрахталық нарықтың күрт ауытқуынан қорғауды, экспорттық-импорттық операциялардың экономикалық қауіпсіздігін қамтамасыз етуді, теңіздегі кеме қатынасына байланысты экономика салаларын жандандыруды қоса алғанда, тұтастай ел экономикасы үшін оң әсер ету болып табылады.

Осыған байланысты Қазақстан Республикасының Халықаралық кеме тізілімін жасау заңнамалық тұрғыда бекітілді. Аталған тізілім онда тіркелген кемелерді көлік салығынан босатуды көздейді. Бірақ қазақстандық сауда флотының бәсекеге қабілеттілігін одан әрі арттыру үшін Каспий маңындағы мемлекеттер өз флотына көрсететін деңгейде салықтық преференциялар мен жеңілдіктерді беру бөлігінде қосымша мемлекеттік қолдау шараларын көрсету мәселесін пысықтау қажет.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының теңіз порттары арқылы ауыстырып

тиелетін жүктерді қазақстандық кемелермен тасымалдауды қамтамасыз ету үшін отандық компаниялармен экспорттық жүктерді өткізу шарттарын Ақтау порты FOB-тан CIF-ке өзгерту мәселесін пысықтау қажет.

Осы шаралар жаңа кемелер сатып алудың инвестициялық тартымдылығын арттыруға мүмкіндік береді.»;

«Азаматтық авиация» деген кіші бөлімде: «2-міндет. Жерүсті инфрақұрылымын дамыту» деген тараудағы алтыншы, жетінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

«Сондай-ақ 2020 жылға дейін 10 аэровокзал кешенін реконструкциялау жүргізілетін болады. ЕХРО-2017-ге дайындалу шеңберінде Алматы қаласының әуежайында жаңа терминал салынатын болады. Астана қаласының әуежайында аэровокзал кешенін кеңейту мен реконструкциялау және ұшу-қону жолағын, рульдеу жолдарын, перронды реконструкциялау жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады.

2020 жылға қарай елде 4 хаб-әуежай жұмыс істейтін болады: Астана, Алматы, Ақтөбе және Қарағанды қалаларының әуежайлары. 2030 жылға қарай қосымша 2 хаб-әуежай жұмыс істейтін болады: Атырау және Ақтау қалаларының әуежайлары.»;

мынадай мазмұндағы сегізінші, тоғызыншы бөліктермен толықтырылсын:

«Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес өнім берушілер көрсететін қызметтердің бәсекеге қабілеттілігін және сапасын арттыру үшін ИКАО ұсынымдары бойынша жолаушыларға (жылына 2 млн. жолаушыдан астам) және әуе кемелеріне жерүсті қызметін көрсету бөлігінде, отынмен қамтамасыз етуді қоса алғанда, әуежай қызметін монополиясыздандыруды жүргізу қажет.

Жолаушыларға қызмет көрсетудің сапасын жақсарту мақсатында автоматтандырылған тіркеу платформасын енгізу жоспарланған. Сондай-ақ ұшу мәртебесін таблода автоматтандырылған түрде көрсету жүйесін енгізу қажет. Жолаушылар ағыны 300 мыңнан астам әуежайларда әуе кемелеріне қызмет көрсетудің тиімді іс-шаралары үшін қосымша жедел дерекқор жүйесін енгізу ұсынылады.»;

«3-міндет. Шағын авиацияны дамыту» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

«3-міндет. Шағын авиацияны дамыту

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

Сонымен бірге, шағын авиацияны дамыту өңірлердің туристік-рекреациялық әлеуетін нығайту, тұрақты жергілікті авиатасымалдар желісін құру есебінен

облысаралық және аудан орталықтарымен туристік кластерлерді құру және ілгерілету үшін ынталандыру болып табылады.

Бұған қосымша шағын авиацияны дамыту үшін әуе кемелерін шығару, ұшуда пайдалану, оларға техникалық қызмет көрсету және персоналды оқыту саласында ақылы қызметтер көрсету мен жұмыс жасау жөніндегі қызметке шағын және орта бизнес кәсіпорындарын тарту жоспарланған.

Шағын авиацияны дамыту үшін қажетті инфрақұрылым құрылатын болады. 2020 жылға дейін ұшып көтерілу салмағы 50 тоннаға дейінгі әуе кемелерін (жолаушылар сыйымдылығы 50-70) қабылдау мүмкіндігі бар ірі аудандық пункттерде жасанды ҰҚЖ бар жергілікті әуе желілерінің 5 әуеайлағы және ұшып көтерілу салмағы 10-15 тонна (жолаушылар сыйымдылығы 10-30) әуе кемелері үшін топырақты ҰҚЖ бар 11 әуеайлақ салынады және реконструкцияланатын болады.

Бұдан басқа, 2014 – 2020 жылдар кезеңінде отандық авиакомпанияларды ынталандыру арқылы шағын авиация сегментінде авиациялық көрсетілетін қызметтерді дамыту үшін жағдайлар жасалатын болады. Сондай-ақ шағын авиация мүддесінде төменгі әуе кеңістігі құрылымын жетілдіру, шағын авиация саласында қызметті жүзеге асыру кезіндегі рұқсат беру рәсімдерінің санын азайту мақсатында әуе кеңістігіне кезең-кезеңімен қайта құрылымдау жүргізілетін болады.

Нәтижесінде авиатасымалдаушылар үшін коммерциялық тартымдылық, дамыған шет елдердің тәжірибесі бойынша халық тарапынан шағын авиация секторы бойынша сұраныс пен ұсыныстың тұрақты өсімі қамтамасыз етілетін болады.

Тұтастай алғанда, шағын авиацияны дамыту үшін жергілікті және республикалық бюджеттің қаражаты пайдаланылатын болады, сондай-ақ жеке инвесторлар тартылмақ.

» ;
«5-міндет. Авиатасымалдар нарығын ырықтандыру» деген тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

«5-міндет. Авиатасымалдар нарығын дамыту және ырықтандыру»;
мынадай мазмұндағы бөлікпен толықтырылсын:

«Жергілікті әуе тасымалдарын дамыту мен қолдау тетіктерінің бірі маршруттар өзін-өзі ақтаған кезге дейін оларды субсидиялау болып табылады. Осыған байланысты субсидиялау бағдарламасын әзірлеу және жаңа маршруттар ашу және/немесе жиіліктерді ұлғайту арқылы әлеуметтік маңызы бар маршруттарды дамыту жалғасатын болады.» ;

«6-міндет. Кадрлар даярлау» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:
«6-міндет. Кадрлар даярлау

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

Авиациялық биліктің кадр мәселесі авиациялық оқу орталықтары үшін де өзекті. Авиация мамандарын даярлауды біліктілігінің деңгейі пайдалану кәсіпорындарындағыдан төмен болмайтын материалдық ынталандырылуы мен еңбекақысының деңгейі лайықты нұсқаушылар жүргізетін болады. Сапа саласындағы халықаралық стандарттарды енгізу, ИКАО стандарттарын, ИАТА кәсіптік стандарттары мен ұсынымдарын орындаудың ерекше маңызы бар.

