

## Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1116 қаулысы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 29 қарашадағы № 790 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесінің 66-тармағына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы (бұдан әрі – Тұжырымдама) бекітілсін.

2. Тұжырымдаманы іске асыруға жауапты орталық мемлекеттік, жергілікті атқарушы органдар мен өзге де ұйымдар (келісу бойынша):

1) Тұжырымдаманы іске асыру жөнінде шаралар қабылдасын;

2) "Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 29 қарашадағы № 790 қаулысында белгіленген тәртіппен және мерзімдерде Тұжырымдаманың іске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

3. "Инфрақұрылымды дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 қаулысының күші жойылды деп танылсын.

4. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігіне жүктелсін.

5. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының  
Премьер-Министрі

Ә. Смайылов

Қазақстан Республикасы  
Үкіметінің  
2022 жылғы 30 желтоқсандағы  
№ 1116 қаулысымен  
бекітілген

## ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ӘЛЕУЕТІН ДАМЫТУДЫҢ 2030 ЖЫЛҒА ДЕЙІНГІ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ Астана қ., 2022 жыл

### Мазмұны

1-бөлім. Паспорт (негізгі параметрлер)

2-бөлім. Ағымдағы жағдайды талдау

2.1 Саланың ағымдағы жай-күйін бағалау.

2.2. Автожол инфрақұрылымы және автотасымалдар

2.3. Теміржол көлігі

2.4. Әуе көлігі

2.5. Су көлігі

2.6. Логистика және мультимодальды тасымалдар

2.7. Негізгі проблемалар мен үрдістер

2.7.1. Автожол инфрақұрылымы және автотасымалдар

2.7.2. Теміржол көлігі

2.7.3. Әуе көлігі

2.7.4. Су көлігі

2.7.5. Логистика және мультимодальды тасымалдар

2.7.6. Проблемалар мен үрдістерді талдау қорытындылары

3-бөлім. Халықаралық тәжірибені талдау

3.1. Автотасымалдар мен жол инфрақұрылымын дамыту тәжірибесі

3.2 Теміржол көлігін дамыту тәжірибесі.

3.3 Әуе көлігін дамытудың шетелдік тәжірибесі.

3.4. Су көлігін дамытудағы ЕО тәжірибесі

3.5. Транзиттік инфрақұрылымды дамыту тәжірибесі

4-бөлім. Көлік-логистикалық әлеуетті дамыту пайымы

5-бөлім. Көлік-логистикалық әлеуетті дамытудың негізгі қағидаттары мен тәсілдері

5.1. Негізгі қағидаттар

5.2. Көлік-логистикалық әлеуетті дамыту тәсілдері

5.2.1. Транзитті дамыту және мультимодальды интеграция

5.2.2. Тұрақты және қауіпсіз көлік байланысын қамтамасыз ету

5.2.3. Тасымалдар қызметінің және инфрақұрылымды басқарудың тиімділігін арттыру

5.2.4. Көлік-логистикалық және ілеспе көрсетілетін қызметтердің бәсекелес нарығын дамыту

5.2.5. Аралас және қамтамасыз етуші салаларды дамыту

6-бөлім. Нысаналы индикаторлар және күтілетін нәтижелер

Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын іске асыру жөніндегі іс-қимыл жоспары

## 1-бөлім. Паспорт (негізгі параметрлер)

Атауы	Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы
	"Мемлекет басшысының 2020 жылғы 1 қыркүйектегі "Жаңа жағдайдағы Қазақстан: іс-қимыл кезеңі" атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2020 жылғы 14 қыркүйектегі № 413 Жарлығы;

Әзірлеу үшін негіздеме	"Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарын бекіту және Қазақстан Республикасы Президентінің кейбір жарлықтарының күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 15 ақпандағы № 636 Жарлығына өзгерістер енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2021 жылғы 26 ақпандағы № 521 Жарлығы; "Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі аумақтық даму жоспарын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2022 жылғы 21 ақпандағы № 823 Жарлығы; Қазақстан Республикасы Президентінің 2022 жылғы 05 шілдедегі № 22-01-7.12 қбп хаттамалық тапсырмасы; "Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 29 қарашадағы № 790 қаулысы; Қазақстан Республикасы Президентінің "Әділетті Қазақстан: бәріміз және әрқайсымыз үшін. Қазір және әрдайым" сайлауалды бағдарламасын іске асыру жөніндегі шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2022 жылғы 26 қарашадағы № 2 Жарлығы
Тұжырымдаманы әзірлеуге жауапты мемлекеттік орган	Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
Бағдарламалық құжатты іске асыруға жауапты мемлекеттік органдар	Орталық және жергілікті атқарушы органдар, квазимемлекеттік сектор субъектілері
Іске асырылу мерзімдері	2023 – 2030 жылдар

## 2-бөлім. Ағымдағы жағдайды талдау

### 2.1. Саланың ағымдағы жай-күйін бағалау

Еліміздің көлік саласын дамыту мақсатында әр жылдары көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту мен интеграциялаудың, инфрақұрылымды дамытудың "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламалары, "Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасы қабылданып, іске асырылды.

Осы бағдарламалық құжаттар шеңберінде ұлттық жүк және жолаушылар тасымалдаушыларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру және оларды дамыту үшін жағдайлар жасалды.

Отандық теміржол машиналарын жасауды дамыту бірқатар жаңа ірі салалық өнеркәсіптік кәсіпорындардың ашылуы есебінен қамтамасыз етілді.

Республикалық маңызы бар 13 мың км жуық автожолдар мен 2,5 мың км жаңа теміржол желілерін салуды және реконструкциялауды қоса алғанда, ірі

инфрақұрылымдық жобалар іске асырылды. Теміржол, әуе және су көлігінде инфрақұрылым мен жылжымалы құрамды жаңғырту жөніндегі шаралар іске асырылды.

Теңіз көлігі саласында Ақтау портында қуаты 3 млн тонна жаңа құрғақ жүк терминалдары салынды, бұл жүктерді ауыстырып тиеу көлемін 20,7 млн тоннаға дейін ұлғайтуға мүмкіндік берді.

Мультимодальды тасымалдарды дамыту мақсатында Құрық портында қуаты 6 млн тонна көпфункционалды паром кешені салынды. Нәтижесінде Қазақстан теңіз порттарының өткізу қабілеті 27 млн тоннаға дейін ұлғайтылды.

"Қорғас-Шығыс қақпасы" АЭА базасында құрғақ порт пен іргелес инфрақұрылым салу аяқталды.

Негізгі халықаралық дәліздер бойынша контейнерлік тасымалдарды ұйымдастырудың жаңа технологияларын дамыту және енгізу контейнерлік пойыз қозғалысының орташа жылдамдығын тәулігіне 1108 км дейін жеткізуге мүмкіндік берді.

Қазақстан әуежайларында жерүсті инфрақұрылымы объектілерін жаңғырту бойынша жұмыстар жүргізілді, заманауи әуе кемелерін қабылдау үшін мүмкіндіктер кеңейтілді. Астана қаласы әуежайының жаңа жолаушылар терминалының құрылысы аяқталып, Алматы әуежайының ұшып-қону жолақтарының біріне реконструкция жүргізілді.

Жалпы соңғы 15 жылда Қазақстанның көлік-логистикалық кешені мен транзиттік әлеуетін дамытуға 10 трлн астам инвестиция салынды, бұл қазақстандық инфрақұрылымның жаһандық көлік-логистикалық ағындарға интеграциялануын жеделдетуге және жүктерді жеткізудің төмен құны мен жоғары жылдамдығын қамтамасыз ететін бәсекеге қабілетті жаңа транзиттік дәліздерді қалыптастыруға мүмкіндік берді. Іске асырылған бағдарламалар шеңберінде салада 600 мыңға жуық жұмыс орны құрылды.

2015 – 2021 жылдары көліктің барлық түрлерімен транзиттік тасымалдардың орташа жылдық өсуі 14,8 %-ды құрады, оның ішінде соңғы 3 жылда жыл сайынғы өсім 13,4 %-ды құрады.

2021 жылдың қорытындысы бойынша елімізде көліктің барлық түрлерімен 3 731 млн тонна жүк тасымалданды, мұнда ең үлкен көлем автомобиль (89 %) және теміржол (11 %) көліктеріне тиесілі. Жиынтық жүк айналымы 608 млрд т-км құрады, онда теміржол және автомобиль көлігінің үлесі 75 %-дан асты. 2021 жылы тасымалданған жолаушылар саны 7,6 млрд адамды құрады, оның 99,7 %-ы автомобиль көлігімен тасымалданды.

Көлік секторының кірістері (құбыржелісі көлігін қоспағанда) 2021 жылы шамамен 3,2 трлн теңгені құрады, бұл 2020 жылғы көрсеткіштен 23 %-ға жоғары (2,6 трлн теңге)

2022 жылғы бірінші жартыжылдықта ЖІӨ-дегі көлік секторының үлесі 6,2 %-ды құрады, бұл 2018 – 2019 жылдар деңгейінен төмен (ЖІӨ-нің 7-8 %-ы). Төмендеудің басты себебі пандемияның салдары болды.

2022 жылғы қаңтар-қазанда көлік және қоймалау саласына инвестициялар 1,1 трлн теңгені құрады, бұл 2021 жылғы ұқсас кезеңдегі көрсеткіштерден 11,6 %-ға жоғары (978 млрд теңге).

2022 жылғы бірінші жартыжылдықта көлікте және қоймалауда жұмыспен қамтылған жұмыскерлер саны 616 мың адамды құрады (жұмыспен қамтылған халықтың жалпы санының 7,1 %-ы).

## **2.2. Автожол инфрақұрылымы және автотасымалдар**

2022 жылдың басындағы жағдай бойынша жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары желісінің ұзындығы 96 мың км құрады, оның ішінде 24,9 мың км – республикалық желі және 71 мың км – облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары, оның ішінде 8,6 мың км (34 %) – I және II техникалық санаттағы автожолдар.

Республикалық маңызы бар автожолдардың жалпы ұзындығының шамамен 22,5 мың км немесе 90 %-ы бекітілген нормативтік талаптарға сәйкес келеді. Бұл ретте республикалық маңызы бар автожолдардың 52 %-ы (12,8 мың км) жақсы жағдайда, 38 %-ы (9,6 мың км) қанағаттанарлық және 10 %-ы (2,6 мың км) қанағаттанарлықсыз жағдайда.

2015 – 2019 жылдар аралығындағы кезеңде автокөлік қызметі көрсеткіштерінің тұрақты өсімі байқалды. Жүктерді тасымалдау көлемі 1,7-ден 3,6 млрд тоннаға дейін өсті, жүк айналымы үш есеге жуық өсті және 173,5 млрд т-км жетті. Тасымалданған жолаушылар саны да екі еседен артық – 11,1-ден 23,8 млрд дейін өсті. Аталған кезеңдегі жолаушылар айналымының көрсеткіші де 2,5 еседен жоғары 260,6 млрд т-км өсті.

Автокөлікпен экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдар көлемі бойынша 2020 жылы карантиндік шектеулердің теріс әсеріне байланысты 2021 жылы оң серпінге оралумен 2019 жылмен салыстырғанда 26 %-ға айтарлықтай төмендеу байқалды.

Тасымалданған жүктер көлемінің 80 %-дан астамы және жүк айналымының 25 %-дан астамы (құбыржелісін қоспағанда) автокөлік үлесіне тиесілі.

Автокөлікпен жолаушылар тасымалының үлесі 99,7 %-дан астам және көліктің барлық түрлерімен жалпы жолаушылар айналымының шамамен 74 %-ын құрайды. Мемлекеттік меншік нысанындағы кәсіпорындар тасымалдаған жолаушылар саны тасымалдардың жалпы көлемінің 0,001 %-нан кемін құрайды, бұл автокөлік қызметтері нарығының біршама жоғары ырықтандырылу деңгейін көрсетеді.

2015 жылдан 2021 жылға дейін автомобиль көлігімен транзиттік тасымалдардың орташа жылдық өсімі 17,5 %-ды құрады. Соңғы үш жылда серпін өсіп, 20,2 % жыл

сайынғы өсімді қамтамасыз етті. Негізгі транзиттік жүктер өсімдік тектес өнімдерге (21 %), машиналар мен механизмдерге (16 %), тоқыма өнімдеріне (16 %), халық тұтынатын тауарларға (11 %), қара және түсті металдардан жасалған бұйымдарға (9 %) тиесілі. Осы санаттардың әрқайсысы бойынша 2015 – 2021 жылдар ішінде 13 %-дан 33 %-ға дейінгі деңгейде көлем өсімі байқалды.

2020 – 2021 жылдардағы карантиндік шектеулер іскерлік белсенділіктің төмендеуіне және автокөлік қызметтеріне сұраныстың айтарлықтай төмендеуіне әкелді – 2020 жылдың қорытындысы бойынша жүктерді автокөлікпен тасымалдау НКИ 2019 жылмен салыстырғанда 32 %-ға қысқарды. Жүктерді тасымалдаудан түскен автокөлік кірісі 19 %-ға төмендеді. 2020 жылы ең жоғары құлдыраудан кейін тасымалданған жүктердің саны біршама тұрақтанды және 2021 жылдың қорытындысы бойынша 3,3 млрд тоннаны құрады. Жүк айналымы да 2021 жылдың қорытындысы бойынша 13,3 %-ға 182,7-ден 158,3 млрд ткм дейін қысқарды.

2021 жылдың қорытындысы бойынша халықаралық қатынаста автокөлікпен тасымалданған жүктердің көлемі 7,8 %-ы 0,5 млн тонна экспорттық және 5,9 млн тонна импорттық жүкті қоса алғанда, 6,5 млн тоннаны құрады. Осы көлемнің 1,8 млн тоннасын ғана отандық автотасымалдаушылар тасымалдады, бұл АКҚ пайдаланылатын паркінің ескіруі және экологиялық талаптардың қатаңдауы салдарынан соңғы 5 жылда қазақстандық операторлардың халықаралық жүк тасымалы нарығына қатысу үлесінің 52 %-дан 31 %-ға дейін айтарлықтай төмендегенін көрсетті.

Карантиндік шектеулер жолаушыларды автокөлікпен тасымалдауға айтарлықтай теріс әсерін тигізді – 2020-2021 жылдары жолаушылар тасымалының көлемі 23,8-ден 7,6 млрд жолаушыға дейін 3 есеге азайды. Сол сияқты жолаушылар айналымы да 260,6 -дан 79,7 млрд ж-км дейін қысқарды, бұл нақты көлем индексінің 60 %-дан астамға және жолаушылар тасымалынан түсетін кірістердің 35%-ға төмендеуіне әсер етті.

Жолаушыларды 117 бағытта тұрақты халықаралық тасымалдауды жалпы 610 автобус паркі бар 61 тасымалдаушы жүзеге асырады, бұл ретте 7 жылдан астам жүріп жүрген автобустардың үлесі 87 %-ды құрайды.

Автобустардың ең көп саны республикада 2013 жылы тіркелді (101 мың бірлік), одан кейін 2022 жылдың басындағы жағдай бойынша автобустар паркінің 80,1 мың бірлікке дейін біртіндеп қысқаруы байқалды. Бұл үрдістің негізгі себептері тозуға байланысты жылжымалы құрамның шығуы, халықтың сатып алу қабілетінің төмендеуі, сондай-ақ кәдеге жарату алымы мен автокөлік құралдарын бастапқы тіркегені үшін алымның енгізілуі болды.

### **2.3. Теміржол көлігі**

Теміржол көлігі барлық жүк айналымының жартысы мен экспорттық және транзиттік жүктердің басым бөлігін тасымалдауды қамтамасыз ете отырып Қазақстан экономикасында аса маңызды рөл атқарады.

Тау-кен металлургия, мұнай-химия және аграрлық секторлардың ірі кәсіпорындары өндіретін ауыр жүктермен, өңделмеген шикізатпен және жартылай фабрикаттармен қатар негізгі тасымалданатын жүктер көмір, темір кені, астық және мұнай өнімдері (жалпы көлемнің 58 %-ы) болып табылады.

Соңғы 6 жылда теміржол көлігімен транзиттік тасымалдардың орташа жылдық өсімі 14,2 %-ды құрады. Пандемия кезеңінде айтарлықтай құлдырау байқалмады, бұл соңғы 3 жылдағы орташа жылдық өсім қарқынын 11,9 % деңгейінде қамтамасыз етті.

Қазақстандық өнімнің негізгі экспорттық бағыттары – Ресей (Балтық және Қара теңіздің ресейлік теңіз порттары арқылы транзитті қоса алғанда), Еуропа елдері, ҚХР және Орталық Азия. Порт инфрақұрылымы мен теңіздегі желілік сервистердің арқасында ТХКБ белсенді дамып келеді.

Соңғы 5 жылда 31 %-дық өсудің ең жоғары қарқыны транзиттік қатынаста байқалады (2017 жылға қарағанда 2021 жылы өсу 4,96 млн). Негізгі өсім "ҚХР – ЕО – ҚХР", сондай-ақ "ҚХР – ОА – ҚХР", "Ресей – ОА-Ресей" және ТХКБ бағытындағы транзиттің ұлғаюына байланысты.

2021 жылдың соңында республикада локомотивтер паркі 1824 бірлікті құрады, оның ішінде 1 234 тепловоз және 590 электровоз, 2 377 жолаушылар вагоны, 134 817 жүк вагоны, оның ішінде "Қазақстан темір жолы" ҰК" АҚ (ҚТЖ) компаниялар тобына 46 226 вагон және жеке операторлар мен меншік иелеріне 88 591 жүк вагоны тиесілі болды.

2022 жылы вагон шаруашылығында парктегі ең үлкен үлесті жартылай вагондар (43 %) және цистерналар (26 %) иеленді. Вагон-платформалардың саны 11,3 мыңды құрады, оның ішінде контейнерлерді тасымалдауға арналған 7,8 мың фитингтік платформа болды.

Қазақстанда жолаушылар тасымалын 1 ұлттық (ҚТЖ еншілес компаниясы) және 13 жеке компанияны қоса алғанда, 14 компания жүзеге асырады, олар барлық жолаушылар тасымалы көлемінің 23 %-ын құрайды. Ұлттық жолаушылар тасымалдаушы жолаушыларды теміржол көлігімен 100-ден астам бағытқа тасымалдауды ұйымдастырады. Келесі 8 жылда теміржол көлігіндегі жолаушылар ағыны негізінен халықтың табиғи өсімі есебінен баяу қарқынмен өседі деп күтілуде.

Халық үшін қолайлы тариф деңгейін ұстап тұру үшін мемлекет және ҚТЖ тарапынан жүк, оның ішінде транзиттік тасымалдар есебінен субсидиялау практикасы қолданылады.

#### **2.4. Әуе көлігі**

2021 жылы ИКАО-ның Үйлестірілген валидациялық миссиясы (ICVM) шеңберінде Қазақстанда ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейі 84 %-ды құрады, бұл әлемдік орташа көрсеткіштен 15 %-ға жоғары. Қазақстандық авиакомпанияларда Еуропа елдеріне авиарейстерді жүзеге асыру кезінде қандай да бір шектеулер жоқ. Бұл

нәтижелерге азаматтық авиация саласын басқарудың британдық моделіне көшу бөлігінде "Ұлт жоспары – 100 нақты қадамның" 68-қадамын іске асыру шеңберінде қол жеткізілді.

2022 жылдың соңындағы жағдай бойынша Қазақстанда әуе кемелерінің 55 пайдаланушысы өз қызметін жүзеге асырады. Тұрақты коммерциялық тасымалдарды 5 авиакомпания орындайды (Эйр Астана, Fly Arystan, SCAT, Qazaq Air, Оңтүстік аспан, Жетісу).

Ішкі авиатасымалдар аптасына 617 рейс жиілігімен 57 бағыт бойынша орындалады. Елдің халықаралық авиақатынасының бағыт желісі 28 елге аптасына 499 рейс жиілігімен 111 бағытты құрайды.

Жұмыс істеп тұрған 20 әуежайдың 18-і Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары бойынша: Астана және Алматы қалаларының әуежайлары – IIIА және IIIВ санаттары бойынша, Атырау қаласының әуежайы – II санат бойынша, қалған қалалардың әуежайлары – I санат бойынша бөлінген. 12 әуежайда қазақстандық тасымалдаушылар жұмыс істемейтін бағыттарда "ауа еркіндігі" бесінші дәрежесін беру арқылы "ашық аспан" режимі іске қосылды.

2019 жылы авиакомпаниялар 8,06 млн жолаушыны тасымалдады, әуежайларда 17,7 млн жолаушыға қызмет көрсетілді, 24,5 мың тонна жүк тасымалданды. Карантиндік шектеулерге байланысты 2020 жылы жолаушылар ағыны 5,48 млн жолаушыға, оның ішінде халықаралық рейстерде 0,88 млн (73 %-ға төмендеді) және ішкі рейстерде 4,6 млн дейін төмендеді. Әуежайларда 10,7 млн жолаушыға қызмет көрсетіліп, 24,2 мың тонна жүк тасымалданды.

2021 жылы карантинге дейінгі көрсеткіштердің артуымен жолаушылар ағынының өсуі байқалды. Тасымалданған жолаушылардың жалпы саны халықаралық рейстерде 1,80 млн (2020 жылға қарай 2 есе өсті) және ішкі рейстерде 7,53 млн адамды қоса алғанда, 9,33 млн адамды құрады. Әуежайлар 17,4 млн адамға қызмет көрсетті, 34,0 мың тонна жүк тасымалдады.

Қазақстан арқылы әуе транзитін дамытудың маңызды шарттарының бірі – оның авиаотынмен қамтамасыз етілуі және бәсекеге қабілетті бағасының болуы. Бұл фактор техникалық қонуды дамыту мүмкіндігін де айқындайды. Бұл ретте Қазақстанда жылдық қажеттілік кезінде кемінде 1 млн тонна деңгейінде жылына 700 мың тонна авиакеросин (2022) шығаруды қамтамасыз ететін 3 мұнай өңдеу зауыты жұмыс істейді.

Азия мен Еуропа арасындағы жүк тасымалының жыл сайынғы көлемі шамамен 7-8 млн тоннаны құрайды. Бұл ретте 2021 жылдың қорытындысы бойынша отандық әуежайларда өңделген жүк көлемі 130 мың тоннаны немесе азиялық бағыттағы сыйымдылықтың шамамен 1,6 %-ын құрады (2020 жылы – 87,1 мың тонна, 2019 жылы – 140,4 мың тонна). Өзінің жүк авиатасымалдаушысы болған жағдайда Қазақстан көршілес және жаһандық нарықтар арасында авиакөлікпен тасымалданатын жүк ағындарына қызмет көрсетуде шешуші рөл атқара алады.



Алматы қаласының әуежайы "Еуропа – Оңтүстік-Шығыс Азия" бағыты бойынша техникалық қону және коммерциялық рейстер тұрғысынан географиялық артықшылығына, заманауи жоғары дәлдіктегі навигациялық және визуалдық құралдармен жарактандырылуына, ЖЖМ үздіксіз қамтамасыз етілуіне, қолайлы климаттық жағдайларына және жүк инфрақұрылымының дамуына байланысты халықаралық жүк хабын дамыту үшін ең оңтайлы таңдау нұсқаларының бірі болып табылады. Әуежай персоналының дайындық деңгейі жоғары және шетелдік авиакомпаниялармен жұмыс істеу тәжірибесі үлкен.

Астана, Қарағанды, Ақтау және Ақтөбе қалаларының әуежайлары да жүк хабтары ретінде даму әлеуетіне ие. Бұл ретте Алматы және Шымкент сияқты әуежайлардың едәуір әлеуетіне қарамастан, оларды одан әрі дамыту үшін бос жер учаскелерінің болу бөлігінде, оның ішінде әуеайлақ маңындағы аумақты қарқынды салу салдарынан туындаған шектеулер бар.

## 2.5. Су көлігі

2021 жылы Қазақстанның теңіз порттарының өндірістік қуатының орташа жүктемесі 31 %-ды құрады, бұл ретте құрғақ жүк (25 %) және паром (20 %) терминалдарының жүктемесі ең төмен болып табылады.

Ақтау портының құрғақ жүк терминалдарының өткізу қабілеті жылына шамамен 4 млн тоннаны, мұнайды ауыстырып тиеу қуаты жылына 7,5 млн тоннаны құрайды. Паромдық жүктерді ауыстырып тиеу бойынша Құрық портының өткізу қабілеті шамамен 6 млн тоннаны құрайды. Баутино портының көрсетілетін қызметтер ауқымы КТҚС-да мұнай-газ жобаларын әзірлеуге және ішкі тасымалдарды жүзеге асыратын сервистік флотқа қызмет көрсетуге байланысты жүктерді ауыстырып тиеумен шектеледі.

Каспийдегі халықаралық тасымалдар нарығы мұнай құю және құрғақ жүктерді, сондай-ақ паромдармен тасымалданатын жүктерді тасымалдауға сегменттелген. Әр сегментте теңіз портының (мамандандырылған терминалдар) және сауда флотының арнайы инфрақұрылымы бар.

Негізгі жүк айналымы экспорттық бағытта жүзеге асырылады және ауыстырып тиеудің жалпы көлемінің шамамен 80 %-ын құрайды. Экспорттық-импорттық қатынаста вагондар мен АКҚ-ларды паромдармен және басқа жүктерді (контейнерлер, ХТТ, цемент, металл және т.б.) құрғақ жүктермен Әзербайжан және Иран бағытында тасымалдау жүзеге асырылады.

Контейнерлік тасымалдардың үлесі бұған дейін үйіп/құйып тасымалданған жүктердің (астық, мұнай өнімдері, минералды тыңайтқыштар және т.б.) осы сегментке өтуіне байланысты 2019 жылы 31 мың ЖФБ-дан 2021 жылы 41 мың ЖФБ-ға дейін ұлғайды.

Мұнай тасымалдау теңіз тасымалының жеке нарығын құрайды, өйткені ол порттарда мұнай құюға арналған арнайы жабдықты қажет етеді. Мұнай танкерлердің техникалық параметрлеріне қойылатын қатаң конвенциялық талаптарды сақтай отырып танкерлермен ғана тасымалданады.

Орта мерзімді перспективада Әзербайжан бағытында шамамен 3 млн тонна мұнай жөнелтілген кезде Ақтау портының қолданыстағы инфрақұрылымы (өткізу қабілеті 5 млн тонна) көрсетілген көлемді ауыстырып тиеуге мүмкіндік береді. Сонымен қатар 2012 жылдан бастап мұнай тасымалдау құбыржелісі көлігімен жүзеге асырылатынын ескере отырып, тасымалдар көлемін ұлғайту үшін жүк көтергіштігі 12 мың тонна болатын кемінде төрт танкер салу қажеттілігімен қазақстандық мұнайдың бүкіл бағыты бойынша көлік-логистикалық процестерді қайта реттеу қажет болады.

Ұзақ мерзімді перспективада Әзербайжан арқылы қосымша көлемді жіберу және SWAP операциялары бойынша мұнай тасымалдау үшін ирандық бағыттан санкцияларды алып тастау кезінде Құрық портында қосымша инфрақұрылым салу және танкер флотын одан әрі толықтыру мүмкін болады. Сауда флотының сандық және сапалық құрамының теңгерімділігі перспективалық жүк базасымен, сондай-ақ кеме конструкцияларына қойылатын конвенциялық және экологиялық талаптармен айқындалады. Мемлекетаралық уағдаластықтарды іске асыру жаңа бағыттардың инфрақұрылымын кеңейтуге мүмкіндік береді.

ТХКБ шеңберінде Ақтау – Баку (Әзербайжан)/Каспий (Иран) учаскесінде контейнерлік желілер жұмыс істейді. Теңіз порттарының (Ақтау, Құрық, Баку (Алят), Батуми/Поти) ағымдағы мүмкіндіктері Транскаспий бағытына шамамен 6 млн тонна жүкті, оның ішінде 4 млн тоннаға дейін күрделі және сусымалы жүктерді (көмір, металл, кен) және 100 мың ЖФБ-ға дейін қайта бағдарлауға мүмкіндік береді.

ТХКБ бағытында бірыңғай көлік-логистикалық тізбекті одан әрі құру ҚХР-дан транзиттік жүктердің 2030 жылға қарай кемінде 40 мың ЖФБ көлемінде өсімін береді (2021 жылы – 14,7 мың ЖФБ).

Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы навигациялық қауіпсіздік Баутино және Құрық порттарындағы кемелер қозғалысын басқару жүйесі (КҚБЖ) арқылы қамтамасыз етіледі. Ақтау портында бұл функциялар кемелерді автоматты сәйкестендіру жүйесінің көмегімен іске асырылды, бұл қауіпсіз теңізде жүзу үшін жеткіліксіз шарт болып табылады.

Қазақстан Республикасының ішкі су жолдарының ұзындығы 4 302 км құрайды, оның 2 104 км мемлекеттің қызмет көрсетуі мен күтіп-ұстауында тұр. Бұдан басқа, ішкі су жолдарының инфрақұрылымы Атырау қаласындағы өзен портын, Павлодар өзен портын және автомобиль кірме жолдары мен паром өткелдері бар шағын жүк кемежайлары мен айлақтарды қамтиды. Ертіс өзенінде өтпелі кеме қатынасын қамтамасыз етуге арналған Бұқтырма, Өскемен және Шүлбі шлюздері пайдаланылады.

Соңғы бес жылда ішкі су көлігі флоты 171-ден 150 бірлікке дейін қысқарды, оның көп бөлігін сүйреу флоты (61 бірлік) және өздігінен жүрмейтін баржа кемелері (58 бірлік) құрайды. Бұл ретте кемелердің 70 %-ы нормативтік мерзімнен асып пайдаланылуда.

Ішкі су жолдарымен тасымалдау негізінен үш су бассейнінде жүзеге асырылады: Орал-Каспий, Іле-Балқаш және Ертіс. Бұл ретте Ертіс бассейні негізгі жүк құраушы өңір болып табылады (жүк тасымалдарының жалпы көлеміндегі үлесі шамамен 90 %-ды құрайды) және үлкен транзиттік әлеуетке ие.

Ішкі су жолдары бойынша тасымалдар көлемі салыстырмалы түрде тұрақты жағдайда сақталуда – 2021 жылы өзен көлігімен 1 521 мың тонна жүк тасымалданды (оның ішінде Павлодар облысындағы Ертіс өзені бойынша 1 154 мың тонна). 2017 жылдан бері өсім 8,4 %-ды құрады.

## **2.6. Логистика және мультимодальды тасымалдар**

Орталық Азия өңіріндегі (ОАӨ) сауданың даму үрдістері шекарадағы сауда және индустриялық хабтардың бірыңғай экожүйесін жедел жетілдіруді және қалыптастыруды талап етеді. Негізгі шарттар физикалық инфрақұрылымның сапасы: т/ж және автожолдар, Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу пункттерінің өткізу қабілеті, энергия ресурстарының қолжетімділігі болып табылады.

Қазақстан Шығыс (ҚХР) пен Батысты (Еуропаны) байланыстыратын құрлықтағы көлік дәліздерінің маңызды буыны болып табылады. Келесі тарихи кезең Орталық Азия өңірінде Оңтүстік Азияны (Ауғанстан, Пәкістан, Үндістан) Еуропа, Орталық Азия, Орал, Сібір және Қиыр шығыс өңірлерімен байланыстыратын Солтүстік – Оңтүстік көлік-транзит экономикалық дәлізін нығайту және дамыту, сондай-ақ ТХКБ одан әрі дамыту болып табылады.

Геосаяси турбуленттілік жағдайында ЕАЭО-ның бірқатар елдері сыртқы сауданы қайта бағдарлауға және жаңа логистикалық бағыттарды дамытуға мәжбүр. Бұл ретте көліктік өзара байланыстың дәстүрлі логистикалық тізбектерінің бұзылуы "Солтүстік – Оңтүстік" және ТХКБ дәліздерінің рөлі едәуір артатын мемлекеттер арасындағы тұрақты өсу мен экономикалық байланыстарды нығайтудың негізгі факторына айналып келеді.

