

9	"Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы"	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі	2013 жылғы 1 қарашаға дейін	2014 – 2020 жылдар	2013 жылғы 1 желтоқсанға дейін
---	--	--	-----------------------------	--------------------	--------------------------------

"

5. Осы Жарлықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне жүктелсін.

6. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Президенті

Н.Назарбаев

Қазақстан Республикасы
Президентінің
2014 жылғы 13 қаңтардағы
№ 725 Жарлығымен
БЕКІТІЛГЕН

Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі МЕМЛЕКЕТТІК БАҒДАРЛАМАСЫ
АСТАНА, 2014 жыл

Мазмұны

1. Бағдарламаның паспорты
2. Кіріспе
3. Ағымдағы жағдайды талдау
4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары мен нәтижелер көрсеткіштері
5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары
6. Өңірлерді дамытуды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету
7. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері
8. Қажетті ресурстар

1. БАҒДАРЛАМАНЫҢ ПАСПОРТЫ

Ескерту. 1-бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы
Қазақстан Республикасының Президенті - Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың "Қазақстан-2050"

стратегиясы: Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты" атты Қазақстан халқына Жолдауы, Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейін Стратегиялық даму жоспары Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Орталық және жергілікті мемлекеттік органдар, жергілікті өзін-өзі басқару органдары Қазақстанның қазіргі заманғы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету және транзиттік әлеуетті іске асыру

1. Қазақстан аумағында ел ішінде жоғары және тиімді көлік байланысын, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы жүк ағындарын ұлғайтуды және жерүсті, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмысын үйлестіруді қамтамасыз ететін заманауи

Бағдарламаның атауы

Әзірлеу үшін негіз

көлік - логистика жүйесін құру.

2. Ауыл мен шағын қалаларды сапалы көлік қатынасымен кешенді қамтамасыз ету.

3. Өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту.

4. Қазақстанның көлік инфрақұрылымының әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету.

5. Ел өңірлерінде "инфрақұрылымдық орталықтар" құру 2014 - 2020 жылдар (ұзақ мерзімді)

1) жүк тасымалдау көлемін 2020 жылдың соңына қарай 5800 млн. тоннаға дейін, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 4300 млн. тоннаға дейін ұлғайту;

2) жолаушыларды тасымалдау санын 2020 жылдың соңына қарай 34200 млн. адамға дейін, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 25500 млн. адамға дейін ұлғайту;

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

4) жолаушылар айналымын 2020 жылдың соңына қарай 530 млрд. жкм, оның ішінде 2016 жылдың соңына қарай 350 млрд. жкм ұлғайту.

2020 жылға дейін Бағдарламаны іске асыру үшін 5220000 млн. теңге мөлшерінде қаржыландыру қажет, оның ішінде:

2. Кіріспе

Жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, табиғи ресурстардың сарқылуы, үшінші индустриялық төңкеріс, үдей түскен әлеуметтік тұрақсыздық және әлемдік тұрақсыздандудың жаңа қаупі сияқты ХХІ ғасырдың түйінді үнқатулары елді әлеуметтік-экономикалық дамытуға, оның ішінде елдің көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытуға қойылатын жаңа талаптарды айқындап береді.

Егер республиканың қалыптасу жылдарында көлік жүйесін дамыту мен қолдау туралы айтылған болса, қазіргі жағдайларда көлік жүйесінің инфрақұрылымы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуының ұзақ мерзімді перспективаға арналған катализаторына айналып, ел ішіндегі өңіраралық байланысты және ел экономикасының әлемдік жүйеге ықпалдасуын қамтамасыз етуі, қазіргі заман, сапа мен қауіпсіздік өлшемдеріне сай келуі тиіс.

Ел ішіндегі көлік жүйесін дамытпайынша, жаһандану жағдайларында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйеге сәтті ықпалдастыру мүмкін емес.

Сондықтан көлік саласын дамыту, тұтастай алғанда, көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту деңгейін арттыруға бағытталуы тиіс.

Көлік-коммуникация инфрақұрылымының маңызды міндеті көрсетілетін көлік қызметтерінің қолжетімділігі мен сапасын қамтамасыз ету және

шалғайдағы өңірлер мен халық тығыз орналаспаған өңірлерде " инфрақұрылымдық орталықтар" құру, сондай-ақ ауылды қажетті көлік қатынасымен қамтамасыз ету мәселесін шешу болып табылады.

Осы, Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) Қазақстан Республикасының Президенті - Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың "Қазақстан - 2050" стратегиясы: Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты" атты Қазақстан халқына Жолдауын (бұдан әрі - "Қазақстан - 2050" стратегиясы) іске асыру үшін әзірленген.

Бағдарлама көлік саласын дамытудың мақсаттары мен бағыттары туралы қазіргі заманғы түсінікке сәйкес келеді, Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын одан әрі үйлесімді дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін айқындауға және оны дәйекті іске асыруға арналған базалық құжат болып табылады.

Сонымен бірге, Бағдарлама Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарлама, Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарлама және басқалары сияқты құжаттарда көрініс тапқан, көлік саласында бұрыннан жүргізіліп келе жатқан саясаттың қисынды жалғасы болып табылады.

3. Ағымдағы жағдайды талдау

Соңғы үш жыл бойы макроэкономикалық жағдай негізгі көрсеткіштер серпінінің орнықтылығымен сипатталды. Шикізат ресурстарының әлемдік нарығындағы қолайлы жағдай, Еуропалық одақ (бұдан әрі - ЕО) елдері мен Қытайдағы экономиканың өрлеуі нәтижесінде қазақстандық экспорт тауарларына өсіп келе жатқан сұраныс экономикалық өсуге септігін тигізді. Сондай-ақ, мемлекеттік индустрияландыру бағдарламасының шеңберінде жаңа өндірістік қуаттарды қолданысқа енгізу экономиканың өсуіне белгілі бір үлес қосты.

Сыртқы және ішкі тұтынушылық сұранысты кеңейту факторларының ықпалы ішкі жалпы өнімнің (бұдан әрі - ІЖӨ) алдыңғы жылмен салыстырғанда 2012 жылы 5%-ға нақты өсуін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Өсудің оң серпіні көлік секторында да көрініс тапты, мұнда 2012 жылдың қорытындылары бойынша көрсетілетін көлік қызметтері жүк айналымын ұлғайту есебінен 2011 жылмен салыстырғанда 7,2%-ға, ал 2010 жылмен салыстырғанда 22,0%-ға өсті.

Көлік инфрақұрылымын дамыту елдің экономикалық өсуінің аса маңызды факторларының бірі болып табылады.

"Қазақстан - 2050" стратегиясында республиканың әлеуметтік-экономикалық дамуының алдыңғы кезеңінде қойылған міндетке қол жеткізілгені атап өтілген. Өткен жылдары көлік инфрақұрылымының бірнеше ірі стратегиялық объектілері қолданысқа енгізілген болатын.

Қазіргі уақытта елде республиканың көлік кешенін реформалау бойынша белсенді жұмыс жүргізілуде.

Қазақстан көлік кешенінің халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасу процестерін жеделдету және елдің транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында көлік қызметтерін көрсетудің бәсекелі ортасы құрылды. Қазақстанның көлік секторы экономика салалары мен өңірлердің өзара байланысын қамтамасыз ете отырып, республиканың халық шаруашылығының салалық (агроөнеркәсіптік, отын-энергетикалық, тау-кен металлургия, құрылыс және басқа) кешендерін қалыптастыруды ескере отырып дамытылуда.

Сонымен бірге, елдегі экономикалық өсудің жоғарылауы өндірістік тауарлар көлемінің ұлғаюы кезінде тасымалдауға деген өсіп отырған сұранысты қанағаттандыру үшін көлік қызметтерінің озыңқы дамуын талап етеді. Әлемдік тәжірибе өнеркәсіптік өндірістің 1%-ға өсімі тасымалдау көлемінің 1,5 - 1,7%-ға өсімін туындататынын көрсетеді.

Көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың ілгері қарқыны болмайынша, елдің экономикалық өсуінің орнықты қарқынын, оның қауіпсіздігі мен қорғаныс қабілетін, әлемдік экономикаға ұтымды ықпалдасуын және тиісінше әлемнің бәсекеге неғұрлым қабілетті 30 елінің қатарына кіруін қамтамасыз ету жөніндегі стратегиялық міндеттерді ойдағыдай шешу мүмкін емес.

Теміржол, автомобиль, өзен және әуе көлігі түрлерін, сондай-ақ автомобиль және темір жолдардан, кеме қатынасы жолдарынан тұратын республиканың көлік кешенінің шаруашылықаралық және мемлекетаралық байланыстарды жүзеге асырудағы рөлі аса маңызды.

Қазіргі уақытта Қазақстанды аумақтық ұйымдастырудың жаңа жүйесі қалыптасып келе жатқанын айту қажет. Бұл, бірінші кезекте, ірі қалалар - агломерациялардың ілгерілей өсуінен көрініс табады.

Қазіргі кезеңде Қазақстанның өңірлік саясаты өңірлердің ішкі және сыртқы бәсекеге қабілеттілігін арттыру, еңбек ресурстары мен капиталды экономикалық өсу орталықтарына аумақтық шоғырландыру, республика тұрғындарының өңірлерде жұмыспен қамтылуы мен өмір сүру сапасын арттыру үшін қолайлы жағдайлар мен факторлар қалыптастыруды қамтамасыз етуге бағытталған.

Өңір жұмыс істеп тұрған немесе жаңа кәсіпорындарға олардың нарықтық бәсекеге қабілеттілігін іске асыруға және арттыруға ықпал ететін жағдайлар

жасағанда ғана бәсекеге қабілетті бола алады. Бұл ретте, өңір кәсіпорындар үшін ғана емес, сондай-ақ аса маңызды ресурстардың бірі болып табылатын тұрғындар үшін де тартымды болуы тиіс.

Өңірдегі іскерлік және инвестициялық ахуалға әсер ететін жергілікті атқарушы органдардың түйінді міндеттерінің бірі көлік инфрақұрылымын дамыту мен қолдау және осының негізінде жекелеген кәсіпорындар мен өндірістерді дамыту үшін қолданыстағы шектеулерді алып тастау болып табылады.

Теміржол көлігі

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазіргі уақытта Қазақстан темір жолдарының пайдалану ұзындығы 14,8 мың км, оның ішінде екі жолды желілер - 4,9 мың км (33%), электрлендірілген желілер - 4,2 мың км (28%) құрайды.

2012 жылдың қорытындылары бойынша елдің жалпы жүк айналымындағы теміржол көлігінің үлесі шамамен 49%-ды құрады, бірақ жүк тасымалындағы үлесі шамамен 9%-ды құрады. Бұған қоса, елдің жалпы жолаушылар айналымындағы теміржол көлігінің үлесі 9%-ды құрады.

Қазақстанның тәуелсіздігі жылдарында жалпы ұзақтығы 1 182 км болатын "Ақсу - Дегелең", "Хромтау - Алтынсарин", "Шар - Өскемен", "Өзен - Түркіменстанмен мемлекеттік шекара" және "Жетіген — Қорғас" теміржол желілері салынды.

Отандық көлік машинасын жасауды қалыптастыру шеңберінде магистральдық тепловоздарды, жүк вагондарын, "Тальго" жолаушы вагондарын шығару зауыттарының және "Альстом" компаниясының технологиясы бойынша қазіргі заманғы электровоздар шығару зауытының құрылысы аяқталды. "Востокмашзавод" АҚ базасында вагон құю цехын жаңғырту жөніндегі жоба іске асырылды, Шу локомотив жөндеу зауытының базасында маневрлік тепловоздарды құрастыру цехы ашылды. Қазіргі уақытта Ақтөбе қаласында рельс-арқалық зауытының құрылысы жүргізілуде.

Елде ырықтандыру және жеке бастамашылық пен инвестициялар тарту арқылы көрсетілетін қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыруға бағытталған теміржол саласын реформалау жөніндегі іс-шаралар іске асырылуда.

Реформалар жүргізу барысында:

1) шаруашылық қызметтің бейінді емес түрлері және мектептер мен ауруханалар сияқты әлеуметтік-тұрмыстық активтер бөлініп, жергілікті билік органдарына берілді;

2) жөндеу кәсіпорындары бәсекелестік секторға бөлінді;

3) жолаушылар мен жүк тасымалдарын ұйымдық және қаржылық бөлу жүзеге асырылды;

4) жолаушылар тасымалын мемлекеттік субсидиялау басталды;

5) вагондар операторларының нарығын дамыту үшін жағдайлар жасалды.

Вагондарды пайдаланудың бірыңғай қағидаттарына және қызметті жүзеге асырудың тең шарттарына қол жеткізу мақсатында вагондардың жеке операторлармен жүк вагондарының мүкәммал паркін жеке меншікке ауыстыру және жүктерді тасымалдау үшін вагон құрауышын мемлекеттік реттеуден шығару бойынша жұмыс жүргізілді.

Операторлардың көрсетілетін қызметтерінің бүгінгі нарығындағы қазақстандық қатысушылардың да, сол сияқты басқа елдер операторларының да тізбесі ауқымды. Бұл ретте вагондардың ресейлік ірі операторлары тасымалдауда қомақты үлес ала бастады.

1-кесте. Вагондар операторлары бойынша тиеу үлесі:

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

Бұл ретте негізінен нарыққа бағдарланған жеке меншік компаниялардан тұратын шетелдік вагондар паркі нарықтың кірісі неғұрлым жоғары сегменттерінен орын алып отыр.

Осыған қарамастан, "Қазтеміртранс" АҚ үстем немесе монополиялық жағдайды иеленетін (қызмет түрлері бойынша: платформалар операторының көрсетілетін қызметтері, жабық вагондар операторының қызметтері) Нарық субъектілерінің мемлекеттік тізіліміне енгізілді, сөйтіп икемді тарифтік саясатты қолдану және басқа компаниялармен, оның ішінде шетел компанияларымен бәсекелесу мүмкіндігінен айырылды.

Осылайша, бірыңғай КО-ны ескере отырып, нарық шекараларының анық кеңейтілгеніне қарамастан, саланың реттегіш моделінде қағидаттық өзгерістер болған жоқ.

БЭЖ құру аясында жүк тасымалдаудағы вагондық құрауышты заңнамада белгіленген тәртіппен мемлекеттік реттеуден шығару мәселесін пысықтау қажет.

Бұдан басқа, саланың нысаналы моделін қалыптастыру және халықаралық деңгейде теміржол тасымалдары нарығы субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету үшін әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушы шығындарын 100% мемлекет субсидиялауын қамтамасыз ету мүмкіндігін қарастыру ұсынылады

Сондай-ақ, жолаушыларды жеке меншік тасымалдаушылар қызметінің практикасы жолаушыларды теміржол көлігімен тасымалдау нарығына жеке бизнестің қол жеткізуінің қазіргі шарттарының бірқатар кемшіліктерін айқындады. Жолаушы тасымалдарын жүзеге асыру құқығының қысқа мерзімділігі осындай кемшіліктердің бірі болып табылады, ол жеке тасымалдаушы мен мемлекеттің арасындағы шартқа меншікті жылжымалы құрам сатып алу, инфрақұрылымды дамыту бойынша міндеттемелерді енгізуге мүмкіндік бермейді.

"Қазақстан - 2050" стратегиясы инфрақұрылымды елден тысқары шығумен дамытуды және мемлекет ішінде инфрақұрылымдық орталықтар құруды көздейді. Бұл ретте транзиттік тасымалдарды дамытуға ерекше назар аударылады.

Осылайша, аталған Бағдарламаның шеңберінде негізгі құрамдауыштарының бірі тасымалдау қызметінің оңтайлы жұмыс істеу жүйесін құру болып табылатын теміржол көлігі реформасын қисынды түрде аяғына жеткізу қажет.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Қазақстан Республикасы үшін теміржол көлігінің стратегиялық маңызы бар. Қазақстанның географиялық жағдайлары (теңізге тікелей шығудың болмауы, кеме жүзетін өзендердің болуы), аумақтың кеңдігі, өндірістің шикізаттық құрылымы және өндірістік күштердің орналасуы, автожол инфрақұрылымының дамымауы ел экономикасындағы теміржол көлігінің ролін айрықша маңызды етеді.

Қазақстанның аса ірі іскерлік транзиттік өңірлік хаб ретінде қалыптасуы жөніндегі Мемлекет басшысының стратегиялық бастамасын іске асыру тұрғысында басты рөл теміржол көлігі мен инфрақұрылымға келеді, өйткені Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүктің басым бөлігі теміржол көлігіне тиесілі.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Қазіргі уақытта теміржол саласы "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы", "Темір жол көлігі туралы" заңдармен реттеледі.

4. Саланың негізгі проблемалары

Теміржол саласының бірқатар проблемалары бар, оларға:

- 1) теміржол инфрақұрылымы тозуының жоғары деңгейі;
- 2) жолаушы және жүк вагондары, сондай-ақ локомотивтер тозуының жоғары деңгейі;
- 3) теміржол вокзалдарының ұлттық стандарттар талаптарына сәйкес келмеуі;
- 4) білікті мамандардың болжамды жетіспеуі;
- 5) жолаушы тасымалдарын жүк тасымалдары есебінен және кірісі төмен тасымалдарды кірісі жоғары тасымалдар есебінен тоғыспалы субсидиялау;
- 6) саланың жетілмеген институционалдық құрылымы;
- 7) тасымалдау процесіне қатысушылардың жүк жылжымалы құрамының сақталуы үшін нақты жауапкершілігінің болмауы жатады.

Автожол саласы

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

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

Жыл сайын автожол секторына 50 мыңнан астам адам тікелей тартылады, оның ішінде: құрылыс және реконструкциялау жобаларында - 43 мыңнан астам адам; жөндеу және пайдалану жобаларында - 7 мың адам.

2001 жылдан бері жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын қалпына келтіруге және пайдалануға 1 453,7 млрд. теңге, оның 75%-ы республикалық маңызы бар жолдарға инвестицияланды.

Даму шығындарының пайдалануға қатынасы тиісінше 38%-ға 62%-ды құрады. Сонымен қатар, республикалық жол желісі үшін барлық қаржыландырудың 83%-ы халықаралық көлік дәліздерін дамытуға және оңалтуға және 17%-ы ғана пайдалануға және жөндеуге бағытталды, жергілікті деңгейдегі арақатынас бұған мүлдем керісінше, мұнда пайдалану шығыстары едәуір басым (76%).

2007 жылдан бастап республикалық бюджеттен берілетін нысаналы трансферттер есебінен жергілікті желіні қаржыландыру едәуір (3,5 есе) ұлғайғанын атап өткен жөн.

2001 жылдан бастап 2012 жылды қоса алғанда 45,2 мың км жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары жөндеу жұмыстарымен қамтылды, олардың 14,8 мың км толығымен қалпына келтірілді, бұл жалпы

пайдаланымдағы автомобиль жолдарының жай-күйін 31%-ға жақсартуға әкелді. Сонымен бірге, осы кезеңде жергілікті желінің ширегінен сәл астамында жөндеу-қалпына келтіру жұмыстары орындалды және орындалған жұмыстардың 81%-ы қарқынды қаржыландырудың соңғы алты жылына тиесілі.

Жолдардың жай-күйінің жақсаруымен және автокөлік құралдары (бұдан әрі - АКҚ) санының ұлғаюымен бірге автожолдардағы қозғалыс қарқындылығы 2001 жылмен салыстырғанда екі есеге ұлғайды. Республикалық маңызы бар жолдардың бүкіл желісіндегі орташа тәуліктік қарқындылық тәулігіне 91 мың автомобильді құрайды. I және II техникалық санаттағы көлік дәліздерінің жүктемесі тәулігіне 2,2 мыңнан 5,8 мың автомобильге дейінгі аралықта.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

2013 жылы жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жай-күйі мынадай: жақсы техникалық күйде - 20%, қанағаттанарлық - 47% және қанағаттанғысыз - 33%. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының қалыптасқан көліктік-пайдалану жағдайының тікелей салдары қоғамның және тұтастай алғанда ұлттық экономиканың 1 021,9 млрд. теңгеге немесе 2012 жылғы ЖІӨ-нің 3,46%-ына барабар тікелей және жанама экономикалық шығындары болып табылады, оның ішінде:

республикалық маңызы бар - 235,3 млрд. теңге немесе ЖІӨ-нің 0,86%-ы;
жергілікті маңызы бар - 786,6 млрд. теңге немесе ЖІӨ-нің 2,6%-ы.