2014 жылы авиакәсіпорындардың қажеттіліктеріне сәйкес авиациялық оқу орталықтарында іске асырылатын кәсіптік даярлықтағы негізгі бағыттар айқындалатын болады.

2013 жылғы 3 қыркүйекте Азаматтық авиация академиясының базасында ИКАО авиациялық қауіпсіздік бойынша өңірлік оқу орталығы ашылды. Бұл орталық мамандарды авиациялық қауіпсіздік бойынша даярлауды ИКАО талаптарына сәйкес жүзеге асыратын болады.

Азаматтық авиация академиясының базасында 2014 – 2015 жылдары еуропалық стандарттарға сәйкес келетін ұшу-техникалық персонал даярлайтын оқу орталығын ашу жоспарланып отыр. Сонымен қатар, техникалық және кәсіптік, жоғары және жоғары оқу орнынан кейінгі білімі бар ұшу персоналы мен әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету жөніндегі мамандарды даярлауға арналған орталықтар құрылатын болады. Авиация персоналын кәсіптік даярлау оқытылатын персонал есебінен және мемлекеттік тапсырыс бойынша жүзеге асырылады.

Азаматтық авиация саласындағы мамандарды оқыту үшін «Қазаэронавигация» РМК кәсіптік оқыту орталығының қызмет аясы кеңейтіледі. Халықаралық стандарттарға сәйкес келетін салалық оқу орталығын құрып, оны кейіннен кезең-кезеңімен дербес бірлікке қайта ұйымдастыру жоспарланған. 2017 жылға қарай осы мекеме базасында Еуропаның алдыңғы қатарлы авиациялық оқу орталықтарымен бірге кәсіптік даярлауды жүзеге асыру және шетелдік мамандарды оқыту үшін тартымдылықты қамтамасыз ету жоспарланып отыр. Сондай-ақ ИКАО TRAIN AIR PLUS оқу орталықтары жүйесіне кіру жоспарланған. Бұдан басқа, ұлттық компаниялар пайдаланатын қазіргі заманғы Boeing, Airbus және басқа ӘК түрлерінің тренажер орталығын құру мәселесі қарастырылады.

2015 жылдан бастап Қазақстан Республикасы Президентінің «Болашақ» халықаралық стипендиясы (бұдан әрі – «Болашақ» бағдарламасы) бойынша жыл сайын авиациялық оқу орталықтарының нұсқаушыларын тағылымдамадан өткізу және қайта даярлау, сондай-ақ авиация мамандарын даярлау көзделетін болады.

Көлік саласында нысаналы өтінімді қалыптастыру үшін 2014 жылы магистратура және PhD докторантурасы бағдарламалары бойынша жетекші шетелдік жоғары оқу орындарының, сондай-ақ «Болашақ» бағдарламасы бойынша тағылымдамалар шеңберінде біліктілікті арттыру жөніндегі мамандандырылған орталықтардың тізімі айқындалады.

Авиакәсіпорындар өздерінің оқу орталықтарын құруда және мамандарды шетелде даярлауды жүргізуде. Бұдан басқа кәсіптік даярлау жүйесінде мемлекеттік-жекешелік әріптестікті дамыту мәселесі пысықталатын болады.

Сапалы авиациялық кадр ресурсын құру мақсатында балалар мен жасөспірімдердің бұқаралық авиациялық-техникалық шығармашылығы, авиация және парашют спорты, авиациялық кәсіптік-техникалық оқыту саласында жұмыс істейтін ШОБ кәсіпорындарын мемлекеттік гранттармен және тапсырыстармен қолдау ұйымдастырылады.» ;

мынадай мазмұндағы «7-міндет», «8-міндет», «9-міндет» деген тараулармен толықтырылсын :

«7-міндет. Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік деңгейін жоғарылату

Ұшу қауіпсіздігінің жай-күйі, авиация жүйесінің сенімділігін арттыру тәсілдері және республиканың азаматтық авиациясында авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету саланың орнықты ілгерілеуінің қажетті әрі аса маңызды құрамдас бөліктерінің бірі болып табылады .

Әуе кеңістігін пайдалану туралы қолданыстағы заңнамаға сәйкес 2017 жылға қарай ұшу қауіпсіздігі жөніндегі бағдарлама әзірленетін болады, онда Қазақстанның азаматтық авиациясы ұшу қауіпсіздігінің бастапқы мәндері мен нысаналы индикаторлары айқындалады. Сондай-ақ Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті қызметінің барлық бағыттары бойынша қадағалау бағдарламасын жасау көзделеді, ол ұшу қауіпсіздігі бойынша барлық талаптарды толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті жүйе құруға мүмкіндік береді .

Бұдан басқа, тұрақты мемлекеттік бақылау мен қадағалау процесін автоматтандыру мақсатында деректерді есепке алудың автоматтандырылған жүйесінің негізінде Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласының субъектілерінен келіп түсетін бастапқы ақпаратты беру, өңдеу және сақтау үшін озық технологиялар енгізілетін болатын .

Авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету терроризмге және қылмысқа қарсы күрестің мемлекеттік жобалары шеңберінде жүзеге асырылатынын ескере отырып, елімізде авиациялық қауіпсіздік деңгейін одан әрі арттыруды Қазақстанның авиация қызметтерінің құқық қорғау органдарымен және басқа да әлуетті құрылымдармен бірге үйлестірілген өзара іс-қимылы есебінен жүзеге асыру жоспарлануда.

Авиациялық қауіпсіздік қызметтері жұмысының тиімділігі авиациялық қауіпсіздіктің белгіленген нормаларының сақталуын бақылауды жүзеге асыру, жолаушылар мен жүктерді тексеру, әуежайды күзетуді қамтамасыз ету, адамдар мен көлік құралдарының әуежайдың бақыланатын аймағына кіруін ұйымдастыру, заңсыз араласу әрекеттеріне қарсы іс-қимыл жасау шараларын дайындау және іске асыру жөніндегі шараларды күшейту есебінен жоғарылатылатын болады.

8-міндет. Әуе кеңістігін пайдалану тиімділігін арттыру

Аэронавигациялық жүйені дамыту ИКАО-ның Жаһандық аэронавигациялық жоспарына негізделген Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі кезеңге арналған ұлттық аэронавигациялық жоспарын әзірлеу және орындау арқылы іске асырылатын болады. Бұл жоспарды іске асыру әуе қозғалысын перспективалы техника мен жаңа технологияларды пайдалану арқылы ұйымдастыруға көшуге мүмкіндік береді . Аэронавигациялық жүйені дамыту Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және бақылау саласындағы ұлттық мүдделерін қамтамасыз етуге б а ғ ы т т а л а т ы н б о л а д ы .