2021 жылдың қорытындысы бойынша Солтүстік – Оңтүстік дәлізі бойынша тасымалдар көлемі 13 млн тоннадан асты, бұл көбінесе РФ мен Иранның теңіз порттары арқылы өтетін ресейлік экспорт болып табылады. Бұл ретте сараптамалық бағалауларға сәйкес логистикалық тізбектерді қайта форматтау себебінен осы бағыт бойынша тасымалдауға жиынтық сұраныс жылына 30 млн тоннаға дейін ұлғайды. Орта мерзімді перспективада дәлізде Каспий теңіз порттарын пайдалана отырып, ресейлік жүктерді тасымалдау үрдісі сақталады, сондай-ақ Астара – Рашт теміржол учаскесін салумен дәліздің батыс бағытының рөлі күшейеді.

Осыған байланысты өңір елдерімен бірге Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы маңында сауда хабтары жүйесін дамыту қажеттілігі туындайды, бұл Ресей аумағы мен Қара теңіз арқылы экспорттық жеткізілімдерді Парсы шығанағы елдеріне қайта бағдарлауға мүмкіндік береді.

ТХКБ дәлізі бойынша жүктердің өткізу қабілеті мен жеткізу жылдамдығын арттыру мақсатында Баку теңіз портында, Алят (Әзербайжан) терминалында "жүктердің орнына инфрақұрылымға қол жеткізу" қағидаты бойынша құрғақ жүк айлақтарымен бірлесіп жұмыс істей отырып, қосымша терминал қуаттарын құру жоспарлануда. Орта мерзімді перспективада бұл бастаманы іске асыру порттың өткізу қабілетін жыл сайын 25 млн тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді. Қуаты жылына 10 млн тонна болатын әмбебап құрғақ жүк терминалының құрылысы контейнерлік алаңдар мен астық терминалын қамтиды.

Қазақстандық бизнес көрші мемлекеттер тарапынан жылжымалы құрам мен сервиске өсіп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшін технологиялық инфрақұрылым мен жылжымалы құрамды дамытуға өз капиталын инвестициялай отырып, өңірлік көлік-логистикалық жүйеге белсенді интеграциялануда.

Қазақстандық компаниялардың бастамасы бойынша көрші республиканың кәсіпкерлері тарапынан жылжымалы құрам мен контейнерлерге өсіп келе жатқан сұранысты өтеу үшін Өзбекстанда қуаты 200 мың ЖФБ дейінгі контейнерлік терминалы бар заманауи мультимодальды көлік-логистикалық орталық құру жоспарлануда. Жобада 11 мыңнан астам контейнерді бір мезгілде сақтау мүмкіндігі бар теміржол инфрақұрылымын, контейнерлік алаңдарды, жалпы ауданы шамамен 250 мың шаршы метр А және А+ класындағы заманауи қойма кешендерін салу көзделеді.

Қазіргі уақытта Астана, Шымкент және Қарағанды қалаларында халықаралық стандарттарға сәйкес келетін және логистикалық көрсетілетін қызметтер кешенін ұсынатын, оның ішінде кедендік қызмет көрсету орталықтарымен "бірыңғай терезе" режимінде өзара іс-қимыл жасай отырып ұсынатын ірі заманауи өңірлік КЛЮ құрылды. Халықаралық кластағы заманауи қойма үй-жайларына болжамды бағалау қажеттілігі (клиенттің климаты құрғақ қоймалар мен көкөніс қоймаларында сақтау, контейнерлерді қайта өңдеу, сондай-ақ "бірыңғай терезе" режимінде кешенді көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтерді алу бойынша көрсетілетін қызметтердің кең ассортиментін таңдау мүмкіндігімен) алдағы 5 жылда шамамен 2 млн шаршы метрді құрайды. Көршілес елдердің өңірлерін қамти отырып, Қазақстанда жүктерді қайта өңдеу мен дистрибуциялаудың күтілетін әлеуетті көлемі жылына шамамен 20 млн тоннаны құрайды.

Бұл инфрақұрылым транзиттік жүк ағындарын өңдеумен және ішінара пысықтаумен не көршілес елдердің өңірлік нарықтарына жеткізілімдерді шоғырландырумен және бөлумен логистикалық жеткізу тізбегін күшейтуге мүмкіндік береді.

Электрондық коммерцияның көрсетілетін қызметтер нарығы көлемінің дамуы мен қарқынды өсуі жағдайында заманауи логистикалық шешімдер мен қойма инфрақұрылымын пайдаланатын мультимодальды тасымалдарға сұраныс артып келеді.

Бұдан басқа құрама жүктер мен электрондық коммерция жүктері үшін жаңа технологиялық көлік шешімдерін, оның ішінде Rail-Air және LCL (Less Container Load) мультимодальды тасымалдар, сондай-ақ контрейлерлік тасымалдар енгізу қосылған құны жоғары әртүрлі тауарлар үшін жеткізу жылдамдығы мен құнын оңтайландыруға мүмкіндік береді.

Қазақстандық операторлар қазірдің өзінде көлік қызметтерін көрсету құны мен мерзімдерінің тартымды арақатынасын қамтамасыз ете отырып, жүкті Қытайдан Еуропаға жеткізу үшін Rail-Air логистикалық схемасын тест режимінде сынап көрді.

Теміржол көлігі сервистерін, әуежайлар мен жүк авиатасымалдаушының жоғары технологиялық және қымбат өнімді жедел жеткізуді жүзеге асырудағы жұмысын біріктіру жүктерді тікелей контейнерлік тасымалдаумен салыстырғанда негізгі артықшылықты (15 күннің орнына 7 күн) іске асырудағы маңызды элемент болып табылады.

Қазіргі уақытта магистральдық әуе кемелері тасымалдайтын Қазақстан не Орталық Азия елдері бағытындағы жүктер Еуропа, БАӘ (Дубай), Түркия (Ыстамбұл), Ресей (Мәскеу), Оңтүстік Кавказ (Баку) авиахабтарында орналасқан. Қазақстан әуежайларына жеткізуді өңірлік әуе кемелері, оның ішінде тұрақты рейстердегі жолаушылар кемелерінің тасымалдау қуаты жүзеге асырады.

Жаһандық сату құзыретімен өңірлік дистрибуцияны жүзеге асыру мүмкіндігіне ие бола отырып, Қазақстан осы нарықта өз орнын тауып қана қоймай, өңірлік жеткізілімдерді қамтамасыз ете алады және Ресей, Орталық Азия, Кавказ, Иран үшін жүк базасына айнала алады, сондай-ақ келешекте Еуропаға тасымалдаудың мультимодальды схемасы бойынша ұшуларды орындай алады.

Маржиналдығы жоғары кешенді логистикалық көрсетілетін қызмет ретінде мультимодальды тізбектің қосымша буыны ретінде өңірлік авиация не қысқа қашықтыққа автокөлікпен тасымалдау жүзеге асырылмайтын межелі жерге дейін жүрдек контейнерлік пойызбен шаттл-тасымалдарды жүзеге асыруға болады.

Қазақстан нарығы өңірлік және жаһандық ауқымда жүк авиатасымалдарын дамыту үшін айтарлықтай әлеуетке ие. Өзінің жеке жүк авиатасымалдаушысы болған жағдайда Қазақстан көршілес және жаһандық нарықтар арасында авиакөлікпен тасымалданатын транзиттік жүк ағындарына қызмет көрсету саласында негізгі орын алуы мүмкін.

## **2.7. Негізгі проблемалар мен үрдістер**

### **2.7.1. Автожол инфрақұрылымы және автотасымалдар**

ЖКО-дағы авариялар мен өлім-жітімнің жоғары көрсеткіштері.

2021 жылы Қазақстанда 13,9 мың ЖКО орын алып, нәтижесінде 18,1 мың адам жараланды, 2,3 мың адам қаза тапты. Дүниежүзілік банктің бағалауы бойынша Қазақстанда ЖКО-дан болатын жыл сайынғы шығын 7 млрд АҚШ долларын құрайды. Авариялар мен өлім-жітімнің жоғары көрсеткіштеріне негіз болатын басты факторлар: жол инфрақұрылымының жол қозғалысы қауіпсіздігі жөніндегі нормативтік талаптарға сәйкес келмеуі, жүргізушілерді даярлау мен тәртіптің төмен деңгейі, шұғыл байланыс және көмек құралдарымен жеткіліксіз қамтамасыз етілу, халықтың нысаналы топтарымен ақпараттық-ағарту жұмысының жоқтығы болып табылады.

Жол инфрақұрылымының маңызды бөліктерінде шектеу учаскелерінің болуы. Республикалық маңызы бар жолдардың 66 %-дан астамы (оның ішінде халықаралық маңызы бар жолдардың 39 %-ы) әр бағытта бір қозғалыс жолағымен III-V техникалық санаттарға ие. Бұл ретте Қазақстан арқылы өтетін халықаралық жол бағыттарының жекелеген учаскелерінде қозғалыс қарқындылығы аталған техникалық санаттың жобалық параметрлерінен 1,5-2 есе асып түседі. Бұл факторлар автотасымалдардың қауіпсіздігі мен жылдамдығына айтарлықтай әсер етеді.

Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың техникалық-пайдалану деңгейінің төмендігі. Автожолдардың едәуір бөлігінің қатты жабыны жоқ және техникалық жағдайы қанағаттанарлықсыз жағдайда, бұл пайдаланушылар шығасыларының жоғарылауына, тасымалдардың қауіпсіздігі мен сенімділігінің төмендеуіне әкеледі.

Шекарадан өту кезіндегі елеулі уақыт шығындары. Жолаушылар мен автокөлік құралдарының шекарадан ұзақ өтуі заманауи бақылау құралдарымен жеткіліксіз жарақтандырылуға, ақпараттық жүйелерді цифрландыру мен интеграциялаудың төмен деңгейіне, өткізу пункттері инфрақұрылымының өткізу қабілеті мен жарақтандырылу бөлігінде заманауи стандарттарға сәйкес келмеуіне, жеңіл және жүк АКҚ үшін бөлек дәліздер мен бөлінген "жасыл" дәліздердің болмауына байланысты.

Автокөлік саласында цифрландыру мен ақпараттық жүйелерді қолданудың төмен деңгейі. Желінің көлік инфрақұрылымын дамытуды жоспарлау, оның техникалық жай-күйі мен көлік құралдары қозғалысының қарқындылығы туралы ақпаратты жинау, талдау және сақтау, тұрақты бағыттар мен тасымалдаушылардың тізілімін жүргізу, тасымалдарды орындауға рұқсат беру құжаттарын беру және басқа да көптеген процестер деректерді жинаудың, өңдеудің және талдаудың заманауи ақпараттық жүйелерінің жоқтығына байланысты тиімсіз жүзеге асырылады.

Автокөлік құралдарының жолаушылар және жүк паркінің жоғары тозу деңгейі және моральдық жағынан ескіруі. Жолаушыларды, әсіресе шағын қалаларда және ауылдық елді мекендер арасында тұрақты автобуспен тасымалдау тарифтердің қолжетімді деңгейін сақтаған кезде, әдетте, кірістілік деңгейі төмен болады. Ескірген жүк АКҚ

паркi экологиялық талаптарды қатандатумен қатар халықаралық жүк тасымалдары нарығындағы отандық автотасымалдаушылар үлесiнiң 52 %-дан 31 %-ға дейiн төмендеуiне әсер еткен негiзгi факторлардың бiрiне айналды.

Бiлiктi жұмысшылар мен инженерлiк-техникалық персоналдың жетiспеушiлiгi. Саланың заманауи қажеттiлiктерiнiң арнаулы орта және жоғары бiлiмнiң ескiрген бiлiм беру бағдарламаларымен сәйкес келмеуi және даярлау сапасының төмендiгi салдарынан инфрақұрылымдық объектiлердi жобалау, жобалардың iске асырылуын басқару, дамуды жоспарлау, құрылыс және күтiп-ұстау технологиялары, сондай-ақ орындалған жұмыстардың сапасын бақылау сияқты бағыттарда бiлiктi мамандардың тапшылығы байқалады.

Экологиялық таза автокөлiктiң төмен үлес салмағы. Электр тартқышы бар көлiк құралдарын, сондай-ақ жаңартылатын энергия көздерiн пайдаланудың қазiргi деңгейi өте төмен болып отыр. Электр көлiгiн зарядтауға арналған инфрақұрылым да дамымаған. Бұл ретте Дүниежүзiлiк банктiң бағалауы бойынша ауаның ластануы Қазақстанға жыл сайын \$10,5 млрд шығын келтiредi, бұл 10 мың мезгiлсiз өлiмге әкеп соғады. Бұл ретте iрi қалаларда АҚК үлесiне зиянды шығарындылардың 80 %-дан астамы тиесiлi.

## **2.7.2. Темiржол көлiгi**

Тозудың жоғары деңгейi және темiржол инфрақұрылымының жеткiлiксiз дамуы. МТЖ инфрақұрылымын ағымдағы жөндеу және күтiп-ұстау бойынша жыл сайынғы жұмыс көлемiнiң жеткiлiксiздiгi жол шаруашылығы жабдығының ескiруiмен қатар т/ж тасымалдарының қауiпсiздiгiне тiкелей әсер ете отырып, МТЖ техникалық жай-күйiнiң нашарлауына алып келедi. Темiржол автоматикасының қолданыстағы жүйелерi мен жабдықтарының қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйi жолаушылардың өмiрi мен денсаулығына, тасымалданатын жүктердiң сақталуына, темiржол көлiгiнiң инфрақұрылымы мен жылжымалы құрамының объектiлерiне, қоршаған ортаның қауiпсiздiгiне төнетiн қатерлi факторлардың туындау тәуекелiн арттырады. Т/ж желiсiн электрлендiрудiң төмен деңгейi және даражолды желiлердiң басым болуы темiржол көлiгiндегi өткiзу қабiлетiнiң шектелуiне себеп болып табылады және жолаушылар мен жүктердi жеткiзу жылдамдығына терiс әсер етедi.

Вагон паркiнiң тозуы мен тапшылығының жоғары деңгейi. Жылжымалы құрамды пайдаланудың нормативтiк мерзiмдерiне сәйкес 2030 жылға дейiн қызмет мерзiмi бойынша 800-ден астам жолаушылар вагоны пайдаланудан шығарылуы мүмкiн. Жолаушылар тасымалының ағымдағы деңгейiн қамтамасыз ету үшiн қосымша 300-ден астам вагон сатып алу қажет болады. Жүк паркi бөлiгiнде 2030 жылға дейiн 14,3 мың вагон iстен шығуы мүмкiн. Вагондардың жеткiлiксiз саны мен жоғары тозуы айналымды тиiмсiз басқарумен қатар ең жоғары жүктеме кезеңiнде вагондардың маусымдық тапшылығын, жылжымалы құрамның сұранысы мен ұсынысы арасындағы

теңгерімсіздікті тудырады, нәтижесінде көлік қызметтерін түпкілікті пайдаланушылар үшін шығасылардың өсуіне әкеледі.

Локомотив паркінің ескіруі және тапшылығы. Парктің едәуір тозуы (70 %-ға дейін) және локомотив тартқышымен жеткіліксіз қамтамасыз етілуі жолаушылар мен жүктерді жеткізу мерзімдерін ұзартуға ықпал ете отырып, т/ж көлік жүйесінің тасымалдау қабілетінің маусымдық тапшылығын тудырады. Тартқыш жылжымалы құрам паркінің едәуір бөлігінің моральдық жағынан ескіруі шығасыларды арттырады және тасымалдардың жалпы тиімділігін төмендетеді, сондай-ақ т/ж тасымалдарының қоршаған ортаға теріс әсерін күшейтеді.

Тарифтік модельдің жетілдірілмегендігі. Қолданыстағы тарифтік модель инвестицияларды ұзақ мерзімді жоспарлау және тарифтік шарттардың жеткілікті икемділігін сақтау мүддесінде тарифтік реттеудің қажетті теңгерімін қамтамасыз етпейді, осының нәтижесінде инфрақұрылымды күтіп-ұстау мен жаңғыртуды қамтамасыз ету, сондай-ақ теміржол көлігі қызметтерінің сапасын арттыру үшін инвестициялық мүмкіндіктер шектеледі. Жолаушылар тасымалы саласында субсидиялаудың жеткіліксіздігі қарыздар бойынша негізгі борышты қайтаруды қамтамасыз етпеу, жұмыскерлерге жалақы төлеу бойынша міндеттемелерді орындамау, бюджетке төленетін салықтық міндеттемелер, кредиторлық берешектің өсуі және қызметтер көрсетуді тоқтата тұру бойынша тәуекелдер туғызады.

Технологиялық процестерді автоматтандырудың төмен деңгейі. Салада аралас тасымалдарды ұйымдастыру мен орындауды жоспарлау және бақылау; станцияда маневрлік және жүк жұмыстарын жоспарлау; инфрақұрылым объектілеріне техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді жоспарлау және басқалар сияқты процестерді автоматтандыру үшін ақпараттық жүйелер жоқ не толық көлемде жұмыс істемейді. Аталған проблема тасымалдау жылдамдығына, қауіпсіздігіне және тиімділігіне әсер етеді.

Қала маңындағы теміржол көлігін, оның ішінде республикалық маңызы бар қалалар мен облыс орталықтарындағы жеңіл рельсті көлікті дамытудың төмен деңгейі, сондай-ақ қалалық жолаушылар көлігімен интеграцияланудың жоқтығы (оның ішінде билеттерді сату және бағыттарды жоспарлау жүйесінде) халықтың ұтқырлығын қамтамасыз етуге кедергі келтіреді, көліктегі сервистің қолжетімділігі мен деңгейін төмендетеді, оның ішінде индустриялық және өнеркәсіптік аймақтарға жұмыс орнына тұрақты жүріп тұруды жүзеге асыру кезінде төмендетеді.

### **2.7.3. Әуе көлігі**

Әуежай жабдықтарының, техникалық құралдарының және инфрақұрылымының ескіруі. Бұл проблема ҚР-ның 20-дан астам өңірлік әуежайларында әуеайлақтарды күтіп-ұстауға, әуе кемелеріне жерүсті қызметтерін көрсетуге, ұшуларды авариялық-құтқарумен қамтамасыз етуге арналған техниканың ескіруінен көрініс



табады. Сондай-ақ көптеген әуежайларда (Астана және Алматы қалаларының әуежайларын қоса алғанда) ұшу-қону жолағының жасанды жабындарының, жермен жүру жолдары мен перрондардың тозу деңгейі жоғары екені байқалады. Бұл факторлар әуежайлардың қауіпсіздігіне, жылдамдығына, өткізу қабілетіне, транзиттік әлеуетіне және қызметінің жалпы тиімділігіне тікелей әсер етеді, атап айтқанда оларды заманауи кең фюзеляжды ӘК пайдалануға жарамсыз етеді.

Әуеайлақтарды жарактандыру мен күтіп-ұстаудың жеткіліксіз деңгейі. Әуеайлақтардың ағымдағы жай-күйі тұтастай алғанда күрделі метеожағдайларда және түнгі уақытта пайдалануды қамтамасыз ететін қонуға кірудің дәл жүйелерімен, инженерлік жүйелермен және құралдармен (жарық сигналдық жабдық, күштік электр жабдығы, кабельдік желілер, жанармай құю кешендерінің инфрақұрылымы, арнайы техника) жеткіліксіз жарактандырылуымен сипатталады. Сонымен қатар әуеайлақтарды реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстардың кезеңділігі мен көлемінің қолданыстағы нормативтерге сәйкес келмеуі байқалады. Аталған факторлар авиатасымалдардың қауіпсіздігі мен сенімділігіне тікелей әсер етеді.

Авиаотынның жоғары құны. Отынның жоғары құнымен қатар оны бөлудің ашық тетігінің болмауы отандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. Отандық МӨЗ авиакеросинге қажеттілікті 60-70 %-ға ғана қамтамасыз етеді, бұл ретте қалған бөлігі импортталады, оның ішінде көптеген өнімсіз делдалдардың қатысуымен импортталады. Бұл факторлар халық пен бизнес үшін авиакөлік қызметтерінің шығасылары мен түпкілікті құнының өсуіне әкеледі.

Елдің авиациялық паркінің әртүрлілігі. Авиопарктің әртүрлілігі ұшуларды навигациялық қамтамасыз етуге қойылатын бірыңғай ұлттық талаптарды қалыптастыру процесін қиындатады. Сонымен қатар ескірген ӘК-ні пайдалануды жалғастыру ұлттық провайдерді ("Қазаэронавигация" РМК) сипаттамаларға негізделген навигацияның (РВН) айқын артықшылықтары бола тұра NDB және VOR типті ескірген навигациялық құралдарды пайдалануды қолдауға мәжбүр етеді.

Цифрландырудың жеткіліксіз деңгейі. Бақылау-қадағалау органдарын қоса алғанда, тасымалдар процесінің барлық қатысушылары арасында деректер мен келісулер алмасудың бірыңғай ақпараттық ортасының болмауы салдарынан тасымалдау уақытының 85 %-на дейін авиажүктер жерде құжаттардың ресімделуін күтуде болады. Бұл жүк авиатасымалдарында айтарлықтай уақыт шығындарына алып келеді және транзиттік авиациялық хаб ретінде Қазақстанның тартымдылығын төмендетеді. Сондай-ақ навигациялық қамтамасыз ету бөлігінде аэронавигациялық ақпаратты цифрлық ортада қалыптастыру және тарату, метеорологиялық ақпаратты беруді автоматтандыру және т. б. бойынша сервистер толық көлемде іске асырылмаған.

Білікті авиация персоналының тапшылығы. Әуеайлақ қызметінің, ұшуды электрлі жарықпен техникалық қамтамасыз ету қызметінің, жанар-жағармай материалдары

қызметінің, ұшуды авариялық-құтқарумен қамтамасыз ету қызметінің басшы және инженерлік-техникалық персоналының тапшылығы ерекше өткір болып табылады, мұнда кадр тапшылығы мамандыққа байланысты 20 %-дан 40 %-ды құрайды. Сонымен қатар ҚР оқу орындарында персоналды даярлаудың жеткіліксіз деңгейі, сондай-ақ әуежайлардың жұмыспен қамтылған персоналының біліктілігін тұрақты арттыру жүйесінің жоқтығы байқалады. Бұл ретте елімізде авиациялық кадрларды даярлау жөніндегі жалғыз жоғары оқу орны "Азаматтық авиация академиясы" АҚ болып табылады.

#### **2.7.4. Су көлігі**

Навигациялық жарақталудың жеткіліксіздігі. Ақтау портында кемелер қозғалысын навигациялық сүйемелдеу құралдары, сондай-ақ жасанды аралдарда тұратын кемелердің кеме қатынасы қауіпсіздігі талаптарын сақтауын бақылау үшін мүмкіндіктер жоқ. КТҚС-де кемелерді іздеу және құтқару, сондай-ақ ластануды, оның ішінде мұнаймен ластануды жою жүйесі жеткіліксіз дамыған. Бұл факторлар су көлігін пайдалану қауіпсіздігі мен экологиялық қауіпсіздігіне әсер етеді.

Ақтау портының қайта тиеу жабдықтары мен айлақ құрылыстарының тозуының жоғары дәрежесі. Ақтау портында инфрақұрылымды жаңғыртуға инвестиция салу мүмкіндігінің болмауы операциялық қызметтің жалпы тиімділігін, көрсетілетін қызметтер сервисінің жылдамдығы мен деңгейін төмендете отырып, қайта тиеу және мұнай құю жабдығының, гидротехникалық және айлақ құрылыстарының тозуына әкелді.

Порт инфрақұрылымының өсіп келе жатқан контейнер ағынына жарамсыздығы. Порт инфрақұрылымының жүк ағынының өзгермелі құрылымына жеткіліксіз бейімделуі салдарынан контейнерлерді ауыстырып тиеу бойынша өткізу қабілеті айтарлықтай шектеліп, осы операциялардың жылдамдығы мен жалпы тиімділігін төмендетеді.

Ішкі су көлігі инфрақұрылымының тозуы. Кеме қатынасы су жолдарында жағалаудағы көлік инфрақұрылымы мен кеме қатынасы шлюздерінің саны жеткіліксіз және тозуы жоғары болып отыр, бұл олардың өткізу қабілетін айтарлықтай шектейді және ішкі су көлігінің тасымалдау әлеуетін пайдалануға кедергі келтіреді. Мемлекеттік техникалық флоттың тозу деңгейі де жоғары, бұл қадағалау органының кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі өз функцияларын тиімді жүзеге асыруына жол бермейді.

Дамымаған кеме жасау және кеме жөндеу базасы. Қазақстанда өз қуатының жоқтығына байланысты флотты жөндеу мақсатында сала кәсіпорындары кемелерді шетелге жіберуге мәжбүр, бұл жөндеу жұмыстарының қымбаттауына және қосымша уақыт шығасыларына әкеледі.

Сауда флотының бәсекеге қабілетінің төмен болуы. Құрғақ жүктердің, паромдардың, танкерлердің және контейнерлік кемелердің жетіспеушілігінен қазақстандық флот Каспий бассейнінің басқа елдерінің неғұрлым дамыған флотымен бәсекелесе алмайды, бұл Қазақстанның өңірлік көлік-логистикалық жүйеге интеграциялануына кедергі келтіреді.

Каспий теңізінің таяздануы. Каспий теңізі деңгейінің жылына шамамен 6-7 сантиметр жылдамдықпен төмендеуіне байланысты бірқатар порттарда кемелерді толық тұнбаға салу мүмкін емес, бұл жалпы тиімділіктің төмендеуіне және тасымалдар құнының артуына әкеледі.

Цифрландырудың төмен деңгейі. Теңіз порттарында тасымалдар процесін цифрландырудың жеткіліксіздігі жүктерді өңдеу жылдамдығын төмендетеді және операциялық қызметті жоспарлауды қиындатады. Атап айтқанда, ҚТЖ мен терминал операторлары арасында жүк тасымалдарын жоспарлау мен басқарудың интеграцияланған жүйесі, сондай-ақ мемлекеттік органдардың теңіздегі өткізу пункттерінде бақылау-қадағалау функцияларын жүзеге асыруы үшін бірыңғай ақпараттық орта жоқ.

#### **2.7.5. Логистика және мультимодальды тасымалдар**

Инфрақұрылымдық кедергілердің тасымалдау тиімділігіне ушығып келе жатқан әсері. ҚХР-дан Еуропаға Қазақстан арқылы өтетін транзиттік жүктер көлемінің өсуі транзиттік тасымалдарды дамыту және одан түсетін кірістерді өсіру үшін қосымша мүмкіндіктер туғыза отырып, сонымен бірге инфрақұрылымдық шектеулердің ішкі көлік қажеттіліктерін қанағаттандыруға әсерін күшейте отырып, қолданыстағы инфрақұрылымға жүктемені арттырады. Тиісті шаралар қолданылмаса, мультимодальды тасымалдар жүйесіндегі "тар жерлер" және тарифтерді қалыптастыру кезінде икемділіктің жеткіліксіздігі шиеленісіп, көлік-логистикалық әлеуетті дамыту үшін тежегіш факторға айналады.

Контейнерлердің (ыдыстардың) айналымын реттеу бөлігінде кеден заңнамасының жетілмегендігі, сондай-ақ уақытша әкелу режимінде декларациялау қажеттігі. Қазақстанда операторлардың CARNET ATA кітапшасын ресімдемей кедендік баждар мен салықтарды төлеу туралы еркін нысандағы жазбаша міндеттемелерді ұсыну мүмкіндігін регламенттейтін Уақытша әкелу туралы конвенцияның (Ыстамбұл, 1990) ережелері заңнамалық деңгейде іске асырылмаған. Бұл проблема Қазақстанның халықаралық логистикалық ағындарға интеграциялануын тежейді және контейнерлендіру деңгейін арттыруға, экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдар арасындағы теңгерімді орнатуға кедергі келтіреді.

Бірыңғай мультимодальды коносаменттің болмауы. Мультимодальды және аралас тасымалдарды ұйымдастыру, көлік түрін ауыстыру кезінде көлік құжаттарын (ХЖҚК, ЦИМ/ХЖҚК, Air bill, CMR, маршруттық парақ) қайта ресімдеу қажеттігі туындайды,

бұл импорттық-экспорттық тарифтерді қолдану есебінен тасымалдар құны мен мерзімдерінің ұлғаюына әкеледі.

Жүктердің транзиттік тасымалын нақты уақыт режимінде қадағалау мүмкіндігінің жоқтығы. Қазақстанда теміржол, автомобиль және әуе көлігімен жүктерді транзиттік тасымалдауды жүзеге асыру процесінде жүктердің (көлік құралдарының) қозғалысын қадағалауға мүмкіндік беретін бірыңғай ақпараттық жүйе жоқ. Бұл проблема трансқазақстандық транзиттік дәліздердің тартымдылығының төмендеуіне алып келеді және елдің көлік-логистикалық жүйесінің өңірлік көлік жүйесіне интеграциялануына кедергі келтіреді.

Контейнерлік және аралас тасымалдарды дамытудың төмен деңгейі. ҚР-дағы контейнерлік жүктердің үлесі көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтер саласында көшбасшы елдердің көрсеткіштерімен салыстырғанда біршама төмен. Негізгі шектеуші факторлар: авто және жабық вагондарда т/ж тасымалдарымен салыстырғанда бәсекеге қабілетсіз тарифтер, экспорттық, импорттық және транзиттік жүк ағындарының теңгерімсіздігі, қажетті логистикалық инфрақұрылымның жоқтығы, фитингтік платформалар мен контейнерлік жабдықтардың тапшылығы, сондай-ақ мультимодальды тасымалдарды дамыту үшін салық және салалық заңнаманың жетілмегендігі болып табылады. Жүк ағындарын одан әрі әртараптандыру порт инфрақұрылымына елеулі инвестицияларды, тиеу-түсіру жабдықтарын сатып алуды (жаңғыртуды) және кемелер салуды, сондай-ақ құрылатын инфрақұрылымдық мүмкіндіктерді интеграциялауы мүмкін көлік-логистикалық сервисті дамытуды талап етеді.

Көлік-логистика саласының дамыған елдерден технологиялық тұрғыдан артта қалуы. Қазақстан мен неғұрлым дамыған елдер арасындағы ғылыми-техникалық және технологиялық даму деңгейі бойынша қазіргі алшақтықтың сақталуы елдің көлік-логистика саласы кәсіпорындарының көлік қызметтерінің жаһандық бәсекелес нарықтарындағы позицияларын әлсіретеді және транзиттік әлеуетті іске асыруды қиындатады.

#### **2.7.6. Проблемалар мен үрдістерді талдау қорытындылары**

Талдау нәтижелері бойынша қазіргі проблемалардың көпшілігі көліктің жекелеген салаларына ортақ болып табылатыны және салааралық сипатта болатыны анықталды.

Проблемаларды шешудің кешенді тәсілін және бірыңғай көлік-логистикалық жүйе шеңберінде көліктің жекелеген салаларын интеграцияланған дамытуды қамтамасыз ету үшін анықталған салалық проблемалар бұдан әрі сипатталған топтар бойынша жүйеленді.

Көлік-логистика саласының интеграцияланған дамуына және транзиттік әлеуетті игеруге кедергі келтіретін проблемалар:

транзиттің қосымша көлемін тарту және үздіксіз мультимодальды тасымалдарды қамтамасыз ету үшін трансшекаралық хабтар мен терминалдық желінің жеткіліксіз дамуы;

халықаралық транзиттік-көлік дәліздерінің, көлік тораптарының, логистикалық терминалдар мен өткізу пункттерінің өткізу қабілетінің жеткіліксіздігі;

жүк автомобиль, теміржол, теңіз және әуе көлігін қоса алғанда, көлік құралдары паркінің жеткіліксіз қамтамасыз етілуі және тозуының жоғары деңгейі;

халықаралық көлік қатынасында физикалық емес кедергілердің болуы, оның ішінде халықаралық қатынаста жүктерді мультимодальды тасымалдау процесін кедендік өкімшілендірудің ұзақ және күрделі циклі;

тасымалдар қызметін заңнамалық қамтамасыз етудегі олқылықтар;

заманауи деңгейдегі көлік-логистикалық сервистің жеткіліксіз дамуы;

мультимодальды тасымалдарды басқару, тасымалдар процесіне қатысушылар арасында деректер мен құжаттар алмасу үшін "жұмсақ инфрақұрылымның", цифрландыру мен автоматтандырудың жеткіліксіз даму деңгейі.