Сонымен қатар жолдардың жай-күйі елдің бәсекеге қабілеттілігінің халықаралық рейтингтерінде көрініс табады. Соңғы жылдардағы ілгерілеу жеті жылда алғаш рет "Жолдардың сапасы" факторының теріс трендін өзгертуге және осы индикаторды 2012 жылы 2011 жылмен салыстырғанда 8 позицияға жақсартуға мүмкіндік берді. Алты жыл ішінде (2006 - 2011 жылдар) осы индикатор тұрақты түрде нашарлап, 125-белгіге жетті, бұл базалық кезеңнен (2006 жыл) 27 позицияға төмен.

2-кесте. Дүниежүзілік экономикалық форумның жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексі "Жолдардың сапасы" индексінің 2006-2013 жылдардағы серпіні

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

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Қазіргі уақытта автожол секторы "Автомобиль жолдары туралы" және "Қазақстан Республикасындағы сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі

туралы" заңдармен, Қазақстан Республикасы мен халықаралық даму институттары (Азия Даму Банкі, Еуропа Қайта Құру және Даму Банкі, Дүниежүзілік Банк) арасындағы ратификацияланған келісімдермен реттеледі.

Жол секторын дамытудың мемлекеттік реттеу жүйесі, ең алдымен, мемлекеттік органдарға тән емес функциялар мен міндеттерді жеке секторға аутсорсингтеу, жол активтерін басқару процестерін автоматтандыру мен ақпараттандыруды арттыру, билік сатылығын сақтай және атқарушылық тәртіп пен реттілікті арттыра отырып, өңірлік деңгейде шешімдер қабылдау үшін құқықтар мен қажетті ресурстарды орталықсыздандыру арқылы институционалдық ортаны жетілдіруге бағытталған.

4. Саланың негізгі проблемалары

Қазіргі уақытта жол секторында жол саласының жұмысында қағидатты өзгерістерді талап ететін объективті үрдістер байқалып отыр. Мұндай үрдістердің қатарына мыналар кіреді:

1) экономикалық өсу мүмкіндігін кеңейтуге, ұлттық экономиканы жаһандық ортаға ықпалдастыруға, сондай-ақ ел ішіндегі өңірлерге жетуге тиіс жол инфрақұрылымын дамытуға қойылатын мүлдем жаңа тәсіл;

2) жол қозғалысы, әсіресе, ауыр автокөлік қозғалысы қарқындылығының өсуі салдарынан жол инфрақұрылымының жеделді тозуы. Жол инфрақұрылымының тозуы жағдайында инвестициялық басымдықтар жол салу мен жол желісін кеңейтуден біртіндеп оның техникалық сипаттамаларын көтеру үшін қолданыстағы инфрақұрылымды күтіп-ұстауға, жөндеуге және пайдалануға ауысатын болады;

3) жолдардағы қозғалыс қарқындылығының ұлғаюы, қоғамның жолдар мен жол бойындағы сервистің сапасына қояр талаптарының артуы және тиісінше шығындардың өсуі салдарынан жол инфрақұрылымына арналған ресурстарға қажеттіліктің ұдайы өсуі;

4) өнімділік пен нәтижеліліктің артуынан, сондай-ақ жол саласының бюджет қаражатының жұмсалыуына қоғам алдында есеп беруінің ашықтығы қажеттілігінен көрінетін басқарушылық тәжірибені үдету және жеке секторға тән басқару стилін енгізу;

5) нарықтық экономика жағдайында жол саласын бизнес ретінде басқаруға болады. Мұндай басқару тұжырымдамасы нарықтық экономика жағдайында жол саласының объективті үрдістерге төтеп бере алатынын, ең бастысы, жол активтерінің сапасына қатысты қоғамның үмітін ақтай алатынын дәлелдеп, "Жол активтерін басқару" деген атауға ие болды.

Автомобиль көлігі

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында 4,2 млн. астам АҚК, оның ішінде 3,6 млн. жеңіл автомобиль, 429 мың жүк және арнайы автомобильдер және қызметін 34 автовокзал мен 138 автостанцияда жүзеге асыратын 97 мыңға жуық автобус тіркелген.

Автомобиль көлігі көліктің ең ұтқыр түрі болып табылады, оның жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудағы үлесіне көліктің барлық түрімен тасымалдау көлемінің тиісінше 99% және 84%-ы тиесілі. Алайда, 2012 жылдың қорытындылары бойынша автомобиль көлігінің жалпы жолаушылар айналымы мен жүк айналымындағы үлесі тиісінше шамамен 87%-ды және 28%-ды құрады.

Аталған салада 156,3 мың адам жұмыс істейді, оның кірісі 579,1 млрд. теңгені құрайды.

Бүгінгі күні саны 100 адамнан астам елді мекендердің 76%-ы тұрақты автобус маршруттарымен қамтылған.

Жолаушыларды автобуспен тұрақты тасымалдау бойынша халықаралық, облысаралық, облысшілік және қалалық бағдарларда бағдарлық желі қалыптастырылды. 2012 жылы жүргізілген әлеуметтік зерттеудің қорытындылары бойынша халықтың автомобиль көлігімен жолаушы тасымалдау сапасына қанағаттану деңгейі 64,6%-ды құрады.

Соңғы жылдары ресми тасымалдаушы таксилердің ұлғаю үрдісі байқалады. Осыған байланысты, республика қалаларында таксомоторлық тасымалдарды дамыту үшін бүкіл республика бойынша саны 1 000 бірліктен асатын жабдықталған такси тұрақтарын салу қажет етіледі.

Қазақстандық автотасымалдаушылардың халықаралық нарықта жұмыс істеуі үшін 59 халықаралық шарттар негізінде құқықтық база құрылған, олардың 40-ы екіжақты және 19-ы көпжақты шарттар.

Халықаралық жүк тасымалдауды 12 мыңнан астам АҚК паркі бар 3 мыңға жуық компания жүзеге асырады.

Қазақстандық тасымалдаушылардың қажеттілігін қанағаттандыру үшін жыл сайын шамамен шетелдік 40 мемлекеттің құзырлы көлік саласындағы органдарының рұқсат бланкілерімен алмасу жүргізіледі.

Отандық тасымалдаушылардың үлесі 2012 жылы 2011 жылмен салыстырғанда 2,8%-ға өсті және 36%-ды құрады.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Автомобиль көлігі саласының дамуы халықтың ұтқырлығына және бизнес-процестерге ықпал етеді, бұл тұтастай алғанда елдің әлеуметтік-экономикалық дамуына жағымды әсерін тигізеді.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Автомобильдердің шамамен 60%-ы (2 млн. астам) 12 жылдан артық пайдаланылып келеді және батыс стандарттарына сәйкес ескірген болып табылады. АҚК паркінің 70%-дан астамының пайдалану мерзімі 7 жылдан асады, оның ішінде 500 мыңы 20 жылдан артық мерзім бойы пайдаланылуда.

Қазіргі уақытта "Әкімшілік құқық бұзушылық туралы" Қазақстан Республикасының Кодексі, "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы", "Жол жүрісі қауіпсіздігі туралы" және "Автомобиль көлігі туралы" Қазақстан Республикасының заңдары сияқты негізгі заңнамалық актілерден, сондай-ақ заңға тәуелді актілер мен халықаралық көпжақты және екіжақты шарттардан тұратын нормативтік құқықтық база толығымен қалыптасты. Барлық нормативтік құқықтық база автокөлік саласының бәсекелес ортада жұмыс істеуін қамтамасыз етеді және дамыған елдердің халықаралық тәжірибесіне сәйкес келеді.

Бұдан басқа, саланы орнықты дамыту мақсатында мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдардың автокөлік саласындағы мемлекеттік саясатты реттеуге бағытталған өкілеттіктері заңнамалық деңгейде айқындалды.

4. Саланың негізгі проблемалары

Автомобиль көлігінің негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

1) жұмыс істеп тұрған автовокзалдар мен автостанциялардың бірде-біреуі белгіленген талаптар мен стандарттарға сәйкес келмейді;

2) қазіргі заманғы телекоммуникациялық және спутниктік жүйелер арқылы электрондық билеттендіруді және жолаушылар тасымалдарын диспетчерлеуді жүзеге асыруға мүмкіндік беретін автоматтандырылған ақпараттық жүйелер дамымаған;

3) әлеуметтік маңызы бар тұрақты облысшілік (қалалық) жолаушылар тасымалдарын субсидиялау барлық өңірлерде және толық шамада жүзеге асырылмайды;

4) заңсыз тасымалдаушы таксилердің жоғары деңгейі;

5) такси тұрақтары мен сервистік қызмет көрсету инфрақұрылымының дамымауы;

6) халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы отандық тасымалдаушылар үлесінің төмен болуы;

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

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

көлік құралдарының рұқсат етілген салмақ-габариттік параметрлерін;

халықаралық автотасымалдаудың рұқсаттар жүйесін;

қауіпті жүктерді тасымалдауға қойылатын талаптарды сақтамағаны үшін автокөлік кідіртіледі.

Су көлігі

Ескерту. Кіші бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

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

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

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

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

Бұл ретте Иранға қатысты экономикалық санкциялардың жеңілдеуі және теңіз порттары арқылы мультимодальды қатынастарды дамыту кері ескеріліп, басты және контейнерлік жүктердің өсуі байқалады, бұл тиісті порттық қуаттарды арттыру бойынша барабар шаралар қабылдауды қажет етеді.

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

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

КТҚС пайдаланылатын кемелердің орташа жасы 13-15 жылды құрады.

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

Қазіргі уақытта КТҚС-те шамамен 280 кеме жұмыс істейді.

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

Бүгінгі күні Ақтау порты арқылы жүк тасымалдау маршруты Каспий маңындағы мемлекеттердің басқа порттары, сондай-ақ теміржолдың жаңа желілері арасында қатаң бәсекелестік болуымен сипатталады.

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

Халықаралық қоғамдастық кадрлық әлеуетке қойылатын талаптарды күшейтуге және барлық деңгейдегі теңізшілердің даярлығын жетілдіруге ерекше көңіл бөледі.

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

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

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

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

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

Соңғы 5 жылда өзен көлігімен жолаушылар тасымалдау көлемі 6 есе дерлік ұлғайып, 217,7 мың адамға, жүк тасымалдау 1,5 есе ұлғайып, 1 млн. тоннаға жетті.

2. Аталған саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына әсері

Елдің су көлігінің дамуы жүк тасымалдаудың қосымша экспорттық және транзиттік бағдарын құруға, қазақстандық тауарлардың әлем нарықтарына шығуына және аталған салада қосымша жұмыс орындарын құруға ықпал етеді.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Қазақстан Халықаралық теңіз ұйымының (International Maritime Organization (ИМО), бұдан әрі - ИМО) мүшесі болып табылады және соңғы 20 жылда ИМО мен Халықаралық еңбек ұйымының бастамасымен қабылданған 12 негізгі конвенцияға қосылды.

Бүгінгі күні "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" және "Ішкі су көлігі туралы" Қазақстан Республикасының заңдары теңіз көлігі саласындағы негіз қалаушы нормативтік құқықтық актілер болып табылады.

Аталған заңнамалық актілер мемлекеттік басқарудың құқықтық, ұйымдық, экономикалық және халықаралық негіздерін айқындайды және жолаушыларды, багаж бен жүктерді тасымалдауға, қауіпсіздікті қамтамасыз етуге байланысты қатынастарды реттейді.

Көрсетілген заңдарды іске асыру үшін су көлігі саласындағы қызметті жүзеге асыру тәртібін нақтылайтын және айқындайтын 70-тен астам заңға тәуелді акт қабылданды.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес тасымал процесінің барлық қатысушылары сауда мақсатында теңізде жүзу қауіпсіздігі мен теңіз ортасын қорғау талаптарының сақталуын қамтамасыз етуге міндетті. Қазақстан Республикасының Үкіметі кемелерге техникалық куәландыру және оларды жіктеуді жүргізу үшін шетелдік алты жіктеу қоғамын қабыл алды.

4. Саланың негізгі проблемалары

Су көлігінің негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

- 1) отандық флоттың бәсекеге қабілеттілігінің төмен болуы;
- 2) мемлекеттік техникалық флот тозуының жоғары деңгейі;
- 3) отандық кеме жасау және кеме жөндеу кәсіпорындарының дамымауы;
- 4) жағалау инфрақұрылымының нашар дамуы;

5) су көлігіндегі бақылауды іске асыру үшін қызмет бабында жүріп-тұру катерлерінің жеткіліксіздігі;

б) білім беру жүйесінің халықаралық талаптарға сәйкес келмеуі, бұл білікті кадрлардың жетіспеушілігін тудырады.

Азаматтық авиация

Ескерту. Кіші бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

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

Қазіргі уақытта Қазақстанда 44 авиакомпания тіркелген, оның ішінде 5 авиакомпания тұрақты тасымалдарға (97%-ы батыста шығарылған әуе кемелері) жұмылдырылған, 14-і тұрақты емес тасымалдарды (63%-ы батыста шығарылған әуе кемелері), 3 авиакомпания жүк тасымалдарын (20%-ы батыста шығарылған әуе кемелері) жүзеге асырады, 22 пайдаланушы (52%-ы батыста шығарылған әуе кемелері) авиациялық жұмыстарды орындайды.

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

Ішкі маршруттарды 5 тұрақты авиакомпания орындайды: "Эйр Астана" АҚ, "Скат" авиакомпаниясы" АҚ, "Век Air" АҚ, "Jetcity" АҚ, "Жезқазған" АҚ. Ішкі жолаушылар тасымалының шамамен 75%-ын "Эйр Астана" АҚ және 20%-ын - "Скат" авиакомпаниясы" АҚ, 5%-ын басқа авиатасымалдаушылар жүзеге асырады.

Қазақстан Республикасының авиакомпаниялары тасымалдаған жолаушылар саны 2013 жылы 2012 жылмен салыстырғанда 9,5%-ға ұлғайып, 5 млн. адамға жетті. Әуе жолымен жолаушылар тасымалдау айналымының үлесі 4,2%-ды құрады.

2013 жылы Қазақстан Республикасының әуежайлары 9 млн-ға жуық жолаушыға қызмет көрсетті. 2013 жылдың қорытындылары бойынша әуе жолымен жүк тасымалдау 24 мың тоннаны құрады.

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

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

Республикада республикалық және облыстық маңызы бар 18 әуежай жұмыс істейді. Бүгінгі күні халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсат етілген 15 әуежайдың 12-сі ICAO стандарттары бойынша санат алған, олар:

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

р/с №	Әуежайдың атауы	Санаты	Қызмет көрсетілген жолаушылар саны, мың адам	Қарбалас сәттегі өткізу қабілеті, жолаушылар саны
Ірі әуежайлар (бір жылда 300 мыңнан астам жолаушы)				
1	Алматы	III B	4 002,9	1 600
2	Астана	III A	2 303,1	750
3	Ақтау	I	731,7	450
4	Атырау	II	599,1	350
Орташа әуежайлар (бір жылда 100 мың және одан көп жолаушы)				
1	Ақтөбе	I	292,2	500
2	Шымкент	I	193,5	100
3	Қарағанды	I	172,1	500
4	Орал	с/ж	152,1	200
5	Павлодар	I	125,8	200
6	Өскемен	I	113,0	200
Шағын әуежайлар (бір жылда 100 мыңға дейінгі жолаушы)				
1	Қызылорда	I	71,1	150
2	Қостанай	с/ж	56,2	200
3	Семей	с/ж	26,5	400
4	Тараз	с/ж	24,2	200
5	Жезқазған	I	14,4	150
6	Талдықорған	с/ж	13,7	100
7	Көкшетау	I	12,4	200
8	Петропавл	с/ж	11,8	200

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

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

1) Транссібір маршруттары (51%) (Қазақстан аумағынан солтүстікке қарай, Ресей, Моңғолия және Қытай аумақтарының үстімен);

2) Қазақстан аумағының үстімен өтетін трансазиялық маршруттар (26%);

3) Азиялық маршруттар (23%) (Қазақстан аумағынан оңтүстікке қарай, Қара теңіз, Әзербайжан, Иран/Түрікменстан арқылы).

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

2013 жылы ICAO Техникалық ынтымақтастық бюросымен бірлесіп, коммерциялық тасымалдауды жүзеге асыратын 28 эксплуатантты қайта сертификаттау жүргізілді, соның нәтижесінде 8 сертификат/куәлік қайтарып алынды, 4 авиакомпанияның қызметі тоқтатылып қойылды.

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

2. Осы саланың елдің әлеуметтік-экономикалық және қоғамдық-саяси дамуына ықпалы.

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

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

2012 жылы ішкі нарыққа ішінара ырықтандыру жүргізілді.

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

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

Азаматтық авиацияның жай-күйі ДЭФ БҒИ елдің халықаралық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде де көрініс тапты, оған сәйкес Қазақстан 2012 жылы "Әуе көлігі инфрақұрылымының сапасы" көрсеткіші бойынша 87-орын және "Бір километрге шаққандағы орындардың қолжетімділігі" көрсеткіші бойынша 57-орын алады.

3. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Қазіргі уақытта азаматтық авиация саласы "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы", "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" заңдармен және 100-ден астам заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілермен реттеледі.

Қазақстан 1992 жылы қосылған Халықаралық азаматтық авиация туралы Чикаго конвенциясына 19 қосымшада жазылған стандарттар мен ұсынылатын практика ережелері азаматтық авиация саласында нормативтік өріс құру үшін негізі болып табылады.

Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылаудың ұйымдастырылуына тексеру жүргізу бойынша ICAO аудитімен 2009 жылы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелеріне жататын елеулі кемшіліктер анықталуына байланысты ЕК Ұшу қауіпсіздігі комитетінің тексеру қорытындылары бойынша қазақстандық авиакомпаниялардың Еуроаймақтағы қызметіне шектеу қойылған болатын.

Ұлттық заңнаманың және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның ұйымдық құрылымы мен рәсімдердің ICAO талаптарына сәйкестігін бағалау мақсатында азаматтық авиация саласындағы Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына түзетулер енгізілді.

Қазіргі кезде қазақстандық авиакомпанияларының ЕО аймағына ұшуды орындауына шектеулерді жою жөнінде шаралар қабылдануда. Атқарылған жұмыс нәтижесінде "Эйр Астана" АҚ-дан ЕО елдеріне ұшуды орындауға шектеулер алып тасталды.

Бұл ретте, 2009 жылғы аудит ескертулерін жою бойынша ICAO миссиясы өткізілді. ICAO валидациялық миссиясының қорытындылары бойынша ұшу жарамдылығына қатысты елеулі ескерту алынып, ААК қызметінің ICAO стандарттарына сәйкестігі пайызы 18%-ға артты, яғни 47%-дан 65%-ға дейін өсті. Бұл ретте, әлемдік орташа көрсеткіш 60%-ға сәйкес келеді.

4. Саланың негізгі проблемалары

Азаматтық авиация саласының негізгі проблемаларына мыналарды жатқызуға болады:

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

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

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

4) жаһандық ырықтандыру жағдайындағы бәсекеге қабілеттіліктің төмен болуы;

5) әуе кеңістігін пайдалану тиімділігінің төмен болуы;

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

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

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

9) авиакөліктің қоршаған ортаға зиянды әсері.

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

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1. Саланың ағымдағы жай-күйінің сипаттамасы

Қазақстандағы көлік логистикасының даму деңгейі.

2014 жылы Дүниежүзілік Банк жүргізген әлемдік логистиканы зерттеу қорытындылары бойынша Қазақстанның логистикалық жүйесі ЛТИ жалпы тізімінде 2012 жылмен салыстырғанда 2 позицияға төмендеп, 155 елдің ішінде 88-орынды иеленді.