Әуе кеңістігін ұйымдастыру тұжырымдамасын халықаралық қоғамдастықпен үндестіре дамыту үшін әуе кеңістігін неғұрлым икемді және тиімді басқару дамытылатын болады. Кейіннен ауқымды ақпарат алмасудың ортақ жүйесінің тұжырымдамасын жасай отырып, азаматтық және әскери секторлар арасында жоспарлауды кеңінен үйлестіру ұсынылатын практика болып табылады. Шекаралас елдермен және алыс шет елдермен өзара іс-қимыл жасауды сапалық және сандық жағынан к е ң е й т у ж о с п а р л а н у д а .

Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған тиімді жүйелерін дамыту, цифрлық технологияларға негізделген байланыс, қосымша автоматты тәуелді бақылауы бар алдыңғы қатарлы қосымшалар мен локацияларды енгізе отырып, сипаттамаларға негізделген навигация мүмкіндіктерін пайдалану өткізу қабілетін арттырудың технологиялық б а з а с ы б о л ы п т а б ы л а д ы .

Ұшу қауіпсіздігінің қажетті деңгейін қолдау үшін ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін енгізу, сондай-ақ халықаралық трендтерге сәйкес ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз ету жүйесін дамыту жоғары басымдыққа ие. Оған қосымша сапаны бақылау жүйелерін, қауіпсіздікті басқару жүйелерін дамыту және аэронавигациялық ақпаратты басқару ұшу қауіпсіздігінің жоғары деңгейін қолдауға ықпал етеді.

9-міндет. Экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету

Әуе көлігінің экологиялық қауіпсіздігін арттыру ИКАО ұсынымдарын ескере отырып, авиацияның қоршаған ортаға зиянды әсерін азайту бойынша ұзақ мерзімді мемлекеттік саясат қалыптастыруды көздейді. Бұл шаралар мыналарды қамтиды:

1) жасалатын авиациялық техникаға қойылатын сертификаттық талаптарды ж о с п а р л ы т ү р д е а р т т ы р у ;

2) экологиялық көрсеткіштері төмен әуе кемелерін қазақстандық паркке ж е т к і з у г е ш е к т е у л е р е н г і з у ;

3) пайдаланылатын әуе кемелерін авиакомпаниялардың экологиялық жаңғыртуын немесе оларды а у ы с т ы р у ы н э к о н о м и к а л ы қ ы н т а л а н д ы р у .

Бұдан басқа, күнделікті пайдалану шартымен шуыл мен пайдаланылған газ тұрғысынан оңтайлы әуе кемелерін енгізу және қоршаған ортаға өте көп зиян келтіретін ұшақтардың жекелеген үлгілерінің ұшуына шектеу қою, тіпті ұшуына

Сонымен бірге, әуе көлігі қызметінде экологиялық стандарттар мен нормалардың, сондай-ақ санитариялық, ветеринариялық нормалар мен фитобақылау талаптарының сақталуын бақылауды қамтамасыз ету жүйелерін жетілдіру жоспарланып отыр.

Тұтастай алғанда, экологиялық зияны неғұрлым аз ұшақтарды пайдалану, әуе кемелерінің паркін жолаушылар легіне және рейстердің ұзақтығына қарай орналастыруды және пайдалануды жетілдіру, ұшуды пайдалану әдістерін әзірлеу және жетілдіру, сондай-ақ жаңа әуеайлақ машиналары мен механизмдерін енгізу арқылы әуе көлігінде энергияны үнемдеуге қол жеткізілетін болады.

Перспективада авиацияның қоршаған ортаға зиянды әсерін азайту саясатын іске асыру шеңберіндегі шаралар:

1) 2017 жылдан кейінгі кезеңде Қазақстан аумағында авиациялық шуыл жағынан Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенция талаптарына сай келмейтін, ал 2030 жылға қарай – Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенция талаптарына тұтастай сәйкес келмейтін әуе кемелерін пайдалануды тоқтатуға;

2) ұшып көтерілу және қону кезінде авиациялық шуыл мен эмиссия деңгейін сапалы төмендетуге мүмкіндік береді.»;

«Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесін дамыту және халықаралық көлік жүйесіне ықпалдастыру» деген кіші бөлімде:

«3-міндет. Қазақстан аумағындағы экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды оңтайландыру» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын:

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

Сыртқы экономикалық қызметті мемлекеттік бақылаудың оңтайлы тиімділігі мен пәрменділігін бір мезгілде қамтамасыз ете отырып, кәсіпорындар үшін тарифтік емес кедергілер санының ұлғаюына, құжат айналымының артуына байланысты халықаралық сауда операцияларын жүргізудің күрделілігін азайту – сауда рәсімдерін жеңілдетудің негізгі мақсаты болып табылады.

Халықаралық сауда мәмілесі экспорттаушы, импорттаушы, экспедитор, кеден, тасымалдаушы, банк және басқалары сияқты субъектілер қатысатын бірқатар ыдыраңқы операциялар емес, біртұтас операциялар ретінде қаралады.

Халықаралық ұйымдардың қызметі, өңірлік сауда блоктарының, ұлттық органдар бастамаларының нәтижесінде халықаралық тауарлар ағыны жолындағы ұйымдастырушылық кедергілерді жоюға ықпал ететін жеткілікті тетіктер жасалды. Алайда сауданы жеңілдету процесінің бүкіл кезеңдерінде кешенді қолданған жағдайда ғана табысқа жетуге болады, атап айтқанда:

- 1) ақпаратты жинау, рәсімдерді талдау, қажетсіз шарттылықтарды жою;
- 2) шарттылықтарды жеңілдету, үйлестіру және стандарттау;
- 3) жеңілдетілген рәсімдер мен шарттылықтарды орындау үшін жағдайлар жасау.

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

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

Қазақстан Республикасының кеден қызметін дамыту және кеден қызметін халықаралық стандарттар мен Дүниежүзілік сауда ұйымына кіру жөніндегі талаптарға сәйкес келтіру мақсатында транзит жүйесін одан әрі жаңғырту қажет. Бұл үшін шарттылықтарды жеңілдетуге, үйлестіруге және стандарттауға бағытталған бірқатар іс-шаралар жүргізілетін болады, осының нәтижесінде мәміле құнын төмендету күтіледі. Осы мақсаттың әрқайсысына қол жеткізу үшін құралдардың белгілі бір тобы п а й д а л а н ы л а д ы .