Көлік инфрақұрылымы мен тасымалдар қызметінің тұрақтылығы мен қауіпсіздігіне әсер ететін проблемалар:

көлік инфрақұрылымының қозғалыс қауіпсіздігі саласындағы мемлекетаралық, ұлттық және салалық стандарттардың талаптарына сәйкес келмеуі;

елдің экономикалық белсенділік орталықтары мен елді мекендері арасындағы көлік байланыстарында алшақтықтар мен "осал жерлердің" болуы;

қозғалысты цифрландыру, автоматтандыру, реттеу, бақылау және басқару құралдарын тиімсіз пайдалану;

пайдалану, шұғыл ден қою, байланыс және көмек қызметтерінің дамымауы;

көлік құралдарының қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігін бұзудың алдын алудың тиімсіз жүйесі;

көліктегі қауіпсіздік саласындағы нормативтік құқықтық база мен стандарттардың жетілмегендігі;

тасымалдар қызметінің үздіксіздігін және тасымалдардың сенімділігін қамтамасыз ету үшін жоспарлау, басқару және реттеу жүйелері мен технологияларының жетілмегендігі;

көлік-логистикалық кешен қызметінен экологиялық залалдың жоғары деңгейі және "жасыл" технологияларды жеткіліксіз пайдалану.

Тасымалдар қызметі мен инфрақұрылымды басқарудың жалпы тиімділігіне әсер ететін проблемалар:

реттеліп көрсетілетін қызметтерге тариф белгілеу жүйесінің жетілмегендігі;

мемлекеттік-жекешелік әріптестік тетіктерін қолдану нысандары мен салаларының шектелуі;

көлік қызметтерін мемлекеттік субсидиялау жүйесіндегі олқылықтар;

көлік инфрақұрылымы объектілерін жөндеуге және пайдалануға арналған шығыстарды жоспарлау үшін активтерді басқару жүйелерін енгізудің аяқталмауы;

көлік қызметін жоспарлау мен басқарудың заманауи цифрлық технологиялары мен автоматтандырылған жүйелерінің жеткіліксіз дамуы мен қолданылуы;

инфрақұрылымды жобалау, салу, жөндеу және пайдалану кезінде инновациялық материалдарды, жобалық шешімдерді, технологияларды, басқару жүйелерін және тараптардың құқықтық өзара қарым-қатынастарының жаңа нысандарын жеткіліксіз қолдану.

Көлік-логистикалық және ілеспе көрсетілетін қызметтер нарығының дамуына және оның сапалы деңгейін арттыруға кедергі келтіретін проблемалар:

теміржол жүктерін тасымалдау және авиатасымалдау саласындағы нарықты ырықтандыру үшін институционалдық реформалардың аяқталмауы;

жеке капиталды тарту үшін қолайлы жағдайлардың жоқтығы;

мемлекеттік реттеу жүйесінде олқылықтар мен теңгерімсіздіктердің болуы;

сервистік инфрақұрылымның дамымауына байланысты сервистік қызметтердің төмен деңгейі.

Сонымен қатар көліктің барлық салалары үшін мыналар ортақ болып табылады:

көлік-логистика саласының төмен ғылыми-технологиялық әлеуеті;

білікті инженерлік кадрлар мен көлік мамандықтарының тәжірибелі басқарушыларының тапшылығы;

көлік-логистика саласының дамуы мен жұмыс істеуі үшін құрылыс материалдарымен және отын-энергетикалық ресурстармен қамтамасыз етудегі басқарылмайтын инфляция және мерзімді үзілістер.

### **3-бөлім. Халықаралық тәжірибені талдау**

#### **3.1. Автотасымалдар мен жол инфрақұрылымын дамыту тәжірибесі**

Шекарада жүктер мен автокөлік құралдарының бақылаудан өту рәсімдерін оңайлату және уақытын қысқарту халықаралық тасымалдарды дамытудың маңызды шарты болып табылады. ҚХР мен Моңғолияның тәжірибесі осы саладағы тиімді ынтымақтастықтың үлгісі болып табылады.

Тараптар келіскен біріздендірілген жүк манифесін барлық жүк автокөлік құралдарының қолдануы және міндетті пайдалануы кедендік декларация мен жүк манифесінен алынған деректердің 25 элементін пайдалана отырып, жүк туралы маңызды ақпаратты стандарттауға, сондай-ақ нысандарды аудару және қайта толтыру қиындықтарын болдырмауға мүмкіндік берді. Нәтижесінде жүк автомобильдері үшін күту уақыты қысқарды және кедендік рәсімдер 11-ден 7 қадамға дейін жеңілдетілді.

Арменияда "Бір терезе, бір аялдама" және "Өзара іс-қимыл" платформаларын енгізу нәтижесінде Баграташен, Бавра және Гогаван АӨП жаңғыртумен мемлекеттік органдар

арасында Армения-Грузия шекарасын жүк АКҚ-мен қиып өту уақыты 20 минутқа дейін қысқарды.

Әзербайжанда ЕО қаржыландыратын "Қызыл көпір" кедендік-шекаралық пунктін дамытуды қолдау" жобасы аясында Әзербайжан мен Грузия арасындағы сыртқы саудаға қатысушылар үшін Саудаға жәрдемдесу орталығы пайдалануға берілді. Бұл Жібек жолының көлік дәлізі елдері арасындағы сауда байланыстарын нығайтуға және дамытуға, сондай-ақ трансшекаралық сауданы айтарлықтай жеңілдетуге ықпал етті.

Әзербайжан тасымалдаушыларының қатысуымен жүктердің халықаралық автомобиль тасымалдарын дамыту жөніндегі шаралар шеңберінде елде кәдеге жарату алымын төлеуден массасы 12 тоннадан 50 тоннаға дейінгі ершікті тартқыштар мен моторлы көлік құралдары босатылды. Осыған ұқсас шаралар Өзбекстанда іске асырылуда, онда кәдеге жарату алымын төлеуден 2022 жылғы 31 желтоқсанға дейін жаңа жүк және мамандандырылған АКҚ, сондай-ақ пайдалану мерзімі 4 жылға дейінгі автокөлік құралдары (еуро-5-тен төмен емес) босатылды.

Сондай-ақ Өзбекстанда кредиттер бойынша пайыздық мөлшерлемелерді өтеуге арналған өтемақыларды (25 %-ға дейін) және кредиттер бойынша кепілгерліктер беруді (50 %-ға дейін) қамтитын халықаралық автомобиль тасымалдары үшін пайдаланылатын ауыр жүк автокөлік құралдарын, тіркемелер мен жартылай тіркемелерді сатып алуда ұлттық тасымалдаушыларды қолдау шаралары іске асырылуда.

Жол инфрақұрылымын дамыту және күтіп-ұстау шығындарын қаржыландыру бөлігінде АҚШ пен Ресейдің тәжірибесі қызықты, мұнда автожол пайдаланушыларынан алынатын тиісті алымдар автокөлік құралдары үшін отын құнының акциздік бөлігіне біріктірілген. Жол саласы бюджетінің кіріс бөлігі отынды өткізуден түсетін акциздің бір бөлігін мамандандырылған жол қорларына аудару есебінен қалыптастырылады.

АҚШ-та акциздің мөлшері орта есеппен бір галлоннан 18 центті (1 литрден 22 теңге) құрайды, бұл ретте жол қоры кірісінің 82 %-ы акциздердің түсуі есебінен қалыптастырылады, оның 95 %-ы кейіннен федералдық автожолдарды (ҚР-дағы халықаралық және республикалық маңызы бар жолдарға ұқсас) қаржыландыруға жіберіледі. Жол қорына түсетін түсімдердің жыл сайынғы көлемі шамамен 36 млрд АҚШ долларын құрайды. Бұл сома мемлекеттің автожолдарды салуға, жөндеуге және күтіп-ұстауға жұмсаған барлық шығыстарының 25 %-ын өтейді.

Ресей Федерациясында бензин үшін акциздің мөлшері 13%-ды, дизель отыны үшін 8 %-ды құрайды. Отын сатудан түсетін акциздік түсімдердің жыл сайынғы көлемі 800 млрд рубльді құрайды, бұл ретте акциздер мен көлік салығының 36 %-ы (шамамен 4,4 млрд АҚШ доллары) Федералды жол қорына жіберіледі. Жыл сайынғы алымдардың көрсетілген сомасы автомобиль жолдарын салуға, жөндеуге және күтіп-ұстауға арналған нормативтік қаржыландыру қажеттілігінің шамамен 26 %-ын өтеуге

мүмкіндік береді, қалған шығыстар бөлігі федералды және жергілікті бюджеттерден өтеледі.

Қазақстанда ҚХР, Моңғолия және Армения тәжірибесін шекарада жүктер мен автокөлік құралдарын бақылаудан өткізу рәсімдерін оңайлату және оңтайландыру бөлігінде қолдану сауда-экономикалық қатынастар деңгейін және халықаралық автомобиль тасымалдарын дамытуды айтарлықтай арттыруға мүмкіндік береді.

Өзбекстан мен Ресейдің үлгісі бойынша Қазақстанның халықаралық автотасымалдаушылар паркін дамытуды мемлекеттік қолдау шараларын одан әрі іске асыру және ауқымын кеңейту ұлттық тасымалдаушылардың халықаралық автомобиль тасымалдары нарығындағы тасымалдау мүмкіндіктері мен қатысу үлесін арттыруға ықпал ететін болады.

### **3.2. Теміржол көлігін дамыту тәжірибесі**

Теміржол инфрақұрылымын жаңғырту бөлігінде дамыған елдердің табысты тәжірибесін талдау ауқымды инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру үшін инвестициялаудың тиісті деңгейін қамтамасыз ету қабылданатын шаралар нәтижелілігінің негізгі факторы болып табылатынын көрсетеді.

Атап айтқанда, 1 шаршы км аумақта Қазақстанмен салыстыруға келетін теміржол жолдарының тығыздығына ие бола отырып, Аустралия 2017 жылы құны 6,7 млрд доллар болатын теміржол инфрақұрылымын жаңартудың 10 жылдық ауқымды бағдарламасын іске асыруға кірісті. Бұл ретте жобалардың едәуір үлесі кедергілерді жоюға, инфрақұрылымды жаңартуға және желінің жылдамдық параметрлерін ұлғайтуға бағытталды, ал инвестициялық жобаларды бағалау мен таңдаудың басты өлшемшарты Аустралия халқы үшін әлеуметтік-экономикалық пайда болды.

Жылжымалы құрамды жаңарту бөлігінде Польшаның тәжірибесі қызықты. КСРО кезінен бастап техникалық сипаттамалары мен шектеулері бар ескірген локомотивтер мен вагондардың едәуір үлесіне ие болған Польша 2021 жылы жылжымалы құрамды жаңартудың ауқымды бағдарламасын іске қосты, іске асыру кезеңі 2030 жылға дейін және инвестициялардың жалпы көлемі 6,2 млрд АҚШ долларын құрады. Т/ж тасымалдары нарығын ырықтандыру бойынша шаралар қабылдаумен қатар бұл бағдарлама салаға жеке инвестицияларды тарту үшін қуатты серпін берді және қысқа мерзімде жүк және жолаушылар т/ж тасымалдарының тиімділігін ЕО стандарттарына сәйкес келетін сапалы жаңа деңгейге шығаруға мүмкіндік берді.

ЕО-ның бірнеше елдерінің тәжірибесі көптеген шетелдік модельдерде монополиялық тасымалдаушы жұмысының тиімділігін арттырудың ең тиімді ынталандыруы бәсекелестік екенін көрсетті. Еуропа елдерінде инфрақұрылым мен базалық тасымалдаушыны холдинг шеңберінде ұйымдық бөлу ("холдингтік модель" деп аталатын):



бөлек орган құруды немесе жеке тасымалдаушылардың инфрақұрылым қызметтеріне кемсітушіліксіз қол жеткізуін бақылауды қамтамасыз ету бойынша қолданыстағы құқықтар мен міндеттерді беруді;

лицензиялау (тасымалдаушыларды) және кемсітушіліксіз қол жеткізуді қамтамасыз ету функцияларын әртүрлі реттеуші билік органдарына бөлуді;

жеке тасымалдаушылардың қызметін жүзеге асыру үшін маңызды және қажетті болып табылатын көрсетілетін қызметтерге кемсітушіліксіз қол жеткізуді қамтамасыз етуді;

жеке тасымалдаушыларға бірқатар негізгі параметрлер (материалдық-техникалық, қаржылық, біліктілік, қауіпсіздік) бойынша нақты біліктілік талаптарын енгізуді қоса алғанда, әртүрлі қызмет түрлері арасындағы ашықтықты қамтамасыз ету және оларды тиімді бақылау арқылы өзінің тиімділігін дәлелдеді.

Германия үлгісінде DB Group-та инфрақұрылымдық блокты, тасымалдау және логистикалық қызметті жеке ұйымдық тұрғыдан дербес сегменттерге ұйымдық бөлу бар. DB Group қызметін ұйымдастыру МТЖ-ға және ілесіп көрсетілетін қызметтерге кемсітушіліксіз қол жеткізуді қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік реттеуші тарапынан инфрақұрылымдық блокты бақылаудың болуымен сипатталады, бұл осы тәсілдің жоғары тиімділігін көрсетеді.

Бұл ретте инфрақұрылымдық блок логистикалық қызметтен бөлінген және DB тобында көлік-логистикалық қызметтер көрсетуге коммерциялық немесе әкімшілік қатысы жоқ.

Жүк тасымалын ырықтандыру ЕО елдерінде жылжымалы құрамға (вагондар мен локомотивтерге) иелік ететін және басқаратын мыңнан астам тәуелсіз жүк тасымалдаушының қалыптасуына әкелді. ЕО-ның 28 елінде операторлық қызметке 1 мыңнан астам лицензия бар, ең көп бәсекелес тәуелсіз тасымалдаушылар Германияда тіркелген (434 компания). Тәуелсіз жеке тасымалдаушылардың үлесі жалпы ЕО бойынша 42 %-ды құрады.

Бәсекелестікті дамыту ұзақ мерзімді кезеңде операциялық қызметтің жалпы рентабельділігін арттырумен қатар монополистің шығындарын 50 %-ға дейін төмендетуге мүмкіндік берді. Сондай-ақ бұл теміржол саласын автоматтандыру және цифрландыру саласында инновациялық шешімдерді белсенді енгізуге, логистикалық көрсетілетін қызметтердің ассортиментін кеңейтуге және сапасын арттыруға ықпал етті.

ЕО-да жолаушылар мен жүк тасымалы арасында кросс-субсидиялау жүйесі жоқ. Тарифтердің саралануы бағыттағы қозғалыс қарқындылығы, тасымалдау жылдамдығы, МТЖ тозуына әсері, тарту түрі, жүк санаты (қауіпті, қауіпті емес) сияқты белгілер бойынша жүреді. Бұл тәжірибе Қазақстанда кезең-кезеңімен іске асыру үшін өзекті болып табылады.

Германия тәжірибесін тасымалдау және логистикалық қызметті ұйымдастырушылық бөлу, сондай-ақ теміржол инфрақұрылымын басқару бөлігінде қолдану Қазақстан үшін де орынды болып табылады. Мұндай бөлу теміржол тасымалдары тиімділігінің өсуіне, операциялық қызметтегі ашықтықты қамтамасыз етуге және Ұлттық жүк тасымалдаушысы мен Ұлттық инфрақұрылым операторы арасындағы функционалдық міндеттердің аражігін ажыратуға ықпал ететін болады.

ЕО үлгісі бойынша Қазақстандағы теміржол тасымалдары нарығын ырықтандыру деңгейін арттыру магистральдық теміржол желісінің көрсетілетін қызметтеріне кемсітусіз қол жеткізуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді, бұл елдегі жеке тасымалдаушылардың қызметін жүзеге асыру және дамыту үшін маңызды және қажетті болып табылады.

Бұдан басқа барлық дамыған елдерде т/ж саласындағы тарифтік саясат тарифтердің оңтайлы мәндерін модельдеуге және талдауға негізделген. Тарифтерді есептеу кезінде ашықтық қағидаты, шығасыларды толық өтеу қағидаты, сұраныс пен ұсыныстың сәйкестік қағидаты және басқалар сияқты қағидаттар міндетті түрде қолданылады.

### **3.3. Әуе көлігін дамытудың шетелдік тәжірибесі**

Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, әуежайлардың жарақтандырылуы әуе көлігі саласын дамыту үшін шешуші рөл атқарады. АҚШ-та құны 10 млрд АҚШ долларды құрайтын, әуежайларды дамытудың 1978-1988 жылдарға арналған 10 жылдық мемлекеттік бағдарламасы саланың дамуына айтарлықтай серпін берді, оның шеңберінде бүкіл ел бойынша 2,6 мың әуежайдың жабдықтарын жаңғырту және инфрақұрылымын жаңарту жүргізілді. Бағдарламаны іске асыру нәтижесінде жолаушылар ағынын арттырумен қатар 1990 жылға қарай жеке әуежайлардың үлесі үштен біріне өсті, ал елде пайдаланылатын әуе кемелерінің саны 1,6 есеге өсті.

Қазақстанда қолдану үшін бәсекелестіктің дамуын және салаға жеке инвестициялардың ағынын қамтамасыз еткен авиациялық көрсетілетін қызметтер нарығын және әуежайлар қызметін ырықтандыру бойынша Түркияның тәжірибесі орынды болып табылады.

2000 жылдардың басында Түркия үкіметі қор нарығында акциялардың 51 %-ын орналастыру арқылы Turkish Airlines ұлттық әуе тасымалдаушысының авиациялық әкімшілігін күшейту және ішінара жекешелендіру бойынша ауқымды реформалар жүргізді. Бұдан басқа әртүрлі халықаралық даму институттарының экспорттық қаржыландыру құралдарын пайдалана отырып, ұшақтарды сатып алу үшін мемлекеттік кепілдіктер беруге қолдау көрсетілді.

Истамбұлдың жаңа әуежайын (Еуразияның ең ірі авиациялық хабы) Turkish Airlines авиакомпаниясының негізгі орналасқан порты ретінде айқындау да ұлттық флагманды қолдау шарасы болып табылады.

Нарықты ырықтандыру Turkish Airlines авиакомпаниясын ішкі бағыттар үшін өзінің бюджеті төмен авиакомпанияларын, сондай-ақ жүк авиобөлімшелерін дамытуды талап етті. Бұл ретте жолаушылар ұшақтарының жүк бөлімдерін белсенді пайдалану Түркияның жүк авиатасымалдары негіздерінің бірі болып табылады.

Инфрақұрылымға инвестициялар мен дәйекті мемлекеттік саясаттың арқасында Түркия әуе көлігі бөлігінде ең қарқынды дамып келе жатқан елдердің қатарына енді. Реформалар басталғаннан бері 20 жыл ішінде түрік авиакомпанияларының ұшу географиясы әлемнің 50 елінің 60 қаласынан 128 елдің 335 қаласына дейін кеңейді. Бұл ретте коммерциялық ішкі авиарейстердің саны 484 мыңға, халықаралық – 438 мыңға жетті. 2021 жылы Түркия әуежайларындағы жиынтық жолаушылар ағыны 130 млн жолаушыға жақындады.

Нысаналы қаржыландыру көздерін құру және мемлекет тарапынан нақты бағдарламалық шараларды іске асыру арқылы әуеайлақ инфрақұрылымын дамытудағы Солтүстік Американың тәжірибесі Қазақстанда қолдану үшін өте өзекті болып табылады.

Канадада 30 жыл бойы әуежай мен авиацияны қолдау бағдарламалары іске асырылуда. Әуежайларды қалпына келтіру бағдарламасы (Airport Relief Fund) және қазіргі уақытта қолданыстағы "Airport Critical Infrastructure Program" стратегиялық маңызы бар әуежайларды қаржыландырудың 5 жылдық бағдарламасы ең танымал болып табылады, оның шеңберінде қауіпсіздікті арттыру және инфрақұрылымды жаңғырту жөніндегі шараларды іске асыру үшін 360 млн доллар бөлуге бастамашылық жасалды. Бұл бағдарламалардың нақты өлшемшарттары бар және елдің негізгі әуежайлары қызметінің барлық аспектілерін қамтиды.

АҚШ-та әуеайлақ инфрақұрылымын дамыту үшін Airway trust funds арнайы қорлары құрылды, оларды қаржыландыру көзі авиаотын акциздерінен алынатын алымдар, авиабилеттер құнынан алынатын алымдар және т. б. болып табылады.

Free Route Airspace (FRA, еркін бағыттың әуе кеңістігі) пайдаланудың халықаралық тәжірибесі бөлігінде 2020 жылғы маусымда Магадан мұхиттық секторында FRA енгізу жүзеге асырылған Ресей Федерациясының тәжірибесі ерекше. FRA енгізудің арқасында тіркелген бағытпен салыстырғанда ұшу қашықтығын 55,5 км қысқартуға қол жеткізілді.

2021 жылғы желтоқсанда ұлттық ӘҚК қызметі (NATS) Ұлыбританияның әуе кеңістігінде FRA тұжырымдамасын енгізді. Бұл жоба шеңберінде Шотландияның әуе кеңістігінің үстінен белгіленген бағыттар алып тасталды, оның үлесіне Ұлыбританияның әуе кеңістігінің шамамен 1/3 тиесілі. Әуе қозғалысының жоғары қарқындылығын ескере отырып (күніне 2000 рейске дейін және барлық трансатлантикалық рейстердің шамамен 80 %-ы), бұл өзгерістер отын шығысы мен ұшу уақытын оңтайландыру арқылы авиакомпаниялардың шығындарын айтарлықтай

азайтуға көмектеседі деп күтілуде, бұл CO<sub>2</sub> шығарындыларының төмендеуіне де оң әсер етеді.

Сондай-ақ БАӘ, Катар мен Сингапурдың халықаралық хабтарды дамыту бөлігіндегі тәжірибесі қызықты, бұл Қазақстанның көлік-логистика саласы үшін дамудың өзекті міндеті болып табылады. Сонымен қатар АҚШ пен ЕО үлгісі бойынша "ашық аспан" режимін іске асыруды жалғастыру Қазақстанның халықаралық сауда-экономикалық ортаға одан әрі интеграциялануына түрткі болады, сондай-ақ әуежай инфрақұрылымын дамытуға, жолаушылар үшін қолайлы жағдай жасауға және жетекші әлемдік орталықтарға кедергісіз қол жеткізуді қамтамасыз етуге ықпал ететін болады.

### **3.4 Су көлігін дамытудағы ЕО тәжірибесі**

Қазақстанның теңіз көлік жүйесін мемлекеттік басқаруды одан әрі жетілдіру жолдарын айқындау үшін неғұрлым орынды стандарт ЕО-ның озық тәжірибесі болып табылады. ЕО-ның теңіз көлігі саясаты мультимодальды көлік жүйесін дамыту бөлігінде экономикалық тұрғыдан да, ұйымдастырушылық жағынан да ЕО үшін теңіз көлігінің маңыздылығына байланысты даму мен инновацияның үлкен саласы болып табылады.

ЕО теңіз саясатының негізі теңіз операциялары қауіпсіздігінің жоғары дамыған режимін қатар қабылдай отырып, теңіз көлігіндегі нарықтық көрсетілетін қызметтерге арналған нормативтік база мен ықтимал апатты және экологиялық залал тәуекелдерін азайту болып табылады.

ЕО елдерінің басым көпшілігінде мемлекеттік сектор порттарды жоспарлауда, инвестициялауда, дамытуда және реттеуде шешуші рөл атқарады. Мемлекетке қажетті инвестицияларды қамтамасыз ету қиынға соғатындықтан, порттарға жеке капиталды тарту, сондай-ақ порт практикасын ырықтандыру және бәсекелестікті енгізу есебінен тиімділікті арттыру оңтайлы шешім болып табылады. Бұл ретте мемлекеттік сектордың рөлі мемлекет, теңіз порты әкімшілігі және терминал операторлары арасындағы тиімді иерархиялық құрылымды қалыптастыра отырып, қызметтерді көрсетуге қатысудан реттеу және қадағалау функцияларына ауысады.

Кеме конструкциялары, қызмет көрсету стандарттары, жұмыспен қамту жағдайлары, операциялық жүйелер, үстеме шығыстар, салықтар, мұнаймен ластану, қоршаған ортаға қатысты шығарындылар және басқа да көптеген мәселелер қандай да бір жолмен мемлекеттік реттеуге жатады. Соңғы онжылдық ішінде қоршаған орта, кемелерден шығарындылар, балласт сулары және кемелерді кәдеге жарату мәселелеріне ерекше назар аударылады.

Жақында енгізілген нормативтер кеме қатынасы саласынан қалдықтарды, шығарындыларды азайту және балласт суларын өңдеу сияқты табиғатты қорғау технологияларына инвестиция салуды талап етеді. Нормативтік-құқықтық және

экономикалық ынталандырулар кеме иелерін кеме қатынасынан жаһандық экологиялық әсерді азайтуға ықпал ете отырып, қолда бар кемелерді жаңғыртуға инвестиция салуға итермелейді.

Сұйытылған газды кеме отыны ретінде пайдалану тренді байқалды, бұл БҰҰ-ның орнықты даму саласындағы 7 (энергетика) және 13 (климаттың өзгеруі) мақсаттарға сәйкес шығыстарды азайтуға және климаттың өзгеруіне байланысты міндеттерді шешуге ықпал етеді.

Халықаралық теңіз тасымалдарын дамытудың тағы бір тренд жүк партияларын жинақтау жөніндегі өңірлік тарату орталықтарының рөлін атқаратын хаб порттарды қалыптастыру болды. Олардың басты артықшылығы көлік ағындарын бір жерге біріктіру мүмкіндігі болып табылады, бұл жүктерді өңдеу уақытын қысқартуға мүмкіндік береді.

ЕО-да хаб порттардың функцияларын ең ірі үш порт орындайды: Роттердам порты (Нидерланды), Антверпен порты (Бельгия) және Гамбург порты (Германия), олар еуропалық порттарға жеткізілетін барлық контейнерлік жүктердің 76 %-ын өңдейді. Контейнерлеудің жалпы тренді нәтижесінде дәстүрлі күрделі жүктердің үлесі 2005 – 2020 жылдар кезеңінде 11 %-дан 4 %-ға дейін, үйінді жүктердің үлесі 17 %-дан 5 %-ға дейін қысқарды.

ЕО-да контейнерлік жүктердің үлкен көлемін ауыстырып тиеуді жүзеге асыратын хаб порттарды қалыптастыру кемелерге, жүктерге кешенді қызмет көрсету және қауіпсіздік деңгейін арттыру бойынша көрсетілетін қызметтердің кең ауқымын қамтамасыз ету қажеттілігін туғызды. ЕО кемелер қозғалысын басқару жүйесіне (КҚБЖ) ерекше көңіл бөледі. КҚБЖ-дан түсетін кеме қатынасы туралы ақпарат SafeSeaNet жалпыеуропалық ақпараттық жүйесіне біріктіріледі, онда ол алыстан сәйкестендіру және қадағалау жүйесінен (LRIT) алынған ақпаратпен толықтырылады, одан әрі көптеген пайдаланушыларға беріледі. Ішкі су көлігі қауіпсіздігін арттыру үшін барлық мүдделі тараптар арасында жылдам ақпарат алмасуға бағытталған өзеннің ақпараттық қызметтері құрылды.

Қазақстанда теңіз көлігіндегі көрсетілетін қызметтер нарығын одан әрі дамыту үшін теңіз операциялары қауіпсіздігінің жоғары дамыған режимін қабылдаумен бір мезгілде теңіз операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету және қоршаған ортаға зиян келтіру тәуекелдерін азайту бөлігінде нормативтік құқықтық базаны жетілдірумен қатар өңірлік тарату орталықтарының рөлін атқаратын хаб порттарды қалыптастыру бөлігінде ЕО тәжірибесін қолдану қажет. Тасымалдар процесін цифрландыру және кемелерді инспекциялаудың бірыңғай цифрлық базасын құру саласындағы ЕО тәжірибесін іске асыру Қазақстанға жаһандық көлік дәліздері жүйесіне неғұрлым көбірек интеграциялануға мүмкіндік береді.

### **3.5. Транзиттік инфрақұрылымды дамыту тәжірибесі**

Транзиттік әлеуетті дамыту және қажетті инфрақұрылымды қалыптастыру бөлігінде Польша тәжірибесі неғұрлым өзекті болып табылады, мұнда Шығыс – Батыс бағытында транзиттік тасымалдар инфрақұрылымын дамытудың екі кезеңдік жоспары қолданылады. Бірінші кезеңде Тересполь – Брест шекаралық өткелінің қолжетімділігін арттыру, оның ішінде Тересполь станциясы жол жүйесінің жолтабан енін 1520 мм кеңейту көзделеді. 2022 – 2024 жылдарға жоспарланған жоспарды іске асыру бұзылған немесе ақауы бар вагондарды орналастыру үшін жолдарды, сондай-ақ кедендік және шекаралық операцияларды жүргізуге жәрдемдесу үшін объектілерді құруды қоса алғанда, ұзындығы 1 050 м дейінгі және 25 тонна оське түсетін жүктемемен пойызды өңдеу мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

Екінші кезеңде Буг өзені арқылы өтетін жаңа көпір салу көзделіп отыр, бұл транзиттік жүк ағынын ұлғайтуға мүмкіндік береді. Бұл инфрақұрылым 1435 мм жолтабанды ені 1520 мм жолдармен түйістіруді қамтамасыз етеді, бұл поляк-беларусь шекарасындағы теміржол көлігінің тасымалдау қабілетін арттыруға, оның ішінде жолаушылар мен жүк пойыздарының қозғалысын бөлу арқылы арттыруға мүмкіндік береді.

Аталған жобаларды іске асыру Тересполь аралықтары мен станцияларын жаңғыртуды, сондай-ақ жергілікті диспетчерлік пунктті қайта жарактандыруды қоса алғанда, E20 "Седльце – Тересполь" теміржол желісін жаңғыртуды жалғастыру үшін орындалуда, бұл қазірдің өзінде пойыз қозғалысының жылдамдығы мен қауіпсіздігін едәуір арттыруға мүмкіндік берді.

Еуропа елдерінде пойызды өңдеу жылдамдығының өсуіне пойыз қозғалысының "өтпелі" типі бойынша шекаралық станциялық инфрақұрылымның дамуы ықпал ететінін, ал Қазақстанда Достық және Алтынкөл станциялары "арал" қағидаты бойынша салынғанын атап өту қажет. Бұл ретте транзиттік т/ж тасымалдарының тиімділігі көбінесе оларды жүзеге асыруға Батыс Еуропа мен Солтүстік Американың барлық елдерінде жеке тасымалдаушылар мен операторларды тарту арқылы қамтамасыз етіледі.

Сауда хабтарын дамыту бөлігінде БАӘ-нің Jebel ali (JAFZA) АЭА шекараларында контейнерлік, негізгі тасымалдарды және өнімді қоймалауды дамытудағы тәжірибесі назар аударуға тұрарлық. Аталған АЭА оқшауланған аумақ ретінде құрылған, бұл жердегі негізгі қызмет түрлері БАӘ-де өнімді өндіру, сақтау, қоймалау және бүкіл әлемге тарату болып табылады. JAFZA жұмысының тұжырымдамасы өндірістік, көлік-логистикалық кластердің шоғырлануын қамтиды, мұнда тауарларды бонд, еркін қоймаларда қоймалау мүмкіндігі де бар. Қызмет бағытының кең ауқымы аталған АЭА аумағында тауар айналымының өсуіне мультипликативті әсер етті, қазіргі уақытта онда әлемнің 130 елінен 8700-ден астам компания тіркелген.