Қазақстан рейтингінің төмендеуі негізінен "Инфрақұрылым сапасы" (106-орын), "Халықаралық тауарлар жеткізілімдерін ұйымдастырудың қарапайымдылығы" (100-орын) және "Логистикадағы күзіреттілік" (83-орын) деген кіші индикаторлардың төмендеуіне байланысты болды. Транзиттік және экспорттық жүк ағындарын ұлғайту мүмкіндіктеріне жүкті шекара арқылы өткізу жылдамдығын және мерзімдердің болжамдылығын төмендететін кедендік өткізу пункттері тиімділігінің (121-орын) жеткіліксіз болуы келеңсіз әсерін тигізеді.

Қазақстанның көлік дәліздері

Қазіргі уақытта Қазақстанда мынадай 5 халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан және жұмыс істейді:

1) ТАТМ-ның солтүстік дәлізі.

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

2) ТАТМ-ның оңтүстік дәлізі.

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

3) ТРАСЕКА.

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

4) Солтүстік - Оңтүстік.

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

5) ТАТМ-ның орталық дәлізі.

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

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

- 1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Қорғас;
- 2) Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара;
- 3) Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл;
- 4) Астрахань - Атырау - Ақтау - Түрікменстан шекарасы;
- 5) Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай;
- 6) Астана - Қостанай - Челябині - Екатеринбург.

Жүк ағынын және сауда қатынастарын талдау

Қазақстан Республикасының әлемнің бүкіл елімен жалпы сыртқы тауар айналымы 2013 жылы 2010 жылмен салыстырғанда 46%-ға өсіп, 133,5 млрд. долларды құрады.

2013 жылы экспорттық жүк тасымалдарының көлемі 171 млн. тоннаны (құбыржол көлігін қоспағанда), бұл ретте импорттық жүк тасымалдарының көлемі 41 млн. тоннаны құрады.

Экспорттық қатынастағы негізгі жүк тасымалдары Ресейге 31%, Еуропа елдеріне - 38%, Қытайға - 13% және Орталық Азия елдеріне - 5% жүзеге асырылды.

Импорттық қатынаста Ресейге 68%, Қытайға - 7,2% және Орталық Азия елдеріне - 12% тиесілі болды.

Қазақстан арқылы өткен транзиттік жүктің жалпы көлемі

2013 жылы 17,5 млн. тоннаны, ал олардан түскен кіріс көлемі шамамен 1 млрд. АҚШ долларын құрады, бұл ретте транзиттік жүктердің көбі теміржол көлігіне - 16,01 млн. тонна, қалғаны автомобиль көлігіне - 1,56 млн. тонна және су көлігіне - 0,12 млн. тонна тиесілі.

Жөнелту елдері бойынша транзиттік тасымалдар құрылымында негізгі үлес Ресейге тиесілі, оның үлесі 2013 жылы 56%-ды құрады. Қытайға транзиттік жүктердің жалпы көлемінің 21%-ы және Өзбекстанға шамамен 10%-ы тиесілі.

Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағынының негізгі межелі елдері Орталық Азия елдері - 85% (Өзбекстан - 45%, Қырғызстан - 20%, Түрікменстан - 6%, Тәжікстан - 9,5%, Ауғанстан - 5%) болып табылады, ал Ресейге 5,6%-дан және Қытайға 4,5%-дан келеді.

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

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

Қазақстан арқылы өтетін транзитті ұлғайту жөніндегі алғышарттар.

Қазақстанның саудадағы аса ірі әріптестер - Қытай мен ЕО елдерінің арасында орналасуы елдің көлік-логистика жүйесін дамыту үшін басты сын-қатерді алға тартады. Сарапшылардың болжамы бойынша 2020 жылға қарай Қытай мен ЕО арасындағы сауда көлемі бір триллион долларға дейін, ал жүк айналымы 170 млн-ға жуық тонна құрайды. Бүгінгі күні Қазақстанның осы көлемдегі транзитті қамтамасыз етудегі үлесі көп емес, ал Қытайдан ЕО-ға импорттың басым бөлігі Суэц каналы арқылы теңізбен өтеді.

Қытайдың соңғы жылдардағы экономикалық өсуі Қытайдың шығыс провинциясынан батыс және орталық провинцияларына ығысып келеді, олар Қазақстанның аумағы арқылы өтетін теміржол тасымалдарына мұқтаж. Батыс Қытайды дамытудың "China Western Development planning 2011-2015" бағдарламасына сәйкес Қытайдың батыс және орталық өңірлерін дамытуға шамамен 1 трлн. АҚШ долларын инвестициялау көзделеді.

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

КО-ның құрылуы және БЭК-тің қалыптасуы шекаралардан өту процесін оңайлату арқылы Қытай мен Еуропаны қосатын тиімді көлік дәлізін құруға қомақты үлес қосады, өйткені ол БЭК елдерінің кедендік шекарасын екі жерде - Қытаймен және ЕО елдерімен шекараларда ғана кесіп өтуді көздейді.

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

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

2. Қолданыстағы заңнама және саланың заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілері

Республикадағы көлік логистикасы жүйесі техникалық тұрғыда ғана жұмыс істейтінін, бүгінгі күні егжей-тегжейлі заңнамалық қамтамасыз етілмеген.

Бұл ретте қолданыстағы Қазақстан Республикасының заңнамасы ("Қазақстан Республикасындағы көлік туралы" Заң, "Темір жол көлігі туралы" Заң, Қазақстан Республикасының Кеден кодексі) транзит және көліктік логистика мәселелерін регламенттейтін ережелерден тұрады, алайда заңнамалық актілерге бірқатар өзгерістер мен толықтырулар енгізу талап етіледі.

3. Саланың негізгі проблемалары

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау көлік-логистика жүйесінің халықаралық түйінді көлік дәліздеріне жоғары ықпалдасуын, оның ішінде жүк ағындарын бөлуге ықпал ету үшін тасымалдың жоғары жылдамдығын, мерзімділігін, қолжетімділігін және сенімділігін, сондай-ақ көлік қызметтерін пайдалану жайлылығын талап етеді.

Көлік-логистика жүйесінің негізгі проблемалары мыналар болып табылады:

1) қазақстандық дәліздердің танымал болмауы, нәтижесінде Қытай мен ЕО арасындағы транзиттік жүктердің негізгі көлемі Қазақстанды айналып өтеді;

2) дәліздерді жүйелі басқарудың болмауы және олардың инфрақұрылымдық дамымауы;

3) логистикалық сервистің төмен деңгейі;

4) Қазақстаннан тыс жерлерде меншікті сыртқы терминал желілерінің болмауы;

5) басқару жүйесіндегі институционалдық шектеулер;

б) экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды жүргізу үшін әкімшілік рәсімдердің жеткіліксіз тиімділігі.

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

Ескерту. 4-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

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

Бағдарламаның нысаналы индикаторлары:

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

Бағдарламаның негізгі міндеттері:

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

2) ауыл мен шағын қалаларды сапалы көлік қатынасымен кешенді қамтамасыз ету;

3) өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту;

4) Қазақстанның көлік инфрақұрылымының халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету.

Теміржол көлігі

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Локомотивтердің тозу деңгейін... дейін төмендету	%	64,2	57	40,2
Жүк вагондарының тозу деңгейін... дейін төмендету	%	46	40,9	42,7
Жолаушы жылжымалы құрамының тозу деңгейін... дейін төмендету	%	57,5	52	40

Магистральдық теміржол желісінің тозу деңгейін... дейін төмендету	%	61	60	40
Жүк поездары қозғалысының орташа техникалық жылдамдығы кемінде... құрайды	км/сағ	49,3	50	55
Теміржол жылжымалы құрамының өндірісін ұлғайту	бірл.	1 748	11 157	22 287

Тальго жолаушылар поездарының сәйкес бағыттағы стандартты поездармен салыстырғанда жол жүру уақытын қысқарту	%	40	60	60
Теміржол вокзалдарының ұлттық стандарттың талаптарына сәйкестігі (ана мен бала бөлмесінің болуы, мүмкіндігі шектеулі адамдарға қызмет көрсету үшін жағдайлардың болуы және т.б.)	%	27	75	100

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

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

2-міндет. Теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту.

3-міндет. Вокзал шаруашылығын жаңғырту және дамыту.

4-міндет. Теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту.

5-міндет. Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту.

6-міндет. Тасымалдаудың қауіпсіздік деңгейін арттыру.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Теміржол учаскелерін салу	км	-	1 250	1 340
Теміржол желілерін электрлендіру	км	-	0	522
Жолдың жоғары қабатын жаңғырту	км	631,3	1 772,5	5 639,5

Теміржол вокзалдарын күрделі жөндеу	бірл.	82	57	135
Локомотивтер сатып алу	бірл.	97	176	543
Локомотивтерді күрделі жөндеу	бірл.	38	54	89
Жүк вагондарын сатып алу	бірл.	1 704	6 782	15 361
Жүк вагондарын күрделі жөндеу	бірл.	1 450	1 672	3 172

Әрбір оператор үшін нарықтағы үлесі кемінде 7% болатын жүк және жолаушылар тасымалы саласында 5 немесе одан көп тәуелсіз ірі операторлар жұмыс істейді	бірл	-	-	5
Жолаушылар вагондарын, оның ішінде Тальго және электрпоездар сатып алу	бірл	237	595	1136
Тасымалдау көлеміне (1 млн. тонна/км, брутто) қатысты поездардың қауіпсіз қозғалысын бұзу жағдайларының санын азайту	%	0	4	10
Локомотивтер өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	32	41	51
Жолаушылар вагондары өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	14	23	58
Жүк вагондары өндірісіндегі оқшаулану деңгейі	%	30	63,5	70,5

Автожол саласы

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Жақсы және қанағаттанарлық техникалық жай-күйдегі республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:	%	81	86	89
жақсы күйдегі	%	30	38	48
қанағаттанарлық күйдегі	%	51	48	41
Жақсы және қанағаттанарлық техникалық жай-күйдегі облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:	%	66	72	78
жақсы күйдегі	%	17	23	28
қанағаттанарлық күйдегі	%	49	49	50
I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар жолдардың жалпы ұзындығынан ақылы автомобиль жолдарының үлесі	%	4	10	55

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

1-міндет. Өңіраралық қатынастағы магистральдық байланыстарды қамтамасыз ету.

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

3-міндет. Саланы қаржыландыру тетіктерін жетілдіру.

4-міндет. Автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне көшу.

5-міндет. Нормативтік-техникалық саясатты жетілдіру.

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

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

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	км	557	2 932	5 703
Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	км	217	659	1 124
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығынан I және II техникалық санаттағы автомобиль жолдарының пайызын ұлғайту	%	22	36	48
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	км	1 165	4 170	10 195
Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	км	1 911	4 366	12 601
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ақаусыз күтіп-ұстаудың кешенді көрсеткіш деңгейі	%	0	80	90

Ақаусыз күтіп-ұстауға жұмсалатын шығыстардың өзін-өзі өтеу қағидатында жұмыс істейтін автомобиль жолдарының ұзындығы	км	211	841	6 186
Өзектілендірілген нормативтік-техникалық құжаттардың үлесі	%	54	66	78
Жол активтерін басқару процестерін автоматтандыруды қамту деңгейі	мың км	0	8 000	23 485
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі	%	21	25	76
Қатты жабындысы бар жалпы пайдаланымдағы жолдардың жай-күйіне халықтың қанағаттануы	%	49	58	70

Автомобиль көлігі

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Халықтың автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалдаудың сапасына қанағаттану деңгейі	%	67	70	85
Белгіленген стандарттарға сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялардың үлесі	%	20	60	100

Тұрғындарының саны 100 адамнан асатын елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен қамтудың қамтамасыз етілуі	%	76,5	80	100
Халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы қазақстандық тасымалдаушылардың үлесі	%	38	40	50

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

1-міндет. Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту, автостанциялар мен аялдама пункттерін салу, сондай-ақ экологиялық автокөлікті енгізу.

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

3-міндет. Ресми таксимен тасымалдаушылар санын ұлғайту.

4-міндет. Отандық тасымалдаушылардың халықаралық авто- көлік қызметтері нарығына қатысу үлесін ұлғайту.

5-міндет. АКҚ паркінің пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

6-міндет. Автомобиль көлігімен тасымалдауды жүзеге асыру кезінде кедергілерді қысқарту.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қолданыстағы автовокзалдар (34) мен автостанциялар (138) санын ұлғайту	бірл.	-	49	172
Тұрақты халықаралық, облысаралық және облысшілік автобус маршруттарының санын ұлғайту	%	0,5	3	10

Тұрақты жолаушылар маршруттарындағы ескірген автобустар үлесін қысқарту	%	78	65	45
Автобустық тасымалдарға билеттерді электрондық тәсілмен сату үлесін ұлғайту	%	3	12	40
Тұрақты автобус маршруттарындағы жолаушыларды жеткізу уақытын жыл сайын 2%-ға қысқарту	%	-	4	12
Таксимен тасымалдаушылар санын ұлғайту	%	5	20	70
Шет мемлекеттерге берілетін үшінші елдерге/елдерден рұқсаттардың қазақстандық бланкілерін қысқарту	%	2	5	15
Халықаралық тасымалдар үшін жүк АКҚ санын ұлғайту	%	6	23	60
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының неғұрлым қарқынды учаскелерінде салмақ-габариттік параметрлерді өлшеу құрылғыларының санын ұлғайту	бірл.	13	61	80
Автомобиль көлігімен тасымалдаудың орташа жылдамдығын ұлғайту	км/сағ	35	37	45
Экологиялық таза автокөлік үлесін арттыру	%	0,1	1	5

Су көлігі

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

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

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

1-міндет. Теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту.

2-міндет. Ұлттық флоттың бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

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

4-міндет. Кемелер экипаждары құрамындағы отандық кадрлардың тапшылығын азайту.

5-міндет. Ішкі су көлігін дамыту.

6-міндет. Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін арттыру.

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Теңіз және өзен терминалдарының санын ұлғайту	бірл.	0	6	9
Паромдық өзен өткелдерін жаңғырту	бірл.	0	1	2
Құрғақ жүк таситын және паромдық флоттың кемелер санын ұлғайту	бірл.	2	5	9

Кеме жөндеу-кеме салу зауыттарының санын ұлғайту	бірл.	0	0	1
Кеме экипаждары құрамындағы ұлттық кадрлар үлесін ... жеткізу	%	52	55	65
Техникалық флотты жаңарту деңгейі	%	64	70	78
Жағалау инфрақұрылымының қамтамасыз етілу деңгейін арттыру	%	41	45	50
Теңіз және өзен көлігінің 100 кемесіне шаққанда авариялықты төмендету	%	2,1	1,4	1,2
Көлік комитетінің арнайы су көлігі кемелерінің жалпы санын ... жеткізу	бірл.	15	19	27

Азаматтық авиация

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

Нысаналы индикаторлар:

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

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

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

1-міндет. Азаматтық авиация саласын нормативтік-құқықтық қамтамасыз етуді жетілдіру.

2-міндет. Жерүсті инфрақұрылымын дамыту.

3-міндет. Шағын авиацияны дамыту.

4-міндет. Әуе кемелерінің паркін жаңарту.

5-міндет. Авиатасымалдар нарығын дамыту және ырықтандыру.

6-міндет: Кадрлар даярлау.

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

8-міндет. Әуе кеңістігін пайдалану тиімділігін арттыру. Тікелей нәтижелер көрсеткіштері. Міндеттерге қол жеткізу мынадай тікелей нәтижелер көрсеткіштерімен өлшенеді:

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Әуежайлардың аэровокзалдық кешендерін реконструкциялау	бірл.	1	5	10
Әуеайлақтардың ұшу-қону жолақтарын реконструкциялау	бірл.	1	1	6

Жасанды ұшу-қону жолағы бар жергілікті әуе желілері әуеайлақтарын реконструкциялау	бірл.	0	0	5
Жергілікті әуе желілерінің топырақты әуеайлақтарын салу	бірл.	0	0	11

ICAO санаты бар әуежайлардың саны, оның ішінде:	бірл	13	14	18
ICAO-ның 1-санаты бар	бірл	10	10	14
ICAO-ның 2-санаты бар	бірл	1	2	2
ICAO-ның 3-санаты бар	бірл	2	2	2
Халықаралық әуежайлар - хабтар саны	бірл	3	3	4
Қазақстан Республикасы әуежайларының ISAGO жерүсті қызмет көрсетудің қауіпсіздігі бойынша аудиттен етуі	бірл	1	4	14
Батыстық үлгідегі әуе кемелерін сатып алу, оның ішінде операциялық лизинг жолымен сатып алу	бірл	17	14	31
Облысшілік маршруттарға қызмет көрсету үшін әуе кемелерін сатып алу, сондай-ақ қайта моторлау	бірл	-	6	30
Екі қала арасындағы жиілікті реттеуге көшу жөніндегі үкіметаралық келісімдер саны	бірл	4	11	30
Тағайындалған авиатасымалдаушылар мен рұқсат етілген пункттердің құрамын ұлғайту жөніндегі үкіметаралық келісімдер саны	бірл	3	5	9
Кеме экипаждары құрамындағы ұлттық кадрлар үлесін ... жеткізу	%	69	70	80
ICAO стандарттарына сәйкес келетін нормативтік құқықтық актілердің үлесі	%	100	100	100

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

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

Нысаналы индикаторлар:

Индикатор	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүк көлемін ұлғайту, оның ішінде:	млн. тонна	17,7	22	33
теміржол көлігі түрімен	млн. тонна	16	20	28
автомобиль көлігі түрімен	млн. тонна	1,56	2	3,5
су көлігі түрімен	млн. тонна	0,12	0,3	1,5
Қазақстанның Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігі индексындағы позициясын жақсарту	орын	88 (2014 жыл)	60	40
Транзиттік тасымалдардан түсетін кірісті 2 есе ұлғайту	млрд. теңге	157,8	205	280

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

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

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

3-міндет. Қазақстан аумағындағы экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды оңтайландыру және құқықтық реттеуді қамтамасыз ету.

4-міндет. Қазақстан логистикасының тиімділігін жақсарту.

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

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

Көрсеткіш	өлшем бірлігі	2013 жыл	2016 жылдың соңына қарай	2020 жылдың соңына қарай
Қытай - ЕО бағыты бойынша транзиттік жүктерді тарту	млн. тонна	0	6	11
Ресей, ЕО - Орта Азия бағыты бойынша транзиттік жүктерді тарту	млн. тонна	0	15	20
Сыртқы терминалдық инфрақұрылым құру	бірл.	0	1	3
Ішкі терминалдық желі құру	бірл.	0	9	10
Өткізу пункттерін КОК шешіміне сәйкес жаңғырту	%	-	100	100
Халықаралық сауданы жүзеге асыру кезінде қажетті құжаттарды қысқарту	%	-	15	30
Теміржол өткізу пункттерінің өткізу қабілетін ұлғайту	%	-	15	50
Автомобиль өткізу пункттерінің қуатын ұлғайту	%	-	15	30
Жолдағы уақытты қысқарту	%	-	10	25

5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары

Теміржол көлігі

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

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

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

Саланың нысаналы моделі тасымалдау қызметі мен МТЖ-ны ұйымдық бөлуді болжайды және қызметтің үш түрін:

- 1) жүк тасымалдарын;
- 2) жолаушы тасымалдарын;

3) МТЖ-ның көрсетілетін қызметтерін қамтиды. Жолаушылар тасымалын ұлттық жолаушылар тасымалдаушысы және жекеше тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады. Жүктер тасымалын ұлттық тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады.

Ұлттық тасымалдаушылар инфрақұрылым операторы - компаниямен қатар "ҚТЖ" ҰК" АҚ холдингтік құрылымының құрамына кіретін болады.

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

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

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

"ҚТЖ" ҰК" АҚ компаниялары тобының корпоративтік құрылымын қайта ұйымдастыру.

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

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

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

"ҚТЖ - Инфрақұрылым" АҚ құрылуымен, "ҚТЖ" ҰК" АҚ-ны қайта ұйымдастыруды іске асыру мақсатында көрсетілген қайта ұйымдастыру жүргізілген жағдайда сөзсіз орын алатын салықтық салдардың алдын алу мәселесін пысықтау қажет.

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

Мемлекеттік реттеу.