Жеңілдету шарттылықтар мен рәсімдердегі артық және қайталанатын элементтерді алып тастау процесін білдіреді. Бұл үшін мынадай құралдар пайдаланылады:

- 1) бірқатар әкімшілік құжаттарды бірыңғай құжатқа біріктіру;
- 2) бірлесіп өңдеу: «бірыңғай терезе» және «бірыңғай аялдама» қағидаттары;
- 3) кедендік тазартуды компьютерлендіру.

Әкімшілік құжаттарды біріктіру үшін қажетті құжаттарға кешенді талдау жүргізілді және барлық бақылау органдарының құжаттарын азайту бойынша тиісті шаралар қ а б ы л д а н д ы .

Бірлесіп өңдеу екі қағидатты: сыртқы сауда мәмілелерінің барлық құжаттамасын ресімдеумен байланысты «бірыңғай терезе» қағидатын және шекара аймағындағы көлік құралдарының физикалық қозғалысына тікелей байланысты «бірыңғай аялдама» қағидатын біріктіруді білдіреді.

«Бірыңғай терезе» барлық экспорттық/импорттық құжаттамаға қойылатын талаптарды сақтау үшін тасымалдаушыға барлық қажетті ақпаратты электрондық түрде немесе қағаз түрінде бір ведомствоға ғана ұсынуға мүмкіндік беретін жүйені білдіреді.

«Бірыңғай аялдама» қағидаты екі елдің шекара құрылымдарының бір ортақ пунктте не бағыттардың әрқайсысындағы бір пунктте бірлескен іс-қимылдары арқылы шекараны кесіп өту кезінде аялдау санын азайтуды білдіреді (құрамдас қызмет көрсету құралдары). Бірлесіп өңдеудің мақсаты – функциялардың қайталануын жою.

Кедендік тазартуды компьютерлендіру кедендік тексеруден өту уақытын бірнеше минутқа дейін қысқартуға қабілетті. Ол қағаз құжаттарды пайдалануға негізделген қазіргі жүйені электрондық хабарламалармен алмастырады. Жүйе транзитке, сондай-ақ межелі пунктте мәмілені аяқтауға қатысатын түрлі кеден органдарына қолжетімді

жүктердің орнын ауыстыру туралы электрондық деректерді қамтиды.

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

Бұл ретте барлық көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтер кешенін «Логистика АБЖ» көліктің барлық түрлерін басқарудың автоматты жүйесінің сервисіне ықпалдастыру қажет.

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

Көлік-логистикалық орталықтардың инфрақұрылымын дамыту үшін жағдайлар жасалуы :

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

2) шекара маңындағы станциялардың өткізу қабілетін ұлғайту мақсатында шекаралық өткізу пункттерін және қайта тиеу орындарын жаңғыртуды;

3) көлік-логистикалық орталықтарда өңдеуге жататын жүктерді ауыстырып тиеу көлемінің артып отырған қажеттілігін қамтамасыз ету мақсатында Кеден одағының сыртқы шекарасында орналасқан шекара маңындағы автомобиль өткізу пункттерінде көлік-логистикалық орталықтарды мемлекеттік-жекешелік әріптестік қағидаттарында кезең-кезеңімен салуды талап етеді.»;

«7. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері» деген тарау мынадай редакцияда жазылсын :

«7. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері
Бағдарлама екі кезеңде іске асырылатын болады:
1 - кезең: 2014 – 2020 жылдар;
2 - кезең: 2021 – 2030 жылдар.

Осы Бағдарлама шеңберінде барлық нысаналы индикаторлардың мәндері бірінші кезең бойынша белгіленген.

Бірінші кезеңде Бағдарламаның жылдар бойынша іске асырылу барысын және жүргізілетін іс-шаралардың көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытуға әсерін сипаттайтын көрсеткіштер белгілінген.

Барлық көлік салаларының (теміржол көлігі, автожол саласы, автомобиль көлігі, су көлігі және азаматтық авиация) одан әрі жұмыс істеуінің әдіснамалық және

институционалдық базасын жетілдіруге, оның ішінде өңірлердің «инфрақұрылымдық орталықтарын» құруға бағытталған шаралар кешенін жүргізу көзделеді.

Бағдарламаның бірінші кезеңі осы Бағдарлама қабылданған кезде белсенді іске асырылу сатысында болған, оның ішінде ЕХРО-2017-ге дайындық шеңберіндегі объектілер бойынша жобаларды аяқтауға және жаңа ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруды бастауға бағытталады.

Бірінші кезең Бағдарламаны толық ауқымды іске асырумен сипатталады. Бұл кезеңде өңірлерде «инфрақұрылымдық орталықтар» құруды және транзиттік әлеуетті іске асыруды қамтамасыз ететін қазіргі заманғы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру ж о с п а р л а н у д а .

Бағдарлама шеңберінде белгіленген барлық нысаналы индикаторларға қол жеткізу қамтамасыз етілетін болады, бұл өз кезегінде Қазақстан көлік жүйесінің озыңқы и н ф р а қ ұ р ы л ы м ы н қ ұ р а д ы .

Айталық, 2020 жылға қарай негізгі инфрақұрылымдық: «Батыс Еуропа – Батыс Қытай», «Орталық – Оңтүстік», «Орталық – Шығыс», «Орталық – Батыс», «Жезқазған – Бейнеу» және «Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту» жобаларын іске асыру а я қ т а л а т ы н б о л а д ы .

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

Айталық, 2020 жылдың қорытындысы бойынша Қазақстанның жоғарыда көрсетілген рейтингтегі позициясын 40-орынға жеткізу көзделеді.

Бағдарламаны іске асырудың бірінші кезеңінде теміржол саласында бәсекеге қабілетті теміржол дәліздерін қалыптастыруға және көмір, кен және мұнай кен орындарын көліктік қамтамасыз етуге, магистральды теміржол желісін, сондай-ақ вокзал шаруашылығын дамытуға және жаңғыртуға бағытталған бірқатар жобалар іске а с ы р ы л а т ы н б о л а д ы .

Жылжымалы құрам тозуының қазіргі жоғары деңгейін төмендету мақсатында локомотивтер, жүк және жолаушылар вагондары паркі, оның ішінде, Қазақстанда шығарылғандары жаңартылатын болады, бұл саладағы қазақстандық қамту деңгейін арттырады, сондай-ақ республикалық және өңірлік теміржол қатынастарындағы тасымалдауды дамытуға ықпалын тигізеді.

Бағдарламаны іске асырудың бірінші кезеңінде ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін дамыту үшін жағдайды жақсарту, нарықтың салалық субъектілерінің жұмыс істеуіне тең жағдайды қамтамасыз ету мәселелері пысықталатын болады және жетілдіруді талап ететін көлік мәселесі бойынша

заңнамалық актілер тізбесі айқындалады.