Мексикада өнеркәсіптік кооперация шеңберінде кәсіпкерліктің жеңілдетілген режимі – "макиладорас" экспорттық-өндірістік аймақтары бар. Негізінен бұл аймақтар

АҚШ-пен шекарада орналасқан. Бұл ретте осы аймақтардың аумағына шикізат және аралық өнімдер келіп түседі, содан кейін олар қайта өңделеді және шетелге экспортталады.

Вьетнамда шекара маңындағы экономикалық ынтымақтастық аймақтарының аумағында бажсыз сауда, 15 жылға дейінгі кезеңге табыс салығының төмендетілген мөлшерлемесі түріндегі жеңілдіктер қолданылады, бұл ретте алғашқы 4 жыл ішінде аймақ қатысушыларына салық салынбайды. Жеке тұлғалар үшін салықтар 2 есе төмендетілді; жүктерді өткізу кезеңі 6 күннен 3 сағатқа дейін қысқарды. Дунсин-Монгкай аймағының аумағында жеке тұлғаларға қызмет көрсету жылдамдығын бір адамға 6 секундқа дейін қамтамасыз ететін адамдарды электрондық өткізу жүйесі (e-port) енгізілді. Бұған қоса, шекара маңындағы экономикалық ынтымақтастық аймақтарының қатысушылары тауарларды АҚШ пен ЕО-ға экспорттай алады.

Сингапурдағы АЭА-ның экспорттық-импорттық режимі мемлекеттің бірыңғай экспорттық-өндірістік аймақ ретіндегі рөлінен туындайды. Елде экспорттық өндірісті ұйымдастыру мақсатында бірқатар өнеркәсіптік аудандар қолайлы режимдер, дамыған инфрақұрылым және сервистік көрсетілетін қызметтер енгізіле отырып, өнеркәсіптік аймақтар деп жарияланды. Бұл санаулы жылдар ішінде бірнеше аудандарды өнеркәсіптік кәсіпорындарды, көлік және өзге ілеспе инфрақұрылымды қамтитын сауда-өнеркәсіптік кластерлерге айналдыруға мүмкіндік берді.

#### **4-бөлім. Көлік-логистикалық әлеуетті дамыту пайымы**

Тұжырымдаманың стратегиялық мақсаты тиімді тасымалдарға ішкі және сыртқы қажеттіліктерді қамтамасыз ететін көлік-транзит әлеуетінің даму деңгейі бойынша Қазақстанның 2030 жылға қарай өңірлік көшбасшылар қатарына кіруімен қолжетімді, тиімді және қауіпсіз көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтерді дамыту арқылы елдің экономикалық өсуіне және халықтың өмір сүру сапасын арттыруға жәрдемдесу болып табылады.

Автомобиль-жол саласында даму саясаты жол активтерін басқару процестерін цифрландыру үшін ақы алу жүйелерін одан әрі өрістету және жолдарды ағымдағы жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды толығымен өзін-өзі қаржыландыруға перспективалы көшіру есебінен жол инфрақұрылымының өзін-өзі ақтауын арттыру жөніндегі шаралармен қатар ішкі және халықаралық автотасымалдарды дамыту үшін инфрақұрылымдық шектеулер мен физикалық емес кедергілерді жоюға бағытталады.

Жолаушылар мен жүктерді жеткізу жылдамдығын, пайдаланушылардың қауіпсіздігі мен жайлылығын арттыру көлік инфрақұрылымының техникалық жай-күйін жақсарту, интеллектуалды жүйелерді енгізу және көрсетілетін қызметтерді цифрландыру арқылы іске асырылатын болады.

Барлық халықаралық автомобиль дәліздері (13 мың км) "Солтүстік – Оңтүстік" және "Батыс Еуропа – Батыс Қытай" бағыттары бойынша транзиттік жүктердің қосымша көлемін тарту үшін мүмкіндіктер жасай отырып, жылдамдықтың, қауіпсіздіктің және сервистің әлемдік стандарттарына сәйкес келтірілетін болады. Мемлекеттік шекара арқылы

50-ден астам автомобиль өткізу пунктіне жаңғырту жүргізілетін болады.

Республикалық маңызы бар автожолдардың бойында толыққанды демалу, жоғары жылдамдықты байланыс және электромобильдерге арналған зарядтау станцияларының желісін құрумен қатар қысқы кезеңде жүргізушілердің жылынуы үшін инфрақұрылыммен жарақтандырылған жол бойындағы сервистің кемінде 200 заманауи объектісі салынатын болады. Бұл ретте республикалық жолдардың 100 %-ы (24,5 мың км) автокөліктің жыл бойы ыңғайлы және қауіпсіз өтуін қамтамасыз ететін нормативтік жағдайға келтірілетін болады.

Сондай-ақ жергілікті желінің 90 %-ын нормативтік техникалық жай-күйге келтіре отырып, облыстық және аудандық маңызы бар кемінде 30 мың км жол жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарының әртүрлі түрлерімен қамтылатын болады. Осылайша, еліміздің барлық елді мекендері жыл бойы автокөлік қатынасымен қамтамасыз етілетін болады.

Көлік-логистикалық инфрақұрылымның барлық негізгі объектілерінде интернет желісіне қол жеткізе отырып, төртінші буыннан (4G) төмен болмайтын мобильді байланыс желісімен тұрақты қамту қамтамасыз етіледі, бұл жүргізушілер мен жолаушылар үшін цифрлық онлайн-сервистердің кең желісін ұсынуға мүмкіндік береді.

"Бірыңғай терезе" қағидаты бойынша мемлекеттік көрсетілетін қызметтерді біріктіре отырып, автомобиль тасымалдары үшін шекараны қиып өту кезіндегі бақылау рәсімдері айтарлықтай жеңілдетілетін болады. Қазақстан халықаралық автосақтандыру жүйесіне қосылып, электрондық жүкқұжаттарға және кеден органдары арасында деректер алмасу жүйелеріне көшеді.

2030 жылға қарай экспорттық-импорттық қатынаста жүк АҚК өткізу пункттерінің орташа өту уақыты 20 минуттан аспайды, транзиттік қатынаста 10 минуттан аспайды. Бұл көрсеткішке шекара маңы елдерінің бірлескен кедендік бақылау құралдарын бейтарап аумақта орнату жөніндегі шаралармен қатар "бір аялдама" қағидатын енгізу есебінен де қол жеткізілетін болады.

Автомобиль көлігімен жүк экспортын ұлғайтуға "Өз жүгі – өз көлік құралы" бағдарламасы шеңберінде отандық халықаралық автомобиль тасымалдаушыларын жан-жақты қолдау арқылы қол жеткізілетін болады. Бұл шара көлік қызметтері нарығындағы қазақстандық жүк автотасымалдаушылардың үлесін 31 %-дан кемінде 50 %-ға дейін ұлғайта отырып, сауда операцияларында отандық көрсетілетін қызметтерді белсенді тарту және ілгерілету үшін серпін береді.



Туындап келе жатқан әлемдік трендті ескере отырып, елдің көлік-логистикалық инфрақұрылымын жоғары автоматтандырылған және пилотсыз автокөлікті пайдалануға, оның ішінде жүк транзиттік автотасымалдардың перспективалық қажеттіліктерін қамтамасыз ету үшін кезең-кезеңімен дайындау басталады.

Қалалық жолаушылар көлігі жүйелерінің тұрақты дамуы жылжымалы құрамды баламалы отын түрлеріндегі, негізінен электр тартқыштағы заманауи ыңғайлы көлік құралдарымен кезең-кезеңімен жаңарту есебінен іске асырылатын болады.

Ірі қалаларда қоғамдық жолаушылар көлігіндегі сервис деңгейін арттыру жеңіл автокөлік қозғалысы қарқындылығының және ілеспе экологиялық жүктеменің өсу серпінін бәсеңдетуге ықпал ететін болады.

Теміржол көлігі саласында транзитті дамыту және ішкі тасымалдарға сұранысты қанағаттандыру мақсатында кешенді институционалдық реформалармен және бәсекелес нарықты дамыту жөніндегі шаралармен қатар инфрақұрылымды, локомотив және вагон паркін жаңғыртудың ауқымды бағдарламасы іске асырылатын болады.

Институционалдық реформалар аяқталып, заңнаманың талаптарына сәйкес ұлттық инфрақұрылым операторы құрылатын болады, сондай-ақ мемлекет мүдделері мен ұлттық қауіпсіздікті ескере отырып, жүк теміржол тасымалдары нарығында бәсекелестікті дамыту жөніндегі шаралар іске асырылатын болады. Институционалдық ортадағы, құқықтық базадағы және тарифтік модельдегі тиісті өзгерістер ұлттық компания, тасымалдаушылар, операторлар мен экспедиторлар арасындағы қатынастарды тиімді және теңгерімді реттеуді қамтамасыз етеді және тасымалдар процесінің барлық қатысушыларына өзгермелі жағдайларда тиімді жұмыс істеуге мүмкіндік береді.

**Теміржол саласын** дамыту жөніндегі бірінші кезектегі инвестициялық жобаларды іске асыру жүк ағындарын баламалы транзиттік бағыттардан қазақстандық ТХКБ сегментіне қосымша қайта бағдарлау үшін мүмкіндіктерді қамтамасыз ете отырып, ТХКБ-нің өткізу қабілетін арттыруға бағытталатын болады.

2030 жылға қарай ТХКБ-нің әлеуеті 2 млн ЖФБ-ге дейінгі контейнерлік тасымалдарды қоса алғанда, жылына 20 млн тоннаға дейінгі жүк (ағымдағы деңгейге қарағанда 10 есе) көлемінде бағаланады, тиісті жүк ағынын қамтамасыз ету үшін ТХКБ инфрақұрылымын тиісінше дамытуды пысықтау талап етіледі, бұл осы дәлізге баламалы транзиттік бағыттар арқылы Шығыс – Батыс бағдары бойынша өтетін транзиттік жүктердің жыл сайынғы көлемін 3 %-дан 20 %-ға дейін әлеуетті қайта бағдарлау үшін мүмкіндіктер туғызады. Осылайша, ТХКБ Қазақстанның транзиттік және экспорттық мүмкіндіктерін әртараптандырудың негізгі байланыстырушы буыны болады.

"Достық – Мойынты" учаскесінде екінші жолдарды салу контейнерлік пойыздардың жүру жылдамдығын тәулігіне 1,5 мың км дейін арттыра отырып, оның өткізу қабілетін 2025 жылға қарай 5 есеге арттыруға мүмкіндік береді. ҚХР-мен

шекарада үшінші теміржол шекара өткелін ашу есебінен осы бағыттағы инфрақұрылымның өткізу қабілеті жыл сайын қосымша 20 млн тоннаға дейін жүк қабылдауға және жөнелтуге мүмкіндік береді.

Сондай-ақ инфрақұрылымдық шектеулерді алып тастаудың (оның ішінде шет мемлекеттердің аумағында жаңа объектілер салудың) арқасында шекаралық және кедендік рәсімдерден өту уақытын орташа еуропалық деңгейге дейін жоспарлы қысқартумен қатар "Солтүстік – Оңтүстік" халықаралық көлік дәлізінің учаскесі бойынша Қазақстан арқылы өтетін транзиттік контейнерлік жүктердің әлеуетті көлемі жыл сайын 240 мыңға дейінгі ЖФБ құрайды. Контейнерленбейтін жүктердің әлеуетті көлемі 10 млн тоннаға дейін жетеді.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ компаниялар тобының паркін жаңарту бағдарламасын іске асыру пайдалану мерзімі 25 жылдан асатын жолаушылар вагондарының үлесін 3 %-дан аспайтын деңгейге дейін төмендету арқылы жолаушылар үшін сервис деңгейін арттыруға бағытталады болады. Бұл ретте Қазақстанда алдыңғы қатарлы еуропалық технологияларды қолдана отырып өндірілетін жолаушылар вагондарын оқшаулау деңгейі жоспарлы түрде өсіп, 2030 жылға қарай 35 %-ға жетеді. Сондай-ақ тасымалдау тиімділігін арттыру үшін локализация деңгейі 30 %-дан астам отанда құрастырылған 403 локомотив бірлігін қоса алғанда, 450-ден астам магистральдық локомотивтерді сатып алу жоспарлануда.

Жылжымалы құрам паркін жаңғырту процесінде жеке инвесторлар мен жүк тасымалдаушыларға маңызды рөл беріледі. Мемлекет жүк теміржол тасымалдарының толыққанды нарығын қалыптастыру арқылы жеке капиталды тарту үшін қолайлы жағдайлар жасайды, бұл ұлттық операторға түсетін инвестициялық және борыштық жүктемені азайтуға мүмкіндік береді.

Жаһандық институционалдық реформаны іске асыру шеңберінде өңірлік транзиттік мүмкіндіктерді тиімді пайдалану және Қазақстанның көлік өнімдерін сыртқы нарықтарға экспорттау мақсатында "Қазақстан темір жолы" ҰК" АҚ (ҚТЖ) ұлттық көлік-логистикалық компанияға (ҰКЛК) трансформациялау жүзеге асырылатын болады.

Тасымалдар қызметінің тиімділігін арттыруға, әсіресе мультимодальды тасымалдарда арттыруға бизнес-процестерді одан әрі цифрландыру және автоматтандыру және жүктерді "жіксіз" тасымалдау үшін цифрлық мультимодальды дәліз құру, сондай-ақ тарифтік саясатты жетілдіру және тасымалдарды мемлекетаралық үйлестіру есебінен қол жеткізілетін болады.

Халқы 1 млн адамнан асатын қалаларда қоғамдық жолаушылар көлігі ретінде жеңіл рельсті трамвай жүйелерін (LRT) және метроны қоса алғанда, рельсті жолаушылар көлігі жүйелері енгізіледі. Құрылыс құнын арзандату үшін эстакадалық

инфрақұрылымды қоса алғанда, жерүсті рельс инфрақұрылымын белсенді пайдалана отырып, жерасты желілерінің құрылысын болғызбайтын немесе азайтатын шешімдер қолданылатын болады.

**Әуе көлігі саласында** жолаушылар мен жүктердің транзитін дамыту, сондай-ақ әуе кемелерінің әлемдік жетекші пайдаланушылары мен логистикалық компанияларды қазақстандық әуежайларда тұрақты жұмыс істейтін бизнес-бірліктер құруға тарту үшін қолайлы жағдайлар жасау стратегиялық міндет болып табылады.

Тиісті әуежай инфрақұрылымын (әуеайлақтарды, авиациялық жабдықтарды, отын құю кешенін қоса алғанда) ауқымды жаңғырту, деректер мен құжаттар алмасуды цифрландыру, кедендік рәсімдерді оңайлату (арнайы аймақтар құруды қоса алғанда), сондай-ақ баға белгілеудің ашық тетігі бар авиациялық отынмен үздіксіз қамтамасыз ету есебінен осы мақсатқа қол жеткізу жоспарланып отыр. Заманауи спутниктік технологияларды кезең-кезеңімен енгізе отырып, аэронавигациялық қамтамасыз ету жүйелері жаңғыртылатын болады.

Тораптық әуежайлар (Астана, Алматы, Ақтау, Шымкент) базасында жүк және жолаушылар авиатранзитін, сондай-ақ ілеспе сервистік көрсетілетін қызметтерді дамыту үшін жеңілдетілген кедендік және шекаралық режимдері бар өңірлік транзиттік көлік тораптары (хабтары) құрылатын болады, бұл Қазақстанның әуе көлігі саласының даму қарқыны бойынша өңірлік көшбасшы болып қалыптасуы үшін инфрақұрылымдық және институционалдық негіз жасауға мүмкіндік береді.

Авиатасымалдардың транзиттік әлеуетін іске асыру заманауи әуе кемелерін пайдалана отырып және Қазақстанның тораптық әуежайлары арқылы Еуропа және Азия елдеріне бағыттардың ыңғайлы түйісуін ұйымдастыру арқылы "Азия – Еуропа – Азия" бағыты бойынша бағдарларға шоғырланады.

Елдің жұмыс істеп тұрған әуежайларының бірінің базасында континентаралық жүк хабын дамыту перспективасымен "Еуропа – Қазақстан – Азия" бағыты бойынша жаңа халықаралық авиарейстерді тарту үшін реттеушілік, инфрақұрылымдық және сервистік жағдайлар жасалатын болады. Қалған тораптық әуежайларда олардың инфрақұрылымын сұраныстың қалыптасуына қарай авиациялық хабтар ретінде ықтимал дамыта отырып, ең төмен қажетті техникалық жай-күйге келтіру үшін жұмыстар орындалатын болады.

Отандық авиакомпаниялар паркін лизингтік қаржыландыру тетіктері арқылы жаңа әуе кемелерімен толықтыру жалғасады, бұл ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттыруға және халық пен бизнестің тұрақты, қауіпсіз және жайлы авиатасымалдарға қажеттілігін толық көлемде қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

ЕО тәжірибесі бойынша әуе тасымалдары нарығын ырықтандыру ұлттық авиатасымалдаушылармен тиімді бәсекелесе алатын, тұтынушылар аясын кеңейте алатын және авиатасымалдар көлемінің өсуі мен билет құнының төмендеуіне ықпал ете алатын бюджеті төмен жаңа авиакомпаниялардың пайда болуына ықпал ететін болады.

Халықаралық авиақатынастар желісі кемінде 30 жаңа бағытқа ұлғаяды. Сонымен қатар массасы 10 тоннадан 50 тоннаға дейінгі (Airbus 320, Boeing 737) әуе кемелерін қабылдау мүмкіндігімен жергілікті әуе желілері үшін әуеайлақтарды дамыту жалғасады.

Авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі бірыңғай операторды құру елдің стратегиялық әуежайларының қауіпсіздік деңгейін арттырады, халықаралық аудиттерден табысты өтуге қолайлы болады және Қазақстанның азаматтық авиациясының авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етудің еуропалық моделіне перспективалы көшуіне мүмкіндік береді.

**Су көлігі саласында** инфрақұрылымды жаңғырту мен құрғақ және мұнай жүктерін тасымалдау үшін отандық сауда флотының санын ұлғайту арқылы қазақстандық порттарды Каспий теңізінің жетекші көлік-логистикалық хабтарының біріне трансформациялау басым стратегиялық міндет болып табылады.

Технологиялық жаңғыртуды қамтамасыз етуге, құн мен жеткізілімдерді жасаудың жаһандық тізбектеріне кірігуге бағытталған инвестициялық жобаларды іске асыруға баса назар аударылатын болады. Су көлігін мультимодальды логистикалық тізбектерге одан әрі интеграциялау Каспий маңы порттарымен бірлесе отырып, теңіз порттарында тасымалдар процесін цифрландыру мен автоматтандыруды (бірыңғай цифрлық платформа) белсенді дамыту арқылы жүзеге асырылатын болады.

Теңіз порттарының инфрақұрылымын дамыту жөніндегі жобаларды іске асыру үшін мамандандырылған терминалдар құруға жеке инвестицияларды тарта отырып, мемлекеттік-жекешелік әріптестік құралдары қолданылатын болады, бұл ретте мемлекет қауіпсіз порт қызметі үшін жағдайларды қамтамасыз ететін болады.

Теңіз көлігіндегі авариялық жағдайлардың санын азайту үшін Ақтау портында кемелер қозғалысын басқару жүйесін енгізу, кейіннен оны Құрық және Баутино порттарының жүйелерімен біріктіру аяқталады. Қауіпсіз кеме қатынасын қамтамасыз ету және авариялық-құтқару іс-шараларын үйлестіру үшін теңіз құтқару үйлестіру орталығы құрылатын болады.

"Бірыңғай терезе" қағидаты бойынша теңіз өткізу пункттерінде электрондық құжат айналымы жүйесін құра отырып, мемлекеттік органдардың бақылау-қадағалау функцияларын цифрландыру жалғасады, бұл рәсімдерден өту процесін біршама жеделдетуге және тасымалдардың тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді.

Мемлекетаралық уағдаластықтарды іске асыру мұнай мен паромдық жүктерді тасымалдауды қоса алғанда, бағыттар географиясын кеңейтуге бағытталатын болады, бұл өз кезегінде сауда флотының дамуына серпін береді. Мемлекет отандық кеме жасау және кеме жөндеу базасын дамыту үшін қолдау шараларын көрсететін болады.

Кеме қатынайтын су жолдары бойынша жүк тасымалдарын дамыту жөніндегі шаралар МЖӘ негізінде жағалау инфрақұрылымының жай-күйін мультимодальды

тасымалдарды ұйымдастыру мүмкіндігін қамтамасыз ететін заманауи талаптарға сәйкес келтіре отырып, оларды жаңғыртуды қамтиды.

**Логистика және мультимодальды тасымалдар секторында** жаһандық тізбектерге интеграциялау және халықаралық транзиттік-логистикалық хабқа айналу үшін елдің бәсекеге қабілеттілігін нығайту жалғасады.

Логистика мен транзитті дамытудың негізгі драйверінің рөлін көлік сервисінің кешенді 3PL-4PL операторын құру арқылы Ұлттық көлік-логистикалық компания атқаратын болады. Оператордың қызмет саласына әртүрлі көлік түрлерімен жүктерді тасымалдау бойынша көрсетілетін қызметтер, терминалдық-қойма қызметі, инновациялық технологияларды қолданатын логистикалық консалтинг және аутсорсинг кіреді.

Транзит пен сауданы дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының ҚХР-мен, Қырғызстанмен, РФ-мен, Өзбекстанмен Мемлекеттік шекарасына жақын жерде, сондай-ақ Каспий маңы өңірінде бес өнеркәсіптік көлік-логистикалық хаб құрылатын болады, бұл Орталық Азия елдерімен тауар айналымын 6,3-тен 15,0 млрд АҚШ долларына дейін 2,4 есеге, оның ішінде қазақстандық экспортты 560 млн АҚШ долларына ұлғайту есебінен өсіруге мүмкіндік береді.

Көліктің әртүрлі түрлері мен мемлекеттік органдар арасындағы өзара іс-қимылдың тиімділігін арттыру үшін мультимодальды тасымалдарда деректер мен құжаттарды қағазсыз алмасуға түпкілікті көшумен автоматтандырылған ақпараттық жүйелер белсенді енгізілетін болады. Атап айтқанда, отандық өндірушілер мен сыртқы экономикалық қызметке қатысушыларға қолжетімділікті шектемей, бақылаушы органдардың ақпараттық жүйелерін біріктіретін бірыңғай цифрлық платформа негізінде транзиттік жүктер үшін "жасыл дәліз" құрылатын болады.

Жүк тасымалдарын контейнерлендіру бойынша жұмыс жандандырылады, ол үшін қолайлы технологиялық және тарифтік жағдайлар, қажетті инфрақұрылым жасалады, түрлі типтегі контейнерлердің отандық өндірісі жолға қойылады.

Тасымалдарды жоспарлау, ұйымдастыру және жүзеге асыру процестерін басқарудың тиімділігін арттыру заманауи цифрлық технологияларды, оның ішінде жасанды интеллект негізіндегі шешімдерді қолдау құралдарын қарқынды пайдалануға негізделетін болады. Бұлтты шешімдер мен big-data технологияларын қолдану да кеңінен орын алады.

Тұжырымдаманы іске асыру шеңберінде мемлекеттік және жеке инвестициялардың басым бағыты көлік байланыстарының мынадай типтерін:

транзиттік, экспорттық және импорттық жүк ағындарын, халықаралық көлік дәліздері бойынша халықаралық жолаушылар және жүк қатынасын;

өңіраралық туристік бағыттарды, ірі туризм объектілерін, рекреациялық аудандар мен мәдени мұра объектілерін;

облыстық, аудандық орталықтар мен халқы 100 мың адамнан асатын қалалар арасында жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды;

минералдық-шикізаттық және өндірістік аймақтардың ішкі тұтынушылармен және сыртқы нарықтармен байланысын;

жолаушыларды қалалық агломерациялар шекараларында жүктемесі өте көп бағыттар бойынша тасымалдауды қамтамасыз ететін көлік-логистикалық инфрақұрылымның түйінді объектілері болады.

Көлік инфрақұрылымының негізгі объектілерінің нысаналы жай-күйі жылдамдықтың, қауіпсіздіктің және тасымалдау қабілетінің сұранысқа сәйкес келетін параметрлерін қамтамасыз етумен қатар физикалық шектеулердің (учаскелерді шектейтін тар жерлер, жоғары авариялық ошақтар) жоқтығы болады. Көлік инфрақұрылымының негізгі объектілерінің нысаналы жай-күйіне қол жеткізуге бағытталған жобаларда бюджеттен тыс көздерді тарту тетіктерін қоса алғанда, жеткілікті қаржылық қамтамасыз ету болуға тиіс.

Бұдан басқа көлік-логистикалық әлеуетті дамыту нарықтың барлық субъектілерінің мүдделерін, қажеттіліктері мен үміттерін теңгерімді қанағаттандыруға бағытталатын болады.

Көлік-логистикалық әлеуетті дамыту нәтижесінде мемлекет мүдделерін іске асыруға:

мемлекеттік шығыстарды жоспарлау және басымдық беру жүйесін жетілдіру арқылы көлік инфрақұрылымын дамытуға салынатын инвестициялардың тиімділігін арттыру;

экономика салаларына көлік-логистикалық қызмет көрсету сапасын жақсарту, жүктер мен жолаушылардың ұтқырлығын арттыру, өңірлердің байланыстылығын арттыру;

жеке бизнес пен инвестицияларды қолдаумен қатар ұлттық көлік-логистикалық компанияны құру және дамыту арқылы көлік-логистика саласының тиімділігін арттыру ;

теміржол және теңіз порттарының инфрақұрылымын дамыту;

көлік-логистикалық компаниялар мен экспорттаушылардың қызметінен түсетін салық түсімдерін арттыру;

мультипликативті экономикалық әсер есебінен қол жеткізілетін болады.

Көлік-логистикалық қызметтер нарығы субъектілерінің (экспорттық жүк жөнелтушілерді қоса алғанда) мүдделері мен қажеттіліктері мынадай кешенді шаралар:

қазақстандық өнім үшін экспорттық нарықтармен көлік байланысын жақсарту;

көлік-логистикалық инфрақұрылымның өткізу қабілетті ресурсын бөлу кезінде транзиттік, экспорттық, импорттық және ішкі тасымалдар басымдықтарының теңгерімін қамтамасыз ету;

жеке бастаманы жан-жақты қолдау, көлік-логистика саласына инвестициялар тарту үшін жағдай жасау;

жүк теміржол тасымалдары нарығын одан әрі дамыту, тасымалдар көлемін әртараптандыру және ұлғайту, операциялық қызметтен түсетін кірістердің өсуі үшін инфрақұрылымдық мүмкіндіктер жасау;

бәсекелес ортаны дамыту мен әуе және су көлігіндегі жаңа нарықтар мен тауашаларға қол жеткізу үшін жағдайлар жасау;

инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру кезінде мемлекеттік-жекешелік әріптестік тетігін қолдану аясын кеңейту;

мемлекеттің және квазимемлекеттік сектор кәсіпорындарының экономиканың бәсекелес секторларына қатысуын азайту және қазақстандық көлік компаниялары үшін осы тауашаларды кеңейту;

көрсетілетін қызметтерді сыртқы нарықтарға экспорттау кезінде қазақстандық көлік компанияларына қолдау көрсету;

өнімдер мен көрсетілетін қызметтердің жаңа түрлеріне (контейнерлер, фитингтік платформалар, электромобильдер және зарядтау инфрақұрылымы, электрондық онлайн-сервистер және т. б.) сұранысты дамыту үшін жағдайлар жасау;

жүк автокөлік құралдарына, авиациялық жабдықтарға және қосалқы бөлшектерге қатысты импорттық саясатты жұмсарту арқылы іске асырылатын болады.

Ел халқының негізгі үміті мен мүдделерін қанағаттандыру бөлігінде мемлекеттің көлік саясаты:

әлеуметтік маңызы бар объектілердің, инфрақұрылым мен көрсетілетін қызметтердің жыл бойы көлікке қолжетімділігін қоса алғанда, қолжетімді, қауіпсіз және инклюзивті ұтқырлықты қамтамасыз етуге;

көлік құралдарын жаңарту, сервистік қызмет көрсету деңгейін арттыру, мультимодальды интеграция және жолаушылар тасымалы инфрақұрылымын дамыту арқылы жолаушыларға көрсетілетін көлік қызметтерінің сапасын арттыруға;

қалалардағы көлік кептелістерінің санын азайтуға, жолда болу уақытын қысқартуға, жеке уақыт қорын ұлғайтуға;

көлік шығасыларын қысқартуға (жол жүру құны, жол инфрақұрылымының қанағаттанарлықсыз жай-күйінен жеке көлік құралдарына келтірілетін залал);

жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсартуға;

әуе көлігінің бағасына қолжетімділікті арттыруға, ішкі (өңірлік) және халықаралық авиақатынастар желісін кеңейтуге;

жеке ұтқырлықты арттыруға, жолаушылар көлігінде сервис пен жайлылық деңгейін жақсартуға бағытталатын болады.

2030 жылға қарай Қазақстан арқылы өтетін көлік-логистикалық дәліздер жүк ағындары құрылымындағы болжамды өзгерістер мен геосаяси және экономикалық " турбуленттілік" жағдайында ішкі және транзиттік тасымалдарға өсіп келе жатқан

сұранысты ескере отырып, экономиканың көлік қызметтеріне қажеттілігін толық көлемде қамтамасыз ететін болады.

Халықаралық менеджментті дамыту институты (IMD) жыл сайын жариялайтын бәсекеге қабілеттіліктің әлемдік рейтингіндегі (WCR) "Инфрақұрылым" көрсеткіші бойынша Қазақстанның елдік рейтингі 2022 жылғы 46-орыннан 2030 жылы кемінде 39-орынға дейін өседі.

## **5-бөлім. Көлік-логистикалық әлеуетті дамытудың негізгі қағидаттары мен тәсілдері**

### **5.1. Негізгі қағидаттар**

Осы Тұжырымдамада Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Ұлттық даму жоспарының басымдықтары мен міндеттеріне және Біріккен Ұлттар Ұйымының (БҰҰ) Орнықты даму мақсаттарына сәйкес келетін көлік-логистикалық кешенді (КЛК) дамытудың мынадай негіз құраушы қағидаттары айқындалған:

құндылықтарға басымдық беру қағидаты: көлік адамдар үшін – даму қауіпсіздік пен жайлылықты қамтамасыз етуге, тұтынушылардың уақыты мен шығындарын үнемдеуге және сәйкес келмейтін техникалық жағдай мен көлік инфрақұрылымын жоспарлауға байланысты шығасыларды азайтуға бағытталуға тиіс;

жалпыға бірдей қолжетімділік пен ашықтық қағидаты – халық пен бизнестің инфрақұрылым, көлік және логистика қызметтеріне тең және инклюзивті қолжетімділігі;

интермодальды және халықаралық интеграция қағидаты – көліктің басқа түрлерімен өзара байланысын және өңірлік (халықаралық) көлік жүйесіне интеграциялануын ескере отырып, көліктің жекелеген түрі үшін салалық бағдарламалық даму құжаттарын әзірлеу және іске асыру, сондай-ақ өткізу қабілетін шектейтін және халықаралық көлік дәліздерінің дамуына кедергі келтіретін қазіргі кездегі "тар жерлерді" айқындау және жою;

ұтымдылық қағидаты – халық пен бизнес үшін экономикалық пайданы барынша ұлғайту негізінде КЛК дамыту бойынша стратегиялық, бағдарламалық және жобалық шешімдерді әзірлеу және қабылдау;

"жасыл" даму қағидаты – КЛК-ны жоспарлаудың, дамытудың және оның жұмыс істеуін барлық кезеңдерінде қоршаған ортаны қорғауды және адам өмірінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

Бұл қағидаттар ұлттық жобаларды, салалық жол карталарын және көліктің жекелеген түрлеріне арналған басқа да даму құжаттарын әзірлеу және іске асыру кезінде толық сақталуға тиіс.