Көрсетілетін қызметтерге баға белгілеудің нарықтық тетігін іске асыру мақсатында салада 2014 жылдан бастап оның шеңберінде жүк тасымалдау және тұтастай, тасымалдау қызметі үшін вагондық құрамдауыштың тарифтік саясаты (баға белгілеу) мәселесін пысықталатын жұмыс басталды.

Бағдарламаны кешенді іске асыру бәсекелестікті және сұраныс пен ұсыныстың нарықтық тетігі негізінде бағаны еркін қалыптастыру мүмкіндігін дамыту үшін жағдайлар жасауға бағытталатын болады.

МТЖ көрсететін қызметтерге тарифтер мемлекеттің реттеуінде болып қала береді.

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

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

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

Теміржол саласына бәсекелестікті табысты енгізудің халықаралық тәжірибесі теміржол тасымалдарының бәсекелес нарығының оңтайлы құрылымы нарықтың 90%-ға дейінгі үлесін алатын, нарықтың барлық сегменттерінде жекелеген маршруттарда ("тауаша операторлар") жұмыс істейтін жеке тасымалдаушылармен бәсекелесетін тасымалдау қызметтерінің ірі жеткізушісін ("желілік ықпалдастырушы") қамтитынын көрсетеді.

Бұл ретте тасымалдаушылар арасындағы тиімді бәсекелестіктің маңызды шарты:

1) ұлттық тасымалдаушының қызметін коммерцияландыру және әлеуметтік маңызы бар қызметтерді жүзеге асырудың нарықтық қағидаттарына көшу есебінен ұлттық тасымалдаушыға;

2) теміржол инфрақұрылымының магистральдық және жергілікті қызметтеріне тең қолжетімділікті қамтамасыз ету арқылы жеке тасымалдаушыларға қатысты әркелкі шарттардың қолданылуын жою болып табылады.

Бұлай болмаған жағдайда ұлттық тасымалдаушының бәсекеге қабілетті болмауы мен кірісті және шығынды қызметтерді өзі мен жеке тасымалдаушылар арасында бөлу тәуекелдері туындайды.

Ұлттық жүк тасымалдаушының үлесі үстем теміржол тасымалдары нарығының құрылымы "ауқым әсері" және қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыру үшін нарықтық күштердің қысымы арасындағы оңтайлы арақатынасты қамтамасыз етеді.

Ал шоғырландыруды жасанды түрде төмендету нарықтың жекелеген сегменттерінде жергілікті монополистердің құрылуына және тиісінше тұтынушылар үшін көрсетілетін қызметтер құнының артуына әкеп соғады.

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

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

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

Бұл ретте нарық жағдайында сұраныс пен ұсыныстардың негізінде көрсетілетін қызметтерге мөлшерлеме мен бағаны еркін қалыптастыру оның жұмыс етуінің негізгі қағидаты болады.

Электрондық алаңның қалыптасуы мемлекеттік емес сектордың инвестицияларын тарту арқылы жекеше бастама негізінде жүзеге асырылады.

Уәкілетті органмен сәйкес нормативтік құқықтық актілерді қабылдау жолымен электрондық алаңның қызмет етуі үшін институционалдық жағдай қамтамасыз етіледі.

Бұдан басқа, әдетте автомобиль көлігімен тасымалданатын азық-түлік өнімдерін (көкөніс, сүт, майдан жасалған және ет өнімдерін) ел ішінде тасымалдау кезінде көліктік шығындарды азайту мақсатында тез бүлінетін тауарларды Оңтүстіктен Солтүстікке және кері қарай тасымалдауды қамтамасыз ететін жүрдек жүк поездарын құру қажеттілігі туралы мәселе пысықталатын болады.

Жолаушы тасымалдарын ұйымдастыру тетігін жетілдіру.

Жолаушы тасымалдары жүйесін жақсарту мақсатында мемлекет пен әлеуетті тасымалдаушы арасында конкурстық негізде жасалатын әлеуметтік маңызы бар жолаушы тасымалдарын субсидиялаудың жетілдірілген тетігі енгізілетін болады. Жолаушы тасымалдарын қаржыландырудың жаңа тетігін енгізу қосымша жолаушылар ағынын тарту, шығыстарды оңтайландыру және жолаушы вагондарын оңтайлы пайдалану жолымен тасымалдаушыларда кірістерді ұлғайту уәжінің пайда болуына әкеп соғады.

Жүрдек жолаушы қозғалысын енгізу. Жүрдек жолаушы қозғалысын енгізу шеңберінде Қазақстан Республикасының барлық аумағы бойынша ірі елді мекендерді байланыстыратын 4 жүрдек бағдар ұйымдастырылатын болады.

Бұдан басқа, жүрдек қозғалысты және алыс, өңірлік (қала маңы/ауданаралық) қатынастар тасымалдарын ұйымдастыру үшін жылжымалы құрам паркін кезең-кезеңімен жаңарту жүзеге асырылады.

Қала маңындағы теміржол қатынастарын дамыту. Қала маңындағы және ауданаралық тасымалдарды меншікті немесе жалға алынған жылжымалы құрамы және қажетті жергілікті инфрақұрылым объектілері бар тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады.

2-міндет. Теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту

Теміржол көлігінің инфрақұрылымын дамыту Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің қажеттіліктерін негізге ала отырып, қозғалысты тиімді ұйымдастыру үшін жаңа теміржол желілерін салуға және қолданыстағы желіні жаңғыртуға (жөндеуге) бағытталатын болады.

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

1) "Жезқазған - Бейнеу" теміржол желісін салу - 1 036 км;

- 2) "Арқалық - Шұбаркөл" теміржол желісін салу - 214 км;
- 3) Алматы станцияларынан айналып өтетін теміржол желісін салу - 74,7 км;
- 4) Құрық портының жағалау инфрақұрылымының объектілеріне теміржол желісін салу - 14 км.

Бұдан басқа, шамамен 6 000 км жолдың жоғарғы қабатын жаңғырту және "Мойынты - Ақтоғай" теміржол учаскесін электрлендіру жүзеге асырылады.

Сондай-ақ, теміржол инфрақұрылымының ірі жобаларын, оның ішінде жоғарыда көрсетілген жобалар бойынша іске асыру шеңберінде жеке инвесторлардың мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында қатысу мәселесі пысықталатын болады.

3-міндет. Вокзал шаруашылығын жаңғырту және дамыту

Бағдарламаны іске асыру кезеңінде теміржол вокзалдары Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілері мен "Теміржол вокзалдарында жолаушыларға қызмет көрсету" ұлттық стандартына сәйкес келтірілетін болады, ол барлық вокзалдарда күрделі жөндеу жүргізуді көздейді, оның барысында мынадай іс-шаралар іске асырылатын болады:

1) ішкі және сыртқы инженерлік желілер мен коммуникацияларды (су құбыры, кәріз, жылыту, электр) жөндеу;

2) дәлдігі төмен бейнебақылау, күзет-өртке қарсы дабыл және дыбыспен хабарландыру жүйелерін сәйкестікке келтіру;

3) мүгедектердің тыныс-тіршілігін қамтамасыз ету (билеттер беру терезелері, санитариялық тораптар, пандустар) бойынша қажетті жағдайлар жасау;

4) вокзал ғимараттарының ішкі интерьері мен фасадтық бөлігін безендіру.

4-міндет. Теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту

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

Бұл ретте тартқыш жылжымалы құрам "Локомотив құрастыру зауыты" АҚ және "Электровоз құрастыру зауыты" ЖШС отандық өндірушілерінен сатып алынады. Бұл General Electric американдық компаниясы жобалаған ТЭ33А (Evolution) сериялы тепловоздар, ТЭП33А сериялы тепловоздар және КЗ4Ат сериялы жолаушы электровоздары, сондай-ақ "Alstom" компаниясының технологиясы бойынша шығарылған және құрастырылған КЗ8А сериялы жүк электровоздары.

Жүк вагондары. Жүк вагондары паркінің құрылымын жақсарту және жаңарту жүк көтергіштігі, сыйымдылығы мен сенімділігі жоғары жаңа буындағы жүк вагондарымен толықтыру арқылы жүзеге асырылады, бұл жаппай тасымалданатын жүктерді тасымалдаудың өзіндік құнын, пойыздардың

тартқышына арналған пайдалану шығыстарын, сондай-ақ жүк вагондарының қолданылу циклінің құнын төмендетуге мүмкіндік береді.

Жүк вагондарының тозу деңгейін төмендету үшін 15 000-нан астам жүк вагоны сатып алынады.

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

Жолаушы вагондары. Жолаушы вагондарын жаңарту мақсатында 1 000 бірліктен астам жаңа жолаушы вагондары сатып алынды.

5-міндет. Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту

Теміржол саласында ішкі қажеттіліктерді қанағаттандыру және өнім экспорты үшін теміржол көлігінің техникалық құралдарының өндірістерін құру жөніндегі шаралар кешені іске асырылатын болады.

Қазақстанда шығарылған тартқыш жылжымалы құрамға қызмет көрсету және оны жөндеу жөніндегі сервистік орталықтар желісі ұйымдастырылды.

Ірі вагон құю бұйымдарын, рельс, бағыттағыш бұрма және бағыттағыш электр жетектерін шығару, сондай-ақ электрмен жабдықтау және дабыл жүйелері жабдығының өндірісі жолға қойылады.

Отандық тауар өндірушілер игеретін теміржол өнімдерінің номенклатурасы 5 200 мың өнім атауына дейін ұлғайтылады.

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

6-міндет. Тасымалдардың қауіпсіздік деңгейін арттыру

Поездар қозғалысына байланысты жұмыскерлердің лауазымдық міндеттемелер мен талаптарды, заңнамалық, нормативтік-техникалық, технологиялық актілердің нормативтік талаптары мен компанияның қозғалыс қауіпсіздігі саласындағы жергілікті актілерін тиісті деңгейде орындамауы теміржол желілерінде поездар қозғалысының қауіпсіздігінде жол берілетін бұзушылықтардың негізгі себебі болып табылады.

Теміржол көлігі саласында қауіпсіздікті қамтамасыз ету теміржол қызметі нарығындағы барлық субъектілер, оның ішінде жолаушы тасымалдаушылар қызметінің аса маңызды элементі болып табылады.

Бұған қоса, жолаушыларды тасымалдау қауіпсіздігін ұлттық компанияның күшімен ғана қамтамасыз етудің тарихи қалыптасқан практикасы саланың қолданыстағы және нысаналы институционалдық құрылымына сәйкес келмейді

және жолаушылар тасымалдары қауіпсіздігінің сенімді деңгейін және жүйелік жақсаруын ұзақ мерзімді перспективаға қамтамасыз ете алмайды.

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

Автожол саласы

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1-міндет. Өңіраралық қатынастағы магистральдық байланыстарды қамтамасыз ету.

Қазақстан Республикасының 2018 жылға дейінгі әлеуметтік-экономикалық дамуының болжамына сәйкес инвестициялар экономикалық өсімді қолдаудың маңызды факторына айналады. Сондықтан саланың 2020 жылға дейінгі негізгі міндеті республиканың өңіраралық қатынасының магистральдық байланысын қамтамасыз ететін жобаларды іске асыру болып табылады. Ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға арналған мемлекеттік инвестициялар ішкі сұраныс серпініне инвестициялардың үлесін арттыруға мүмкіндік береді. Мұндай жобаларға мыналар жатады:

"Батыс Еуропа - Батыс Қытай" халықаралық дәлізін реконструкциялауды аяқтау;

2020 жылдың соңына қарай "Орталық - Оңтүстік", "Орталық - Шығыс" және "Орталық - Батыс" бағыттары бойынша 3 ірі жобаны аяқтау;

"Астана - Қостанай - Челябин", "Таскескен - Бақты", "Омбы - Майқапшағай", "Алматы - Үшарал - Достық", "Самара - Орал — Ақтөбе", "Астрахань - Атырау - Ақтөбе", "РФ шекарасы (Астраханьға) - Атырау - Ақтау - Түрікменстан шекарасы" республикалық желісі бойынша басқа халықаралық бағыттарды дамыту жөніндегі жұмысты аяқтау;

"Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы" жол саласының бірінші концессиялық жобасын іске асыру;

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

Автожол инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін қамтамасыз етуге республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы І және ІІ техникалық санаттағы автомобиль жолдарының пайызын 2020 жылдың соңына қарай 52%-ға арттыру арқылы қол жеткізілетін болады.

Өңірлік инфрақұрылымды дамыту жергілікті халықтың әлеуметтік-экономикалық қажеттілігіне жауап беретін жобаларға шоғырланады. 2020 жылдың соңына дейін 1124 км облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу мен реконструкциялауды жүргізу жоспарлануда.

Сонымен бірге, жол секторын басқару жүйесін реформалау шеңберінде республикалық жол желісін дамыту, сондай-ақ оларды жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі бюджеттік инвестициялық жобаларды іске асыру "ҚазАвтоЖол" АҚ (бұдан әрі - Ұлттық оператор) мемлекеттік тапсырмасының негізінде іске асырылатын болады.

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

Жыл сайынғы жөндеу жұмыстарымен қамту 10 жыл ішінде республикалық желі бойынша 16%-ға, жергілікті желі бойынша бес есеге өсті. Алайда орташа жылдық күрделі және орташа/жөндеу қарқыны өткізіп алған жөндеуаралық циклдердің орнын толтырып үлгермеуде. Бүгінгі күні бұзылу мен күрделі және орта жөндеу сатысындағы жолдардың ұзындығы 56,5 мың км астам жалпы пайдаланымдағы, олардың 20%-ы республикалық маңызы бар автожолдарды құрайды.

Осыған байланысты, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары бойынша 2020 жылға қарай 22 796 км, оның ішінде: 10 195 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын және 12 601 км облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды жөндеу жоспарлануда. Сонымен бірге, осы жөндеу қарқыны бағдарламалық кезең шеңберінде қажеттілікті жабуға мүмкіндік бермейді. Осы үрдіс сақталатын болса, жөндеуаралық циклдердің артта қалуын 2035 жылға қарай ғана өтуге болады.

Ағымдағы жөндеу және жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын күтіп-ұстау стратегиясында елеулі өзгеріс болмақ. Автомобиль жолдарының сапа көрсеткіштерін және пайдаланушылардың қанағаттануын ескере отырып, ұзақ мерзімді келісімшарттар негізінде ақаусыз күтіп-ұстау қағидаттарына көшу жүзеге асырылатын болады.

Саланы реформалау шеңберінде реформаның маңызды аспектісі жобаларды республикалық бюджет есебінен іске асыру кезінде Халықаралық инженер-консультанттар федерациясы (International Federation of consulting Engineers - FIDIC) қағидаттарына ауысу, сондай-ақ 2017 жылға дейін жүзеге асырылуы жоспарланып отырған жолдарды басқарудың процестік әдістеріне

көшу болып табылады. Нәтижесінде республикалық маңызы бар автожолдардың көлік-пайдалану жай-күйін өлшеудің жыл сайынғы сапалы көрсеткіштері халықаралық тегістік индексі негізінде айқындалатын болады.

3-міндет. Саланы қаржыландыру тетіктерін жетілдіру.

Бағдарламаның іс-шаралар кешенін іске асыру, оның ішінде автомобиль жолдарын дамытуға, күрделі және орташа жөндеуге, сондай-ақ күтіп-ұстау және басқару жүйесін жетілдіруге қаржыландырудың едәуір көлемі қажет.

Бағдарлама шеңберінде бәсекеге қабілетті транзиттік-көлік жүйесін құру, сондай-ақ жергілікті желіні дамыту қаржыландырудың қомақты көлемін болжайды. Бұл ретте жалпы пайдаланымдағы облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын дамыту және жөндеу бойынша республикалық бюджеттен нысаналы трансферттердің өңірлік теңгерімсіздігін төмендету, сондай-ақ аталған мәселе бойынша қоғамдық ашықтығын құру мақсатында көрсетілген процесті әдістемелік реттеу және автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, күрделі және орташа жөндеу бойынша жобаларды іріктеуді жетілдіру жоспарланып отыр.

Халықаралық қаржы институттарының қарыздарын тартудың теңгерімделген саясаты. Қазіргі уақытта үкіметтік қарыздың ІЖӨ-ге қатынасы 12%-ды құрайды. Аталған қарыздың деңгейі ел дамуына қауіп төндіретін шектен аспайды. Болжанатын түсімдерді және жоспарланып отырған тапшылықты төмендетуді негізге ала отырып, жол саласын дамытудың айтарлықтай әлеуеті ұзақ мерзімді инвестицияларлардың сыртқы нарықтарындағы қарыз қаражатының резервтері болып табылады. Бұған қоса, негізгі макроэкономикалық көрсеткіштерді талдау орта мерзімді кезеңде Қазақстан өзінің борыштық міндеттемелерінің орындалуын қамтамасыз ете алмайтын шарттардың жоқ екенін болжауға мүмкіндік береді.

Сол себепті алдағы уақытта аталған тетікті мемлекеттік қарызбен байланысты әлеуетті тәуекелдерді анықтауды ескеретін қаржылық реттегіштерді негізге ала отырып пайдалану жоспарланып отыр.

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

км

Кезең, жыл	2014 жыл	2015 жыл	2016 жыл	2017 жыл	2018 жыл	2019 жыл	2020 жыл

Ақылы жолдардың ұзындығы	211	211	841	3 772	4 878	5 178	6 186
--------------------------	-----	-----	-----	-------	-------	-------	-------

Жүріп өткені үшін ақы алудан ақша қаражатының түсуі жиынтығы 2020 жылға қарай 88,9 млрд. теңге көлемінде деп күтілуде. Бұл ақылы жолдарды күтіп-ұстауға жұмсалатын шығындар қажеттілігін нормативтік күтіп-ұстау шеңберінде толық жабуға және республикалық бюджетке жүктемені азайтуға мүмкіндік береді.

Отандық және шетелдік капиталдың жол секторының инвестициялық жобаларына қатысуы үшін жағдайлар жасау. Жол секторының инвестициялық жобаларын іске асыруға "ұзын ақша" тарту үшін оңтайлы жағдайлар жасау отандық және сол сияқты шетелдік капиталдың қатысу деңгейін кеңейтуге мүмкіндік беретін мемлекеттік-жекешелік әріптестік қағидаттары негізінде пәрменді құқықтық конструкцияларды қалыптастыруға негізделеді.

Сонымен қатар автожол жеке инвестицияларды тарту мақсатында қажетті құқықтық база қалыптастыру және концессиялық жобаларды іске асыру тетіктерін жетілдіру басталады.

Атап айтқанда, ұзақ мерзімді инвестицияларды тарту тетігін пайдалану және мемлекет пен Ұлттық оператор арасындағы қарыздық жүктемені тікелей немесе жанама қайта бөлу есебінен бюджетке түсетін жүктемені азайту ұсынылады. Негізгі қарызды өтеу сомасы бюджеттен жүзеге асыралады, ал пайыздық сыйақыны өтеуді Ұлттық оператор жүзеге асырады.

4-міндет. Автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне көшу.

Қазіргі уақытта не республикалық, не жергілікті деңгейде автомобиль жолдарын басқару жүйелері жоқ. Негізгі мүкәммалдық дерекқорлар мен бағдарламалық-талдамалық кешендердің болмауы ұйымды жөндеу-қалпына келтіру жұмыстары стратегиясын әзірлеуге ықпалын тигізбейді. Сонымен бірге басқару жүйесінің және жол жабынын талдау құралдарының болмауы жолдарды күтіп-ұстау қажеттігін егжей-тегжейлі бағалауға мүмкіндік бермейді. Оның орнына басқару органдары жолдардың неғұрлым проблемалы учаскелері туралы құрылымданбаған білімге сүйенеді.

Батыстың көптеген елдерінде жол автивтерін басқарудың ақпараттық жүйелерін ұдайы пайдалануға көшу жүйелерді әзірлеу, енгізу және тиімді пайдалану үшін 5 жылдан 10 жылға дейін уақыт жұмсалады.

Мемлекеттік бағдарлама шеңберінде 2017 жылға дейін екі бағыт бойынша бағдарланған автомобиль жолдарын басқарудың процестік әдістеріне толығымен ауысу жоспарланып отыр:

1) 2016 жылдың соңына қарай автомобиль жолдарын басқару жүйесін (PMS/HDM не басқа құралдар) енгізу;

2) 2017 жылға қарай ақылы автомобиль жолдарында көлік ағындары мен ауа райы жағдайлары мониторингінің зияткерлік көлік жүйелерінің пилоттық учаскелерін іске қосу.