Автожол саласында Бағдарламаның бірінші кезеңі осы Бағдарлама қабылданған кезде белсенді іске асырылу сатысында болған, оның ішінде ЕХРО-2017-ге дайындық шеңберіндегі объектілер бойынша жобаларды аяқтауға бағытталатын болады. Болжалды кезең азаматтық қоғам алдындағы қоғамдық маңызы бар мемлекеттік көрсетілетін қызмет ретінде автомобиль жолын салалық қабылдауға көшумен сипатталады. Даму әлеуеті жоғары барлық елді мекендер сапалы жол инфрақұрылымымен қамтамасыз етіледі. Бұл кезең өнімділік пен нәтижелілікті арттырудан, сондай-ақ жол саласының қоғам алдында бюджет қаражатының жұмсалуды және жекеше секторға тән басқару стилін енгізу жөнінде ашық есеп беруінен көрініс табатын басқарушылық тәжірибенің өсуімен ерекшеленетін болады.

Осы іс-шараның нәтижесі ретінде операторлар инфрақұрылым элементтерін күтіп-ұстауға ғана таза «техникалық» бағдарланудан қызметтер көрсету мен автожол пайдаланушыларына ыңғайлы болуды ескеретін тәсілдерді пайдалануға басымырақ бағдарлануға көшетін болады.

2014 жылдан бастап 2020 жылға дейінгі кезеңде қажетті сұранысты ескере отырып, елді мекендер жолаушылар тасымалының инфрақұрылымымен қамтамасыз етіледі, бұл өз кезегінде маршруттық желіні дамытуға мүмкіндік береді. Бұл елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен 100 % қамтуға және халықтың жолаушылар тасымалының сапасына қанағаттануын 85 % деңгейінде қамтамасыз етуге мүмкіндік б е р е д і .

Қазақстандық тасымалдаушылардың халықаралық автокөліктік көрсетілетін қызметтер нарығындағы үлесі шетелдік тасымалдаушылар үшін квоталарды азайту, отандық тасымалдаушылардың жүк көлік құралдарының санын арттыру, экспедиторлық қызметтерді дамыту арқылы ұлғаятын болады және 50 %-ға жуықтайды .

Су көлігі саласында бірінші кезеңде Ақтау портының қуатын өсіруге және оның өткізу қабілетін 20,5 млн. тоннаға дейін жеткізуге бағытталған жобаларды іске асыру к ө з д е л г е н .

Порттың өткізу қабілетінің артуына тиеу-түсіру қызметін автоматтандыру және қызметтер көрсетудің сапасын жақсарту жөніндегі шаралар да ықпал етеді.

Жүктерді теңізбен тасымалдау нарығында көрсетілетін қызметтерді әртараптандыру мақсатында 2020 жылға дейін құрғақ жүк кемелері санын 20 бірлікке дейін жеткізу және 2 паром сатып алу көзделген.

Бұл ретте, өз кемелерінің жүктелуін қамтамасыз ету үшін отандық жүк жөнелтушілермен экспорттық жүктерді өткізу шарттарын Ақтау порты FOB-тан CIF-ке өзгерту мәселесі пысықталатын болады.

ІМО аудитінің сәтті өтуі мемлекеттік басқару жүйесі, теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету, кеме және порттар сияқты теңіз саласының барлық буындарының

халықаралық талаптарға сай келетінін растайды және кемелердің Қазақстан туының астында ашық теңізде кедергісіз жүзуіне мүмкіндік береді.

Өзен көлігінде алғашқы міндет жағалау инфрақұрылымын және көлік флотын қалпына келтіру болып табылады.

2020 жылға қарай азаматтық авиация саласында халықаралық талаптарға сай келетін нормативтік құқықтық база құрылатын болады, шектес мемлекеттермен азаматтық авиация саласында өзара іс-қимыл жолға қойылады, ұшу қауіпсіздігінің және авиациялық қауіпсіздіктің заманауи жүйесі, сондай-ақ әуе қатынастарының дамыған желісі құрылады. Азаматтық авиация авиаотынмен жеткілікті көлемде қамтамасыз етілетін болады.

Екінші кезеңде (2021 – 2030 жылдар) бірінші кезеңнің инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру жалғасады.

2030 жылға қарай барлық көлік түрімен транзиттік тасымал көлемін 3 есе (60 млн. тоннаға дейін) ұлғайтуға, сондай-ақ Қазақстанды Жаһандық бәсекелестік индексіндегі «Темір жол инфрақұрылымының сапасы» көрсеткіші бойынша 20-орынға шығаруға мүмкіндік беретін қазіргі заманға сай ұлттық көлік-логистика жүйесін құру жоспарланған. Өңірлік ынтымақтастықты дамыту және сауда дәліздерін пайдалану кезінде логистикалық шығындарды төмендету бойынша шаралар қабылданады, сондай-ақ логистикалық көрсетілетін қызметтер провайдерлерінің, оның ішінде логистикалық провайдерлердің біліктілігін арттыру мүмкіндіктері кеңейтілетін болады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ құзыреті мен активтері жеткілікті және логистика саласында көліктік көрсетілетін қызметтердің үйлестірілуін қамтамасыз ететін базалық салалық компания болып табылмақ, оның міндеті Қазақстанның тиімділігі жоғары ұлттық көлік-логистикалық корпорациясына айналу.

Осыған байланысты көрсетілген кезеңде «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ны теміржол компаниясынан кез келген типтегі жүкті тасымалдау бойынша қызметтер көрсетуді, оның ішінде логистикалық көрсетілетін қызметтердің толық спектрі бар «есіктен есікке дейін» мультимодальды тасымалдарды, сондай-ақ халықаралық, облысаралық және қала маңы қатынасында жолаушыларды интермодальды тасымалдауды қамтамасыз ететін халықаралық деңгейдегі көлік-логистикалық холдингке айналдыру жүзеге асырылады.

1. Табиғи-монополиялық көрсетілетін қызметтерді тасымалдау қызметінен бөлу.

Нысаналы құрылым құру шеңберінде жеке мультимодальды логистикалық оператор құрылатын болады.

Бұл міндетті іске асыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүктер мен жолаушыларды тасымалдау, МТЖ көрсетілетін қызметтері, мультимодальды тасымалдар бойынша корпоративтік орталық пен еншілес компанияларды қамтитын холдингтік құрылымға қайта ұйымдастырылады.

Атап айтқанда, салада инфрақұрылым операторы, ұлттық жүк тасымалдаушысы,

ұлттық жолаушылар тасымалдаушысы және лицензиясы мен меншікті немесе жалға алынған жылжымалы құрамы бар тәуелсіз жолаушылар тасымалдаушысы, жергілікті инфрақұрылымның қажетті объектілері жұмыс істейтін болады.