### **5.2. Көлік-логистикалық әлеуетті дамыту тәсілдері**



Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық дамуының ағымдағы жай-күйін, сыртқы сын-тегеуріндері мен мүмкіндіктерін, стратегиялық басымдықтары мен міндеттерін жан-жақты талдауды негізге ала отырып, Тұжырымдамада көлік-логистикалық кешенді дамытудың 2030 жылға дейінгі мынадай негізгі тәсілдері айқындалды.

### 5.2.1. Транзитті дамыту және мультимодальды интеграция

Қазақстанның 2030 жылға қарай жетекші өңірлік транзиттік хаб болып қалыптасуының стратегиялық мақсатына қол жеткізу және бірыңғай көлік-логистикалық кешен шеңберінде көліктің жекелеген салаларының интеграцияланған дамуын қамтамасыз ету үшін мынадай бағыттар:

- транзиттің қосымша көлемін тарту және үздіксіз мультимодальды тасымалдарды қамтамасыз ету үшін трансшекаралық хабтар мен терминалдық желіні дамыту;
- халықаралық транзиттік-көлік дәліздерінің, логистикалық терминалдар мен өткізу пункттерінің өткізу қабілетін арттыру;
- жүк автомобиль, теміржол, теңіз және әуе көлігін қоса алғанда, көлік құралдары паркін жаңғырту және олардың санын ұлғайту;
- халықаралық көлік қатынасындағы физикалық емес кедергілерді жою;
- халықаралық қатынаста жүктерді мультимодальды тасымалдар процесін кедендік өкімшілендіруді жеңілдету;
- ұлттық заңнаманы жетілдіру және көлік, транзит және сауда саласында жаңа мемлекетаралық келісімдер жасасу;
- "жұмсақ" инфрақұрылымды, оның ішінде электрондық және сервистік көрсетілетін қызметтерді дамыту бойынша шаралар іске асырылатын болады.

**Автомобиль-жол саласында** транзиттік-көліктік әлеуетті іске асыруға арналған бірінші кезектегі инфрақұрылымдық жобалар халықаралық көлік дәліздерінің, логистикалық терминалдардың және Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу пункттерінің техникалық жай-күйі мен өткізу қабілетін жақсартуға бағытталатын болады.

Халықаралық автомобиль дәліздерінде жоғары жылдамдықты кабельдік (ТОБЖ) және сымсыз (4G/5G) деректерді беруді қамтамасыз ету үшін ақпараттық-телекоммуникациялық инфрақұрылымды орнату, оның ішінде "бірлесіп орнату" қағидаты бойынша телекоммуникациялық операторлармен әріптестік негізінде және спутниктік интернет, оның ішінде Starlink технологияларын қолдана отырып орнату жүзеге асырылатын болады.

ҚР СТ 2476-2014 ұлттық стандартына сәйкес жол бойындағы сервис объектілерінің (ЖСО) саны мен сервистік деңгейін қамтамасыз ете отырып, барлық автомобиль

дәліздерін жаңғырту жүргізілетін болады. 2030 жылға дейінгі кезеңде кемінде 200 ЖСО құрылады, оның ішінде МЖӘ-нің баламалы құралдарын, сондай-ақ ақылы автомобиль жолдарынан түсетін кірістерді пайдалана отырып құрылатын болады.

Шекарада тұрған барлық мемлекеттік органдардың өкілеттіктері мен тиісті функциялары бірыңғай уәкілетті орган (оператор) шеңберінде шекараны қиып өту кезінде көлік құралының "бірыңғай терезе" және "бір аялдама" практикасын заңнамалық бекітумен біріктірілетін болады.

Бұл ретте кедендік құжаттарды өз бетінше ресімдеу үшін барлық қажетті ақпаратты уәкілетті органның (бірыңғай оператордың) сайтында орналастыра отырып, брокерлердің көрсетілетін қызметтерін міндетті пайдалану жөніндегі талаптар алып тасталады.

Жүк автокөлігі үшін "бірыңғай терезе" операторының жұмыс орнын шекаралық өткізу пункттерінде (жасыл дәліздер) жүк АКҚ жүргізушілері көлік құралынан шықпай-ақ қызмет ала алатындай етіп ұйымдастыру арқылы бөлінген қозғалыс жолақтары құрылатын болады.

Қатысушы елдердің ұлттық деңгейінде әрекет ететін сақтандыру жүйелерін өзара тану мүмкіндігі үшін Қазақстанның The Green Card халықаралық автосақтандыру жүйесіне қосылуы туралы мәселе пысықталатын болады.

Жүк автотасымалдарында TRACECA бірыңғай транзиттік рұқсат туралы келісімге қол қоюмен қатар eTIR және eCMR электрондық жүйелеріне көшуге бастамашылық жасалатын болады. Автомобиль өткізу пункттері арқылы шекараны қиып өту рәсімін жеңілдету үшін автокөлік құралдарының жүргізушілері үшін арнайы "TRACECA" визасын енгізу туралы мәселе пысықталатын болады.

Шекараларда жүктерге бақылау жүргізудің шарттарын келісу туралы халықаралық конвенцияның (Женева, 1982 жыл) Көлік құралдарының халықаралық салмақ сертификатын (КҚХСС) қабылдау және өзара тану жолымен қайта өлшеу рәсімдерін болдырмау бөлігіндегі 8-қосымшасының 5-бабының ережелері іске асырылатын болады.

Бұдан басқа TRACECA негізгі көпжақты келісімінде көзделмеген барлық алымдар мен төлемдер кезең-кезеңімен алып тасталады.

**Теміржол көлігінде** транзиттік тасымалдар көлемінің одан әрі өсуін қамтамасыз ету және көлік қызметтеріне ішкі сұранысты қанағаттандыру үшін "Достық – Мойынты", "Дарбаза – Мақтаарал" теміржол желілерін, Алматы маңындағы айналма тармақты, ҚХР-мен шекарадағы "Бақты" теміржол өткелін қоса алғанда, МТЖ учаскелері мен теміржол станцияларын салу, реконструкциялау және жаңғырту бойынша бірқатар ауқымды жобалар іске асырылатын болады. Ақтау – Алят (Әзербайжан) бағытында Каспий теңізі арқылы теміржол және автомобиль көпірін салудың орындылығына кешенді бағалау жүргізілетін болады. 2030 жылға дейінгі кезеңде инфрақұрылымдық, технологиялық, заңнамалық және сервистік "тар жерлерді" кешенді талдау негізінде

теміржол желісін және ілеспе сервистік көрсетілетін қызметтерді дамыту бойынша қосымша жобалар айқындалатын болады. Мұндай жобаларды шектеулі қаржы ресурстары жағдайында іске асырудың басымдығы тасымалдардан түсетін кірісті барынша арттыру және қосылған құны жоғары тереңдетіп қайта өңдеу өнімдерін тасымалдауға кезең-кезеңімен қайта бағдарлана отырып, желінің тасымалдау қабілетін пайдалануды барынша азайту өлшемшарттарына сүйене отырып айқындалатын болады.

"ҚХР – Түрікменстан – Иран" бағытында тасымалдардың теңіз бағытын қоса отырып, елдердің көлік компаниялары мен мемлекеттік органдарының қатысуымен трансұлттық үйлестіру органын құру пысықталатын болады.

Транзиттік әлеуетті одан әрі дамыту және ұлттық экономиканың сапалы және қолжетімді тасымалдарға қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін "Қазақстан темір жолы" ҰК" АҚ (ҚТЖ) ұлттық көлік-логистикалық компанияға (ҰКЛК) трансформациялау жүзеге асырылатын болады.

ҰКЛК-ның негізгі міндеттері: шетелде жүктерді қалыптастыру және тарату нүктелерінде логистикалық көрсетілетін қызметтердің кірісі жоғары нарығына кіру, көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту және оның әлеуетін тиімді пайдалану, сондай-ақ мультимодальды тасымалдарды дамыту болады.

Жолаушылардың ұлттық теміржол тасымалдаушысы жүзеге асырылатын қызмет түрлерін кеңейтуді, бірыңғай жол жүру құжатын енгізуді, бағыттардың жаңа желісін әзірлеуді және енгізуді қоса алғанда, интермодальды тасымалдар жүйесін дамытуды жалғастырады. Электр және дизельді пойыздарды қоса алғанда, моторвагонды жылжымалы құрам паркін толықтырумен қатар пайдаланудың орташа мерзімін 10 жылға дейін жеткізе отырып, жолаушылар вагондары паркінің 80 %-ын жаңарту қамтамасыз етіледі.

Жолаушылардың ұлттық теміржол тасымалдаушысын субсидиялаудың жеткілікті деңгейін қамтамасыз ету үшін жылжымалы құрамды жаңарту үшін жеткілікті пайдалану және операциялық қызметтен болған шығындардан басқа ілеспе инвестициялық шығыстарды өтеу үшін мүмкіндіктер жасай отырып, субсидиялау жүйесі қайта қаралатын болады.

**Әуе көлігі саласында** авиатасымалдардың транзиттік әлеуетін іске асыру заманауи әуе кемелерін пайдалана отырып және Қазақстанның тораптық әуежайлары арқылы Еуропа және Азия елдеріне бағыттардың ыңғайлы түйісуін ұйымдастыру арқылы "Азия – Еуропа – Азия" бағыты бойынша бағдарларға шоғырланады. Бұл ретте пайдаланушылар мен бақылау-қадағалау органдары әуе кемелерін пайдалану аймақтарына тиісті бақылауды және қолданыстағы заңнамалық тыйымдар мен шектеулердің (бағыттар, жүк түрлері және сол сияқтылар) сақталуын қамтамасыз етуге тиіс.

Қазақстанның халықаралық сауда-экономикалық байланыстарын дамытуға жәрдемдесу үшін жергілікті атқарушы органдарды белсенді тарта отырып, "ашық аспан" саясатын одан әрі іске асырумен қатар әлемдік қаржы орталықтарымен тікелей авиақатынастарды ашу жалғасады.

Әуежайлардың одан әрі дамуын және әлемдік көлік жүйесіне интеграциялануын ынталандыру үшін халықаралық жүк брокерлерінің логистикалық орталықтарын ашуды, АА саласы субъектілерін дамыту үшін ұлттық және халықаралық қаржы құралдарының қолжетімділігін қамтамасыз етуді қамтитын қосымша шаралар қабылдау қажет.

Қазақстанның жұмыс істеп тұрған әуежайларының базасында өңірлік транзиттік авиациялық хабтарды дамыту үшін жағдайлар жасалатын болады. Орта мерзімді перспективада әуе транзитін дамыту үшін еліміздің басқа өңірлерінде жүк және жолаушылар ағындарының өсу шамасына қарай қосымша қуаттарды қалыптастыра отырып, Астана (жолаушылар), Алматы және Ақтау (жүк) әуежайлары басты назарда болады. Әрбір авиациялық хабтың логистикалық көрсетілетін қызметтер кешенінде бонд қоймалары құрылатын болады.

Нарықтық жағдайға және мемлекеттің транзиттік саясатының міндеттеріне қарай сараланатын навигациялық қызмет көрсетуге икемді тарифтер енгізілетін болады.

Шетелдік авиакомпаниялардың жұмыскерлері үшін жеңілдетілген көші-қон талаптары көзделетін болады. Экипаж мүшелерімен және шетелдік авиакомпаниялардың өкілдерімен өзара іс-қимыл жасайтын мемлекеттік бақылаушы органдардың персоналы үшін міндетті біліктілік өлшемшарттарының тізбесіне ағылшын тілін меңгеру енгізілетін болады.

Әуежайлардың "зарарсыздандырылған аймақтарында" шетелдік авиакомпаниялар өкілдерінің жұмысына рұқсат беруге тыйымды алып тастаумен қатар шекара қызметінің талаптары жеңілдетіледі.

Көлік құралына арналған кедендік декларацияны (КҚКД) ресімдеу жөніндегі заңнамалық талаптарды, сондай-ақ транзиттік әуе кемелерінің жүктерін әуежайлардың бөлінген аумағы шегінде қайта тиеу кезінде оларды уақытша сақтау қоймаларына (УСҚ) міндетті түрде орналастыру туралы талаптарды кеден органының тасымалданатын жүктің сипаты мен көлемі туралы жазбаша хабарламасы арқылы ықтимал алып тастай отырып, транзиттік әуе кемелеріне қатысты кедендік операцияларды жасау тәсілдері қайта қаралатын болады.

Транзиттік әуежайларда транзит үшін арнайы кедендік және көші-қон режимдерімен, сондай-ақ шетелдік тасымалдаушылар мен логистикалық компаниялардың жұмысы үшін ерекше қағидалармен еркін сауда аймақтары құрылатын болады.

E-freight жүк әуе тасымалдарын электрондық сүйемелдеу жүйесімен одан әрі интеграциялай отырып, жүк әуежайлары мен хабтарда тасымалдар процесін басқаруды цифрландыру және автоматтандыру жалғасатын болады.

Халықаралық аэронавигациялық жүйенің бөлігі ретінде Қазақстанның аэронавигациялық жүйесін дамыту Жаһандық аэронавигациялық жоспардың (ЖАНЖ) ережелеріне негізделетін болады.

**Су көлігі** саласында кемелердің экологиялық талаптарға сәйкестігі қағидаты бойынша кемеңің кіру тарифтерін саралау жөніндегі қолданыстағы екіжақты келісімдерге тиісті өзгерістер енгізе отырып, бесжақты ведомствоаралық келісім әзірлеуді қоса алғанда, Каспий маңы мемлекеттерінің кеме қатынасы компаниялары нарығында бәсекелестікті дамыту үшін қосымша жағдайлар жасалатын болады.

Мемлекетаралық уағдаластықтарды іске асыру мұнай жеткізудің жаңа бағыттарының географиясын кеңейтуге мүмкіндік береді. Жеткізудің баламалы бағыттарын пысықтау шеңберінде SWAP-операциялар бойынша Иран бағытынан санкцияларды алып тастау танкер флотының дамуына серпін береді. Иран бағытында санкцияланбаған жүктерді тасымалдау бойынша шектеулерді алып тастау үшін тиісті бас лицензияны алу рәсімі аяқталады.

Өзен кеме қатынасын дамыту шеңберінде Ертіс өзені бойынша тұрақты жолаушылар қатынасын ұйымдастыру жоспарлануда, бұл Шығыс Қазақстан облысының шалғайдағы елді мекендерінің облыс орталығымен тұрақты көлік байланысын қамтамасыз етеді. Сонымен қатар бірқатар бағыттарға әлеуметтік маңызы бар паром өткелдері мәртебесін бере отырып, шығыс өңірінде неғұрлым сұранысқа ие су туризмін дәріптеу үшін жұмыс жүргізілетін болады.

Су көлігін мультимодальды логистикалық тізбектерге одан әрі интеграциялау Каспий маңы порттарымен интеграцияны ескере отырып, теңіз порттарында тасымалдар процесін цифрландыру мен автоматтандыруды белсенді дамыту арқылы жүзеге асырылатын болады (бірыңғай цифрлық платформа). Сондай-ақ Каспий теңізінде "порт мемлекеті" функцияларын орындау жөніндегі нормативтік талаптарды үйлестіру және біріздендіру кезінде кемелерді инспекциялаудың бірыңғай цифрлық базасы енгізілетін болады.

**Логистика мен мультимодальды тасымалдарды** дамыту үшін трансшекаралық сауда хабтары жүйесі қалыптастырылатын болады, олардың негізінде іргелес елдер – ҚХР-мен, Қырғыз Республикасымен, Өзбекстан Республикасымен, Ресей Федерациясымен, Каспий маңы мемлекеттерімен шекара маңы ынтымақтастығы алаңдары құрылатын болады.

Қырғыз Республикасымен шекарада "Индустриялық сауда-логистикалық кешен" тауар өңдеу торабы, Өзбекстанмен шекарада – "Орталық Азия" халықаралық

өнеркәсіптік кооперация орталығы", РФ-мен шекарада – "Еуразия" трансшекаралық сауда орталығы", Каспий өңірінде – "Каспий торабы" контейнерлік хабы, ҚХР-мен шекарада – "Қорғас торабы" шекара кешені құрылатын болады.

Трансшекаралық хабтар жүйесінде жаңа өндірістерді дамыту және отандық компанияларды қосылған құн тізбегін қалыптастыру процесіне белсенді қосу үшін индустриялық алаңдар, оның ішінде әртүрлі өнімдерді сақтауға, қайта өңдеуге және бір көліктен екіншісіне ауыстыруға арналған қуаттар құрылатын болады. Импортталатын тауарды кедендік рәсімдерден өтпей және салық төлемей шексіз уақыт сақтауға болатын жаңа бонд (еркін) қоймалар, сондай-ақ сауда-туристік аймақтар ашылатын болады.

Шекара маңындағы хабтар желісі одан әрі кеңейту перспективасымен ЕАЭО, Орталық және Шығыс Азия, Таяу Шығыс және Кавказ елдерінің бірыңғай тауар өткізгіш жүйесін қалыптастыру үшін құрылымдық тірек болады.

Қалыптасып келе жатқан сауда хабтары жүйесі жүктердің осы аумақтарға кедергісіз кіруіне, олардың ішкі қозғалысының, өңделуінің, дистрибьюциялануының және әкетілуінің қарапайымдылығына негізделген тиісті логистикалық қамтамасыз етілуге тиіс. Осы мақсатта ірі көлік тораптары – негізінен әуежайлармен, сондай-ақ теміржол және автомобиль логистикалық орталықтарымен интеграциялауда мультимодальды көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша бірқатар жобалар іске асырылатын болады.

ҚТЖ құрылымдық қайта құру шеңберінде мәртебенің өзгеруін және құзыреттер саласының кеңеюін, атап айтқанда логистика блогын күшейтуді ескере отырып, Көлік логистикасы бойынша құзыреттер орталығы (КЛҚО) құрылатын болады.

Трансұлттық дәліздер мен сауда хабтарын дамытудың негізгі құралдарының бірі мультимодальды тасымалдар болады. КЛҚО әртүрлі көлік түрлерінің қатысуымен жаңа логистикалық өнімдерді әзірлейтін болады. Атап айтқанда, ҚТКФ теңіз тасымалдары үшін құзыреттілік орталығына айналады. Қажет болған жағдайда мультимодальды тасымалдардың логистикалық тізбегіне отандық авиациялық және автомобиль тасымалдаушылары да тартылатын болады.

Қазақстандық көлік компанияларына шет мемлекеттердің нарықтарына шығу және трансқазақстандық бағыттарға жүк ағындарын тарту үшін мемлекет тарапынан жан-жақты қолдау көрсетілетін болады.

Бонд қоймаларын дамыту және өңірлік электрондық коммерцияның жүк ағындарын республика аумағына қайта бағдарлау үшін жағдайлар жасалатын болады. Мұхит желілері контейнерлерінің ағыны оларды есепке алудың ашықтығын арттырумен және қайтаруды қамтамасыз етумен қатар қалыптастырылатын болады.

Жөнелтушілердің бағыттар бойынша тасымалдау қабілетін алдын ала резервтеуін ынталандыру мақсатында "ship or pay" (тиеп жөнелту немесе төлеу) қағидаты бойынша жаңа транзиттік өнімдерді енгізуді қоса алғанда, тарифтік саясатты қалыптастырудың тәсілдері жетілдірілетін болады.

"Жіксіз" мультимодальды тасымалдарды қамтамасыз ету үшін Иран, Әзербайжан, Грузия және Түркия порттарында сыртқы терминалдық қуат құруды қоса алғанда, терминалдық желіні дамыту жалғасады. Жеке технологиялық инвесторлармен бірлесіп импорттық және экспорттық операцияларды қолдаумен қатар тауарларды Қазақстан аумағы арқылы "жіксіз" өткізу үшін цифрлық мультимодальды дәліз құру жүзеге асырылатын болады.

Көліктің жекелеген түрлерінің интермодальды өзара байланысын қамтамасыз ету үшін порт терминалдарында жүк АҚК үшін электрондық кезектер жүйесін енгізумен қатар кесте мен тарифтер туралы жалпыға қолжетімді ақпараты бар интернет-портал іске қосылатын болады.

Теміржол-теңіз қатынасында тасымалдарды жүзеге асыру кезінде теңіз коносаменті ретінде кейіннен электрондық жүкқұжат ЦИМ/ХЖҚК қолдануға көшумен бірыңғай жүкқұжат ЦИМ/ХЖҚК енгізілетін болады.

Көлік инфрақұрылымын цифрлық интеграциялау шеңберінде мынадай бағыттар:

көлік инфрақұрылымы объектілерінің, оның ішінде халықаралық көлік дәліздері мен өткізу пункттерінің қозғалысы мен жүк ағындарының қарқындылығын, жай-күйі мен дамуын жоспарлауды мониторингтеу;

жолаушылар және жүк терминалдарының технологиялық процестерін ақпараттық қамтамасыз ету және автоматтандыру;

пойыздардың қозғалысын және станциялық жұмыстың технологиялық процестерін басқару;

істен шығуларды автоматтандырылған мониторингтеу және болжау, сондай-ақ жылжымалы құрам мен теміржол инфрақұрылымы объектілеріне жөндеуді және техникалық қызмет көрсетуді жоспарлау;

өуе көлігінде ақпаратты жалпы жүйелік басқару;

теңіз және ішкі су көлігінде қозғалысты басқару және қауіпсіздікті мониторингтеу;

жолаушылар ағынын мониторингтеу және жоспарлау, сондай-ақ жалпыға ортақ пайдаланылатын қалалық жолаушылар көлігінің қозғалысын басқару және тұрақ кеңістігін басқару бойынша жекелеген көлік түрлерінің қолданыстағы және жаңадан құрылатын ақпараттық жүйелерін біріктіру жолымен бірыңғай зияткерлік көлік жүйесін (ЗКЖ) құру жалғасады.

ЗКЖ элементтерін енгізу шеңберінде кедендік және шекаралық бақылаудың ақпараттық жүйелерімен, сондай-ақ ақылы автожолдар жүйесімен интеграцияланған цифрлық халықаралық автокөлік дәліздерінің ақпараттық жүйесі құрылатын болады, бұл қозғалыс қарқындылығын, экспорттық-импорттық және транзиттік қатынастардағы жүк ағындарының бағыты мен тығыздығын объективті бағалауға, олардың одан әрі өзгеруін болжауға және инфрақұрылымды дамытуды тиімді жоспарлауға мүмкіндік береді.

Жүкке арналған барлық көліктік және ілеспе құжаттарды электрондық форматқа ауыстыру жалғасады.

Өзара іс-қимылдың толық автоматтандырылған процестеріне көшумен бірыңғай цифрлық көлік-логистикалық ортаны құру үшін теміржол көлігінің ақпараттық жүйелерін мемлекеттік органдардың (шектес мемлекеттерді қоса алғанда) басқару жүйелерімен және көліктің басқа да түрлерімен интеграциялау жүзеге асырылатын болады. 2030 жылға дейін жылжымалы құрамның қозғалысын жоспарлаудың, болжаудың, модельдеудің, мониторингтеудің, навигациялаудың және сәйкестендірудің зияткерлік жүйелеріне көшуді аяқтау жоспарлануда.

### **5.2.2. Тұрақты және қауіпсіз көлік байланысын қамтамасыз ету**

Осы бағыттың стратегиялық мақсаты 2030 жылға қарай халық пен бизнес үшін әлеуметтік маңызы бар объектілердің, инфрақұрылымның және көрсетілетін қызметтердің жыл бойы көліктік қолжетімділігін қоса алғанда, қолжетімді, қауіпсіз және инклюзивті ұтқырлықты қамтамасыз ету үшін Қазақстанның барлық көлік инфрақұрылымын қауіпсіздік саласындағы стандарттарға сәйкес келтіру болып табылады. Осы мақсатқа қол жеткізу мынадай негізгі бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:

- көлік инфрақұрылымын қозғалыс қауіпсіздігі саласындағы мемлекетаралық, ұлттық және салалық стандарттардың талаптарына сәйкес келтіру;
- цифрландыру, автоматтандыру, реттеу, қозғалысты бақылау және басқару құралдарын одан әрі жетілдіру, дамыту және енгізу;
- шұғыл әрекет ету және көмек көрсету қызметтері мен жүйелерін дамыту;
- қозғалыс қауіпсіздігі және көлік құралдарын пайдалану талаптарын сақтау саласында профилактика мен құқық қолдануды одан әрі жетілдіру;
- қауіпсіздік саласындағы нормативтік-құқықтық қамтамасыз ету мен стандарттарды жетілдіру;
- тасымалдар қызметінің үздіксіздігін қамтамасыз ету үшін жоспарлау, басқару және реттеу жүйелері мен технологияларын жетілдіру.

Автомобиль-жол саласында қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі шаралар нормативтік техникалық жай-күйге келтіре отырып, жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын, жылжымалы құрамды жаңарту және елді мекендердің көшелерін реконструкциялауды және күрделі жөндеуді, құқық бұзушылықтардың профилактикасын күшейтумен қатар әлемдік озық практиканы ескере отырып, жол жүрісін ұйымдастыру стандарттарын жетілдіруді қамтиды.

Жолаушылар мен жүктерді тасымалдау қозғалысы мен процестерінің барлық қатысушыларының көліктік және экологиялық қауіпсіздік мәдениетін арттыруға, сондай-ақ қауіпсіздік жөніндегі нормативтерді сақтауға оң көзқарасты қалыптастыруға ерекше назар аударылатын болады.



КО ТР 014/2011 "Автомобиль жолдарының қауіпсіздігі" талаптарына сәйкес келетін республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының ұзындығы жыл сайын ілеспе ұлттық және салалық стандарттармен ұлғаятын болады. Бұл ретте облыстық және аудандық маңызы бар автожолдардың техникалық-пайдалану жағдайы жыл бойы қауіпсіз жүруді қамтамасыз етуге тиіс.

Шалғайдағы және жету қиын ауылдық елді мекендерге қызмет көрсету және халықтың әлеуметтік маңызы бар инфрақұрылымға қолжетімділігін қамтамасыз ету үшін әлеуметтік көлік белсенді дамитын болады.

Республикалық жол желісін шұғыл байланыс жүйелерімен және қысқы уақытта жүргізушілерді жылыту пункттерін жедел ашуға арналған объектілермен жарақтандыру басым тәртіппен жалғасады.

Көліктегі мемлекеттік бақылау және қадағалау жүйесін, оның ішінде жол жүрісі қауіпсіздігін жетілдіру автоматтандырылған жүйелер мен ақпараттық-талдамалық қамтамасыз етуді енгізу, тәуекелге бағдарланған тәсілді қолдану, ықтимал авариялық ошақтарды болжамды талдау және бақылау, оның ішінде жасанды интеллект технологияларын пайдалану және шешім қабылдауды қолдау есебінен іске асырылатын болады. Көлік құралдарының жылдамдығы мен техникалық жай-күйін қашықтықтан бақылаудың инновациялық технологиялары мен жүйелерін енгізу жалғасады.

Авариялар мен кептелісті азайту үшін қозғалыс қарқындылығы жоғары көшелердегі көлік ағындарын бағыттау үшін зияткерлік көлік жүйелерін белсенді енгізу және пайдалану жалғасатын болады.

**Теміржол көлігі саласында** қызметтер көрсетуді стандарттау және тасымалдар қауіпсіздігін қамтамасыз ету тәсілдері қайта қаралатын болады. Мемлекеттік реттеу тасымалдар процесіне қатысушылар құқықтарының, міндеттері мен жауапкершілігінің аражігін ажыратуға бағытталатын болады. Атап айтқанда, тасымалдар процесінің қауіпсіздігі, жөндеу жұмыстары, сертификаттау және техникалық аудит саласындағы технологиялық стандарттарды, нормалар мен қағидаларды әзірлеуді және біріздендіруді қамтамасыз ететін ұлттық стандарттау жүйесін құру пысықталатын болады.

Нарыққа жосықсыз қатысушылардың МТЖ-ға қол жеткізуін болдырмау және жүк теміржол тасымалдары нарығындағы бәсекелестіктің дамуын ескере отырып, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жүктерді теміржол көлігімен тасымалдау жөніндегі қызметті жүзеге асыруға лицензия алған кезде тасымалдаушыларға қойылатын біліктілік талаптары туындайтын тәуекелдер дәрежесіне қарай және нарықтың барлық қатысушыларының мүдделерінің теңгерімін ескере отырып қайта қаралуы мүмкін.

МТЖ жолының жоғарғы құрылысын күрделі жөндеудің жыл сайынғы көлемі кемінде 425 километрді құрайтын болады.

Қозғалыс қарқындылығы жоғары учаскелерде өтпезолдар мен өткелдерді қауіпсіздік жүйелерімен және жаяу жүргіншілер көпірлерімен жарақтандыру

жалғасады. Өндірістік жарақаттануды азайту қауіпсіздік техникасын одан әрі жетілдіру, қызметкерлерді оқыту, технологиялық терезелер жасай отырып, жөндеу жұмыстарын егжей-тегжейлі жоспарлау арқылы қамтамасыз етіледі.

**Әуе көлігі саласында** әуежайлардың инфрақұрылымы мен жарақтандырылуы ИКАО мен IATA талаптарына сәйкес келтірілетін болады. Ірі өңірлік әуежайлар (хабтар) әуеайлақтарының ИКАО III/II санатының талаптарына сәйкес, тораптық әуежайлар әуеайлақтарының ИКАО II/I санатына дейін, басқа әуеайлақтардың санатқа бөлінбеген әуеайлақтарға қойылатын талаптарға сәйкес радиотехникалық, жарық-сигналдық және метеорологиялық жабдықтармен жарақталу деңгейін арттыру жалғасады. ҰҚЖ, перрондарды жаңғырту және кеңейту, жылдамдықты жермен жүру жолдарын, отын-жанармай құю кешендерін дамыту, аэронавигацияның заманауи және перспективалы технологияларын енгізу жүргізілетін болады.

Ақпараттық және киберқауіпсіздіктің аппараттық-бағдарламалық технологиялары, оның ішінде ИКАО талаптарына сәйкес белсенді енгізілетін болады. SWIM спутниктік технологияларын қолдану аясы кеңейеді.

Әуе жағдайын бақылауды ұйымдастыру, азаматтық авиация жиіліктері диапазонында радиобайланыс жүргізу, әуе қозғалысын басқару органдарына ақпарат бере отырып, деректерді берудің цифрлық арналарын ұйымдастыру, сондай-ақ шектес мемлекеттердің әуе қозғалысын басқару органдары үшін коммерциялық негізде осы көрсетілетін қызметтерді ұсыну үшін ғарыш аппараттарын жерге жақын орбитаға ұшыру мүмкіндіктері зерделенетін болады.

Кедергілерден туындайтын ұшу қауіпсіздігіне төнетін қатерлерді болдырмау мақсатында әуеайлақ маңындағы аумақтарда аймақтарға бөлуді, ғарыш және аэротүсірілімнің заманауи құралдарын, цифрлық технологияларды қолдана отырып, оларды есепке алу үшін объектілерді салудың, орналастырудың тиімді мониторингін іске асыру қажет. Жер бедері мен кедергілердің электрондық карталарын (eTOD) және әуеайлақтардың картографиялық деректер базасын (AMDB) құру қамтамасыз етіледі.

Ұшулардың тұрақтылығын арттыру үшін PBN негізінде, әсіресе ILS типті жерүсті навигациялық құралдарымен жабдықталмаған әуеайлақтарда қонуға кіру схемалары енгізілетін болады. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі міндеттерді шешумен қатар бұл бағыттарды пайдалану кезінде икемділікті арттыруға, авиаотын мен аэронавигациялық қызмет көрсетуге арналған шығындарды үнемдеуге мүмкіндік береді.