Енгізілетін автомобиль жолдарын басқару жүйелерінің негізін сапа, тиімділік, үнемділік және инновациялылық қағидаттары құрайды.

Жол желісінің дерекқорларын құру және кейіннен жаңарту техникалық және ақпараттық инновацияларға негізделетін болады. Камералық режимдегі шұғыл диагностика мен автомобиль жолдарының және олардағы инженерлік құрылыстардың (автомобиль жолдарының диагностикасы бойынша мамандандырылған көпфункционалды кешендер) көлік-пайдалану жай-күйі туралы ақпаратты өңдеу кеңейтілетін болады.

Мұнымен бір қатарда Аталған саланы қамтитын стандарттауды дамыту саласындағы дәйекті саясат жүзеге асырылады.

5-міндет. Нормативтік-техникалық саясатты жетілдіру.

Қазіргі уақытта салада қолданылатын нормативтік құқықтық құжаттарды өзектілендіру проблемасы туындауда.

Автожол саласын техникалық реттеу жүйесінің одан әрі жұмыс істеуі жаңа экономикалық жағдайларды есепке алуға, жол жұмыстарына жұмсалатын шығындарды төмендетуге, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының тұтынушылық қасиеттерін айқындайтын отандық және халықаралық нормаларды үйлестіруге бағдарланатын болады. Сол үшін 2014 жылдың ортасына қарай автожол секторын 2020 жылға дейін дамытуды ғылыми-техникалық сүйемелдеу жөніндегі ұзақ мерзімді тұжырымдама пысықталатын болады. Автожол саласының ғылыми-техникалық бағдарламалары шеңберінде мынадай тұжырымдамалық бағдарлар бойынша ғылыми-зерттеу және тәжірибелік конструкторлық жұмыстар жүзеге асырылатын болады:

1) сенімді инфрақұрылым - беріктік деңгейі жоғары және пайдалану мерзімі ұзақ, құрылыс және күтіп-ұстауға жұмсалатын шығындары төмен автомобиль жолдарын салу және жөндеу;

2) жасыл инфрақұрылым - жол құрылысының қоршаған ортаға және адам мекендейтін орындарға теріс ықпалын барынша азайтуға бағытталған іс-қимылдарға шоғырланады;

3) қауіпсіз және ақылды инфрақұрылым - ұстаным жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін жайлылыққа және жүргізушілердің қателігін барынша азайтуға кепілдік беретін қауіпсіз конструкциялар мен көпфункционалды ақпараттық жүйелер арқылы трафик ағындарын оңтайландыруға негізделген. Құрылыс және реконструкциялау жобаларына жобаның міндетті бөлігі ретінде қауіпсіздік аудитін енгізу үшін әдістемелік негіздер құру;

4) адамға арналған инфрақұрылым - мүмкіндіктері шектеулі адамдардың қажеттілігін ескеретін эргономикалық инфрақұрылым құру.

Сонымен бірге 2014 жылы техникалық регламенттердің, стандарттардың салалық ақпараттық қорын және еркін қолжетімділік қағидаттарында жұмыс істейтін техникалық реттеу жөніндегі бірыңғай ақпараттық жүйе құру жоспарланып отыр.

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

Қазіргі уақытта республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының бойында 2 357 сервис объектісі орналасқан, олардың 41%-ы автомобиль жанар-жағармай құю станцияларына, 42%-ы сауда және тамақтану пункттеріне тиесілі, 5,3%-ын қонақ үйлер, 7,3%-ын техникалық қызмет көрсету станциялары алады, қалған автотұрақтар 4,4%-ын құрайды. Тұтастай алғанда, автомобиль жолдарының республикалық желісіндегі жалпы қажеттілік 400-ден астам кешенді сервис объектілерін құрайды. Бүгінгі күні барлық сервистік қызметтерді толығымен қамтитын 44 кешенді объект ғана бар, бірақ сонымен бірге осы объектілер әртүрлі иеленушілердің меншігінде және дизайнері жағынан әртүрлі. Сонымен бірге, жол маңы сервис объектілерінің көп бөлігі қызмет көрсету сапасының ең төменгі талаптарына сәйкес келмейді, сондай-ақ олар халықаралық транзиттік тасымалдарды, сол сияқты ішкі сұранысты толыққанды қамтамасыз етуге қабілетсіз.

Қалыптасқан жағдай инвестициялық тартымдылықтың төмен болуына, капитал сыйымдылығының жоғары болуына және нақты коммерциялық тәуекелдерге байланысты. Сондай-ақ бүгінгі күнге дейін мемлекет тарапынан жол маңы сервисіне қатысты жүйелі саясат жүргізілген жоқ.

Мемлекеттік бағдарлама шеңберінде жол бойы сервисін дамытуды республикалық бюджет есебінен объектілер салу, сондай-ақ жеке инвесторларды тарту арқылы жүзеге асыру жоспарланып отыр.

2020 жылға дейін бекітілген талаптар бойынша 260 объектіні салу жоспарлануда:

1) 17 сервис объектісі республикалық бюджет есебінен, оның ішінде 12-сі " Орталық - Оңтүстік", "Орталық - Шығыс" және "Орталық - Батыс" бағыттары бойынша жобалар шеңберінде, ал қалған 19-ы автожолдарды реконструкциялаудың басқа жобалары шеңберінде қаржыландырылады. Аталған сервис объектілерін Ұлттық оператор кейіннен сатып алу құқығымен жеке кәсіпкерлерге жалға береді;

2) 143 сервис объектісі - шағын және орта бизнесті тарту есебінен кешенді сервистерге топтастыру, сондай-ақ жаңаларын салу жоспарлануда;

3) 100 қолданыстағы объект - брендингті дамыту мақсатында қолданыстағы объектілерді қайта құру, сондай-ақ жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының бойында орналасқан "ҚазМұнайГаз" ҰК" АҚ, "Гелиос" ЖШС, "Газпромнефть Казахстан" ЖШС, "SinoOil" ЖШС сияқты ірі компанияларды, 60%-дан астам автомобиль жанар-жағармай құю станцияларын тарту есебінен салу жоспарланып отыр.

Кешенді сервис объектілері етіп өзгерту қазірдің өзінде жүргізілген инженерлік коммуникациялары бар (жылыту, сумен жабдықтау, электрмен жабдықтау және т.б.) қолданыстағы объектілерді тамақтану, сауда, қонақ үйлер, кемпингтер және АЖС-тің жетіспей тұрған пункттерімен толықтырып жасақтайтындай жоспарланып отыр. Бұл ретте, барлық кешенді объектілер "А", "В", "С" санаттағы жол бойы сервисінің үлгі жобаларына сәйкес келетін болады.

2016 жылға дейін 55 сервис объектісін (21%), ал 2017 - 2018 жылдар кезеңінде - 85 объектіні (33%) және 2019 - 2020 жылдар кезеңінде - 120 объектіні (46%) салу және қайта құру жоспарлануда.

Сонымен бірге шағын және орта кәсіпкерліктің аталған секторын толыққанды үйлестіру тетігі үшін:

1) 2015 жылға дейін жол маңы сервисінің объектілерін дамытудың шектеулері мен әлеуетін зерттеу;

2) 2016 жылға дейін жол маңы сервисінің объектілерін орналастыру, салу және пайдалану (орналастыру тетігі, тәртібі және шарттары) мүмкіндігін қарастыру болжанады.

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

Қазіргі уақытта жол-құрылыс жұмыстарының жобалары шеңберінде азаматтық қоғаммен өзара іс-қимыл заң жобаларын қоғамдық тыңдаумен және бюджеттік инвестициялық жобаларды іске асыру шеңберіндегі әлеуметтік іс-шаралармен шектеледі. Сонымен бірге, ашық үкімет тетіктерінің превентивтік сипаттамасы (блогтар, азаматтардың өтініштері, қоғамдық тыңдаулар) азаматтық қоғамды сындарлы үндесуге ынталандырмайды.

Тікелей өзара байланыстың болмауы табиғи монополиялар объектілеріне қатынасы бойынша "билік монополиясы" прецедентін құрайды. Аталған фактор перспективада биліктің қоғам қажеттіліктеріне қатысты сезімталдығын төмендетеді және соның салдарынан, ең алдымен автомобиль жолдарының пайдаланушыларына бағытталған толыққанды және құрылымдалған саясатты жүргізуге мүмкіндік бермейді.

Аталған олқылықтарды өтеу үшін азаматтық қоғамның жол секторы көрсететін қызметтердің сапасын басқаруға тартылуын арттыру саясаты мемлекеттік органдардың "Кері байланыс" құру арқылы азаматтық қоғамның

жол секторы көрсететін қызметтердің сапасын басқаруға тартылуын арттыруды көздейтін болады. "Автожол пайдаланушыларының қанағаттанушылығын шолу" деп аталатын шолулардың мақсаты пайдаланушылардың жол маңы инфрақұрылымын пайдалану және күтіп-ұстау, сондай-ақ оның коммерциялық секторының қызметтер көрсету жөніндегі іс-шаралар сапасын қабылдауын бағалау болып табылады.

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

Аталған іс-шараның нәтижесі ретінде операторлар таза "техникалық" бағдардан көбінесе автожолдар пайдаланушыларының қолайлылығын ескеретін қызметтер көрсету мен тәсілді қолдануға бағдарланған инфрақұрылым элементтерінің мазмұнына көшеді.

Бұған қоса, Ұлттық оператор базасында әлеуметтік желілер (Twitter, Facebook, Mail.ru және т.б), блогтар және басқа ақпараттық арналар арқылы "кері байланыс" ұйымдастырылатын болады.

Сондай-ақ, ақпараттық вакуумды жою шеңберінде 2014 жылдан бастап Қазақстан Республикасы жол-құрылыс саласының жай-күйі туралы ведомстволық статистикалық ақпарат шығарылатын болады.

Автомобиль көлігі

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1-міндет. Автокөлік саласының инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту, автостанциялар мен аялдама пункттерін салу, сондай-ақ экологиялық автокөлікті енгізу

Жолаушы автотасымалдарының қосымша инфрақұрылымын жақсарту мен құру мақсатында жергілікті атқарушы органдар аудан орталықтарында жаңа автостанциялар салу және қолданыстағыларын реконструкциялау, автостанциялары жоқ елді мекендерде (кенттер, ауылдар) жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін, сондай-ақ барлық қалаларда такси тұрақтарын салу жөнінде жұмыстар жүргізетін болады.

Жоғарыда көрсетілген объектілерді салу жөніндегі бірқатар жобалар мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында іске асырылатын болады.

Тиісінше жеке меншік сектордың ролі - инвестициялар, құрылыс, бизнесті ұстау және жүргізу.

Жолаушыларды автобуспен тасымалдау инфрақұрылымын дамыту қатынастар тұрақтылығын ұлғайтуға мүмкіндік береді және сол арқылы тұрғындардың ұтқырлығын арттырады, бұл республиканың өңірлерін дамыту үшін маңызды.

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

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

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

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

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

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

2-міндет. Елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен қамтамасыз ету

Теміржол және авиация көлігінің елді мекендерді қамтудағы мүмкіндігі шектеулі екенін ескерсек, жолаушылар тасымалдауда тұрақты автобус қатынастары маңызды рөл атқарады.

Тұрақты жолаушы қатынасымен қамтылған халқы 100 адамнан асатын ауылдық елді мекендер саны 4 938 бірлікке жетті, бұл Қазақстанның осындай елді мекендерінің жалпы санының 6 623 бірлігі ішінде 75%-ды құрайды.

Инфрақұрылымды, автомобиль жолдары мен тасымалдаушыларды 2020 жылға дейін дамытуды ескере отырып, елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен толық (100%) қамту қамтамасыз етілетін болады.

Осыған байланысты елді мекендерде автостанциялар мен жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін салған кезде жергілікті атқарушы органдар қосымша тұрақты автобус маршруттарын ашады, сондай-ақ қолданыстағы маршруттарын ашады, сондай-ақ қолданыстағы маршруттар бойынша автобустар қозғалысының кестесін түзету іске асырылатын болады.

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

3-міндет. Ресми тасымалдаушы таксилердің санын ұлғайту.

Қазақстанда таксомоторлық тасымалдар бизнесі дамудың бастапқы кезеңінде тұр.

Қазіргі уақытта таксомоторлық тасымалдар нарығында қызметі белгіленген талаптарға толық шамада сәйкес келмейтін және ресми такси тасымалдарының дамуы үшін тең жағдай жасамайтын жеке тұлғалар мен дара кәсіпкерлер басым. Сонымен қатар инновациялық технологияларды пайдалану үлесінің төмен болуы байқалады, оларсыз таксомоторлық тасымалдарды қазіргі заманғы деңгейде ұйымдастыру мүмкін емес.

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

Сонымен қатар халықтың телекоммуникациялық ресурстар арқылы сапалы такси тапсырыстарын алуына және көрсетілген қызметтерге қолма-қол ақшасыз есеп айырысу арқылы ақы төлеуді жүзеге асыруға бағытталған таксомоторлық көрсетілетін қызметтерді автоматтандыруды дамыту үшін заңнамалық деңгейде жағдайлар жасалады.

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

Халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы отандық тасымалдаушылардың үлесін ұлғайтудағы маңызды аспектілердің бірі халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы экспедиторлық процестің дамығандығы болып табылады.

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

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

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

5-міндет. АКҚ паркінің пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Қазақстан Республикасының жолдарында қауіпсіздікті, көлік инфрақұрылымын дамытуды, сондай-ақ оның тиімділігін арттыру мақсатында 2014-2020 жылдары зияткерлік көлік жүйесінің құрауыштарын енгізу жоспарланған, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында жол-көлік оқиғаларының салдарынан болатын өлім-жітімді азайту үшін қолайлы жағдайлар жасау мақсатында ААШШ жүйесі құрылатын болады.

ААШШ жүйесін құру автомобиль жолдарында жол-көлік оқиғалары кезінде шұғыл жедел қызметтердің ден қою уақытын қысқартуға бағытталған және құтқару іс-шараларының нәтижелілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Әкімшілік кедергілерді азайту, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін қысқарту, автомобиль жолдарының сақталуын қамтамасыз ету мақсатында қозғалыста және қозғалыс қарқындылығын есептеуде АКҚ автоматтандырылған бақылау жүйесін енгізу жөніндегі жұмысты жалғастыру қажет.

Аталған жүйе автокөліктің қозғалыстағы салмақтық параметрлерін өлшеуге, қозғалыс қарқындылығын есептеуді жүзеге асыруға, инспектор мен тасымалдаушының тікелей байланысын болдырмауға, АҚК бақылау мен өлшеу, сондай-ақ АҚК-ны негізсіз тоқтатуды бақылау процесін автоматтандыруға мүмкіндік береді.

2014 жылдың өзінде салмақтық және габариттік параметрлерді өлшеу үшін 18 құрылғы орнатылатын болады. Одан кейін автомобиль жолдарын реконструкциялау және күрделі жөндеу жөніндегі жобаларды іске асыру шеңберінде республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының аса қарқынды учаскелеріндегі жүйелердің жалпы саны 2016 жылға дейін 80-ге дейін жеткізілетін болады.

Жолаушылар тасымалының қауіпсіздігі мен сапасын қамтамасыз етуге АҚК паркін жаңарту және техникалық байқау жүйесін жетілдіру арқылы қол жеткізілетін болады.

6-міндет. Автомобиль көлігімен тасымалдауды жүзеге асыру кезінде кедергілерді азайту

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

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

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

Ақпараттық жүйелердің тиімді жұмыс істеуі үшін дерекқорды және тексеру нәтижелерін электрондық құжаттаудың автоматтандырылған жұмыс орындарын құру жоспарланған.

Бұдан басқа, ЗКЖ енгізу шеңберінде жүкті жеткізу жылдамдығын мониторингтеуді жүзеге асыруға, автокөлік ең көп кідіретін жерлерді кейіннен жою мақсатында оларды анықтауға мүмкіндік беретін "Транзиттік трафик" кіші жүйесі әзірленетін болады.

Кіші жүйені енгізу АҚК Қазақстан арқылы транзитпен өтуін тіркеуге және транзиттік трафик бойынша талдамалық есеп жүргізуге мүмкіндік береді, бұл транзиттік ағынның кепілдік берілген уақытта өтуін қамтамасыз ету және

транзиттік тасымалдаудың орташа жылдамдығын сағатына 60 км дейін арттыру арқылы транзиттік жүктердің тасымалдануын тиімді бақылауды қамтамасыз етуге және Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыруға мүмкіндік бермек.

Сонымен қатар шаруашылық жүргізуші субъектілерді тексеру кезінде ашықтықты қамтамасыз ету және сыбайлас жемқорлық сипатындағы көріністерді болдырмау мақсатында тексеру актілерін, бұзушылықтарды жою туралы ұйғарымдарды, әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы хаттамалар мен қаулыларды электрондық ресімдеуді енгізу және көліктік бақылау саласында тиісті дерекқор мен АЖО құру арқылы жоспарлы, жоспардан тыс және бақылау мақсатындағы тексерулер жүргізу әдістемесін жетілдіру ұсынылады.

Су көлігі

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1-міндет. Теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту

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

Ақтау портындағы құрғақ жүктерді өңдеу өсімінің қазіргі қажеттіліктері порты солтүстік бағытта кеңейту жобасын іске асыру есебінен қамтамасыз етілетін болады, бұл жоба 2015 жылы аяқталады.

Ақтау портын кеңейтудің бірінші кезеңі шеңберінде қорғаныштық гидротехникалық құрылыстар салынды. 2013 жылы порт акваториясының кеңейтілетін бөлігінде түбін тереңдету жұмыстары басталды, ал 2014 жылдан бастап үш құрғақ жүк терминалының құрылысы басталады.

Нәтижесінде Ақтау порты өткізу қабілетінің 2,5 млн. тоннаға өсуі қамтамасыз етілетін болады.

Өткізу қабілетінің артуына Ақтау портында қызмет көрсету сапасын арттыру бойынша қабылданып жатқан шаралар да ықпал етеді. Атап айтқанда, Ақтау портының өндірістік процесін басқару жүйесі автоматтандырылады (тиеу-түсіру жұмыстарын автоматтандыру және қоймалық операцияларды оңтайландыру), сондай-ақ құжаттарды ресімдеу процесін жетілдіру жөніндегі жұмыс жалғастырылатын болады.

Бағдарлама шеңберінде Ақтау теңіз портының өткізу қабілеті жоғарыда көрсетілген жобаларды сәтті іске асыру, сондай-ақ Ақтау портының 12-айлағын реконструкциялау және жаңа 11-айлақты салу есебінен 2020 жылға қарай 16,8-ден 20,5 млн. тоннаға дейін артатын болады.

Бұдан басқа, өзен инфрақұрылымын кеңейту шеңберінде бес айлақтың құрылысы және екі паромдық өткелді жаңғырту жоспарланып отыр.

Сонымен қатар, 2017 жылы 4 млн. тоннаға дейінгі қуаттылығы бар Құрық портында паромдық кешеннің құрылысын аяқтау жоспарлануда.

Су көлігінің инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру шеңберінде мемлекеттік-жекешелік әріптестік негізінде жекеше инвестицияларды тарту жөніндегі мәселе қаралатын болады.

2-міндет. Ұлттық флоттың бәсекеге қабілеттілігін арттыру

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

Теңіз көлігінің қалыптасқан жағдайдан шығу бағыттарының бірі Қазақстан Республикасының халықаралық кеме тізілімін құру болып табылады.

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

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

Осыған байланысты Қазақстан Республикасының халықаралық кеме тізілімін құру заңнамалық тұрғыда бекітілді. Аталған тізілім онда тіркелген кемелерді көлік салығынан босатуды көздейді.

Алайда қазақстандық сауда флотының бәсекеге қабілеттілігін одан әрі арттыру үшін Каспий маңындағы мемлекеттер өз флотына көрсететін деңгейде салықтық преференциялар мен жеңілдіктерді беру бөлігінде қосымша мемлекеттік қолдау шараларын көрсету мәселесін пысықтау қажет.