Осылайша, компанияның нысаналы ұйымдық құрылымы теміржол тасымалдарының, мультимодальды және логистикалық көрсетілетін қызметтердің ықпалдастырылған процесінің өзегін құрайтын бизнес-бірліктері бар тігінен ықпалдастырылған көліктік холдинг болады.

Қызметі Қазақстан Республикасының теміржол саласының дамуына түйінді ықпал ететін «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның сала құрушы рөлін, сондай-ақ саланы реформалау жөніндегі іс-шараларды аяқтаудың басым қажеттілігін ескере отырып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ компанияларын бағалы қағаздар нарығына шығару мүмкіндігі мәселесі «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ны қайта ұйымдастыру процесі толыққанды аяқталған соң қарастырылатын болады.

Әлемдік сауданың ырықтануы жағдайларында нарықтың сын-кәтерлеріне жауап беру мүмкіндігін қолда ұстау үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ қатаң бәсеке болған жағдайда баға белгілеудегі еркіндік және бизнес-процестерді қазіргі заман талаптарына бейімдеу мүмкіндігі қажет.

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

2. Теміржол көлігінің энергия тиімділігін арттыру

Поездар тартқышының энергияны көп жұмсайтынын ескере отырып, Қазақстанның «жасыл экономикаға» көшуі шеңберінде энергия тиімділігін арттыру мақсатында 2030 жылға дейін қолданыстағы 1 400 км жуық теміржол желісін электрлендіру жоспарланып отыр, бұл электрлендірілген темір жолдардың үлесін магистральды желінің жалпы ұзындығының 27 %-ынан 35 %-ына дейін арттырады.

Теміржол инфрақұрылымын жаңғырту, сондай-ақ дамыту мақсатында қатарлас жолдарды салу, автоматтандырылған жүйелерді енгізу, сондай-ақ станцияларды реконструкциялау бойынша іс-шаралар іске асырылатын болады.

Сонымен қатар, IRI халықаралық тегістік индексінің елдік көрсеткішін 2013 жылғы 11,7-ден 2030 жылға қарай 8,2-ге дейін жеткізу арқылы Дүниежүзілік экономикалық форумның ЖБИ «Жолдардың сапасы» көрсеткіші бойынша 80-позицияға қол жеткізу, сол арқылы, ЖКО, жолдағы уақытты және автокөлік құралдарын пайдалану бойынша операциялық шығындарды қысқарту есебінен қоғамның экономикалық шығындарын 2 есеге қысқарту екінші кезеңнің басты мақсаты болып табылады.

Мақсатқа қол жеткізу міндеттерді іске асырудың сапалы жаңа деңгейіне көшу есебінен жүзеге асырылатын болады:

1) ұлттық экономиканың шығындарын төмендетуге мүмкіндік беретін республикалық жол желілерінің техникалық сипаттамасын жоғарылату.

Республикалық маңызы бар 3,7 мың км жолда құрылыс пен реконструкциялау жүргізу жоспарланған, бұл ретте бірінші сатыны есептегенде 2023 жылға қарай негізгі инвестициялық сатыны (халықаралық маңызы бар автожолдар) аяқтау көзделген. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзақтығында I және II техникалық санаттағы жолдардың ұзақтығы 2030 жылдың соңына қарай 69 % құрайды. Бұдан әрі инвестициялық мүмкіндіктерге сәйкес стратегиялық басымдықтар жол секторының пайдалану шығынын арттыруға қарай 60/40 деңгейінде түзетіледі. Осылайша, республикалық желінің ескерілмей қалған жөндеуаралық циклдерін қысқарту үшін 2030 жылға қарай 23 мың жол қосымша жөнделетін болады. Осы арқылы халықаралық автомобиль дәліздері бойынша жүк тасымалдаудың орташа жылдамдығын 25 %-ға 53,4 км/сағаттан 60 км/сағатқа ұлғайту жоспарланады.

Құрылған ақылы жолдар желісі жалпы пайдаланымдағы жолдардың 8 %-ын жабады, бұл желіні күтіп-ұстауға бөлінетін бюджеттің шығынын 14 %-ға қысқартуға мүмкіндік береді.

Жол сервисінің көрсетілетін қызметтері сапалы өзгеріске ұшырайды, олар трансевразиялық дәліздердің барлық жерүсті маршруттарын үздік әлемдік стандарттардың деңгейінде қамтамасыз етуге қабілетті болады. 2030 жылға дейін 6 негізгі транзиттік дәліз, республикалық маңызы бар өңіраралық және өңірішілік қатынас жолдары жол сервисі объектілерімен толыққанды қамтамасыз етілетін болады;

2) даму әлеуеті жоғары және орташа елді мекендерді сапалы жол инфрақұрылымымен қамтамасыз ету.

Егер бірінші кезеңде даму әлеуеті жоғары елді мекендердің сапалы жолдарға қажеттілігі өтелетін болса, осы кезеңде барлық күш-жігер әлеуеті орташа АЕМ-ге шоғырландырылатын болады. Даму әлеуеті жоғары және орташа 2,9 мың ауылдық елді мекендердің кірме жолдарын техникалық ахуалын жақсарту көзделген. Орташа жылдық жөндеумен қамтылуды жергілікті желінің бүкіл ұзындығының 8 %-ына дейін жеткізу көзделген. Бұл жергілікті маңызы бар жолдардағы құрылыс және жөндеу жұмыстарының қарқынын 25 %-ға арттыруға мүмкіндік береді;

3) жол конструкцияларының пайдалану мерзімдерін ұлғайту.

Наноматериалдар, наноконструкторлар саласындағы инновацияларды таратудың технологиялық диффузиясы жол конструкторларын пайдаланудың сапалық сипаттамаларын бірнеше есе арттыруға мүмкіндік береді, осыған байланысты инновациялық даму шеңберінде жол жабдығының қызмет ету мерзімін және жөндеуаралық мерзімдерді 20 %-ға дейін ұлғайту жоспарланып отыр, бұл ретте жол конструкцияларының салмағы азаяды, күрделі шығындардың өзіндік құны мен саланың энергия тиімділігі 25 %-ға дейін төмендейді;

4) ЖКО салдарының ауырлығын төмендетуді қамтамасыз ететін қауіпсіз жол инфрақұрылымын құру.

Осы кезеңде қауіпсіз ыңғайлы қозғалысқа кепілдік беретін жол қозғалысына

қатысушылардың қателіктерін барынша азайтатын және ЖКО салдарының ауыртпалығын төмендететін қазіргі заманға сай және қауіпсіз жол инфрақұрылымын құруды аяқтау жоспарланған. Автомобиль жолдарында ЖКО-да өлім-жітімнің стандартталған коэффициентін 100 мың адамға шаққанда 2013 жылғы 19-дан 2020 жылға қарай 15-ке және 2030 жылға қарай 10-ға азайту жоспарланған;

5) адами фактор қателіктерін барынша азайтатын автожол саласының процестерін басқарудың инновациялық технологиялық деңгейі.