Келешекте қонуға кірген кезде спутниктік навигацияға көшу қажет, бұл бағыттық-глиссадалық жүйе бойынша кіру үшін жерүсті РНО-мен жарақтандырылмаған елді мекендер мен орындарды қолжетімді авиақатынаспен қамти отырып, ішкі рейстердің географиясын едәуір кеңейтуге мүмкіндік береді.

Күрделі геосаяси жағдайда барлық азаматтық авиация субъектілерінің халықаралық нормативтер мен қағидаларға түпкілікті көшуі қажет. 2024 – 2025 жылдары ұшу

қауіпсіздігі стандарттарына сәйкестік деңгейін арттыра отырып, ИКАО салалық аудитінен табысты өтуді қамтамасыз ету қажет. Авиациялық әкімшіліктің уәкілетті персоналының саны, біліктілігі және аккредиттелуі тиісті сұрау салулар болған кезде сертификаттарды мерзімінен бұрын ұзарту мүмкіндігімен халықаралық деңгейдегі инспекциялардың жылдамдығы, жиілігі және сапасы бөлігінде пайдаланушылардың қажеттіліктерін толық көлемде өтеуге тиіс.

Сондай-ақ Қазақстан шетелдік авиациялық техниканы дайындаушы зауыттардың ұшу жарамдылығы нормаларына құзыретті бағалау жүргізуі және заңнамалық тұрғыдан тануы қажет.

Азаматтық әуеайлақтарда пилотсыз авиациялық жүйелердің орналасуын қамтамасыз ету және әуе көлігінің және халық шаруашылығының басқа да салаларының міндеттерін тиімді шешу үшін, оның ішінде ұшу қауіпсіздігінің қолайлы деңгейі сақталған кезде шалғай аудандарда осы пилотсыз жүйелерді пайдалану үшін технологиялар мен нормативтерді әзірлеу және енгізу жалғасады.

Авиатасымалдарды сапалы авиаотынмен тұрақты қамтамасыз ету үшін резервуарлар салуды, заманауи сүзу пункттерімен жайластыруды, зертханаларды заманауи жабдықтармен жарақтандыруды қоса алғанда, отын құю кешендерінің (ОҚК) инфрақұрылымын жаңғырту жүргізілетін болады. Бұл ретте жаңғырту отынның әртүрлі маркаларын өңдеу және қолдану мүмкіндігін көздеуге тиіс.

ОҚК инфрақұрылымының конструктивтік ерекшеліктері мен жоғары құнын ескере отырып, инвесторларды тарта отырып және кейіннен ОҚК-ны инвесторға тұрақты авиациялық отын пайдалануға бере отырып, МЖӘ тетіктерін пайдалану көзделеді.

**Су көлігі саласында** теңіз және өзен көлігінің инфрақұрылым объектілері мен кеме қатынасы жолдарының жұмыс істеу қауіпсіздігі мен сенімділігін қамтамасыз ету кеме қатынасы қауіпсіздігін арттырудың автоматтандырылған жүйелерін енгізуді, авариялық-құтқару қызметтерімен, техникалық және қызметтік-көмекші флотпен қамтамасыз етуді қамтиды.

Теңіз көлігінде авариялық жағдайларды болдырмау үшін Ақтау портында кемелердің қозғалысын басқару жүйесін (КҚБЖ) енгізу, кейіннен оны Құрық және Баутино порттарының КҚБЖ-мен интеграциялау аяқталады. Қауіпсіз кеме қатынасын қамтамасыз ету және авариялық-құтқару іс-шараларын үйлестіру үшін теңіз құтқару үйлестіру орталығы, сондай-ақ теңіз авариялық-құтқару қызметі құрылатын болады. Теңіз кемелеріне арналған карталар, лоциялар мен оқу құралдары тұрақты негізде шығарылады.

Ішкі су жолдары желісінде кеме жүрісінің кепілді габариттерін қамтамасыз ету және ішкі су жолдарының цифрлық картасын жасаумен және ішкі су жолдарын күтіп-ұстау үшін заманауи техникалық флотпен қамтамасыз етумен қатар кеме қатынасы гидротехникалық құрылыстарын нормативтік техникалық жай-күйде ұстау жалғасады.

Көлік қауіпсіздігінің күн тәртібін іске асыру кезінде мемлекеттік саясаттың тиімділігін арттыру және негізгі мүдделі тараптардың күш-жігерін үйлестіру үшін Қазақстан Республикасында көліктің барлық түрлері үшін қауіпсіздікті арттырудың кешенді жоспары әзірленіп, қабылданатын болады.

Жетекші мамандар мен салалық институттардың қатысуы арқылы жануарлармен соқтығысу себебінен болатын аварияларды төмендету бойынша заманауи шешімдерді енгізуді қоса алғанда, көлік қауіпсіздігін арттыру бойынша ғылыми-қолданбалы зерттеулер іске асырылатын болады.

Көліктен түсетін экологиялық жүктемені төмендету мақсатында көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту жобаларын жоспарлау және іске асыру кезінде олардың БҰҰ Бас Ассамблеясының "Біздің әлемді қайта құру: орнықты даму саласындағы 2030 жылға дейінгі кезеңге арналған күн тәртібі" күн тәртібіне сәйкес орнықты даму мақсаттарына қол жеткізуге әсері, сондай-ақ 2015 жылғы 12 желтоқсандағы Климат жөніндегі Париж келісімі шеңберіндегі Қазақстан Республикасының көміртексіздендіру жөніндегі міндеттемелері ескерілуге тиіс.

Көлік-логистикалық инфрақұрылымның жаңа объектілерін салу және қолданыстағы объектілерін пайдалану кезінде экологиялық стандарттар, орнықты даму қағидаттары және озық елдердің сапалы инфрақұрылымға инвестициялар жөніндегі қағидаттары, жүріп-тұруы шектеулі жолаушыларды қоса алғанда, жолаушыларға қызмет көрсетудің ыңғайлылығы мен сапасына бағытталған жобалау саласындағы үздік практикалар назарға алынуға тиіс. Бұл ретте сапалы экологиялық, әлеуметтік және корпоративтік басқару қағидаттары негізінде іске асырылатын жобалар ерекше басымдыққа ие болуға тиіс.

Көлік-логистикалық қызметтен болатын экологиялық залалды азайтудың басты бағыттарының бірі көлік-логистикалық инфрақұрылым мен көрсетілетін қызметтерді экологиялық қауіпсіздік және қоршаған ортаны қорғау саласындағы нормативтік талаптарға кезең-кезеңімен сәйкес келтіру, сонымен қатар осы саладағы нормативтік құқықтық базаны одан әрі дамыту және жетілдіру болуға тиіс.

Экологиялық таза көлік түрлерін дамыту және танымал ету жалғасады. Атап айтқанда, ең көп жүктелген автокөлік дәліздері бойында электр автокөлігі үшін зарядтау инфрақұрылымын ауқымды түрде орнату басталатын болады.

Халық пен бизнестің электр тартқышы бар автокөлік құралдарын, оның ішінде тұрақты қалалық және қала маңындағы бағыттарда электр автобустарын пайдалануға белсенді көшуін қамтамасыз ету үшін бірінші кезекте қалаларда және республикалық маңызы бар автожолдарда зарядтау инфрақұрылымының желісі құрылатын болады. Бұл ретте автомобиль көлігі үшін зарядтау инфрақұрылымы объектілерін салу және олардың жұмыс істеу тәртібін регламенттейтін ұлттық және салалық стандарттар кешенін әзірлеу қажет.

Қалалық агломерацияларды туристік және рекреациялық объектілермен байланыстыратын халықаралық автомобиль дәліздері мен автожолдар учаскелері бойында қуаты жоғары зарядтау станцияларын орнату үшін энергия қуаттарын басымдықпен беру қамтамасыз етілетін болады. Сондай-ақ, агломерацияларда зарядтау инфрақұрылымын дамыту процесін жеделдету үшін жағдай жасайтын заңнамалық тетіктер бекітілетін болады.

Көліктен болатын экологиялық залалды азайту үшін барлық ірі қалаларда барлық мемлекеттік кәсіпорындар үшін міндетті, сондай-ақ жеке сектор кәсіпорындары үшін ұсынылатын жұмыс уақытының сараланған кестесін белгілей отырып, "аймақтарға бөлу карталары" қалыптастырылады және бекітіледі.

Велосипедтерді, сондай-ақ электр және басқа да моторсыз жеке жүріп-тұру құралдарын неғұрлым белсенді пайдалану үшін жағдайлар мен инфрақұрылым жасалатын болады. Жергілікті атқарушы органдар тарапынан негізгі жаяу жүргіншілер маршруттары бойындағы тротуар жүйелерін жедел дамыту, елді мекендер шекараларында жаңа жаяу жүргіншілер маршруттары мен веложолдарды қалыптастыру үшін белсенді қолдау қажет болады.

Көлік секторын табиғи газға ауыстыру арқылы оны жаңғырту, өңірлерде және жол бойындағы сервис объектілерінің құрамында газ құю инфрақұрылымын құру жолымен газ моторлы отын нарығын дамыту үшін қолдау көрсетілетін болады.

Қалалық жолаушылар көлігінде халықтың қоғамдық жолаушылар көлігін пайдалануға көшуін ынталандыру, сондай-ақ экологиялық көлік құралдарының қозғалысы үшін бөлінген аймақтарды ұйымдастыру жөніндегі шараларға ерекше назар аударылатын болады.

Баламалы және жаңартылатын энергия көздерін енгізу, оның ішінде жүк және жолаушылар терминалдарының шатырларына және қоғамдық көлік аялдамаларына күн панельдерін орнату, автономды қоректендіру элементтері бар жол жүрісін реттеу жүйелерін және басқа да инновациялық технологиялық шешімдерді енгізу жалғасады.

Кәсіпорындар мен халықтың экологиялық класы жоғары, сондай-ақ электр тартқышы бар автокөлік құралдарын пайдалануға белсенді көшуін ынталандыратын нормативтік құқықтық және қаржы-экономикалық сипаттағы шараларды іске асыру, оның ішінде электр қозғалтқыштары бар автокөлік құралдарын ақылы автожол учаскелері бойынша жол жүру ақысын төлеуден босата отырып, көлік құралдарының осы санатын сатып алу құнын субсидиялау қажет.

Сонымен қатар ағымдағы және перспективалы экологиялық стандарттарға сәйкес келмейтін көлік құралдарын пайдалануды кезең-кезеңімен тоқтатуды ынталандыру үшін шаралар кешені әзірленетін болады.

Жылжымалы құрамды жаңарту үшін мемлекеттік қолдау тетіктерін әзірлеу және іске асыру кезінде бірінші кезекте электр тартқышы бар, сондай-ақ баламалы отын түрлерімен экологиялық класы жоғары көлік құралдарын сатып алу басым бағыт

болады. Энергия тиімді көлік құралдарын және энергияны өндіру мен жинақтаудың гибриді технологияларын пайдалану көтермеленетін болады.

Жанар-жағармай материалдарын, көлік құралдарының тораптары мен агрегаттарын, әсіресе шиналар мен аккумуляторлық батареяларды қайта өңдеу және кәдеге жарату үшін инфрақұрылымды дамытуды ынталандыру және қолдау шаралары әзірленіп, енгізілетін болады.

Қазақстанның көлік секторының табиғи газға кезең-кезеңімен көшуінен болатын экономикалық, экологиялық және әлеуметтік әсерлерге кешенді бағалау жүргізілетін болады.

Әуе көлігі саласындағы табиғатты қорғау саясатының тиімділігін арттыру үшін авиациялық шу, эмиссия көрсеткіштерін және атмосфералық ауаның ластану деңгейін тексерудің және өлшеудің тиімді құралдары енгізілетін болады. Парниктік газдар шығарындыларын азайту және көміртегі ізін азайту мақсатында тұрақты авиациялық отынды (SAF) өндіру және әуе көлігінде пайдалану мүмкіндіктері зерделенетін болады.

Теңіз тасымалдарын қарқынды дамыту Қазақстан Республикасының аумақтық суларында судың ластануына және кемелердің қауіпсіз жүзуіне тиісті мониторингті қамтамасыз етуді талап етеді. Теңіз көлігінің қоршаған ортаға әсерін экологиялық бақылау теңіз порттарындағы табиғатты қорғау технологияларына инвестицияларды ынталандыру және теңіз кемелерінде баламалы отын түрлерін қауіпсіз пайдалану үшін нормативтік талаптарды әзірлеуді қоса алғанда, теңіз көлігін пайдалану кезінде теңіздің ластануына жол бермеу үшін алдын алу шараларын қабылдау жолымен жүзеге асырылатын болады. СТГ кемелерін бункерлеу үшін КТҚС порттарында аз тоннажды зауыт/жанармай құю станциясының құрылысы қаралатын болады.

Ішкі су жолдары бойынша тасымалдарды дамыту жүк ағындарын автомобиль көлігін өзен көлігіне ауыстыруды қоса алғанда, көліктің неғұрлым экологиялық таза түрлерін пайдалануды ынталандыру арқылы жүзеге асырылатын болады. Ішкі су жолдарының жеткілікті дамыған желісі бар қалаларда ауыр жүк автокөлік құралдарын пайдалануға шектеулер енгізуге болады.

### **5.2.3. Тасымалдар қызметінің және инфрақұрылымды басқарудың тиімділігін арттыру**

Тасымалдар қызметінің тиімділігін арттыру, сондай-ақ көлік-логистикалық инфрақұрылымды жоспарлау және дамыту процестерін басқару мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:

- магистральдық теміржол желісі қызметтеріне тариф белгілеу жүйесін жетілдіру;
- табиғи монополиялардың операциялық тиімділігін арттыру;
- мемлекеттік-жекешелік әріптестіктің нысандары мен қолдану аясын кеңейту;
- инфрақұрылымды жобалау, салу, жөндеу және пайдалану кезінде инновациялық материалдарды, жобалық шешімдерді, технологияларды, активтерді басқару жүйелерін және тараптардың құқықтық өзара қарым-қатынастарының жаңа нысандарын

реттеушілік енгізу арқылы көлік-логистикалық инфрақұрылым объектілерінің беріктігін арттыру (қызмет ету мерзімін ұзарту).

Салмақты инвестициялық шешімдер қабылдау, болашақ инфрақұрылымдық жобаларды анық талдамалық бағалау және басымдық беру үшін бағыттар, дәліздер мен жүктер бөлінісінде халықаралық және ішкі көліктік жүк ағындарының ГАЖ-моделін әзірлеу және енгізу қажет.

**Автомобиль-жол саласында** жол активтерінің қызмет ету мерзімін оңтайландыру үшін жолдарды ақаусыз ұстауға (нәтижелер бойынша техникалық қызмет көрсетуге) арналған келісімшарттарды қолданудың халықаралық тәжірибесін зерделеу және енгізу, сондай-ақ жүк көтергіштігі 25 тоннадан асатын автокөлік құралдарының жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдар бойынша жүріп-тұруына тыйым салу жалғасады. Жолдардың нақты техникалық жай-күйіне және жол-пайдалану жұмыстарын орындауға мемлекеттік монополияны бәсекелес ортаға біртіндеп бере отырып, қозғалыс қарқындылығын аспаптық есепке алуға негізделген диагностика мен бюджеттеудің заманауи әдістемелері түпкілікті енгізілетін болады. Сондай-ақ автожолдарды ақаусыз ұстау үшін келісімшарттық модельдер (нәтижелерге негізделген келісімшарттар) енгізілетін болады.

Жол активтерін басқару жүйелері барлық жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын жөндеу және күтіп-ұстау шығындарын жоспарлаудың негізгі құралы болады.

Ақылы автожолдар жүйесін одан әрі дамыту тарифтерді саралауды қоса алғанда, жол желісін дамытуға, жөндеуге және күтіп-ұстауға арналған шығындарды өтеудің баламалы тетіктерін енгізумен қатар, оның ішінде мамандандырылған қорда шоғырландыра отырып, автокөлік құралдары үшін отын құнына нысаналы алымдарды енгізу арқылы мемлекет үшін экономикалық ұтымдылық және жол жүрісіне қатысушылар үшін қолжетімділік қағидаттарына негізделетін болады.

Осы қордың қаражаты басым тәртіппен өңірлердің халқы үшін базалық көліктік қолжетімділікті қамтамасыз етуге, жол бойындағы сервис объектілерін дамытуға, инновациялық даму, көліктік модельдеу, нормативтік-техникалық базаны жетілдіру бағыттары бойынша ғылыми, талдамалық және қолданбалы зерттеулер жүргізуге, көлік ағындарын есепке алу және болжамдау үшін зияткерлік және автоматтандырылған құралдарды енгізуге және жол желісін ұстауға салынатын инвестицияларға басымдық беруге бағытталатын болады. Нысаналы алымдардың мөлшері әлеуметтік факторды және өнімдер мен көрсетілетін қызметтердің бағасын белгілеуге әсерін ескере отырып, терең экономикалық талдау негізінде айқындалатын болады.

Автомобиль жолдарын ағымдағы жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды қаржыландыру нормативтері 2001 жылғы базалық бағаларды қолдану практикасынан құрылыс саласы үшін маңызды ресурстарға өзекті орташа нарықтық бағалар мен индекстер жүйесін пайдалануға ауысумен қайта қаралатын болады.

Қалалық жолаушылар көлігін дамыту ірі қалаларда ірі аялдамалар (хаб типті) санының ұлғаюымен фидерлік жүйелер қағидаты бойынша жүргізілетін болады. Бағыт жылдамдығын арттыру үшін қалаларда көбірек талап етілетін бағыттарда басым қозғалыс жүйесін (қалалық жолаушылар көлігі үшін бөлінген жолақтар) дамыту жалғасады. Сондай-ақ қалаларда және өңірлік тасымалдарда автопарктердің жылжымалы құрамын жаңартудың жол карталары қабылданатын болады.

**Теміржол көлігінде** тасымалдардың тиімділігін арттыру тасымалдарды жоспарлау және пойыз қозғалысын басқару жүйелерін жетілдірумен қатар нақты инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру арқылы, атап айтқанда тасымалдар технологияларын оңтайландыру, тоқтап қалуды барынша азайта отырып, жүк ағындарын басқарудың және тиеу-түсіру жұмыстарының автоматтандырылған жүйелерін енгізу арқылы жүзеге асырылатын болады. Жылжымалы құрамды жаңарту жүктерді сағатына 100-120 км жылдамдықпен тасымалдауға арналған инновациялық арбаларды енгізуді қоса алғанда, қозғалыс жылдамдығының перспективалы өсуін ескеруге тиіс.

Кейбір жүктерді экспорттық нарықтарға жедел жеткізу үшін жаппай жөнелту және вагондар тапшылығы кезеңінде белгілі бір учаскелерде кесте бойынша тасымалдарды ұйымдастыру үшін (шаттл-пойыз) кестенің жекелеген желісі енгізілетін болады.

Кірістілікті басқару процесін автоматтандыру және тарифтік саясатты жетілдіру мақсатында динамикалық тарифтік реттеуді және әлеуметтік маңызы бар бағыттарда жеңілдіктер жүйесін қолдануды қоса алғанда, әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушыларды тасымалдау жөніндегі көрсетілетін қызметтерге бағалардың (тарифтердің) шекті деңгейін айқындау әдістемесі, сондай-ақ сұраныс төмендеген кезеңдерде қосымша жолаушылар ағынын тарту үшін ниеттілік бағдарламасы қайта қаралатын болады.

Инфрақұрылымды күтіп-ұстау және жаңғырту мүмкіндіктерін қамтамасыз ету, сондай-ақ теміржол көлігі қызметтерінің сапасын арттыру мақсатында инвестицияларды ұзақ мерзімді жоспарлау және тарифтік шарттардың икемділігін сақтау (қолдануға болатын тасымалдардың сегменттерінде) мүддесінде тұрақты тарифтік реттеу үшін жағдайлар жасалатын болады.

Жаңа тарифтік модельді әзірлеу және іске асыру кезінде назарға алынуға тиіс негізгі факторлар мен міндеттерге:

- теміржол тасымалдаушыларының көптігі факторы;
- Ұлттық инфрақұрылым операторын, тасымалдаушыларды, жүк иелерін және тасымалдар процесінің басқа да қатысушыларын әртүрлі кезеңдер мен бағыттар бойынша инфрақұрылым мен тасымалдар технологиясының болжамды жүктемесін қамтамасыз етуге ынталандыру;
- теміржол көлігі қызметтері нарығының барлық қатысушыларының мүдделерінің теңгерімін қамтамасыз етуге, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын тұрақты дамытуға



және оны нормативтік жағдайда ұстауға бағытталған жүк және жолаушылар тасымалдары саласындағы теміржол тарифтері жүйесін жетілдіру;

- жүктерді аз жүктелген бағыттарға қайта бөлуді және ағындарды ең аз жүктелген кезендерге бөлуді ынталандыру;

- тарифтерді саралау мүмкін болатын нарық сегменттерінде жоғары сапалы көрсетілетін қызметтерге қатысты тарифтерді саралау мүмкіндіктерін кеңейту;

- магистральдық теміржол желісінің жұмыс істеп тұрған объектілерін тарифтік шешімдер есебінен нормативтік жағдайда ұстау қажеттігі;

тарифтік емес шешімдер есебінен магистральдық теміржол желісін кеңейту және жаңғырту қажеттігі (МЖӘ тетіктерін, Ұлттық инфрақұрылым операторының меншікті қаражатын қолдану, оның ішінде транзиттік тарифтің инфрақұрылымдық құрамдас бөлігі және басқа да шешімдер есебінен) жатады.

Нарықтың барлық қатысушыларына түйінді қуаттарға қол жеткізудің тең мүмкіндіктерін беруді, сондай-ақ инфрақұрылымды дамытуға МЖӘ-нің үздік әлемдік практикаларын енгізуді қоса алғанда, тасымалдар нарығын дамытуға, жылжымалы құрамды жаңартуға және инфрақұрылымды жаңғыртуға жеке инвестицияларды тарту үшін жағдайлар жасалатын болады.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ компаниялар тобы қызметінің тиімділігі мен ашықтығы оның құрылымын теміржол көлігі саласындағы заңнаманың талаптарына сәйкес келтіре отырып, институционалдық реформаларды аяқтау арқылы арттырылатын болады.

Әуе көлігінде зияткерлік жүйелер мен цифрлық жолаушылар терминалдарын, оның ішінде:

- биометриялық деректер негізінде сәйкестендіруді және халықаралық сапарларды жүзеге асыру кезінде мемлекеттік органдармен өзара іс-қимылды қоса алғанда, жолаушылардың рейс алдындағы рәсімдерден өту процестерін басқару жүйелерін (жасанды зияткерлік технологиялар және шешімдер қабылдауды қолдау негізінде);

- тасымалдар процесінің барлық қатысушылары арасында ақпарат алмасуды қамтамасыз етуге арналған цифрлық платформаларды, оның ішінде жолаушылар көліктің бірнеше түрімен сапар бағыттарын жоспарлаған кезде, билеттерді сатып алу, багажды ресімдеу және алу, терминал бойынша дербес навигация кезінде белсенді енгізуді ынталандыратын шаралар кешені іске асырылатын болады.

**Әуе көлігінде** әуе кемелеріне жанармай құю уақытын қысқарту үшін кейбір әуежайларда орталықтандырылған жанармай құю жүйесі (ОҚЖ) енгізіледі, Астана қаласының әуежайында пайдалану тәжірибесі оның жоғары тиімділігін дәлелдеді.

**Су көлігінде** жүктерді тасымалдау тиімділігін арттыруға сауда флотының санын жаңарту және ұлғайту және қайта тиеу жабдықтарын жаңғырту есебінен порт инфрақұрылымының өткізу қабілетін арттырумен қатар тұрақты (кесте бойынша) теңіз желілерін ұйымдастыру жолымен қол жеткізілетін болады.

Кемелердің кіруін, шығуын және инспекциялануын ресімдеу рәсімін жеделдету үшін "бірыңғай терезе" қағидаты бойынша теңіз өткізу пункттерінде электрондық құжат айналымы жүйесін құра отырып, мемлекеттік органдардың бақылау-қадағалау функцияларын цифрландыру жалғасатын болады. Каспий теңізіндегі паромдық тасымалдарда электрондық билет беру жүйесіне толық көшу жүзеге асырылатын болады.

#### **5.2.4. Көлік-логистикалық және ілеспе көрсетілетін қызметтердің бәсекелес нарығын дамыту**

Табиғи монополия және қоғамдық маңызы бар нарықтар салаларын қоспағанда, мемлекет тарапынан қолайлы жағдайлар жасаумен және қолдау шараларын ұсынумен қатар көлік-логистика секторында көрсетілетін қызметтердің бәсекелес нарығын дамытудың негізгі бағыттары мемлекеттің қатысуын жоспарлы қысқарту болады.

**Автомобиль көлігінде** отандық жүк автотасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін дамытуға және арттыруға жәрдемдесу мақсатында (2025 жылы ашылуына байланысты бәсекелестік қысымның күшеюін ескере отырып) кешенді салааралық жол картасы қабылданады және іске асырылады. Сонымен қатар мемлекеттік қолдау көлемі жаңа жүк АКҚ сатып алу үшін кредиттер бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялау мен отандық және шетелдік өндірістің жүк АКҚ қолжетімділігін арттыруға бағытталған басқа да шараларды қамтиды. Қауіпсіздік пен экологиялық жөніндегі халықаралық талаптарға сай келетін автокөлік құралдарының қаржылық лизингі бағдарламаларын іске асыру жалғасады.

ҚР-ның рұқсат беру жүйесі саласындағы заңнамасын бұза отырып, жүк тасымалдарын жүзеге асырғаны үшін әкімшілік жауапкершілікті күшейтуді қоса алғанда, автотасымалдаушыларды халықаралық тасымалдарды жүзеге асыруға жіберуді реттейтін нормалар мен қағидалар қатаңдатылатын болады.

**Теміржол көлігінде** көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтердегі адал бәсекелестікті дамыту көрсетілетін қызметтер нарығын одан әрі дамыту үшін басым міндет болып табылады. "ҚТЖ" ҰК" АҚ құрылымдық реформасын жүргізгеннен кейін ҰКЛК құра отырып, ұлттық теміржол компаниясы магистральдық теміржол желісін, теңіз порттарын, IT-инфрақұрылымды біріктіреді. "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының талаптарына сәйкес Ұлттық инфрақұрылым операторы қалыптастырылатын болады, оның қызметі тасымалдар процесіне қатысушылардың (тасымалдаушылардың, жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың, қосалқы қызметтердің және көрсетілетін қызметтерге қол жеткізу МТЖ арқылы жүзеге асырылатын т/ж көлігі қызметтерін басқа да пайдаланушылардың) қажеттіліктерін қамтамасыз ету жөніндегі көрсетілетін қызметтерді тең және кемсітпейтін шарттарда ұсынуға бағытталатын болады.

Теміржол көлігі саласының жекелеген нарықтарындағы бәсекелестік субъектілері үшін олардың жұмыс істеуі үшін кемсітусіз қолжетімділікті қамтамасыз етуді ескере отырып, жеке капиталды тарту үшін жағдайлар жасалатын болады.

Бәсекелес нарықты дамытуды қолдау үшін "Өнеркәсіпті дамыту қоры" АҚ арқылы жылжымалы құрамның лизингін қоса алғанда, жеңілдікті кредиттеу құралдары іске асырылатын болады. Бұл ретте лизинг алуға құқығы бар тұлғаларды іріктеу өлшемшарттары және жеңілдікті кредиттің (лизингтік құралдың) ең жоғары сомасы шағын компаниялардың, оның ішінде теміржол көлігі саласындағы шағын және орта бизнес субъектілерінің қатысуын қамтамасыз ету үшін оңтайландырылатын болады.

Жүк тасымалдары нарығында өз қызметін ұлттық және жеке тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады, олар еркін бәсекелестік жағдайында жүктерді теміржол көлігімен тасымалдау бойынша қызметтер көрсететін болады.

Ішкі нарықта да, Қазақстаннан тыс жерлерде де көлік-экспедиторлық қызмет бәсекелестік жағдайында жұмыс істейтін болады. Бұл ретте экспедитордың рөлі халықаралық құқыққа (халықаралық келісімдерге), сондай-ақ азаматтық құқық саласындағы ұлттық заңнамаға сәйкес келтірілетін болады.

Елдің туристік нарығын дамытудағы теміржолдың маңызды рөлін түсіне отырып, жол жүруде түрлі сервистік көрсетілетін қызметтермен бірге саяхаттау мүмкіндігін беру арқылы туристік тәжірибені кеңейтуге және байытуға арналған "Туристік пойыз" жаңа өнімі іске қосылады.

Нарықты одан әрі дамыту тарифтік саясатты қоса алғанда, тасымалдар нарығы субъектілерінің жұмыс істеуі үшін кемсітпейтін жағдайлар жасау жолымен жүзеге асырылатын болады.

**Әуе көлігі саласында** өңірлік және шағын авиация сегментін дамыту жалғасады. Ол үшін қауіпсіздік, тиімділік, сенімділік және қолдану өлшемшарттары бойынша ұшақтың озық типі айқындалады. Әуеайлақтардың инфрақұрылымы және перспективалы аэронавигациялық технологиялар бойынша мамандандырылған талаптар әзірленетін болады. Ішкі және өңіраралық авиакатынастардың саны артады.

Әуежайларда мүмкіндігі шектеулі жолаушылар үшін жағдайларды жақсарту, оның ішінде осы санаттағы жолаушыларды арнайы тетіктердің көмегімен әуе кемесінің бортына отырғызуды және түсіруді ұйымдастыру бойынша жұмыс жалғасады. Электрондық көрсетілетін қызметтер нарығын дамыту жандандырылатын болады.

**Су көлігі саласында** отандық кеме жасау және кеме жөндеу базасын дамыту үшін мемлекеттік қолдау шаралары іске асырылатын болады. Бұл ретте қазақстандық кеме жасау зауытына тапсырыстарды беру кезінде кеме қатынасы компанияларына жаңа кемеменің құнын ішінара өтеу есебіне кәдеге жарату субсидиялары берілетін болады.

Халықаралық кеме тізілімінің қолданылу аясы каботажда тасымалдау және сүйрету үшін пайдаланылатын кемелерді тіркеу жолымен кеңейтіледі.

Жүріп-тұруы шектеулі азаматтарды қоса алғанда, жолаушылардың жайлылық деңгейін арттыру үшін көліктің барлық түрлерінде "жолаушылар салонын" жаңғыртуды ынталандыру жөніндегі кешенге бастамашылық жасалатын болады. Нәтижелерді ашық қолжетімділікте орналастыра отырып, пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін тұрақты мониторингтеу жүйесі іске асырылатын болады.

#### **5.2.5. Аралас және қамтамасыз етуші салаларды дамыту**

Көлік және логистика саласында ғылым мен кадрлық әлеуетті дамыту жоғары білікті ғылыми және педагогикалық кадрларды даярлау және тарту, сондай-ақ білім беру ұйымдарын заманауи оқу және зертханалық материалдық-техникалық базамен қамтамасыз етуге қолдау көрсету арқылы іске асырылатын болады.

Мемлекеттік саясаттың жүйелі шарасы ретінде салалық ғылыми-зерттеу институттарын қалыптастыру және дамыту үшін жағдайлар жасалатын болады.

Елдің көлік-логистикалық кешенін жоғары білікті және технологиялық жағдайларға бейімделген мамандармен және ғылыми жұмыскерлермен қамтамасыз ету үшін көліктің жүйе құраушы ғылыми-зерттеу институты құрылатын болады. Онда ғылыми зерттеулер мен ізденістер жүргізу үшін озық инфрақұрылым қалыптастырылады, көлік және логистика саласындағы ғалымдар мен жоғары білікті мамандар тартылады, технологиялық құзыреттер орталықтары құрылады, сондай-ақ салалық ғылыми және білім беру ұйымдарымен тығыз өзара іс-қимыл жолға қойылады.