3-міндет. Кеме жөндеу-кеме жасау өндірісін дамыту

Сервистік өндірісті дамыту мақсатында Құрық кенті ауданында кеме жөндеу/кеме жасау зауыты салынатын болады. Көрсетілген зауытты орналастыру Каспий теңізінің қазақстандық жағалауында салмағы 600 тоннадан астам ірі кемелерді толық және сапалы жөндеуге қабілетті жаңа кеме жасау және кеме жөндеу өндірісінің болмауынан туындап отыр. Осы зауытта мұнай-газ секторына арналған кемелерді, сондай-ақ түрлі мақсаттағы кемелерді жасау болжанып отыр.

4-міндет. Кемелер экипаждары құрамындағы отандық кадрлардың тапшылығын азайту

Кадр әлеуетін дамыту үшін теңіз көлігі кадрларын даярлау жүйесін халықаралық талаптарға сәйкестендіру, жоғары оқу орындарының материалдық-техникалық базасын нығайту, курсанттарды жүзу практикасымен және теңіз мамандықтары бойынша мемлекеттік гранттармен қамтамасыз ету, біліктіліктің салалық шеңберлері мен кәсіптік стандарттарын әзірлеу арқылы ұлттық жүйені енгізу, қайта оқыту және біліктілікті арттыру, оның ішінде шетел тілдерінде, болжанып отыр, бұл қазақстандық мамандардың отандық және халықаралық еңбек нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Нәтижесінде 2016 жылға қарай Кадрлар даярлау жөніндегі халықаралық теңіз ұйымының "Ақ тізіміне" ену болжанып отыр, бұл теңіз кемелері экипажының құрамындағы жергілікті қамтуды ұлғайтуды және кейіннен қазақстандық дипломдардың әлемнің барлық шетелдік порттарда танылуын қамтамасыз етеді.

5-міндет. Ішкі су көлігін дамыту

Өзендегі кеме қатынасын дамыту және халық пен шаруашылық субъектілерінің Қазақстан Республикасының өзен көлігі көрсететін қызметтерге қажеттілігін қанағаттандыру мақсатында мынадай іс-шараларды іске асыру көзделеді:

1) мемлекеттік техникалық флоттың 36 кемесін жаңарту, бұл кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жүргізілетін жұмыстардың тиімділігін арттырады және су жолдарын күтіп-ұстау жөніндегі шығындарды азайтуға ықпал етеді;

2) шлюз плотинасының биіктігін СЭС плотинасының деңгейіне дейін жеткізу және көктемгі су тасу кезеңінде шлюзді су басу мүмкіндігін болдырмау мақсатында Шүлбі шлюзінің кеме қатынасының гидротехникалық қорғаныш құрылысын салу;

3) жүк жинақтайтын қойма алаңдары бар 5 айлақ құрылысын салу және екі паромдық өткелді жаңғырту, бұл навигациялық кезеңде, оның ішінде транзиттік жүктерді тасымалдау кезінде өзен көлігінің жүктелуін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Көрсетілген іс-шараларды іске асыру өзен көлігімен жүк тасымалдарының көлемін жылына 2,5 млн. тоннаға дейін, оның ішінде Ертіс бассейнінде - 1,92 млн. тоннаға, Орал - Каспий бассейнінде - 0,5 млн. тонна және Іле — Балқаш бассейнінде - 0,08 млн. тоннаға ұлғайтуды қамтамасыз етеді.

6-міндет. Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін арттыру

Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін арттыру үшін мынадай шаралар қабылданатын болады:

1) Халықаралық теңіз ұйымы қабылдаған конвенциялардың талаптарына сәйкес теңіз көлігіндегі бақылауды ұйымдастыруды қамтамасыз ету;

2) су көлігінде бақылауды жүзеге асыратын қызметкерлердің біліктілігін арттыру мақсатында таяу және алыс шет елдердің тиісті ұйымдары мен мемлекеттік органдарында тәжірибе алмасу;

3) бақылау-қадағалау қызметін жүзеге асыру үшін Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Көліктік бақылау комитетінің қызметтік су көлігін кезең-кезеңімен жаңарту.

Жағалау маңындағы мемлекеттің маңызды міндеттері өзінің жауапкершілік аймағында кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, теңіз ортасының ластануын болдырмау бойынша барлық шараларды қабылдау, теңізде апатқа ұшырағандарға көмек көрсету болып табылады.

Каспий теңізінде кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысты міндеттерді шешу екі бағыт бойынша іске асырылатын болады:

1) жағалау маңындағы мемлекеттердің міндеттеріне жататын халықаралық конвенцияларды орындау;

2) жағалау маңындағы мемлекеттердің порттарына кіретін кемелердің халықаралық конвенциялар талаптарын орындауын бақылау.

Атап айтқанда, Порттың теңіз әкімшілігін құру, навигациялық қауіпсіздікті күшейту, оның ішінде Құрық және Орал - Каспий каналындағы портта кемелер қозғалысын басқарудың қосымша жүйелерін орнату арқылы шаралар қабылдау болжанады.

Азаматтық авиация

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

1-міндет. Азаматтық авиация саласын нормативтік-құқықтық қамтамасыз етуді жетілдіру.

ИКАО техникалық ынтымақтастық бюросының сарапшыларымен бірге ИКАО аудитінің 2009 жылғы ескертулерін жою жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады. ИКАО-ның валидациялық миссиясы жүргізілетін болады.

ИКАО валидациялық миссиясы нәтижелерінің негізінде Қазақстан Республикасының авиациялық билігі Еуропалық Комиссияның Қауіпсіздік жөніндегі комитетінің кезекті тыңдалымына қатысады, оның нәтижелері бойынша қазақстандық авиакомпаниялардың ЕО-ға ұшуына қойылған шектеулер алынатын болады.

ИКАО техникалық ынтымақтастық бюросының сарапшыларымен бірлесіп Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Азаматтық авиация комитетінің инспекторлық құрамы қадағалау жөніндегі білікті мамандармен жасақталатын болады.

Бұдан басқа, ИКАО техникалық ынтымақтастық бюросының сарапшылары Азаматтық авиация комитетінің, инспекторларын жұмыс орындарында халықаралық талаптарға сәйкес Қажетті практикалық оқытуды жүргізетін болады.

Ұшу қауіпсіздігінің деңгейін жоғарылату мақсатында 2015 жылдан бастап тұрақты рейстерде жолаушылар тасымалын орындайтын авиакомпаниялар үшін пайдалану қауіпсіздігі аудитінен IOSA өтуді енгізу жоспарлануда. Авиация саласының қауіпсіз ұшуларды қамтамасыз ету жөніндегі талаптарды қатаңдатуға бағытталған негізгі бағыты Еуропалық талаптарды 2020 жылға дейін кезең-кезеңімен енгізу болып табылады.

2-міндет. Жерүсті инфрақұрылымын дамыту.

Жерүсті инфрақұрылымын дамытудағы проблемалардың бірі әуежайлардың техникалық және қаржылық жай-күйі болып табылады. Бірыңғай жүйені құру және жай-күйді жақсарту мен проблемалы мәселелерді шешу бойынша пәрменді тетік әзірлеу мақсатында Әуежайларды дамыту стратегиясы (мастер-жоспар) әзірленіп, іске асырылатын болады. Мемлекеттік меншіктің әртүрлі нысанындағы әуежайлар басқару әдісіне жүйелік тәсілді одан әрі қамтамасыз ету үшін республикалық меншікке берілетін болады.

Кейіннен, халықаралық тәжірибе негізінде басқару процестерін жүйелеу үшін жаңа Даму стратегиясын ескере отырып, Ұлттық мультимодальдық көлік-логистикалық операторға мемлекеттік меншіктің әртүрлі нысанындағы (республикалық, коммуналдық, "Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ) кейбір әуежайлар сенімгерлікпен басқаруға берілуі мүмкін. Бұл ретте авиациялық, автомобиль және теміржол салаларындағы тасымалдарды басқару мен логистикалық қамтамасыз етудің бірыңғай жүйелік тәсілі қамтамасыз етілетін болады.

Бұдан басқа, әуежай инфрақұрылымын ұшу қауіпсіздігі мен сервис бойынша халықаралық стандарттардың талаптарына сәйкес келтіру үшін әуежайлардың инфрақұрылымын техникалық жарақтандыру жөніндегі жұмыс жүргізілетін болады.

2014 - 2015 жылдары Қазақстанның әуежайлары ISAGO өтетін болады.

2020 жылға қарай 18 әуеайлақ ИКАО талаптарына сәйкес келетін болады.

Сонымен қатар 2020 жылға дейін 10 аэровокзал кешенін реконструкциялау жүргізілетін болады. EXPO-2017-ге дайындалу шеңберінде Алматы қаласының әуежайында жаңа терминал салынатын болады. Астана қаласының әуежайында аэровокзал кешенін кеңейту мен реконструкциялау және ұшу-қону жолағын, рульдеу жолдарын, перронды реконструкциялау жөнінде жұмыс жүргізілетін болады.

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

хаб-әуежай жұмыс істейтін болады. Атырау және Ақтау қалаларының әуежайлары.

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

Жолаушыларға қызмет көрсетудің сапасын жақсарту мақсатында автоматтандырылған тіркеу платформасын енгізу жоспарланған. Ұшу мәртебесін таблода автоматтандырылған түрде көрсету жүйесін де енгізу қажет. Жолаушылар ағыны 300 мыңнан асатын әуежайларда әуе кемелеріне қызмет көрсетудің тиімді іс-шаралары үшін қосымша жедел дерекқор жүйесін енгізу ұсынылады.

2015 жылға қарай Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі PBN сипаттамаларына негізделген навигациялық жоспар әзірленетін болады. PBN VOR/DME және DME/ DME технологиялары бойынша жақын навигациялар жүйелерін, сондай-ақ GNSS жаһандық навигациялық спутниктік жүйесін қолдану есебінен енгізілетін болады. PBN енгізу кезінде әуе қозғалысының қарқындылығы, әуе кемелері паркінің әзірлігі, байланыс, навигация және қадағалау құралдарының жерүсті инфрақұрылымының жай-күйі мен даму перспективалары және PRN қолданудың ерекшеліктеріне байланысты бірқатар факторлар ескерілетін болады.

Ел әуежайларының ұшу-қону жолақтарын және жолаушылар терминалдарын реконструкциялау шеңберінде жобаларды мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында іске асыру мәселесі пысықталатын болады.

3-міндет. Шағын авиацияны дамыту

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

Сонымен бірге, шағын авиацияны дамыту өңірлердің туристік-рекреациялық әлеуетін нығайту, тұрақты жергілікті авиатасымалдар желісін құру есебінен облысаралық және аудан орталықтарымен туристік кластерлерді құру және ілгерілету үшін ынталандыру болып табылады.

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

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

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

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

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

4-міндет. Әуе кемелерінің паркін жаңарту.

Әуе кемелерінің паркін жаңарту ескіргендерін қазіргі заманғы жабдықтар мен қауіпсіздікті қамтамасыз ету жүйелерін қамтитын үздік техникалық параметрлері бар жетілдірілген жаңа түрлеріне ауыстыру мақсатында қажет.

Пайдалану шығыстарын азайту, ұшу сағатының өзіндік құнын төмендету мақсатында қазақстандық авиакомпаниялар әуе кемелерін жеке меншікке, оның ішінде қаржылық лизинг әдісімен, сондай-ақ операциялық лизингпен сатып алуға бағдарланатын болады.

Жергілікті әуе желісін дамыту үшін отандық авиациялық компаниялар шамамен 30 әуе кемесін сатып алып, қайта моторлайтын болады.

5-міндет. Авиатасымалдар нарығын дамыту және ырықтандыру

Бүгінгі күні бәсекелес ортаны және өзін-өзі реттеу тетігінің жұмыс істеуін дамыту мақсатында қазақстандық авиакомпанияларды ішкі авиатасымалдар нарығына жіберудің оңайлатылған тәртібі көзделген. Авиатасымалдаушыларға

қойылатын жаңа біліктілік талаптары әзірленген, оның негізінде қазақстандық авиакомпанияларға, субсидияланатын бағыттарды қоспағанда, ішкі авиатасымалдар нарығына конкурстық кіруге рұқсат етіледі. Аталған өзгерістер қауіпсіздікті жоғарылатуға, авиатасымалдар нарығындағы бәсекелестікті дамытуға, авиабилеттер тарифтерінің төмендеуіне, ұшу географиясының кеңеюіне және тиісінше, ел өңірлерінің дамуына ықпал ететін болады.

Нарықты ырықтандыру кезіндегі басымдық әуежайлар көрсететін қызметтердің көлемін ұлғайту және халықаралық авиатасымалдар сегментінде қазақстандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін дамыту болып табылады.

Осы мақсатта мемлекет пен қазақстандық авиакәсіпорындардың мүдделерін сақтай отырып, дәйекті өтуді қамтамасыз ететін кезең-кезеңімен жүргізілетін ырықтандыру көзделеді.

Бірінші кезеңде үкіметаралық келісімдер бойынша елдер арасындағы жиіліктер санын шектеуді екі қала арасындағы жиіліктерді реттеуге ауыстыру жүзеге асырылатын болады, бұл өңірлік әуежайлар мен авиакомпаниялар үшін халықаралық нарыққа қолжетімділікті ашуға, сондай-ақ ұшу географиясын едәуір кеңейтуге мүмкіндік береді.

Екінші кезеңде барлық үкіметаралық келісімдер бойынша тағайындалған авиатасымалдаушылар саны бойынша шектеуді алып тастау және рұқсат етілген пункттер санын ұлғайту ұсынылатын болады.

Үшінші кезеңде қолданыстағы халықаралық бағдарларға жыл сайынғы конкурстар алынып тасталатын болады. Конкурстар отандық тасымалдаушылардың жоспарлары қолданыстағы шектеулерден асып кететін бағыттар бойынша тек жаңа немесе еркін жиіліктер мен бағдарларға жүргізілетін болады. Тасымалдаушыларға рұқсат беру тұрақтылық пен сабақтастықты қамтамасыз ету мақсатында біліктілік талаптарының негізінде жүргізілетін болады.

Төртінші кезеңде отандық тасымалдаушылардың сұраныстары қанағаттандырылмаған бағыттардағы жиіліктер бойынша шектеулерді алып тастау жөніндегі жұмыс (басқа елдердің авиациялық биліктерімен келіссөздер жүргізу арқылы) жүргізілетін болады, осылайша еркіндікті шектеу және конкурстар өткізу қажеттілігі болмайды.

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

6-міндет. Кадрлар даярлау

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

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

Авиакәсіпорындардың қажеттіліктеріне сәйкес авиациялық оқу орталықтарында іске асырылатын кәсіптік даярлықтағы негізгі бағыттар айқындалатын болады.

2013 жылғы 3 қыркүйекте Азаматтық авиация академиясының базасында ICAO-ның авиациялық қауіпсіздік бойынша өңірлік оқу орталығы ашылды. Бұл орталық мамандарды авиациялық қауіпсіздік бойынша даярлауды ICAO талаптарына сәйкес жүзеге асырады.

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

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

2015 жылдан бастап Қазақстан Республикасы Президентінің "Болашақ" халықаралық стипендиясы бойынша жыл сайын авиациялық оқу

орталықтарының нұқсқаушыларын тағылымдамадан өткізу және қайта даярлау, сондай-ақ авиация мамандарын даярлау көзделетін болады.

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

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

7-міндет. Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыру

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

Әуе кеңістігін пайдалану туралы қолданыстағы заңнамаға, сондай-ақ Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның 19 қосымшасына сәйкес 2017 жылға қарай ұшу қауіпсіздігі жөніндегі бағдарлама қабылданатын болады, онда Қазақстанның азаматтық авиациясы ұшу қауіпсіздігінің шекті мәндері мен нысаналы индикаторлары айқындалады. Сонымен қатар ҚР ИДМ ААК-і қызметінің барлық бағыттары бойынша қадағалау бағдарламасын жасау көзделеді, ол ұшу қауіпсіздігі бойынша барлық талаптарды толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті жүйе құруға мүмкіндік береді.

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

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

Авиациялық қауіпсіздік қызметтері жұмысының тиімділігі авиациялық қауіпсіздіктің белгіленген нормаларының сақталуын бақылауды жүзеге асыру, жолаушылар мен жүктерді тексеріп қарау, әуежайды күзетуді қамтамасыз ету, адамдар мен көлік құралдарының әуежайдың бақыланатын аймағына кіруін ұйымдастыру, заңсыз араласу әрекеттеріне қарсы іс-қимыл жасау шараларын

дайындау және іске асыру жөніндегі шараларды күшейту есебінен жоғарылатылатын болады.

8-міндет. Әуе кеңістігін пайдалану тиімділігін арттыру

Аэронавигациялық жүйені дамыту ІСАО-ның Жаһандық аэронавигациялық жоспарына негізделген Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі кезеңге арналған ұлттық аэронавигациялық жоспарын әзірлеу және орындау арқылы іске асырылатын болады. Бұл жоспарды іске асыру әуе қозғалысын перспективалы техника мен жаңа технологияларды пайдалана отырып ұйымдастыруға көшуге мүмкіндік береді. Аэронавигациялық жүйені дамыту Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және бақылау саласындағы ұлттық мүдделерін қамтамасыз етуге бағдарланады.

Әуе кеңістігін ұйымдастыру тұжырымдамасын халықаралық қоғамдастықпен үндестіре дамыту үшін әуе кеңістігін неғұрлым икемді және тиімді басқару дамытылатын болады. Кейіннен ауқымды ақпарат алмасудың ортақ жүйесінің тұжырымдамасын жасай отырып, азаматтық және әскери секторлар арасында жоспарлауды кеңінен үйлестіру ұсынылатын практика болып табылады. Шекаралас елдермен және алыс шет елдермен өзара іс-қимыл жасауды сапалық және сандық жағынан кеңейту жоспарлануда.

Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған тиімді жүйелерін дамыту, цифрлық технологияларға негізделген байланыс, қосымша автоматты тәуелді бақылауы бар алдыңғы қатарлы қосымшалар мен локацияларды енгізе отырып, сипаттамаларға негізделген навигация мүмкіндіктерін пайдалану өткізу қабілетін ұлғайтудың технологиялық базасы болып табылады.

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

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

Ескерту. Кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

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

Қазақстанның Еуразия өңірінің сауда-логистикалық және іскери хабы ретінде қалыптасуы мақсатында логистика саласындағы әлемдік көшбасшылармен ынтымақтастықты жолға қою жөнінде белсенді жұмыс атқарылатын болады.

Ақтау теңіз портын және құрғақ терминал қуаттарын (Қорғас) дамыту саласында "DP World" компаниясымен ынтымақтастық жолға қойылады. Бұл ынтымақтастық Қорғастағы Қазақстанның Шығыс қақпасын және Ақтау портындағы Батыс қақпасын, сондай-ақ мультимодальдық тасымалдарды өзара ұштастыруға ықпал ететін болады, бұл көлік-логистика жүйесін дамытуға және елдің транзиттік әлеуетін кеңейтуге зор серпін береді.

Қазақстан маршруттарына қосымша жүк ағындарын тарту және отандық көлік-логистика өнімдерін шетелге сату үшін "Жаһандық әріптес" жобасы шеңберінде жаһандық көлік-логистикалық әріптестермен, әлеуетті жүк жөнелтушілермен және Шығыс Азия, Ресей, Еуропа мен басқа елдердің ірі өндірушілерімен бірлесіп жобаларды сүйемелдеу бойынша стратегиялық келісімдер жасалатын болады.

Сондай-ақ өтетін жүктерге, бірінші кезекте жеткізу мерзімі тығыз, Оңтүстік-Шығыс Азия, Қытай және ЕО елдері арасында Транссібір темір жол магистралі арқылы, Суэц каналы арқылы теңіз жолымен, сондай-ақ Ортаазия елдерінің көлік дәліздері арқылы Қазақстаннан тысқары кететін тауарларға кешенді талдау жүргізілетін болады.

Бұдан басқа, дипломатиялық арналар арқылы қазақстандық көлік дәліздері туралы ақпараттық жазбалар мен жарнамалық кітапшаларды жіберу және роуд-шоу іс-шараларын өткізу жолымен қазақстандық транзиттік дәліздерді шет елдерде жария ету бойынша шаралар қабылданатын болады.