Саланы автоматтандыру процесі мүлдем жаңа технологиялық деңгейге көшетін болады. Жоба туралы, оны орындау процесі және ықтимал тәуекелдерді басқару туралы түйінді деректерге шоғырланатын жол құрылысы мен жөндеу жобаларын іске асырудың тыныс-тіршілік циклін интерактивті мониторингтеу жүйесі жол секторының ажырамас бөлігі болады. Бұл жүйені енгізу әлеуетті проблемаларды алдын ала анықтау және оларды жедел жою үшін техникалық сүйемелдеу қызметтері тіркейтін жоба сатыларының бақылау нүктелерін бақылау және мониторингтеу нысанын күшейтуге де байланысты. Жалпы түрде автожол саласын басқарудың кешенді жүйесі 4 модульден тұратын болады: 1) автомобиль жолдарын пайдалану және күтіп-ұстау кезеңінде басқару жүйесі; 2) күрделі құрылыс объектілерін инвестиция алдында модельдеу жүйесі; 3) жол конструкцияларын 3d жобалауға көшу; 4) инвестициялық жобалардың тәуекелдерін басқару жүйесі.

Осылайша, экономика мен халықтың сапалы және қауіпсіз автомобиль жолдарына қажеттілігін қанағаттандыруға қабілетті автожол инфрақұрылымын құру бойынша қойылған міндеттерді шешудің біртұтастығы мен жүйелілігі ұлттық жол жүйесінің ағымдағы жай-күйінің шығынындағы қоғамның экономикалық шығындарын 3 есе және одан көп қысқартуға мүмкіндік береді. Сол арқылы, Дүниежүзілік экономикалық форумның жаһандық бәсекелестік индексындағы «Жолдың сапасы» көрсеткіші бойынша Қазақстан Республикасының 80 және одан жоғары көтерілу әлеуеті бар, бұл өз кезегінде 21-ғасырдағы әлемнің ең үздік бәсекеге қабілетті инновациялық 30 экономикасының қатарына кіру жөніндегі мақсатқа жақындауға мүмкіндік береді.

Халықаралық практикада жолаушылар тасымалының сапа көрсеткіші халықтың қанағаттану деңгейімен анықталады және ең жоғарғы көрсеткіш 90 %-ды құрайды. Жүк тасымалдарында – бұл жеткізу жылдамдығы, сақталуы және дамыған елдерде 5-8 % құрайтын түпкі өнімнің құнындағы көлік шығындарының үлесі. Осылайша, 2030 жылға қарай дамудың көрсетілген деңгейіне қол жеткізу қажет.

Жолаушылар автотасымалында жоғары сервис көрсету үшін жылжымалы құрам жаңартылады, осы көрсетілетін қызметтердің бүкіл процесі автоматтандырылады, жолаушыларды жеткізу мерзімі қысқартылатын болады.

Тасымалдаудың сапасын арттыру және қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жолаушылар көлігінің паркін жаңарту бойынша іс-шаралар жүргізу арқылы жолаушылар маршруттарына тартылған автобустарды пайдаланудың орташа мерзімі

қазіргі уақыттағы 15 жылдан 6 жылға қысқаратын болады.

Республиканың ірі қалаларындағы жолаушылар автобусы қозғалысының ең үздік жылдамдық көрсеткіші 18-20 км/сағатты құрайды, бұл дамыған елдердегі көрсеткіштен 2 есе төмен. Жедел автобус құрамаларын (БРТ) енгізу, маршруттарды оңтайландыру, ЗКЖ өзара байланыстыру сияқты жоспарланған іс-шаралар жеткізу уақытын 2 есе азайтуға мүмкіндік береді.

Швейцария, АҚШ сияқты дамыған елдерде жолаушылар тасымалы саласындағы автоматтандыру деңгейі соңғы 20-25 жылда 70-90 %-ға жетті, ал Жапония көшбасшы болып табылады, одан кейін Оңтүстік Корея және Сингапур. Қазақстанда жолаушылар автотасымалын автоматтандыру деңгейі бастапқы кезеңде (3-5 %).

Осыған байланысты 2030 жылы республикада жолаушылар тасымалын 70 % автоматтандыруға қол жеткізу үшін қала аялдамаларында, интернет (мобильдік) ресурстарда, сондай-ақ инфрақұрылым объектілерінде тасымалдау туралы ақпаратты онлайн-режимінде ұсыну арқылы жолаушыларды тасымалдау процесіне ІТ-технологияларын енгізу бойынша жұмыс атқарылатын болады. Бұдан басқа, жолақысын төлеу кезінде электрондық билет және қолма-қол ақшасыз есептесу нысаны үстем болады.

Жолаушылар көлігі саласында энергия тиімділігін арттыруға мүмкіндік беретін экологиялық таза көлік пен технологияларды пайдаланудың маңызы зор.

Қазақстан Республикасының ірі қалаларындағы атмосфераны ластаушы шығарындылардың 60 %-ға жуығы автомобиль көлігінің үлесіне тиесілі. Жалпы тіркелген автокөліктер санының (4 млн.) ішінде 1,1 % (46 мың) экологиялық болып табылады.

Әлемнің дамыған мегаполистерінде барлық қоғамдық көлік экологияға жағымды әсер ететін газбен жұмыс істейді және қосалқы объектілерде энергияның балама көздері кеңінен пайдаланылады.

2030 жылға дейін тұрақты қала маршруттарындағы автобустардың 80-85 %-ы отын ретінде газды пайдаланатын болады және аялдамаларда, сигнал беретін белгілерде, ақпараттық таблоларда энергияның балама көздері пайдаланылады, бұл экологиялықтан басқа 20 % үнемдеуді қамтамасыз етеді.

Халықтың қоғамдық көлікте жүріп-тұруын кеңінен насихаттау және энергия тиімділігін арттыру мақсатында құрылатын жедел автобус қатынастары жолаушыларды жеткізу мерзімін қысқартады және қоғамдық көлік түрін барынша ыңғайлы етеді.

Халықаралық жүк тасымалы саласында қазақстандық операторлар көрсететін қызметтерді сапалы өзгерту күтілуде.

ХЖТ жүйесі бойынша автокөлік құралдары паркін 3 есе жаңартуды және толықтыруды ескере отырып, 2020 жылға қарай саны Еуро-5 және одан жоғары класта 20 мың бірлікті (2013 жылы – 6 мың) құрайтын отандық автотасымалдаушылар

халықаралық тасымалдау саласындағы көшбасшы елдердің (Еуропа, Түркия, Балтық жағалауы елдері) көрсетілетін қызметтер нарығында бәсекеге қабілетті болады.