Ғылыми-зерттеу қызметін үйлестіру және оны жетекші ғылыми ұйымдарды, жоғары оқу орындарын, көлік және логистикалық компанияларды және сараптамалық қоғамдастықты тарта отырып, бизнестің инновациялық дамудағы қажеттіліктерімен үйлестіру шеңберінде кейіннен уәкілетті орган бекіте отырып, көлік және логистика саласындағы ғылыми зерттеулердің басым бағыттарының тізбесі қалыптастырылатын және жыл сайын жаңартылатын болады.

Көлік салаларының құрылыс материалдары мен отын-энергетика ресурстарына ағымдағы және перспективалық қажеттіліктерін тұрақты өтеу үшін маусымдық тапшылықты және бағаның ауытқуын болдырмау жөніндегі шаралар кешені іске асырылатын болады. Бұл шаралар мұнай өңдеу қуаттарын салу мен жаңғыртуды, битум қоймалары желісін дамытуды, ресурстарды жеткізу тізбегінен өнімсіз делдалдарды алып тастауды, бағаны реттеу шараларын қамтиды.

ТС-1, РТ және халықаралық стандарттарға сәйкес келетін басқа да маркалардың авиаотын өндіру көлемін ұлғайту жөніндегі шаралар пысықталатын болады, сонымен қатар биржалық сауда-саттық арқылы авиаотынды өткізу үшін жағдай жасауды қоса алғанда, резервтері жеткізілімдердегі үзілістер аясында өсетін сұраныс кезеңінде бағаларды тұрақтандыру үшін пайдаланылуға тиіс қосымша отын қоймалары құрылады

## 6-бөлім. Нысаналы индикаторлар және күтілетін нәтижелер

Тұжырымдаманы іске асыру Қазақстанның көлік-логистикалық кешенінің тиімділігін, қауіпсіздігі мен сенімділігін арттыруға және 2030 жылы мынадай нәтижелерге қол жеткізуге мүмкіндік береді.

Нысаналы индикаторлар:

"Көлік және қоймалау" секторындағы еңбек өнімділігін 2019 жылғы деңгейге қарағанда 29,3 %-ға өсіру;

"Көлік және қоймалау" негізгі капиталына инвестицияларды 2019 жылғы деңгейге қарағанда 98,4 %-ға өсіру;

халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісін 100 % нормативтік техникалық жағдайға келтіру және күтіп ұстау;

облыстық және аудандық маңызы бар автожолдар желісінің кемінде 95 %-ын нормативтік техникалық жағдайға келтіру және күтіп ұстау;

жүктерді теміржол көлігімен тасымалдауда жеке тасымалдаушылардың үлесін 2030 жылға қарай кемінде 30 %-ға ұлғайту;

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы 2030 жылы транзит көлемін 35 млн тоннаға дейін, оның ішінде контейнерлік транзитті 2000 мың ЖФБ дейін өсіру;

интернетке қолжетімділігі 3G-ден төмен болмайтын стандарт бойынша мобильді байланыспен қамтамасыз етілген республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесін 100 %-ға дейін жеткізу;

кеме қатынасы шлюздерінде гидродинамикалық оқиғалардың туындау тәуекелінің үлесін 50,7 %-ға дейін төмендету;

техникалық флоттың тозуын 54 %-ға дейін төмендету;

пайдалану мерзімі 25 жылдан асатын жолаушылар вагондарының үлесін 3 %-ға дейін төмендету.

Күтілетін нәтижелер:

т/ж көлігімен тасымалданған жолаушылар санын 34 млн дейін ұлғайту;

транзиттік авиажолаушылар санын 3000 мың адамға дейін ұлғайту;

жол-көлік оқиғаларында қаза тапқандар санын 100 мың адамға, 2022 жылғы 11,9-дан 2030 жылы 9,6-ға дейін төмендету.

Тұжырымдаманы іске асыру жөніндегі іс-шаралар осы Тұжырымдамаға қосымшаға сәйкес Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын іске асыру жөніндегі іс-қимыл жоспарына сәйкес жүзеге асырылатын болады.

Тұжырымдаманы іске асыру жөніндегі қызметтің тиімділігі мен есептілігін арттыру үшін ИИДМ құрылымында салалық жобалау топтарын (басқарушы комитеттерді) құруды қоса алғанда, "жобалық тәсілді" қолдану кеңейтілетін болады.

**Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын іске асыру жөніндегі іс-қимыл жоспары**

P/c №	Реформалар мен негізгі іс-шаралардың атауы	Аяқтау нысаны	Орындау мерзімі	Ж а у а п т ы орындаушылар
1	2	3	4	5
	<p>2030 жылға дейінгі нысаналы индикаторлар:</p> <p>1. "Көлік және қоймалау" секторындағы еңбек өнімділігінің 2019 жылғы деңгеймен салыстырғанда өсуі (2023 – 9,8%, 2024 – 14,4%, 2025 – 19,3%, 2026 – 21,3%, 2027 – 23,3%, 2028 – 25,3%, 2029 – 27,3%, 2030 – 29,3%).</p> <p>2. "Көлік және қоймалау" негізгі капиталына инвестициялардың 2019 жылғы деңгеймен салыстырғанда өсуі (2023 – 41,9%, 2024 – 68,7%, 2025 – 90,90%, 2026 – 92,4%, 2027 – 93,9%, 2028 – 95,4%, 2029 – 96,9%, 2030 – 98,4%).</p> <p>3. Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісін нормативтік техникалық жағдайға 100% келтіру және күтіп-ұстау (2023 – 92%, 2024 – 93%, 2025 – 94%, 2026 – 95%, 2027 – 96%, 2028 – 97%, 2029 – 100%, 2030 – 100%).</p> <p>4. Облыстық және аудандық маңызы бар автожолдар желісінің нормативтік техникалық жағдайда кемінде 95%-ын келтіру және ұстау (2023 – 86%, 2024 – 87%, 2025 – 88%, 2026 – 90%, 2027 – 92%, 2028 – 94%, 2029 – 95%, 2030 – 95%).</p> <p>5. Жүктерді теміржол көлігімен тасымалдауда жеке тасымалдаушылардың үлесін 2030 жылға қарай кемінде 30% ұлғайту (2023 – 10%, 2024 – 12%, 2025 – 15%, 2026 – 20%, 2027 – 24%, 2028 – 26%, 2029 – 28%, 2030 – 30,0%);</p> <p>6. Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзит көлемінің өсуі, млн.тоннаға, (2023 – 27,7 млн.тонна, 2024 – 28,8 млн.тонна, 2025 – 30,9 млн.тонна, 2026 – 32 млн.тонна, 2027 – 32,6 млн. тонна, 2028 – 33,6 млн. тонна, 2029 – 33,8 млн.тонна, 2030 – 35 млн. тонна), оның ішінде контейнерлік транзит, мың ЖФБ (2023 – 1 250 мың ЖФБ, 2024 – 1 348 мың ЖФБ, 2025 – 1 464 мың ЖФБ, 2026 – 1 556 мың ЖФБ, 2027 – 1 590 мың ЖФБ, 2028 – 1 727 мың ЖФБ, 2029 – 1 865 мың ЖФБ, 2030 – 2000 мың ЖФБ).</p> <p>7. Интернетке қол жеткізе отырып, 3G-ден төмен емес стандарт бойынша мобильді байланыспен қамтамасыз етілген республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, % (2023 – 40%, 2024 – 50%, 2025 – 60%, 2026 – 70%, 2027 – 80%, 2028 – 90%, 2029 – 100%, 2030 – 100%).</p> <p>8. Кеме қатынасы шлюздерінде гидродинамикалық оқиғалардың туындау қаупінің үлесін төмендету, % (2023 – 54,6%, 2024 – 54,4%, 2025 – 53,2%, 2026 – 52,7%, 2027 – 52,2%, 2028 – 51,7%, 2029 – 51,2%, 2030 – 50,7%).</p> <p>9. Техникалық флоттың тозуын азайту, % (2023 – 65%, 2024 – 63%, 2025 – 61%, 2026 – 60%, 2027 – 58%, 2028 – 57%, 2029 – 55%, 2030 – 54%).</p> <p>10. Пайдалану мерзімі 25 жылдан асатын теміржол жылжымалы құрамының ( жолаушылар вагондарының) үлесі, % (2023 – 27,9%, 2024 – 24,8%, 2025 – 19,9%, 2026 – 8,8%, 2027 – 4,4%, 2028 – 2,1%, 2029 – 3,5%, 2030 – 3,2%).</p>			
1.	1. Транзитті дамыту және мультимодальды интеграция			
1.	Қ ы р ғ ы з Республикасымен шекарада " Индустриялық			СИМ, ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, СИМ, ҰҚК ШҚ, Жамбыл

	сауда-логистикалық кешені" тауар өңдеу торабын құру	өнеркәсіптік көлік-логистикалық хабты іске қосу	2026 жылғы тоқсан	2-	облысының әкімдігі, QazTrade (келісу бойынша)
2.	Өзбекстан Республикасымен шекарада "Орталық Азия" халықаралық өнеркәсіптік кооперация орталығы" тауар өңдеу торабын құру	өнеркәсіптік көлік-логистикалық хабты іске қосу	2026 жылғы тоқсан	4-	СИМ, ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, СИМ, ҰҚК ШҚ, Түркістан облысының әкімдігі, QazTrade (келісу бойынша)
3.	Р е с е й Федерациясымен шекарада "Еуразия" траншекаралық сауда орталығы" тауар өңдеу торабын құру	өнеркәсіптік көлік-логистикалық хабты іске қосу	2025 жылғы тоқсан	3-	СИМ, ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, СИМ, ҰҚК ШҚ, БҚО-ның әкімдігі, QazTrade (келісу бойынша)
4.	Каспий маңы өңірінде "Каспий торабы" контейнерлік хабын құру	өнеркәсіптік көлік-логистикалық хабты іске қосу	2026 жылғы тоқсан	3-	СИМ, ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, СИМ, ҰҚК ШҚ, Маңғыстау облысының әкімдігі, QazTrade (келісу бойынша)
5.	ҚХР шекарасында "Қорғас торабы" шекара кешенін құру	өнеркәсіптік көлік-логистикалық хабты іске қосу	2024 жылғы тоқсан	3-	СИМ, ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, СИМ, ҰҚК ШҚ, Жетісу облысының әкімдігі, QazTrade (келісу бойынша)
6.	Қыс мезгілінде жол жүрісіне қатысушыларға жедел ден қою және көмек көрсету үшін құралдармен жарақтандырылған, оның ішінде МЖӘ-нің баламалы құралдарын, сондай-ақ ақылы автомобиль жолдарынан түсетін кірістерді пайдалана отырып, халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар бойында жол бойындағы сервистің кемінде	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 – 2030 жылдар желтоқсан		

	200 қазіргі заманғы объектілерін салу			ИИДМ, ЦДИАӨМ, ПМ, ЖАО
7.	Шекарадан өту кезінде көлік құралының "бірыңғай терезе" және "бір аялдама" тәжірибесін заңнамалық түрде бекіте отырып, бірыңғай уәкілетті орган (оператор) шеңберінде мемлекеттік органдардың шекарасында ұсынылған функцияларды біріктіру жөнінде ұсыныстар әзірлеу	Үкіметке ұсыныстар	2023 – 2025 жылдар желтоқсан	Қаржымині, АШМ, ҰЭМ, ҰҚК ШҚ, ЦДИАӨМ
8.	Тасымалдау процесіне қатысушылардың барлық кедендік құжаттарды уәкілетті органның (бірыңғай оператордың) сайтында дербес ресімдеуі үшін барлық қажетті ақпаратты орналастыра отырып, кеден брокерлерінің қызметтерін міндетті пайдалану туралы талапты алып тастау	Үкіметке есеп	2023 – 2025 жылдар желтоқсан	Қаржымині



9.	<p>"Бірыңғай терезе" операторының жұмыс орнын ұйымдастыра отырып, шекаралық өткізу пункттерінде (жасыл дәліздер) жүк автокөлігі үшін бөлінген қозғалыс жолақтарын жүк АКҚ жүргізушілері көлік құралынан шықпай-ақ мемлекеттік қызметті ала алатындай етіп құру</p>	Үкіметке есеп	2023 – 2030 жылдар желтоқсан
----	--	---------------	------------------------------

				ЦДИАӨМ, ҰҚК ШҚ, ҰЭМ, АШМ
10.	Қатысушы елдердің ұлттық деңгейінде әрекет ететін сақтандыру жүйелерін өзара тану мүмкіндігі үшін Қазақстанның The Green Card халықаралық автосақтандыру жүйесіне қосылуы туралы мәселені пысықтау	Үкіметке ұсыныстар	2023 жыл желтоқсан	ҚНРДА, Қаржымині, ҰЭМ, ҚМА
11.	Жүк автотасымалдарында е-TIR және eCMR электрондық жүйелеріне көшуді қамтамасыз ету	Үкіметке ақпарат	2023 – 2024 жылдар желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині, ҰҚП (келісу бойынша)
12.	Қазақстанның TRACECA Бірыңғай транзиттік рұқсат туралы келісімге қосылуы	Үкіметке есеп	2023 – 2024 жылдар желтоқсан	ИИДМ, СІМ
13.	Автокөлік құралдарының жүргізушілері үшін автомобиль өткізу пункттері арқылы шекарадан өту кезінде TRACECA арнайы визасын енгізу туралы мәселені пысықтау	Үкіметке ақпарат	2023 – 2024 жылдар желтоқсан	СІМ, ИИДМ, Қаржымині, ҰЭМ
14.	Елдің негізгі көлік магистральдары бойында, оның ішінде "бірлескен орналастыру" қағидаты бойынша телекоммуникациялық операторлармен әріптестік негізінде және спутниктік интернет технологияларын қолдана отырып, жоғары жылдамдықты кабельдік және сымсыз деректерді	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2023 – 2030 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ, ҚТЖ (келісу

	беруді қамтамасыз ету үшін инфрақұрылымды өрістетуге			бойынша), ҚАЖ (келісу бойынша)
15.	"Батыс Еуропа – Батыс Қытай" халықаралық көлік дәлізінің "РФ шек. – Мәртөк – Ақтөбе", "Ұлғайсын – Қызылорда" учаскелерді реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2026 – 2030 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
16.	" Алматы-Қарағанды-Астана-Петропавл - РФ шекарасы Қорған" автожол дәлізінің учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 – 2024 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
17.	"Астана – Қостанай – РФ шекарасы Челябинск" автожол дәлізінің учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2027 – 2030 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
18.	"ҚХР шек. – Майқапшағай – Қалбатау – Семей – Павлодар - РФ-ның Омбыға шекарасы" автожол дәлізінің учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 – 2024 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
19.	"Алматы – Талдықорған – Өскемен" автожол дәлізінің учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 – 2024 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
20.	"Ақтөбе – Қандыағаш – Мақат – Атырау - РФ Астраханьға шек." автожол дәлізінің учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 – 2024 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
21.	TRACESA халықаралық көлік дәлізінің Бейнеу – Ш а л қ а р		2023 – 2028 жылдар	

	автожолының учаскесін салу	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп		ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
22.	"Орал – Атырау" республикалық маңызы бар автомобиль жолының учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2026 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
23.	"Жезқазған – Петропавл", "Жезқазған – Арқалық", "Сурған – СҚО шек." республикалық маңызы бар автомобиль жолының учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2027-2030 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
24.	"Жаңаөзен - Түрікменстан шек. Кендір" республикалық маңызы бар автомобиль жолының учаскелерін реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2027-2030 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
25.	Түркістан, Шымкент және Сарыағаш қалаларын Өзбекстан Республикасына өтетін Б. Қонысбаев атындағы өткізу пункті арқылы айналып өту құрылысы	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025-2028 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
26.	" Мерке-Бұрылбайтал " автожолын реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 жыл	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
27.	"Ұзынағаш-Отар" автожолын реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2024 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
	"Өскемен – Зырян – Катонқарағай – Рахманов кілттері"			

28.	республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздігіру жұмыстары	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2024 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
29.	"Қостанай – Қарабұтақ" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 жыл	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
30.	"Үшарал – Достық" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 жыл	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
31.	"Орал – РФ шек. (Орынборға)" жолы Подстепное – Федоровка – РФ шек. (Илекке) учаскесі жолын реконструкциялау	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2025 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
32.	"Алматы – Талғар – Бәйдібекби" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздігіру жұмыстары	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025-2028 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
33.	"Алматы – Үшқоңыр – Ұзынағаш" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздігіру жұмыстары	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025-2028 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
34.	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және жөндеу	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар	ИИДМ, ЖАО
	Р е с е й Федерациясымен			

35.	шекара арқылы өткізу пункттерінің өткізу қабілетін арттыру (реконструкциялау): Сырым, Таскала, Әлімбет, Үрлітөбе, Жаңа жол, Қосақ, Құрманғазы, Ақсай, Қайрақ, оның ішінде шекаралық автомобиль өткізу пункттерінде "жасыл дәліздерді" жайластыру	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 - 2025 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
36.	Қызылжар, Қарақоға, Үбе, Шарбақты, Шаған, Бидайық, Кондыбай, Ауыл, Жаңыбек, Жезкент, Ақбалшық, Аят, Найза, Обаған, Желқуар, Қоянбай, Байтанат, Амангелді, Қарашатау, Орда сияқты Ресей Федерациясымен шекара арқылы өткізу пункттерінің өткізу қабілетін арттыру (реконструкциялау), оның ішінде шекаралық автомобиль өткізу пункттерінде "жасыл дәліздер" жайластыру	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025– 2030 жылдар	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
37.	Қы р ғ ы з Республикасымен шекара арқылы өткізу пункттерінің өткізу қабілетін арттыру (реконструкциялау): Қарасу, Бесағаш, Аухатты, Сортөбе, Айша бибі, Сыпатай батыр, Кеген, оның ішінде шекаралық автомобиль өткізу	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 – 2025 жылдар	

	пункттерінде жасыл дәліздерді" жайластыру	"		ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
38.	"Достық-Мойынты" учаскесінде екінші т/ж салу (836 км)	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2022-2025 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
39.	Қолданыстағы Семей – Ақтоғай" теміржол учаскесіне шыға отырып, қазақстан-қытай шекарасында "Бақты" үшінші шекаралық теміржол өткелін салу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2024-2025 жылдар	ИИДМ
40.	Алматы темір жол торабын айналып өтетін айналма темір жол желісін салу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2024 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
41.	"Дарбаза – Мақтаарал" теміржол желісінің құрылысы (106 км)	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2024-2025 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
42.	"Бейнеу – Маңғыстау" және "Маңғыстау – Құрық" учаскелерінде т/ж өткізу қабілетін арттыру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025-2030 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
43.	Қолданыстағы темір жол мемлекетаралық түйісу пункттерінің өткізу қабілетін арттыру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025-2030 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
44.	" Қ Х Р – Түрікменстан – Иран" маршрутында елдердің көлік компанияларының қатысуымен тасымалдаудың теңіз иығын қоса отырып, трансұлттық үйлестіру органын құру туралы мәселені пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2024 жылдар желтоқсан	ИИДМ, СІМ, Самұрық-Қазына (келісу бойынша), ҚТЖ (келісу бойынша)
	ҚТЖ-ны ұлттық көлік-логистикалық			

45.	компанияға айналдыру жөніндегі институционалдық реформаны іске асыру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 жыл желтоқсан	И И Д М , Самұрық-Қазына ( келісу бойынша), ҚТЖ (келісу бойынша)
46.	Көлік логистикасы бойынша құзыреттер орталығын құру ( КЛҚО)	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023 жыл желтоқсан	Самұрық-Қазына ( келісу бойынша), ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
47.	Қазақстандық көлік компанияларына шет мемлекеттердің рыноктарына шығу, транқазақстандық маршруттарға жүк ағындарын тарту үшін қазақстандық бизнестің бақылауындағы көлік-логистикалық инфрақұрылым құру бойынша ынталандыру шаралары мен мемлекеттік қолдау шараларын әзірлеу және қабылдау	мемлекеттік қолдау шараларын қабылдауға талдау	2023-2030 жылдар	ИИДМ, СИМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
48.	"Ship or pay" ( жөнелту немесе төлеу) қағидаты бойынша жаңа транзиттік өнімдерді енгізуді қоса алғанда, тарифтік саясатты қалыптастыру тәсілдерін жетілдіру	ИИДМ-ге ұсыныстар	жыл сайын желтоқсан 2030 жылға дейін	ҚТЖ (келісу бойынша)
49.	Иран, Әзербайжан, Грузия және Түркия порттарында сыртқы терминалдық қуаттарды құру	ИИДМ-ге ұсыныстар	жыл сайын желтоқсан 2030 жылға дейін	Самұрық-Қазына ( келісу бойынша), ҚТЖ (келісу бойынша)
50.	Тауарларды Қазақстан Республикасының аумағы арқылы " жіксіз" өткізу үшін цифрлық мультимодальды дәліз құру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025 жыл желтоқсан	Қаржымині, СИМ, АШМ, ЦДИАӨМ, ҰҚК ШҚ, ҚТЖ ( келісу бойынша)



51.	Жолаушыларды ұлттық теміржол тасымалдаушысы қызметінің жүзеге асырылатын түрлерін кеңейту, оның ішінде интермодальды тасымалдау жүйесін дамыту және бірыңғай жол жүру құжатын енгізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2024 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), Самұрық-Қазына (келісу бойынша), авиакомпаниялар (келісу бойынша)
52.	Халықаралық авиамаршруттардың желісін кеңейту (30 маршрут)	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	жыл сайын желтоқсан 2030 жылға дейін	И И Д М , авиакомпаниялар (келісу бойынша)
53.	Транзиттік авиажолаушыларды тарту және ішкі туризмді дамыту үшін визасыз режим саясатын одан әрі енгізу	Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы	2024-2030 жылдар желтоқсан	СІМ, ІІМ, ҰҚК ШҚ (келісу бойынша)
54.	Әуежайлардың "стерильді аймақтарында" шетелдік авиакомпаниялар өкілдерінің жұмысына рұқсат беруге тыйым салуды алып тастай отырып, шекара қызметінің талаптарын оңайлату	НҚА-ға өзгерістер енгізу	2024 жыл желтоқсан	ҰҚК, ІІМ, ИИДМ
55.	Транзиттік әуе кемелеріне қатысты көлік құралына кедендік декларацияны (КҚКД) ресімдеу жөніндегі заңнамалық талаптарды алып тастау туралы мәселені пысықтау	НҚА-ға өзгерістер енгізу	2023 жыл желтоқсан	Қаржымині, ИИДМ
	Әуежайлардың бөлінген аумағы шегінде қайта тиеу кезінде транзиттік әуе кемелерінің жүктерін уақытша			

56.	сақтау қоймаларына (УСК) міндетті орналастыру туралы заңнамалық талаптарды алып тастау туралы мәселені пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2023 жыл желтоқсан	Қаржымині, ИИДМ
57.	Транзит үшін арнайы кедендік және көші-кон режимдерімен, сондай-ақ шетелдік тасымалдаушылар мен логистикалық компаниялардың жұмысы үшін ерекше қағидалармен еркін сауда аймағын құру мәселесін пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2024 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҰҚК, Қаржымині, ИМ
58.	Жүк әуежайлары мен хабтардағы тасымалдау процесін e-freight жүк әуе тасымалдарын электрондық сүйемелдеу жүйесімен интеграциялау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2024 жыл желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині, ЖАО, Самұрық-Қазына (келісу бойынша), авиакомпаниялар (келісу бойынша)
59.	Кейіннен электрондық нысанға көшумен теміржол-теңіз қатынасында тасымалдауды жүзеге асыру кезінде теңіз коносаменті ретінде бірыңғай жүкқұжат ЦИМ/ХЖКК енгізу мәселесін пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2024 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
60.	Каспий теңізінде кемелерді инспекциялаудың бірыңғай цифрлық базасын құру	пайдалануға беру актісі, Үкіметке есеп	2026-2028 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ
61.	Жүк АКҚ үшін порттарда электрондық кезек жүйесін құру	пайдалануға беру актісі, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2028-2030 жылдар желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша), Құрық порты (келісу бойынша)

62.	"бірыңғай терезе" қағидаты бойынша теңіз өткізу пункттерінде электрондық құжат айналымы жүйесін құру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2024-2026 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ЦДИАӨМ, Қаржымині, АШМ, ДСМ
63.	Ішкі су көлігіндегі өндірістік процестерді енгізу арқылы цифрландыру: - навигациялық жабдықтың қашықтан мониторингі жүйелері; - арналық жұмыстардың сандық өлшеу кешені; - түбін тереңдету жұмыстарын бақылаудың автоматтандырылған кешені; - кеме жүйелерінің автоматтандырылған мониторингі; - электрондық навигациялық карталар; - шлюздеу процесі арқылы АБЖ; - шлюздердегі бетон конструкцияларының жай-күйін геодезиялық деформациялық мониторингтеудің автоматтандырылған жүйесі; - шлюздеу қызметтерін көрсетудің интернет-платформасы, теңіз навигациялық орталығы және кеме қатынасы тіркелімі.	пайдалануға беру актісі, Үкіметке есеп	2023-2025 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ
	Бағыттар мен дәліздер, жүктер бөлінісінде			

64.	халықаралық және ішкі көліктік жүк ағындарының ГАЖ моделін әзірлеу және ағындардың тұрақты мониторингі үшін үлгіге тоқсан сайынғы деректерді енгізу жөніндегі мемлекеттік органдардың міндеттемелерін бекіту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2024 жыл желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ, ЖАО
65.	Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшуларды еркін бағыттау тұжырымдамасын енгізу	аэронавигациялық ақпарат құжаттарында рәсімдер жариялануы	2025 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҚАӘ (келісу бойынша), КАН (келісу бойынша)
66.	Зияткерлік көлік жүйесіне одан әрі интеграциялай отырып, "Цифрлық дәліздер" ақпараттық-талдау жүйесін әзірлеу және енгізу	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2025 жыл желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ
67.	Мультимодальды тасымалдарда көліктің әртүрлі түрлері арасындағы өзара іс-қимылдың тиімділігін арттыру үшін ақпараттық жүйелерді дамыту және енгізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ұсыныстар	2024 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
68.	Отандық өндірушілер мен сыртқы экономикалық қызметке қатысушыларға, оның ішінде қолданыстағы ақпараттық жүйелерді дамыту жолымен қолжетімділікті шектемей, бақылаушы органдардың	өндірістік пайдалануға беру актісі, Үкіметке есеп	2024 жыл желтоқсан	Қаржымині, ЦДИАӨМ, ИИДМ, АШМ, ҰЭМ, ҰҚК

	ақпараттық жүйелерін біріктіретін бірыңғай цифрлық платформа негізінде транзиттік жүктер үшін "жасыл дәліз" құру және дамыту			ШҚ, ҚТЖ (келісу бойынша)
69.	"ҚТЖ" ҰК" АҚ мен теңіз порттарындағы терминал операторлары арасында жүк тасымалдарын жоспарлау мен басқарудың интеграцияланған автоматтандырылған жүйесін құру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2025 жылдар желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша), АТСП (келісу бойынша), Құрық порты (келісу бойынша), ЦДИАӨМ, ИИДМ
70.	Ақтау портында "контейнерлік хаб" салу	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2025 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), АТСП (келісу бойынша)
71.	Құрық портында көпфункционалды теңіз терминалын салу	ОЖА, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар	SEMURG INVEST (келісу бойынша)
72.	Каспий маңы елдерінің "порт мемлекеті" функцияларын орындауы бойынша нормативтік талаптарды үйлестіру және біріздендіру	НҚА өзгерістер енгізу	2030 жыл желтоқсан	ИИДМ
73.	Тұрақты теңіз желілерінің кестесі мен тарифтері туралы ақпараттандыру бойынша онлайн-сервисті іске қосу	өндірістік пайдалануға беру актісі, Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2026 жыл желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша), Құрық порты (келісу бойынша)
74.	Иранға санкцияланбаған жүктерді тасымалдау үшін ұлттық теңіз тасымалдаушысының бас лицензиясын алуы	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2024 жылдар	ҰЭМ, СИМ, СИМ, ИИДМ

75.	Қазақстан Республикасында жүктерді және контейнерлік тасымалдарды контейнерлендіру бағдарламасын әзірлеу	ИИДМ бұйрығы	2024 жыл желтоқсан	ИИДМ, СИМ, АШМ, Қаржымині, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰҚП (келісу бойынша)
76.	Шекаралық өткелдерде бақылау-қадағалау органдарының тәулік бойы жұмыс режимін енгізу	ИИДМ бұйрығы	2023 жыл желтоқсан	Қаржымині, ҰҚК, АШМ, ИИДМ
77.	Қазақстан Республикасының аумағында бонд қоймаларын дамыту, Қазақстанға өңірлік электрондық коммерцияны қамтамасыз ететін қоймаларды қайта бағдарлау үшін жағдайлар жасау	Үкіметке ұсыныстар	2030 жыл желтоқсан	СИМ, Қаржымині, ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), Казпошта (келісу бойынша)
78.	Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Өзбекстан Республикасының Үкіметі арасындағы "Орталық Азия" халықаралық өнеркәсіптік кооперация орталығы қызметінің шарттары туралы келісімді әзірлеу, келісу және бекіту <i>* Тараптардың ұлттық заңнамасында айқындалатын тәртіппен</i>	Қазақстан Республикасы және Өзбекстан Республикасы Үкіметтерінің қаулылары	2023 жыл I тоқсан	СИМ, ҰЭМ, Қаржымині, Түркістан облысының әкімдігі
	Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қырғыз Республикасының Үкіметі арасындағы "Қарасу" және "Ақ-тілек" автожол			

79.	<p>өткізу пункттері ауданындағы индустриялық сауда-логистикалық кешен қызметінің шарттары туралы келісімді әзірлеу, келісу және бекіту</p> <p><i>* Тараптардың ұлттық заңнамасында айқындалатын тәртіппен</i></p>	Қазақстан Республикасы және Қырғыз Республикасы Үкіметтерінің қаулылары	2023 жыл I тоқсан	СИМ, ҰЭМ, Қаржымині, Жамбыл облысының әкімдігі
80.	<p>Тараптардың ұлттық заңнамасында айқындалатын тәртіппен</p> <p>Өзбекстан Республикасының Үкіметі мен Қазақстан Республикасының Үкіметі арасындағы</p> <p>Өзбекстан-Қазақстан мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу пункттері туралы келісуге өзгерістер енгізу</p>	Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы	2023 жыл II тоқсан	ҰҚК, СИМ, ИИДМ, Түркістан облысының әкімдігі
81.	<p>Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 25 тамыздағы № 877 қаулысымен бекітілген</p> <p>Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасының Үкіметі арасындағы "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметін реттеу туралы келісімге өзгерістер енгізу</p>	Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы	2023 жыл III тоқсан	ИИДМ, СИМ, ҰЭМ, Қаржымині
	Бас инвесторларды - ИТЛК, "Каспий торабы" және			

82.	<p>ХШЫО жобалары бойынша басқарушы компанияларды айқындау, Қазақстан Республикасының Үкіметі арасындағы инвестициялар туралы келісімді әзірлеу, келісу және қол қою</p> <p><i>* инвестор әзірлеген ТЭН мен ЖСҚ сәйкес көлемде жер учаскелерін ұзақ мерзімді жалға беру және сыртқы инфрақұрылымды жүргізу міндетті шарт ретінде айқындалсын</i></p>	<p>Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы</p>	<p>2023 жыл ІІІ тоқсан</p>	<p>CIM, Kazakh Invest</p>
83.	<p>Қазақстандық көлік-логистикалық компаниялардың ТХКБ және Иран бағытындағы маршруттарды дамыту жөніндегі халықаралық жобаларды іске асыруға қатысуының нұсқалары мен форматтарын пысықтау</p>	<p>Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп</p>	<p>2023-2030 жылдар</p>	<p>ИИДМ, СИМ, СИМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша)</p>
<p>2. Тұрақты және қауіпсіз көлік байланысын қамтамасыз ету</p>				
84.	<p>К ө л і к инфрақұрылымын қозғалыс қауіпсіздігі саласындағы мемлекетаралық, ұлттық және салалық стандарттардың талаптарына сәйкес келетін жағдайда келтіру және қолдау</p>	<p>Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат</p>	<p>2023-2030 жылдар желтоқсан</p>	<p>ИИДМ, ЖАО, ІІМ, СИМ</p>
85.	<p>Шұғыл ден қою және көмек көрсету</p>			