Осының бәрі транзитті тартуға және Қазақстан аумағы арқылы хабтық дистрибуцияны дамытуға ықпал ететін болады.

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

Бүгінгі күні транзиттік жүктердің негізгі көлемі мынадай дәліздер бойынша тасымалданады:

- 1) Ортаазиялық дәліз (2012 жылдың қорытындылары бойынша 10 млн. тонна);
- 2) Солтүстік - Оңтүстік (2012 жылдың қорытындылары бойынша 3 млн. тонна);
- 3) Оңтүстік ТАТМ (2012 жылдың қорытындылары бойынша 2,7 млн. тонна);
- 4) Солтүстік ТАТМ (2012 жылдың қорытындылары бойынша 6 млн. тонна).

Жоғарыда көрсетілген дәліздер Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін негізгі транзиттік дәліздер ретінде танылғанын ескере отырып, Бағдарлама

шеңберінде негізгі пәрмен басқа көлік дәліздерін құруға, сондай-ақ қолданыстағы дәліздердің инфрақұрылымын жақсартуға бағытталатын болады.

Мысалы, Қытайдың батыс өңірлерінің белсенді дамуын және Қытай мен ЕО арасындағы тауар айналымының артуын назарға ала отырып, "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" жаңа дәлізі және "Жезқазған — Бейнеу" темір жол желісінің салынуын ескере отырып, жүктерді енгізудің негізгі нүктелері "Достық" және "Алтынкөл" станцияларында болатын "Шығыс — Батыс" темір жол дәлізі құрылуда.

ҚХР шекарасындағы Қорғастан Орынборға шығатын Ресей Федерациясының шекарасындағы Мәртөкке дейін Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін жалпы ұзындығы 2 787 км құрайтын "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" автомобиль дәлізі 2015 жылы аяқталады және 2020 жылға қарай кемінде 3 млн. тонна транзиттік жүктің өткізілуін қамтамасыз етеді.

Ұзындығы 988 км құрайтын "Жезқазған - Бейнеу" теміржол желісін салу жобасы "Достық" және "Алтынкөл" станцияларынан Ақтау теңіз портына дейінгі транзиттік тасымалдың ара қашықтығын 1 200 км дейін қысқартуға мүмкіндік береді.

Жаһандық транзитте маршрут жаңа "Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Түркия)" теміржол тармағымен ықпалдаса отырып, "ТРАСЕКА" көлік дәлізінің Ақтау мен Баку (Әзербайжан) арқылы Түркияға және Оңтүстік Еуропа елдеріне ашылуына ықпал етуге мүмкіндік береді, сондай-ақ "Өзен - Берекет (Түрікменстан) — Горган (Иран)" теміржол желісі бойынша Парсы шығанағы елдеріне шығуды қамтамасыз етеді, бұл "Солтүстік - Оңтүстік" дәлізінің жаңа маршрутын ашады.

Осылайша, жоғарыда аталған дәліздердің көршілес елдердің көлік инфрақұрылымына тиімді ықпалдасуын қамтамасыз ету мақсатында "Достық" және "Алтынкөл" станцияларының өткізу қабілеті 2020 жылға қарай 17,7 млн. тоннадан және 5 млн. тоннадан тиісінше 25 млн. тоннаға және 20 млн. тоннаға артатын болады.

"Қорғас - Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағын Қытай, Кеден одағы мен Орталық Азия елдерінің арасындағы жүктерді өткізу үшін жүкті ауыстырып тиеу торабына айналдыру, сондай-ақ "Қорғас" халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығының аумағындағы Қызметтің тиімді жүзеге асырылуын қамтамасыз ету мақсатында арнайы экономикалық аймақты, "Қорғас - Жетіген" темір жол желісін және "Батыс Еуропа — Батыс Қытай" автомагистралін технологиялық байланыстыруды көздейтін "Қорғас — Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағында индустриялық-логистикалық хаб құру жөніндегі мәселе пысықталатын болады.

"Қорғас" хабының қызметін "ТРАСЕКА" және "Солтүстік - Оңтүстік" халықаралық дәліздеріндегі негізгі қазақстандық көлік торабы ретінде Ақтау

теңіз портымен үйлестіру жүктерді Қытайдың батыс және орталық өңірлерінен Иранға, Парсы шығанағы елдеріне, Түркия мен Еуропа елдеріне ілгерілету үшін тиімді маршрут құруға мүмкіндік береді.

Осыған байланысты Бағдарлама шеңберінде Ақтау теңіз портының өткізу қабілеті 2020 жылға қарай 16,8-ден 20,5 млн. тоннаға дейін ұлғаятын болады, ол үшін түбін тереңдету жұмыстары және үш құрғақ жүк терминалының құрылысы жүргізіледі, тиеу-түсіру жұмысы автоматтандырылады, Ақтау портының 12-айлағы толық реконструкциялаудан өтеді, сондай-ақ жаңа 11-айлақ салынады.

3-міндет. Қазақстан аумағындағы экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды оңтайландыру және құқықтық реттеуді қамтамасыз ету

Сауда рәсімдерін жеңілдетудің негізгі мақсаты сыртқы экономикалық қызметті мемлекеттік бақылаудың оңтайлы тиімділігі мен пәрменділігін бір мезгілде қамтамасыз ете отырып, кәсіпорындар үшін тарифтік емес кедергілер санының ұлғаюына, құжат айналымының артуына байланысты халықаралық сауда операцияларын жүргізудің күрделілігін азайтудан тұрады.

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

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

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

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

Бірыңғай кедендік аумақтың экономикалық қауіпсіздік мақсатында, КО-ның сыртқы шептерінде орналасқан кеден бекеттерін одан әрі нығайту жөнінде шаралар қабылданатын болады, оларды реконструкциялау, жаңғырту және жүк ағынын арттыруға мүмкіндік беретін техникамен жете жарақтандыру жүргізілуде

Қазақстан Республикасының кеден қызметін дамыту және кеден қызметін халықаралық стандарттар мен ДСҰ-на кіру жөніндегі талаптарға сәйкес келтіру мақсатында транзит жүйесін одан әрі жаңғырту қажет. Бұл үшін шарттылықтарды жеңілдетуге, үйлестіруге және стандарттауға бағытталған бірқатар іс-шаралар жүргізілетін болады, оның нәтижесінде мәміле құнын төмендету күтіледі. Осы мақсаттың әрқайсысына қол жеткізу үшін құралдардың белгілі бір тобы пайдаланылады.

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

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

Әкімшілік құжаттарды біріктіру үшін қажетті құжаттарға кешенді талдау жүргізілді және барлық бақылау органдарының құжаттарын азайту бойынша тиісті шаралар қабылданды.

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

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

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

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

Шекарада бақылау рәсімдерін оңайлатуға "Электрондық поезд" көліктегі құжат айналымын автоматтандыру жобасын іске асыру ықпал етеді. "Электрондық поезд" шекарадағы кеден органдарына алдын ала ақпарат беруді және "Достық" пен "Алтынкөл" станциялары арқылы Қытайдан халықаралық

тасымалдарға қатысушылардың өзара іс-қимылының технологиялық схемасы шеңберінде "құжат поездың алдында" қағидаты бойынша IT-технологиялар негізінде құжаттарды күні бұрын ресімдеуді ұйымдастыру болып табылады.

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

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

Көлік-логистикалық орталықтардың инфрақұрылымын дамыту үшін жағдайлар жасау:

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

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

3) көлік-логистикалық орталықтарда өңдеуге жататын жүктерді ауыстырып тиеу көлемінің артып отырған қажеттілігін қамтамасыз ету мақсатында, КО-ның сыртқы шекарасында орналасқан шекара маңындағы автомобиль өткізу пункттерінде көлік-логистикалық орталықтарды мемлекеттік-жекеше әріптестік қағидаттарында кезең-кезеңмен салуды талап етеді.

Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету қолайлы институционалдық орта қалыптастыруды талап етеді. Дүниежүзілік Банктің бағалауы бойынша халықаралық саудадағы негізгі шығындар және тиісінше төмен көрсеткіш жоғары шығынды логистика есебінен қалыптастырылады, оған рұқсат беру құжаттарын ресімдеу және олардың үлкен тізбесі де кіреді.

Сондай-ақ мультимодальдық тасымалдарды ұйымдастыруға қатысатын құрылымдардың оңтайлы схемаларын ескере отырып, мультимодальдық тасымалдарды ұйымдастырудың қажеттілігі мәселесін пысықтау, функциялар мен жауапкершілікті бөлу, мультимодальдық тасымалдарға қатысушылар - тасымалдаушы, аралас жүктерді тасымалдаушы, жүк жөнелтушілер мен жүк қабылдаушылар арасындағы өзара қарым-қатынастардың шарттық өндірістік-құрылымдық регламентін әзірлеу маңызды аспект болып табылады.

Үздік халықаралық практиканы талдау және жаһандық көшбасшылардың көлік-логистикалық қызметтер нарығындағы жұмыс істеу тәжірибесі олардың сервис сапасының ең жоғары стандарттары мен бизнестің қаржылық

көрсеткіштеріне барынша қолайлы жағдай жасалып, әсіресе ұлттық ауқымда қалыптаса бастаған кезеңінде мемлекет тарапынан қолдау көрсетілгендіктен қол жеткізгенін көрсетеді.

Осыған байланысты, мынадай мәселелер пысықталатын болады:

1) көлік ұйымдары, олардың көрсетілетін қызметтерін пайдаланушылар мен жергілікті және орталық мемлекеттік органдардың өкілдері арасында Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік жүктерді тасымалдау саласындағы бірыңғай қарым-қатынастар мен өзара іс-қимыл жүйесін құру;

2) аралас транзиттік тасымалдарды іске асыру кезінде бірыңғай тарифтік саясат жүргізу.

4-міндет. Қазақстанның логистика тиімділігін жақсарту.

Қазақстанда логистикалық ахуалды 2020 жылға қарай жақсарту жөніндегі жоспарларды іске асырудың нысаналы көрсеткіші Дүниежүзілік банктің LPI логистикалық тиімділік рейтингіндегі 40-орын болып табылады.

Өз кезегінде осы міндетті орындау үшін:

сыртқы экономикалық қызметтегі кедендік рәсімдерді жеңілдету;

тасымалдау процесі кезіндегі экспорттық-импорттық операцияларға рұқсат беру құжаттарын қысқарту;

әлемдік компанияларды тарту немесе жоғары деңгейдегі көлік-экспедиторлық қызметтерді көрсетуге бейім бәсекеге қабілетті компания құру;

жүктерді қадағалау мүмкіндігін ұсыну;

жеткізу мерзімдеріне қол жеткізу мақсатында жүк ағындарының негізгі бағыттары бойынша тұрақты контейнер пойыздарын шығару жөніндегі шаралар қабылданатын болады.

Үкімет жанындағы логистикалық жүйені және транзиттік әлеуетті дамыту жөніндегі ведомствоаралық комиссия нысанындағы жұмыс, барлық тартылған мемлекеттік құрылымдар мен мүдделі ұйымдардың белсенді позициясы және оларды өз құзыреттеріне сәйкес келетін LPI индексінің кіші индикаторларына бекіту елдің аталған рейтингтегі позицияларын арттыруға ықпал етеді.

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

Ішкі терминалдық желіні құру. Қазақстандық экспорттаушылардың қажеттілігін қанағаттандыру және транзиттік әлеуетті іске асыру үшін жүк базасын қалыптастыруға ықпал ету және Қазақстан арқылы құрлықтағы бағдарлардың артықшылықтарын ілгерілеті отырып, жүк жөнелтушілермен тікелей диалог жүргізу мүмкіндігіне ие болу үшін ел ішінде, сол сияқты шетелде қуатты көлік-логистикалық орталықтар желісін құру қажет. Бұл ретте, трансқұрлықтық дәліздердің экономикалық тиімділігін қамтамасыз ету үшін

сауда ағындарының пайда болу және оларды өтеу орындарында, сол сияқты көлік-логистикалық инфрақұрылым объектілерін тікелей иемдену, әріптестіктер мен альянстар арқылы кері жүк ағынын қалыптастыруға қатысу аса маңызды.

Тауар қозғалысының жалпы еуропалық жүйесін қалыптастыру еуропалық логистикалық бірнеше тірек орталықтарының және олармен өзара іс-қимыл жасайтын өңірлік логистикалық көліктік-бөлу орталықтарының болуын көздейді. Мұндай шешім бағдарларды түзетуді қамтамасыз етуге және тауар-материал ағындарының жылжуын тездетуге, тауар қозғалысы процесінің үздіксіз болуын қамтамасыз етуге бағытталған.

Еуропалық тәжірибені пайдалана отырып, жүйенің тірек бөлігі олардың ішінде Шығыс қақпасы - Қорғас пен Достық және Батыс қақпасы - Ақтау порты ерекше мәнге ие болатын шекара маңындағы көлік-логистикалық орталықтар желісіне және экспорттық ағындардың пайда болу орындары мен транзиттік ағындар қиылысына негізделетін болады.

Хабтарды құру кезіндегі міндетті шарттар мультимодальдық және дамыған сервистік инфрақұрылым болып табылады.

Сыртқы терминалдық желіні және агенттік пункттері желісін құру. Жаһандану жағдайында сыртқы нарықтарға одан әрі жылжу үшін Қазақстан ел ішінде ғана емес, сондай-ақ одан тысқары жерлерде, негізінен Азия мен Еуропа арасындағы қазіргі сауда бағыттарында терминалдық-сервистік инфрақұрылымды дамыту арқылы халықаралық қатысу стратегиясын құруы қажет. Бұл ретте көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтерді ("Жалғыз терезе" қағидаты бойынша логистикалық өнімдерді) сатудың агенттік желісін дамыту, Каспий, Қара теңіз және Балтық бассейндерінің теңіз және "құрғақ" порттарында, Қытайда, Ресейде, ЕО, Парсы шығанағы елдерінде терминалдық қуаттарды салу немесе жалға алу басты міндет болып табылады.

Орталықтандырылған басқару жүйесімен және бірыңғай технологиялық процеспен байланысқан көлік-логистикалық орталықтар желісі Қазақстан мен халықаралық көлік дәліздеріне қатысушы елдердің байланысын, сондай-ақ Оңтүстік-Шығыс Азия мен Еуропа бағытындағы басты теңіз сауда порттарына шығуды қамтамасыз етеді.

Осы жүйенің Ляньюньган/Чунцин/Үрімші - Достық/ Алтынкөл (Қорғас) және әрі қарай Ресей/Беларусь/Украина/Балтық бойы/Еуропа елдері бағытындағы негізгі транзиттік осі негізінен Қытай мен ОША елдерінен Еуропа мен Ресейге тасымалданатын жүк ағындарын Қазақстан арқылы тартуға жұмыс істейтін болады.

Қытайдың Үрімші, Чунцин мен Ляньюньган сияқты орталықтарында болуы жүк базасын қалыптастыруға және Қазақстан арқылы құрлықтағы бағдарлардың

артықшылықтарын ілгерілетіп отырып, жүк жөнелтушілермен тікелей үндестік жүргізуге мүмкіндік береді.

Осы бағыттағы түйінді жоба Қазақстанның сауда-саттығын дамытудың перспективалы бағыттарының бірі Оңтүстік-Шығыс Азияға баратын/Азиядан келетін бағыттағы жүк ағындарын шоғырландыру үшін Ляньюньган портында өз терминал инфрақұрылымын салу болып табылады.

Бұдан басқа, ауыл шаруашылығы өнімдерінің, бірінші кезекте астық пен ет экспортының зор әлеуетін ескере отырып, Ресейде сауда-логистикалық кешендер құру (сатып алу) мәселесі пысықталатын болады, мәселен бұл сыртқы нарықтарға шығарылатын ет экспортын 2020 жылға қарай 180 мың тоннаға дейін арттыруға және отандық өндірушілердің ет өнімдерін сыртқы нарықта ілгерілетуге мүмкіндік береді.

Өз кезегінде, ағындарды өтеу орындарында болу соңғы миля қызметтері тұрғысынан, сол сияқты кері жүк ағынын қалыптастыру көлігінде аса маңызды, онсыз аталған трансқұрлықтық дәліздің экономикалық тиімділігі мүмкін болмайды.

6. Өңірлерді дамытуды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету

6.1. Ағымдағы жағдайды қысқаша талдау

Соңғы екі онжылдықта ел өңірлерін дамытуға баса назар аударылып келеді. Қазіргі уақытта республика халқының негізгі бөлігі өңірлерде тұрады және жұмыс істейді. Осыған байланысты ел алдында нақты міндет тұр - өңірлердің тұрғындарын тіршілік етудің барлық аспектілерімен, оның ішінде балабақшалармен және мектептермен, ауруханалармен және инфрақұрылыммен, таза ауыз сумен, сондай-ақ өңірлер тұрғындары үшін жаңа жұмыс орындарын қамтамасыз ететін жаңа өнеркәсіп кәсіпорындарымен қамтамасыз ету.

Тұтастай алғанда ел бойынша, оның ішінде ел өңірлерінде әлеуметтік-экономикалық дамудың кешенділігі мен үйлесімділігін және қалалық агломерацияны қала құрылыстық жоспарлауды қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін ерекше өзара байланысқан аумақтық құрылымдар ретінде қаралатын агломерацияларды дамыту басталды.

Республиканың барлық өңірлерінде ауылдық тірек елді мекендер (жалпы республика бойынша 516) анықталды, оларды дамыту облыстардың аумақтарын дамыту бағдарламалары шеңберінде іске асырылатын болады.

Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарламаны іске асыру тиімді аумақтық ұйымдастыру және республика өңірлерінде өндіріс қуаттарын орналастыру негізінде елдің экономикалық өсу орталықтарын қалыптастыруға бағытталған, бұл ретте

қойылған міндеттерге қол жеткізу осы өңірлерде сапалы көлік инфрақұрылымының болуына тікелей тәуелді.

Сондықтан осы Бағдарламаның негізгі міндеттерінің бірі әрбір өңір ішіндегі көлік жүйесі инфрақұрылымынан озыңқы "инфрақұрылымдық орталықтар" құру, сондай-ақ ауылдар мен шағын қалаларды, сондай-ақ "шалғайдағы" елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз ету болып табылады.

6.2. Негізгі міндеттер

Қазақстан Республикасы өңірлерінің көлік жүйесін дамытудың 2014 - 2020 жылға арналған негізгі міндеттері мыналар болып табылады:

1) өңірлердің, бірінші кезекте Астанада, Алматыда, Шымкентте, Ақтөбеде және Ақтауда орталықтары бар, қалыптасып келе жатқан қалалық агломерациялардың "экономикалық арақашықтығын" қысқарту;

2) ауылдар мен шағын қалаларды, сондай-ақ "шалғайдағы" елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз ету;

3) жергілікті әуе желісін дамыту;

4) тұрғындарды автомобиль көлігінен қоғамдық көлікке ауысуға ынталандыру;

5) қалалық/өңірлік көліктің қоршаған ортаға әсерін барынша азайтуды көздейтін энергия тиімді қоғамдық көлік жүйесін дамыту;

6) жол қозғалысын ұтымды ұйымдастыруды, көше-жол желісін дамытуды және көше тұрағы жүйесін жайластыруды көздейтін қоғамдық көлік жүйесін дамыту;

7) көлік жүйесінің қолданыстағы инфрақұрылымын жетілдіру және жаңасын құру арқылы туризм индустриясын дамыту.

6.3. Негізгі бағыттар және қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары

6.3.1. Өңірлерді дамыту үшін инфрақұрылыммен қамтамасыз етудің іс-қимыл стратегиясы

Өңірлердің көлік жүйесін дамыту халық пен экономика қажеттілігін қанағаттандыруды қамтамасыз етуге, сондай-ақ шағын қалаларды, ауылдар мен "шалғайдағы" елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз етуге бағытталатын болады, бұл үшін мынадай шаралар қабылданады:

1) өңірлердің "инфрақұрылымдық орталықтары" айқындалады және қалыптастырылады;

2) аумақтарды дамыту бағдарламалары осы Бағдарламаның ережелеріне сәйкес қайта қаралатын болады. Атап айтқанда, жергілікті атқарушы органдар аймақтарды дамыту бағдарламаларын көлік инфрақұрылымын дамытудың жеке бөлімімен толықтырылатын болады;

3) қалалық/өңірлік қоғамдық көлік жүйесін және жергілікті әуе желісін (бұдан әрі - ЖӘЖ) дамыту бойынша шаралар қабылданатын болады.