Бұдан басқа, осы кезеңде Еуропа мен Балтық жағалауының дамыған елдеріндегідей Қазақстанда да экспедиторлаудың көрсетілетін қызметтері жеткілікті дәрежеде дамиды, ұтымды логистика құрылады, барлық негізгі әріптестермен автокөлік бойынша үкіметаралық келісімдер жасалатын болады.

Көрсетілген шаралар қазақстандық тасымалдаушылардың халықаралық көрсетілетін қызметтер нарығындағы үлесінің 2013 жылғы 37 %-дан 2020 жылға қарай 50 %-ға өсуіне әкеледі, ол одан әрі сақталатын болады.

Сондай-ақ, қазақстандық тасымалдаушылар Кеден одағы және БЭК елдерінің ішінде кедергісіз тасымалдауды жүзеге асыра алады, бұл қызмет үшін қосымша нарықтар береді, себебі олар қазіргі уақытта паркі тиісінше 12 және 25 мың АКҚ құрайтын белоруссиялық және ресейлік үздік тасымалдаушылармен салыстырғанда бәсекеге барынша қабілетті болады.

Қытайдан келетін тасымалдарға ерекше назар аударылады. Елдің батыс өңірлерін дамыту бойынша ҚХР жүргізетін саясат есебінен қазақстандық тасымалдаушы қазіргі уақытта осы нарықтағы көрсетілетін қызметтер доминанты бола отырып (жыл сайынғы көлем шамамен 30 мың тонна), өзінің үстем жағдайын сақтайды.

Су көлігі саласын дамытудың келесі кезеңі шеңберінде Каспийде үстем жағдайды иелену бойынша шаралар қабылдау, бірыңғай мультимодальды жүйенің тиімді жұмыс істеуі жағдайында перспективалы жүк ағынының тасымалдануын қамтамасыз ету болжанды.

Атап айтқанда, аралас салаларда инфрақұрылымды дамытуға барабар ден қою жағдайында Баутино портының қуатын жаңғырту және Құрық портында терминалдар салу көзделген, нәтижесінде 2030 жылға қарай Қазақстанның теңіз порттарының қуаты 25 млн. тоннаға жеткізілетін болады.

Мемлекеттік кеме қатынасы компаниялары не мемлекет қатысатын компаниялар бәсекелесетін Каспийдегі қатаң бәсекелестік жағдайында мемлекеттік қолдау шараларын Каспий маңындағы мемлекеттерде көрсетілетіндей деңгейге дейін жеткізу үшін ұлттық кеме қатынасы компаниялары үшін осы шараларды одан әрі жалғастыру көзделген.

Қабылданған шаралар Қазақстанның теңіз порттарынан ауыстырып тиелетін жүктердің 75 %-ға дейінгісін Қазақстан Республикасының кемелерімен тасымалдауды қамтамасыз етеді.

Сондай-ақ, ішкі су жолдарының өткізу қабілетін ұлғайту, өзен тасымалына қатысушылардың белсенді өзара іс-қимыл жасауы, физикалық емес кедергілерді жою арқылы өзен көлігімен тасымалдау көлемін тағы да 1,5 есе арттыру және өңірлік тасымалдауда дәстүрлі көлік түрлеріне лайықты бәсекені қамтамасыз ету көзделген.

Бағдарламаның екінші кезеңін сәтті іске асыру көрсеткіші жаһандық бәсекеге

қабілеттілік индексі бойынша ДЭФ (ДЭФ БҒИ) рейтингіндегі Қазақстанның позициясын жақсарту болып табылады, ол 2030 жылға дейін азаматтық авиация саласында – әуе көлігінің инфрақұрылым сапасына (50-орын) және бір километрге орындардың қолжетімділігіне (30-орын) қатысты екі индикаторға қол жеткізуді көздейді.

Атап айтқанда, ұшу қауіпсіздігінің және авиация қауіпсіздігінің алдыңғы қатарлы жүйесін құру арқылы Қазақстан әлемнің ең қауіпсіз (сенімді) 60 авиакомпаниясы (БЮРО IACDEC рейтингі, Германия) қатарына енеді. Ұлттық сапа стандартын енгізу, жетілдіру және өзектілендіру арқылы ұшу қауіпсіздігінің жаңа буындары авиакөліктік инфрақұрылым объектілері мен әуе кемелерінің техникалық және технологиялық қауіпсіздігінің артуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Қатаң бәсекелестік жағдайында Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес саланы кезең-кезеңімен ырықтандыру бойынша қабылданған шаралар қазақстандық авиакомпанияларға әлемнің бүкіл континенттерін қамтитын дамыған авиамаршруттар желісін құруға мүмкіндік береді. Skytrax жайлылықтың ең жоғары деңгейі мен әуе кемелерінің қазіргі қауіпсіз паркі орталық Азия мен ТМД елдерінен едәуір жолаушылар ағынын, сондай-ақ Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік жолаушыларды тартады. Қабылданған шаралардың тиімділігі ұлттық авиатасымалдаушының ТМД-ның аса ірі 3 авиакомпаниясының және әлемнің ірі 100 авиакомпаниясының (жолаушы/айналым, млн. жолаушы/км, Airlines Inform рейтингі) қатарына кіру қорытындысы бойынша бағаланатын болады.

Қазақстан Республикасының ұлттық аэронавигациялық жоспарын іске асыру алдыңғы қатарлы аэронавигациялық көрсетілетін қызметтерді көрсетуді және әуе кеңістігінің өткізу қабілетін ұлғайтады. Сондай-ақ 2030 жылға қарай елдің әуе көлігінде дамыған маршруттық желілері бар қазіргі заманға сай түйінді әуежайлары болады. Іске асырылған барлық іс-шаралар экономикалық тораптық катализаторы болады және Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттырады.

Азаматтық авиация қызметіне, атап айтқанда өндірісте, авиатасымалдаушылар мен әуежайларға техникалық қызмет көрсетуді пайдалануда ақылы қызметтер көрсету және жұмыс істеу бөлігінде шағын және орта бизнес субъектілері тартылатын болады. Азаматтық авиация қызметінің экологиялық қауіпсіздік міндеті жаңа технологиялар енгізу және зиянды заттарды пайдалануды қысқарту арқылы шешілетін болады.

Тұтастай алғанда, авиация билігінің және азаматтық авиацияның басқа субъектілерінің тиімді қызметі авиатасымалдаушылар мен әуежайлар нарығының тұрақтануына әкеледі. Дамыған бәсекелі орта ұлттық тасымалдаушының ғана емес, сондай-ақ жергілікті авиатасымалдаушылардың, шағын авиация субъектілерінің позициясын күшейтуге де мүмкіндік береді.».

2. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Президенті

Қазақстан
Н.Назарбаев

Республикасының

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