	қызметтері мен жүйелерін дамыту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2030 жыл желтоқсан	ИИДМ, ТЖМ, ЦДИАӨМ, ИИДМ, ЖАО
86.	Қозғалыс қауіпсіздігі және көлік құралдарын пайдалану талаптарын сақтау саласында профилактика мен құқық қолдануды жетілдіру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2023-2030 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЖАО
87.	Қауіпсіздік саласындағы нормативтік-құқықтық қамтамасыз ету мен стандарттарды жетілдіру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2023-2030 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЖАО, ИИДМ
88.	Көлік-логистикалық инфрақұрылымды жоғары автоматтандырылған және пилотсыз көлікті пайдалануға дайындау жөніндегі шаралар кешенін іске асыру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2025-2030 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
89.	Экономикалық белсенділік орталықтары мен елдің елді мекендері арасындағы жетіспейтін көлік байланыстарын дамыту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2023-2030 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ЖАО, ҚАЖ (келісу бойынша)
90.	Республикалық маңызы бар жолдардың қолданыстағы желісінің нормативтік жай-күйін қамтамасыз ету үшін жол-пайдалану және жөндеу жұмыстарын орындау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	жыл сайын	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
91.	Жылына кемінде 425 км деңгейінде МТЖ жолының жоғарғы құрылысын күрделі	ИИДМ-ге есеп	жыл сайын	

	жөндеуді жүзеге асыру			ҚТЖ (келісу бойынша)
92.	I, II және III сыныпты темір жол жүк станцияларын автоматты электронды темір жол таразыларымен жарақтандыру	ИИДМ-ге есеп	2025 жыл дейін	ҚТЖ (келісу бойынша)
93.	Ұшу қауіпсіздігі бойынша ICAO аудитінен өту	ICAO есеп	2025 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҚАӘ (келісу бойынша)
94.	Азаматтық-әскери үйлестірудің ведомствоаралық директивалық органын құру (НҚА-ға тиісті түзетулер енгізілгеннен кейін)	ИИДМ, Қаржымині бірлескен бұйрығы	2025 жыл желтоқсан	И И Д М , Қорғанысмині, ҚАӘ (келісу бойынша)
95.	2024-2027 жылдарға арналған ұшу қауіпсіздігі жөніндегі жоспарды әзірлеу және бекіту	ҚАӘ бұйрығы	2023 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҚАӘ (келісу бойынша)
96.	Әуежайларда авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі дербес бірыңғай оператор құру мәселесін пысықтау	Үкіметке ұсыныс	2023 жыл желтоқсан	ИИДМ, ҰҚК, ПМ, Қорғанысмині, әуежайлар (келісу бойынша)
97.	Жеке меншіктегі (Алматы, Қарағанды, Тараз, Жезқазған, Боралдай, Орал, Петропавл) әуежайларға арналған арнайы техниканы, жабдықтарды сатып алу және әуежайлардың инфрақұрылымын жаңарту үшін жеңілдікті кредиттік желі бөлу	жеңілдетілген кредиттік желісін бөлу	2023-2025 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, ҚДБ (келісу бойынша), ЖАО
	ICAO халықаралық стандарттарын және авиациялық қауіпсіздік		2027 жыл	

98.	бойынша еуропалық Е С А С стандарттарын енгізу	Үкіметке есеп	2-жартыжыл-дық	ИИДМ, ЖАО
99.	Мемлекеттік меншіктегі әуежайлардың инфрақұрылымын ICAO және IATA талаптарына сәйкестендіру	Үкіметке есеп	2030 жыл 2-жартыжыл-дық	ИИДМ, ЖАО
100.	Әуеайлақты ұстауға, әуе кемелеріне жерүсті қызмет көрсетуге, Ақтау, Атырау, Ақтөбе, Балқаш, Зайсан, Қостанай, Көкшетау, Қызылорда, Павлодар, Петропавл, Семей, Талдықорған, Өскемен, Үшарал, Үржар, Шымкент әуежайларының ұшуларын авариялық-құтқару қамтамасыз етуге арналған жабдықпен және арнайы техникамен жарақтандыру	Үкіметке есеп	2024-2025 жылдар желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, ЖАО
101.	Астана қ. әуеайлақты күрделі жөндеу / реконструкциялау (ҰҚЖИ, ЖӘЖ, РЖ, перрондар, СОЖ, ОТЖ, периметрлік жарықтандыру, күзеттік сигнал, тазалау құралдары және арық-дренаждық жүйесі)	Үкіметке есеп	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, Астана қ. әкімдігі
	Кешенді реконструкциялауды жүргізу: - Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Ақтау әуежайларының ҰҚЖ;			

102.	<p>- Ақтөбе, Атырау, Балқаш, Павлодар, Шымкент, Ақтау әуежайларының такси жолдары, перрондары;</p> <p>- Талдықорған, Семей әуежайларының перрондары;</p> <p>- Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Ақтау, Көкшетау, Атырау, Семей, Талдықорған, Қостанай, Қызылорда әуежайларының периметрлік қоршаулары мен периметрлік жолдары;</p> <p>- Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Ақтау, Көкшетау, Атырау, Семей, Талдықорған, Қостанай, Қызылорда, Үшарал ЖЖМ қоймасы;</p> <p>- Астана, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Шымкент әуежайларында орталықтандырылған жанармай құю жүйесін орнату және/немесе жаңғырту;</p> <p>- Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Ақтау, Көкшетау, Атырау, Семей, Талдықорған, Қостанай, Қызылорда, Өскемен, Үшарал өндірістік объектілері</p>	Үкіметке есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, ЖАО
	Талдықорған әуеайлағының такси жолына жарық сигнал жабдығын			

103.	орнату, Атырау, Шымкент әуеайлақтарында жарық сигнал жабдығын жаңғырту, Павлодар әуежайын үздіксіз коректендіру көздерімен жарақтандыру, Балқаш әуеайлағында ССО қашықтан басқару пультін орнату	Үкіметке есеп	2024-2027 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, ЖАО
104.	Астана әуежайында екінші жалпы ішкі өнім, такси жолдары жүйесін, жүк перроны мен жүк терминалын, байланысты инфрақұрылымды салу	Үкіметке есеп	2024-2026 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, Астана қ. әкімдігі
105.	Шымкент әуежайында ұшу-қону жолағын ұзарту, магистральдық такси жолын салу, перрондарды кеңейту	Үкіметке есеп	2024-2026 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, Шымкент қ. әкімдігі
106.	Қазақстан Республикасының аумағында ұшудың барлық кезеңдерінде PBN толық енгізу	Үкіметке есеп	2027 жылғы 2-жартыжыл-дық	ИИДМ, КАН (келісу бойынша)
107.	Қашықтықтан басқарылатын әуеайлақтық диспетчерлік пункттер үшін негіз болатын жаңа технологиялар мен рәсімдерді енгізу	Үкіметке есеп	2028 жылғы 2-жартыжыл-дық	ИИДМ, КАН (келісу бойынша)
108.	Қашықтықтан басқарылатын әуеайлақтық диспетчерлік пункттерді енгізу	Үкіметке есеп	2029 жылғы 2-жартыжыл-дық	ИИДМ, КАН (келісу бойынша)
	Кезектілік негізінде ҰҚЖ пайдалануды			

109.	оңтайландыруды қоса алғанда, әуе қозғалысының ағындарын (ӘҚҚБ) ұйымдастыру	Үкіметке есеп	2029 жылғы 2-жартыжыл-дық	ИИДМ, КАН (келісу бойынша)
110.	A-SMGCS 1-2 және EVS деңгейлерін енгізу	Үкіметке есеп	2029 жылғы 2-жартыжыл-дық	ИИДМ, КАН (келісу бойынша)
111.	Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде пилотсыз әуе кемелерінің ұшуын үйлестіру және мониторингтеу үшін ақпараттық жүйені (платформаны) құру	өндірістік пайдалануға беру туралы актісі, Үкіметке есеп	2024-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚАӘ (келісу бойынша)
112.	Ақтау портында кемелер қозғалысын басқару жүйесін (КҚБЖ) енгізу, оны кейіннен Құрық және Баутино порттарының КҚБЖ-мен Ақтау портында басқару орталығымен біріктіру	пайдалануға беру актісі	2025 жылғы желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині, ҰЭМ
113.	Қауіпсіз кеме қатынасын қамтамасыз ету және авариялық-құтқару іс-шараларын үйлестіру үшін теңіздегі құтқаруды үйлестіру орталығын құру	пайдалануға беру актісі	2024-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ТЖМ, Қорғанысмині
114.	Ұлттық теңіз авариялық-құтқару қызметін құру	пайдалануға беру актісі	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ТЖМ, ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, ЭГТРМ, ЭМ, Самұрық-Қазына (келісу бойынша)
115.	Теңіздегі навигациялық карталарды, лоциялар мен жәрдемақыларды шығару	орындалған жұмыстар актісі	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ, Қорғанысмині

116.	Техникалық флот кемелерінің 51 бірлігін жанарту	пайдалануға беру актісі	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині
117.	3 кеме шлюзін күрделі жөндеу	орындалған жұмыстар актісі	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині
118.	Орал-Каспий каналында түбін тереңдету жұмыстарын тұрақты жүргізу	орындалған жұмыстар актісі	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині
119.	Электр көлігі үшін зарядтау инфрақұрылымы объектілерін салу және олардың жұмыс істеу тәртібін регламенттейтін ұлттық және салалық стандарттар кешенін әзірлеу	заңнамаға өзгерістер енгізу	2024 жылғы желтоқсан	ЭМ, ИИДМ, ЭГТРМ, СИМ, ЖАО
120.	Қазақстанның көлік секторының табиғи газға кезең-кезеңімен көшуінен экономикалық, экологиялық және әлеуметтік әсерлерді кешенді бағалау	орындалған жұмыстар актісі, ҚР Үкіметіне есеп	2026 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, ЭГТРМ, ЭМ
121.	Теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде CO <sub>2</sub> шығарындыларын азайту мақсатында 2030 жылға дейінгі кезеңде теміржол учаскелерін электрлендіру жөніндегі жоспарды әзірлеу және бекіту	ИИДМ бұйрығы	2023 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
122.	Жүк және жолаушылар теміржол тасымалдарында "жасыл" және ресурс үнемдеу технологияларын енгізу бойынша Жол картасын	ИИДМ бұйрығы	2023 жылғы желтоқсан	

	әзірлеу және қабылдау			ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
123.	СТГ-ны кеме отыны ретінде қауіпсіз пайдалануды реттейтін нормативтік талаптарды әзірлеу	Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы	2024-2025 жылдар, желтоқсан	ЭМ, ЭГТРМ, ИИДМ
124.	Каспий теңізіндегі сауда флотын орнықты дамыту мақсаттарына сәйкес экологиялық талаптарға сәйкестік қағидаты бойынша кемелердің кіруіне тарифтерді саралау	ИИДМ бұйрығы	2024-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ
125.	Қос отынды қозғалтқышы бар танкерлерді салу	пайдалануға беру актісі, ҚР Үкіметіне есеп	2024-2030 жылдар, желтоқсан	ҚМГ (келісу бойынша), ҚТКФ (келісу бойынша)
126.	"Өскемен су қоймасының" жағалауындағы Өскемен-саяжай алаптары айлағы" бағыты бойынша жолаушыларды тасымалдауға әлеуметтік маңызы бар паромдық өткел мәртебесін беру	ЖАО шешімі	2023-2024 жылдар, желтоқсан	ШҚО әкімдігі, ИИДМ
127.	Кемелердің экологиялық талаптарға сәйкестігі қағидаты бойынша кеме қатынасына тарифтерді саралау жөніндегі бесжақты ведомствоаралық келісуді әзірлеу	ҚР Үкіметіне есеп	2024 жылғы желтоқсан	ИИДМ
<b>3. Тасымалдау қызметінің және инфрақұрылымды басқарудың тиімділігін арттыру</b>				
128.	Пайдалану жылдамдығын арттыру мүмкіндігін қамтамасыз ету үшін көлік инфрақұрылымының пайдалану жағдайын жақсарту	Үкіметке ақпарат	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ҚАЖ (келісу бойынша)



129.	Пайдалану жылдамдықтарын ұлғайту мүмкіндіктерін қамтамасыз ету үшін көлік инфрақұрылымы жағдайын пайдалануды жақсарту	ҚР Үкіметіне есеп	2025 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша), ЖАҰСО (келісу бойынша)
130.	Жол активтерін басқару жөніндегі қызметті жүзеге асыру шеңберінде шағын ПҰА, оның ішінде жергілікті маңызы бар жолдарды пайдалана отырып, аэрофотосуреттер арқылы автожолдардың жай-күйіне мониторинг жүргізу және талдау жүйелерін енгізу	ОЖА, ҚР Үкіметіне есеп	2025 жылғы желтоқсан	ИИДМ
131.	Ақаусыз автомобиль жолдарын жөндеу және күтіп-ұстау (PBRMC) бойынша ұзақ мерзімді келісімшарттар моделін енгізу	ҚР Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
132. D	Автожол инфрақұрылымы объектілерін жобалауға және салуға (Design and Build) келісімшарттар енгізу	ҚР Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚАЖ (келісу бойынша)
133.	Тариф белгілеу жүйелерін жетілдіру және жолаушыларды тасымалдау жөніндегі қызметтерді субсидиялау	НҚА түзету бойынша ұсыныстар	2023-2025 жылдар	ИИДМ, ҰЭМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша)
	Алматы, Астана, Шымкент қалаларында жол			Алматы, Астана, Шымкент

134.	қозғалысын бейімдеп реттеу жүйесін енгізу	ОЖА, ҚР Үкіметіне есеп	2025 жылғы желтоқсан	қалаларының әкімдіктері, ИМ
135.	300 мыңнан астам халқы бар барлық қалаларда жол қозғалысын бейімдеп реттеу жүйесін енгізу	ОЖА, ҚР Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИМ, ЖАО
136.	Қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлігінің жылдамдық жүйелерін дамыту	Үкіметке ақпарат	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ЖАО, ҚАЖ (келісу бойынша)
137.	Тасымалдауды жоспарлау және пойыз қозғалысын басқару жүйесін жетілдіру (тасымалдау технологияларын оңтайландыру, жүк ағындары мен тиеу-түсіру жұмыстарын басқарудың автоматтандырылған жүйелерін енгізу)	ИИДМ-ге есеп	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша)
138.	"Виртуалды ілінісу" технологиясымен пойыздың аралық қозғалысын қоса алғанда, тасымалдау процесінде пайдалану жұмысын басқарудың интеллектуалдық жүйелерін енгізу	ИИДМ-ге есеп	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша)
139.	Жекелеген (басым) "өсу нүктелері" арасында жылдам жолаушылар қатынасын дамыту жөнінде ұсыныстар енгізу	ИИДМ-ге ұсыныстар	2023-2024 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша), салалық қауымдастықтар (келісу бойынша)
	Жүк пойызды үшін техникалық жылдамдықты			

140.	қамтамасыз ету үшін МТЖ инфрақұрылымын кезең - кезеңімен жаңғырту - кемінде 100 км/сағ, жолаушылар пойызды үшін кемінде 160 км/сағ	ҚР Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
141.	Теңіз терминалдарында қайта тиеу жабдықтарын жаңғырту	ҚР Үкіметіне есеп	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ЭМ, терминал операторлары (келісу бойынша)
142.	Тұрақты (кесте бойынша) теңіз желілерін ұйымдастыру	ИИДМ бұйрығы	2030 жылға дейін	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), Құрық порты (келісу бойынша)
143.	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын (ААЖ) орнату	ОЖА, ҚР Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ КАЖ
144.	Жолаушылар ағынын мониторингілеу және жоспарлау, сондай-ақ жалпыға ортақ пайдаланылатын қалалық жолаушылар көлігінің қозғалысын басқару және тұрақ кеңістігін әкімшілендіру жүйелерін енгізу	Үкіметке ақпарат	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ЖАО, ИИДМ
145.	Қозғалыс пен жүк ағындарының қарқындылығына, автожол инфрақұрылымы объектілерінің, оның ішінде халықаралық автокөлік дәліздерінің және	Үкіметке ақпарат		

	автомобиль өткізу пункттерінің жай-күйі мен дамуын жоспарлауға мониторинг жүргізу жүйелерін енгізу		2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині, ҚАЖ (келісу бойынша)
146.	Маневрлік жұмыстарды және тиеу-түсіру операцияларын жоспарлау мен басқаруды қоса алғанда, пойыздардың қозғалысын және станциялық жұмыстың технологиялық процестерін басқару жүйелерін жаңғырту	ИИДМ-ге ақпарат	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ҚТЖ (келісу бойынша)
147.	Ұлттық инфрақұрылым операторының тасымалдау процесін басқару жүйесін жаңғырту	ҚР Үкіметіне есеп	2023-2025 жылдар	ҚТЖ (келісу бойынша), ИИДМ
148.	Әуе көлігінде жалпы жүйелік ақпаратты басқару (SWIM) тәсілдерін іске асыру	Үкіметке ақпарат	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, КАН (келісу бойынша), ҚАӘ (келісу бойынша)
149.	Көліктік бақылаудың зияткерлік жүйесін енгізу және сүйемелдеу	ҚР Үкіметіне есеп	2024 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ
150.	Электрондық құжат айналымы жүйесін жетілдіру және көлік пен логистика саласындағы жұмыстар мен көрсетілетін қызметтердің орындалуын есепке алу, сондай-ақ оны бизнестің белсенді пайдалануы үшін ынталандыру шаралар кешенін әзірлеу және бекіту	ҚР Үкіметіне есеп	2024 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ

4. Көлік-логистикалық және ілеспе қызметтердің бәсекелестік нарығын дамыту

151.	Рұқсат беру жүйесі саласындағы Қазақстан Республикасының заңнамасын бұзатырып, шетелдік тасымалдаушылардың жүк тасымалдарын жүзеге асырғаны үшін әкімшілік жауапкершілігін күшейтуді қосалғанда, автомобиль тасымалдаушылары, оның ішінде шетелдік қатысуы бар тасымалдаушылар үшін халықаралық тасымалдарды жүзеге асыруға рұқсатты реттеу бөлігінде заңнаманы жетілдіру	ИИДМ бұйрығы	2023-2024 жылдар, желтоқсан	ИИДМ
152.	Көлік саласындағы кейбір функцияларды бәсекелестік ортаға беру мәселелерін қарау	ВАК хаттамасы	2023-2024 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, БҚДА, Қаржымині, ПМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша)
153.	Ұлттық инфрақұрылым операторының диспетчерлік реттеу функцияларымен функционалдық және ұйымдастырушылық бөлінуін оны тәуелсіз заңды тұлғаға бөлу мүмкіндігін қарастыра отырып аяқтау	ҚР Үкіметіне есеп	2023 жылғы желтоқсан	И И Д М , Самұрық-Қазына ( келісу бойынша), ҚТЖ (келісу бойынша)
	Транзиттік тарифтен инфрақұрылымдық құрамдас бөлікті бөлу есебінен тұрақты табыс көзін			

154.	құру жолымен Ұлттық инфрақұрылым операторының қаржылық орнықтылығын қамтамасыз ету	ҚР Үкіметіне есеп	2023 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
155.	Ұлттық теміржол инфрақұрылымы операторының технологиялық және қаржылық тұрақтылығын қамтамасыз ету үшін институционалдық және реттеушілік реформалар пакетін іске асыру	Үкіметке есеп	2023 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҰЭМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
156.	Теміржол тасымалы нарығының кеңесін құру	ИИДМ бұйрығы	2023 жылғы желтоқсан	ИИДМ
157.	Жылжымалы құрамды жаңарту үшін жеке капитал арқылы ынталандыру үшін жағдайлар жасау	Үкіметке есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҰКП (келісу бойынша)
158.	2030 жылға дейін 844 вагон сатып алу арқылы жолаушылар вагондарының паркін жаңарту	жолаушылар вагондары паркін сатып алу, Үкіметке ақпарат	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
159.	Теміржол көлігімен жүк тасымалдаушыларға қойылатын біліктілік талаптарын нақтылау және егжей-тегжейлі қарау	НҚА-ға өзгерістер мен толықтырулар енгізу	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша)
160.	Отандық өндірушілерден, оның ішінде 2030 жылға дейін қаржы лизингі арқылы 16 мың вагон (жыл сайын 1500 жартылай вагон/500 астық	Үкіметке ақпарат	2023-2030 жылдар, желтоқсан	

	тасымалдаушы) сатып алу			ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
161.	2030 жылға дейін кемінде 450 бірлік локомотив паркін жаңарту	Үкіметке ақпарат	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҚТЖ (келісу бойынша)
162.	Табиғи монополия салаларын қоспағанда, көлік-логистикалық қызметтер нарығында бәсекелестікті дамыту жөнінде ұсыныстар енгізу	Үкіметке ұсыныстар	2023 жыл желтоқсан	ИИДМ, БҚДА, ҚТЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша)
163.	ШОБ субъектілерін қоса алғанда, бірінші кезекте шағын жеке тасымалдаушылардың "Өнеркәсіпті дамыту қоры" АҚ арқылы теміржол жылжымалы құрамын сатып алу және жаңарту мүмкіндігі үшін мемлекеттік қолдау құралдарын пайдалану	Үкіметке ұсыныстар	2023-2024 жылдар, желтоқсан	ҰЭМ, Қаржымині, ИИДМ
164.	2030 жылға қарай отандық авиакомпаниялардың әуе кемелері паркін 80 бірлікке ұлғайту	Үкіметке есеп	2023-2030 жылдар, шілде	Әуекомпаниялар (келісу бойынша)
165.	Мемлекеттік меншіктегі әуежайларды мүмкіндігі шектеулі адамдарға қызмет көрсету үшін жабдықтармен қамтамасыз ету	пайдалануға беру актісі	2024 жылғы 2-жартыжыл-дық	ЖАО, Қаржымині, ИИДМ
166.	Мемлекеттік қолдау шараларын көрсете отырып, әмбебап паромдар салу	пайдалануға беру актісі	2024-2030 жылдар, желтоқсан	Самұрық-Қазына (келісу бойынша), ҚМГ (келісу бойынша), ҚТКФ (келісу бойынша)
167.	"Ship or pay" немесе "offtake" келісімшарттары	пайдалануға беру актісі, Қазақстан		

	бойынша танкерлер салу	Республикасының Үкіметіне есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ҚМГ (келісу бойынша), ҚТКФ (келісу бойынша)
168.	Қазақстандық кеме жасау зауытында құрылыс жағдайында жағалау тасымалдарын жүзеге асыратын кемелерді тіркеу арқылы кемелердің теңіз тізілімінің қолданылу аясын кеңейту	НҚА-ға өзгерістер енгізу	2028 жылға дейін	ИИДМ, Қаржымині
169.	Есептен шығарылған кемелерді кәдеге жарату және тапсырысты қазақстандық кеме жасау зауытына орналастыру кезінде кеме қатынасы компаниясына субсидиялар беру тетігін әзірлеу	НҚА-ға өзгерістер енгізу	2026 жылға дейін	ИИДМ, Қаржымині, ҰЭМ
170.	Ішкі су көлігінің жүк флоты мен жағалау инфрақұрылымын салу	пайдалануға беру актісі, Үкіметке есеп	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, Қаржымині, ҰЭМ
171.	Көлік саласындағы ақпараттық жүйелерді іске асыру кезінде көліктің барлық түрлерінде пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін мониторингілеу және бағалау практикасын енгізу	ОЖА, ҚР Үкіметіне есеп	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ
<b>5. Аралас және қамтамасыз етуші салаларды дамыту</b>				
	Қазақстан Республикасының Үкіметі жанындағы Жоғары ғылыми-техникалық комиссияның (ЖҒТК) басым			



172.	тақырыптарының тізбесіне "Транзитті , көлік инфрақұрылымын және логистиканы дамыту" тақырыбын енгізу мүмкіндігін пысықтау	ҚР Үкіметіне ұсыныстар	2023 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҒЖБМ, ҰЭМ, ҰКП (келісу бойынша)
173.	Жүйе құраушы көлік және логистика ғылыми-зерттеу институтын құру мәселесін пысықтау	ҚР Үкіметіне ұсыныстар	2023 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ҒЖБМ
174.	Ғылыми және ғылыми-техникалық қызметті базалық, гранттық және бағдарламалық-ныс а н а л ы қаржыландыру, сондай-ақ жыл сайынғы негізде көлік-логистикалық кешенді инновациялық дамытудың перспективалық бағыттары бойынша ғылыми зерттеулер нәтижелерін коммерцияландыру	ЖҒТК хаттамасы, бюджеттер жобасы	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҒЖБМ, Қаржымині, ҰЭМ
175.	Технологиялық дамуды және бизнес-процестердің өзгеруін ескере отырып, автомобиль жолдары, көлік және логистика саласындағы мамандықтарға қойылатын біліктілік талаптарын жетілдіру	кәсіби стандарттарға өзгерістер енгізу, Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы	2023-2025 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ҒЖБМ
176.	"Азаматтық авиация академиясы" АҚ-ның EASA сертификатын алуы	сертификат	2025 жылғы желтоқсан	"Азаматтық авиация академиясы" АҚ (келісу бойынша)
	МӨЗ құрылысын, битум қоймаларын дамытуды, ресурстарды			

177.	жеткізу тізбегінен өнімсіз делдалдарды алып тастауды, бағаны реттеуді қоса алғанда, негізгі жол-құрылыс материалдары бағасының маусымдық секірулеріне жол бермеу жөніндегі шаралар кешенін іске асыру	ҚР Үкіметіне ұсыныстар	2023-2027 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, ЭМ, ҚАЖ (келісу бойынша), ҰКП (келісу бойынша)
178.	Көліктің барлық түрлері (автомобиль, теміржол, әуе, су) бойынша салалық жол карталарын әзірлеу және іске асыру	ҚР Үкіметіне ұсыныстар	2023-2030 жылдар, желтоқсан	ИИДМ, салалық ҒЗИ
179.	Көлік-логистикалық қызметтер нарығының ағымдағы жай-күйі мен даму перспективалары туралы ақпаратты жинау, жинақтау және талдау үшін Қазақстан Республикасының ИИДМ Ахуалдық орталығының базасында Ақпараттық-талдау орталығын құру	ҚР Үкіметіне ұсыныстар	2024 жылғы желтоқсан	ИИДМ, ЦДИАӨМ, салалық ҒЗИ

**Пайдаланылған қысқартулар мен аббревиатуралар:**

АЖК	Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Автомобиль жолдары комитеті
АКҚ	автокөлік құралы
АӨП	автокөлік өткізу пункті
АТСП	"Ақтау теңіз сауда порты" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
АТСТ	"Ақтау теңіз солтүстік терминалы" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі
АШМ	Қазақстан Республикасының Ауыл шаруашылығы министрлігі
ӘК	әуе кемесі

БҚДА	Қазақстан Республикасының Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі
ГАЗ	геоакпараттық жүйе
ҒЖБМ	Қазақстан Республикасының Ғылым және жоғары білім министрлігі
ҒЗИ	ғылыми-зерттеу институты
ДОК	дабыл, орталықтандыру және құлыптау
ДСМ	Қазақстан Республикасының Денсаулық сақтау министрлігі
ЖАО	жергілікті атқарушы органдар
ЖАҰСО	"Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы" республикалық мемлекеттік кәсіпорны
ЖҒТК	Жоғары ғылыми-техникалық комиссия
ЖЖМ	жанар-жағармай материалдары
ЖКО	жол-көлік оқиғасы
ЖҚҚ	жол қозғалысы қауіпсіздігі
ЖФБ	жиырмафуттық балама
ЖІӨ	жалпы ішкі өнім
ИИДМ	Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
ИКЖ	интеллектуалды көлік жүйесі
КҚБЖ	кеме қозғалысын басқару жүйесі
КЛК	көлік-логистикалық кешен
КТҚС	Каспий теңізінің қазақстандық секторы
ҚАӘ	"Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" акционерлік қоғамы
ҚАЖ	"ҚазАвтоЖол" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
Қазпошта	"Қазпошта" акционерлік қоғамы
ҚазТрансГаз	"ҚазТрансГаз" акционерлік қоғамы
КАН	"Казэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорны
Қаржымині	Қазақстан Республикасының Қаржы министрлігі
ҚДБ	"Қазақстан Даму Банкі" акционерлік қоғамы
ҚМГ	"Қазмұнайгаз" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
ҚНРДА	Қазақстан Республикасының Қаржы нарығын реттеу және дамыту агенттігі
Қорғанысмині	Қазақстан Республикасының Қорғаныс министрлігі
ҚТЖ	"Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
ҚТКФ	"Қазақтеңізкөлікфлот" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі
Құрық порты	"Құрық порты" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі

ҚХР	Қытай Халық Республикасы
МЖӘ	мемлекеттік-жекешелік әріптестік
МТЖ	магистральдық теміржол желісі
МӨЗ	мұнай өңдеу зауыты
НКИ	нақты көлем индексі
ОЖА	орындалған жұмыстар актісі
ПӘ	Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігі
ПМК	Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің Кеңесі
ПҰА	пилотсыз ұшу аппараты (дрон)
Самұрық-Қазына	"Самұрық-Қазына" ұлттық ел-ауқат қоры" акционерлік қоғамы
СЖРА	Қазақстан Республикасының Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі
СИМ	Қазақстан Республикасының Сауда және интеграция министрлігі
СОЛАС	Теңіздегі адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенция
СІМ	Қазақстан Республикасының Сыртқы істер министрлігі
ТЖМ	Қазақстан Республикасының Төтенше жағдайлар министрлігі
ТЖ	төтенше жағдай
ТМРК	Табиғи монополияларды реттеу комитеті
ТОБЖ	талшықты-оптикалық байланыс желісі
ТПӘ	теңіз порты әкімшілігі
ТХКБ	Транскаспий халықаралық көлік бағыты
ҰКЛК	Ұлттық көлік-логистикалық компания
ҰКП	"Атамекен" Қазақстан Республикасының ұлттық кәсіпкерлер палатасы
ҰҚЖ	ұшу-кону жолағы
ҰҚК ШҚ	Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Шекара қызметі
ҰҚК	Қазақстан Республикасының Ұлттық қауіпсіздік комитеті
ҰЭМ	Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика министрлігі
ХТТ	халық тұтынатын тауарлар
ХТҮ	Халықаралық теңіз ұйымы
ЦДИАӨМ	Қазақстан Республикасының Цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігі
ШҚО	Шығыс Қазақстан облысы
ШОБ	шағын және орта бизнес
ІІМ	Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрлігі

ЭГТРМ	Қазақстан Республикасының Экология, геология және табиғи ресурстар министрлігі
ЭМ	Қазақстан Республикасының Энергетика министрлігі
EASA	Еуропалық одақтың Авиациялық қауіпсіздік агенттігі
IATA	Халықаралық әуе көлігі қауымдастығы
ИКАО	Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ICAO)
FIDIC	Халықаралық инженер-консультанттар федерациясы
LPI	Дүниежүзілік банктің логистикалық тиімділік индексі
Kazakh Invest	"Kazakh Invest" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
Semurg Invest	"SEMURG INVEST" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі
Qaztrade	"QazTrade" сауда саясатын дамыту орталығы" акционерлік қоғамы

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