6.3.2. "Инфрақұрылымдық орталықтарды" қалыптастыру

Қазақстанның өңірлік саясаты өңірлердің ішкі және сыртқы бәсекеге қабілеттілігін үдету, еңбек пен капитал ресурстарын экономикалық өсу орталықтарында аумақтық шоғырландыру, өңірлік жұмыспен қамтуды және республика халқының өмір сүру сапасын арттыру үшін қолайлы жағдайлар мен факторлар қалыптастыруға бағытталған.

Көлік инфрақұрылымының барлық түрлерін озыңқы дамытпайынша, елде жүргізіліп жатқан индустриялық-инновациялық дамыту саясаты шеңберінде жаңа инвестициялық жобаларды іске асыру қиындық туғызатын болады.

Бұл өз кезегінде көлік саласының алдында өңірлерде өндірістік объектілер орналастыруды ескере отырып, озыңқы көлік инфрақұрылымын жасаудың нақты міндетін қояды.

Қазақстан Республикасы тұрғындарының экономикалық белсенділігі мен ұтқырлығының артуымен жолаушылар көлігін дамытуға, тасымалдаушы компаниялардың қызмет көрсету сапасын арттыруға барған сайын баса назар аударылуда. Жолаушы тасымалдарын дамытудағы стратегиялық басымдық халықтың ұтқырлығын арттыру болып табылады, ол инфрақұрылымды дамыту, көлік қызметтерінің қолжетімділігі, олардың қауіпсіздігі мен сенімділігін арттыру саласындағы кең спектрлі міндеттерді талап етеді.

Өз кезегінде Қазақстан Республикасы тұрғындарының ұтқырлығын арттыру көлік жүйесінің алдында нақты міндет қояды - жайлылық пен қауіпсіздік деңгейі жоғары сапалы көліктік көрсетілетін қызметтерді, өзекті экономикалық және өндірістік орталықтардың тиімді көлік байланысын, ел өңірлері мен агломерациялардың ішкі байланысын, сондай-ақ тасымалдардың бағалық қолжетімділігін қамтамасыз ету.

Жүк тасымалдары өңірді дамытуда маңызды рөл атқарады, мұнда тиімді құрылған көлік-логистика жүйесі Қазақстан өңірлері арасындағы экономикалық байланыстарды іске асырудың негізгі құралы, сондай-ақ қазақстандық тауарлардың әлемдік нарықтарға экспорты мен республиканың ішкі нарықтарына шетел тауарлары импортының басты жалғастырушысы болып табылады.

Осыған байланысты, Қазақстан Республикасының транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсімді қолдау ел ішіндегі, оның ішінде әрбір өңір ішіндегі автомобиль және теміржол желілерін жоғары ықпалдастыру, сондай-ақ жүк ағындарын бөлуге, тасымалдардың жоғары жылдамдығына, уақтылығына, қолжетімділігіне және сенімділігіне әсер ету үшін олардың негізгі халықаралық көлік дәліздеріне ықпалдасу міндетін қояды.

Бұдан басқа, елде өңірлерді дамыту, оның ішінде инфрақұрылымдық қамтамасыз етілуі агломерацияларды дамытудың және олардың қоршаған аудандармен және негізгі нарықтармен байланысын жақсартудың негізгі тетіктерінің бірі болып табылатын агломерацияларды дамыту жөнінде белсенді жұмыс жүргізілуде.

Жоғарыда көрсетілген мән-жайлардың бәрі, атап айтқанда, тұрғындардың экономикалық белсенділігі мен ұтқырлығының артуы, тұтыну тауарларының ішкі және сыртқы нарықтарының жаһандануы, өңірлерде өндірістік объектілерді орналастыруды ескере отырып, озыңқы көлік инфрақұрылымын құру қажеттігі өңірлердің көлік жүйесін дамыту жөніндегі қағидаты жағынан жаңа тәсілді талап етеді. Аталған жүйе өңірдің жалпы өңіраралық және мемлекетаралық шаруашылық процестеріне қолжетімділігін қамтамасыз ететін жергілікті даму аумақтарында көлік инфрақұрылымын шоғырландыруды көздейді.

Өңіраралық көліктік қолжетімділік пен елдің және өңірдің өзекті экономикалық орталықтарының, жұмыс орындарының, тұрғылықты жердің, өндіріс пен тауарларды тұтынудың байланыстылығын қамтамасыз ететін, бұл ретте барлық көлік түрлерінің неғұрлым көп өңіраралық жолаушы және жүк ағындары бар, көлік дәліздерінің инфрақұрылымдарына және агломерациялар ядросына барынша мұқтаж өңір аумағының бір бөлігі болып табылатын елдің өңірлерінде "инфрақұрылымдық орталықтар" қалыптастыру көлік жүйесін дамыту жөніндегі жаңа тәсілге айналады.

Аумақтарды дамытудың көліктік бағдарламасында өңірлердің аталған "инфрақұрылымдық орталықтарды" қалыптастыруға баса назар аударылады.

Көлік саласындағы мемлекеттік бағдарламаны іске асыруды қамтамасыз ететін салалық мемлекеттік орган 2014 жылдың бірінші жарты жылдығында "инфрақұрылымдық орталықтарды" айқындау әдістемесін әзірлейді және бекітеді.

Бұл ретте "инфрақұрылымдық орталықтарды" құру екі кезеңде жүзеге асырылатын болады:

1) бірінші кезең (2014 - 2015 жылдар) пилоттық болып табылады, ол кезде жергілікті атқарушы органдар "инфрақұрылымдық орталықтарды" айқындаудың бекітілген әдістемесі негізінде өңірлердің "инфрақұрылымдық орталықтарды" қалыптастыруға неғұрлым әлеуеті бар бөлігін анықтау үшін кешенді талдау жүргізетін болады. Жергілікті атқарушы органдар жүргізген талдаудың

қорытындысы бойынша Қазақстан Республикасының Үкіметі жергілікті атқарушы органдардың ұсыныстары негізінде қалыптастырылған өңірлердің "инфрақұрылымдық орталықтарының" тізбесін бекітеді;

2) екінші кезең (2016 - 2020 жылдар) ол кезде "инфрақұрылымдық орталықтардың" көлік жүйесін дамытуға бағытталған өңірлердің "инфрақұрылымдық орталықтары" қалыптастырылатын және құрылатын толық ауқымды іске асыру кезеңі болып табылады.

6.3.3. Өңірлердің "экономикалық арақашықтығын" қысқарту

Өңірлерді, оның ішінде агломерацияларды дамытудың негізгі тетіктерінің бірі олардың инфрақұрылымдық қамтамасыз етілуі, агломерациялар ішінде көліктік коммуникацияларға қол жеткізудің жеңілдігі және олардың қоршаған аудандармен және негізгі нарықтармен байланысын жақсарту, сондай-ақ кросс-агломерациялық көлік инфрақұрылымын дамыту болып табылады.

Осыған байланысты өңірлер арасындағы, бірінші кезекте қалыптасып келе жатқан қалалық агломерациялар арасындағы табиғи және "экономикалық арақашықтықты" қысқарту жөніндегі шаралар көзделетін болады.

Агломерациялардың өзара барлық коммуникациялық инфрақұрылым кешенімен, ықпалдастырылған көлік жүйесімен байланысы магистральдық желілер салу арқылы қамтамасыз етіледі.

Айталық, 2012 жылдың өзінде-ақ Алматы - Петропавл бағыты бойынша екі жүрдек маршрут, сондай-ақ екі агломерация орталықтарын - Астана мен Ақтөбені байланыстыратын маршрут іске қосылды. Аталған маршруттар жолдағы уақытты екі есе қысқартады.

Бұдан басқа, 2013 жылы агломерациялар орталықтарын, Астана мен Алматы қалаларын Каспий маңы өңірінің қаласы Атыраумен байланыстыратын тағы екі жүрдек теміржол маршруты іске қосылды. Аталған маршруттар агломерациялар орталықтары мен Каспий маңы өңірі арасындағы "экономикалық арақашықтықты" едәуір қысқартады.

Сондай-ақ, 2014 жылы төрт бағыт бойынша жолдағы уақытты екі есе азайту арқылы "экономикалық арақашықтықты" қысқартатын жүрдек теміржол бағдарлары іске қосылатын болады. Аталған бағыттар: Астана — Қызылорда, Астана - Защита, Алматы - Защита, сондай-ақ екі агломерация орталықтары - Алматы мен Ақтөбе арасындағы "экономикалық арақашықтықты" қысқартатын бағдар.

Қазақстанның өңірлерін байланыстыратын автомобиль магистральдары ерекше назар аударуды талап етеді. Аталған бағытта "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" автомобиль жолының құрылысы жүргізілуде, оны аяқтау 2015 жылға

белгіленген. Аталған магистральдық жол Қазақстанның ішінде үш агломерация орталықтары Ақтөбе - Шымкент - Алматы арасындағы көліктік байланысты қамтамасыз етеді. Бұл ретте, аталған автомобиль дәлізі жүктерді Қытай Халық Республикасынан Еуропаға және кері бағыттауға арналған негізгі транзиттік дәліз болады.

Бұдан басқа, Орталық - Оңтүстік, Орталық - Шығыс және Орталық - Батыс бағыттары бойынша автомобиль жолдарын салу жөніндегі үш жобаны іске асыру басталды.

Айталық, "Орталық - Оңтүстік" жобасы Қарағанды және Балқаш қалалары арқылы Астана және Алматы агломерацияларының орталықтарын байланыстыратын автомобиль жолын салуды және реконструкциялауды көздейді.

Орталық - Шығыс бағыты бойынша автомобиль жолын салу және реконструкциялау Павлодар мен Қалбатау елді мекендері арқылы Астана және Өскемен қалаларының арасындағы сапалы көлік байланысын қамтамасыз етуді көздейді.

Сондай-ақ 2020 жылға қарай Арқалық, Шалқар және Бейнеу елді мекендері арқылы Астана - Ақтау автомобиль жолы салынады және қайта реконструкцияланады.

6.3.4. Ауылдарды, шағын қалаларды және шалғайдағы өңірлерді сапалы көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз ету және өңірлердің қоғамдық көлік жүйесін дамыту

Аумақтарды дамыту бағдарламаларын "көлік" бөлімімен толықтыру кезінде жергілікті атқарушы органдар олардың өңірді дамытудағы басымдығын, сондай-ақ аталған өңірлерде агломерацияларды дамыту қажеттігін ескере отырып, автостанцияларды, автовокзалдарды, жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін, такси тұрақтарын, жергілікті желідегі автомобиль жолдарын және ЖӘЖ әуеайлақтарын салу мен реконструкциялаудың егжей-тегжейлі тізбесін айқындайды. Жоғарыда көрсетілген барлық іс-шаралар аумақтарды дамыту бағдарламаларының "көлік" бөлімін іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына енгізіледі.

Бұдан басқа, аумақтарды дамыту бағдарламаларының "көлік" бөлімінде өңірлердің шалғайдағы елді мекендерінің өмірлік маңызы бар көлік инфрақұрылымын қамтамасыз етуге ерекше назар аударылатын болады. Әрбір өңірде шалғайдағы елді мекендер тізбесі айқындалады, оларды сапалы көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз ету аумақтарды дамыту бағдарламаларының "көлік" бөлімін іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына енгізіледі. Аталған

елді мекендерді көлік инфрақұрылымымен, оның ішінде жаңа маршруттық желілермен қамтамасыз етуді жергілікті атқарушы органдар олардың экономикалық орындылығын және аталған өңірлердегі ауылдық тірек елді мекендерді дамытуды ескере отырып, қаржыландыру тұрғысынан басым тәртіппен қарайды.

Аумақтарды дамыту бағдарламалары "көлік" бөлімінің тағы бір негізгі аспектісі қоғамдық көлік жүйесін дамыту болып табылады. Қазіргі уақытта өңірлердің жол инфрақұрылымында және қоғамдық көлік жүйесінде тұрғындардың қоғамдық көлікті пайдалануына, сондай-ақ велосипедпен жүруіне жағдай жасалмаған.

Осыған байланысты, аумақтарды дамыту бағдарламаларының "көлік" бөлімі өңірлерде жұмысты, білім беруді, сауда қызметтері мен денсаулық сақтауды қоса алғанда, тұрғындарға тіршілікті қамтуға қажетті негізгі қызмет түрлерінің жайлы қолжетімділігін қамтамасыз ететін қоғамдық көлік жүйесін құру жөніндегі түбегейлі шараларды қамтитын болады.

Бұдан басқа, қазіргі уақытта Астана, Алматы, Ақтау, Ақтөбе және Шымкент қалалары елдің бес агломерациясының орталықтары болып айқындалды.

Агломерациялық ареалдың шекарасын белгілеу үшін агломерация орталығына (өзек) бару үшін қажетті уақыт шығынын негізге ала отырып, агломерация шекараларын айқындауға негізделген изохрон әдісі пайдаланылды. Агломерация шекарасы ретінде бірінші деңгейдегі агломерациялар үшін 1,5 сағаттық изохрон (Астана, Алматы және Шымкент) және екінші деңгейдегі агломерациялар үшін 1,0 сағаттық изохрон (Ақтау және Ақтөбе) қабылданды. Осы әдістің көмегімен агломерациялар аумағы шегіндегі қоныстар айқындалды.

Аумақтарды дамыту бағдарламаларының "көлік" бөлімі көрсетілген өзек-қалалардың тиісті облыстарында агломерациялар ареалы ішінде, оның ішінде агломерациялар аумақтарының шегінде агломерациялардың өзектері мен қоныстар арасындағы "экономикалық арақашықтықты" қысқарту тұрғысынан көліктік қолжетімділікті қамтамасыз ету жөніндегі шараларды қамтитын болады.

Бұл ретте өңірлердегі қоғамдық көлік оларды пайдаланушылар үшін ғана емес, сондай-ақ көлік құралдарының энергия тиімділігі тұрғысынан қоршаған ортаны қорғау үшін де сенімділік пен қауіпсіздікті қамтамасыз етеді.

Айталық, қазіргі уақытта Қазақстанда тауарлардың өзіндік құнындағы тасымалдауға жұмсалатын шығындар 8-11 %-ды құрайды, бұл ретте аталған көрсеткіш өнеркәсіптік дамыған елдерде 4%-да индекстеледі. Бұл ретте автомобиль көлігі, оның ішінде автомобиль тасымалдарының үлесі 87%-ға дейін жететін көлік секторының негізгі энергия тұтынушы сегменті болып табылады.

Осыған байланысты аумақтарды дамыту бағдарламаларының "көлік" бөлімі қалалық/өңірлік көліктің қоршаған ортаға тигізетін әсерін барынша азайтуды көздейтін энергиялық тиімді қоғамдық көлік жүйесін дамытуға да бағдарланады.

Осы тұрғыда жергілікті атқарушы органдар Алматы қаласы әкімдігінің қоғамдық көлікті газ отынына көшірудегі оң тәжірибесіне қарайтын болады.

Жергілікті атқарушы органдардың аумақтарды дамыту бағдарламаларының толықтырылған көлік бөлімінің түпкілікті нәтижесі жолаушыларды автомобиль көлігінен қоғамдық көлікке ауысуға ынталандыру, сондай-ақ ауылдарды, шағын қалалар мен шалғайдағы өңірлерді сапалы көлік инфрақұрылымымен кешенді қамтамасыз ету болады.

6.3.5. Каспий маңы өңірінің көлік инфрақұрылымын дамыту

Халықаралық тәжірибенің негізінде Қазақстанның көлік-логистика жүйесін дамыту бойынша негізгі назар шекара маңындағы аудандардың, оның ішінде шығыс қақпалары - Қорғас және Достық арасындағы көлік торабының функцияларын қамтамасыз ететін батыс қақпаларына айналатын Ақтау теңіз портының ауданындағы көлік-логистикалық орталықтарды дамытуға бағытталады.

Осыған байланысты қызметті үйлестіру және жоғарыда аталған қақпалар арасындағы барынша тиімді байланысты қамтамасыз ету жөнінде шаралар қабылданатын болады, бұл Қазақстан арқылы Қытайдың батыс және орталық өңірлерінен Иранға, Парсы шығанағы елдеріне, Түркияға және Қара теңіз арқылы Еуропа елдеріне жүк тасымалдау үшін тиімді маршрут құруға мүмкіндік береді.

Айталық, 2012 жылы ұзындығы 146 км "Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара" және ұзындығы 293 км "Жетіген — Қорғас" екі теміржол желісінің құрылысы аяқталды.

Аталған жобалар Қазақстан аумағы арқылы Қытай - Парсы шығанағы елдері бағытындағы тасымалдар арақашықтығын 1 000 км-ге, осыған орай жүк жеткізу мерзімін 3 күнге қысқартуға мүмкіндік берді.

Бұдан басқа, қазіргі уақытта Достық және Алтынкөл станцияларынан Ақтау теңіз портына дейінгі транзиттік тасымалдау арақашықтығын 1 200 км-ге дейін қысқартуға мүмкіндік беретін ұзындығы 988 км "Жезқазған - Бейнеу" теміржол желісін салу бойынша жаңа жоба басталды.

Жоғарыда аталған жобалардың бәрі Қазақстан аумағы арқылы, оның ішінде Ақтау теңіз порты арқылы Қытай Халық Республикасы мен Парсы шығанағы

және Еуропа елдері арасындағы транзиттік жүктер көлемін арттырады, сондай-ақ экспортқа бағдарланған отандық өндірушілер үшін жоғарыда көрсетілген елдердің нарықтарына неғұрлым қысқа маршрут ашады.

Осыған байланысты тасымалданатын жүктердің, оның ішінде құрғақ жүктердің көлемі өсімінің қажеттілігін қамтамасыз ету үшін өткізу қабілетін ұлғайту жөнінде шаралар қабылдай отырып, Ақтау портының үздіксіз жұмыс істеуі қамтамасыз етілетін болады.

Айталық, қазіргі уақытта Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту бойынша белсенді жұмыс жүргізілуде, ол 2015 жылға қарай аяқталды. Аталған жобаның шеңберінде түбін тереңдету жұмыстары мен үш құрғақ жүк терминалының құрылысы жүргізілетін болады. Салынып жатқан терминалдардың бірі отандық астықты Парсы шығанағы елдеріне тасымалдауға арналған қуаты 1 млн. тоннаға дейін астық терминалы болып табылады.

Бұдан басқа, Ақтау портының 12-айлағы толығымен реконструкцияланады, сондай-ақ жаңа 11-айлақ салынады.

Сондай-ақ, тиеу-түсіру жұмыстары автоматтандырылып, Ақтау портының қойма операциялары оңтайландырылады, ол порттың өткізу қабілетін 1 млн. тоннаға ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Жоғарыда аталған жұмыстардың нәтижесінде "Солтүстік - Оңтүстік" және "Еуропа — Кавказ - Азия трансаяз дәлізі", сондай-ақ Қазақстанның аумағында дәліз құрайтын "Шығыс - Батыс" халықаралық көлік дәліздерінің тиімді жұмыс істеуі қамтамасыз етіліп, Ақтау портының өткізу қабілеті 16,8 млн. тоннадан 20,5 млн. тоннаға дейін ұлғаяды.

Жоғарыда аталған іс-шаралар Каспий маңы өңірінің Орталық және Шығыс Қазақстанмен экономикалық және географиялық байланыстылығын қамтамасыз етеді.

Бұдан басқа, Каспий маңы өңірінің сапалы инфрақұрылымын дамыту мақсатында Каспий теңізі акваториясының Атырау ауданында су көлігін дамыту, сондай-ақ Ақтау теңіз портының негізінде халықаралық деңгейдегі көлік-логистикалық хаб құру жөніндегі түбегейлі шаралар қабылданатын болады.

Аталған Бағдарлама шеңберінде автомобиль жолдары саласында "Атырау - Ақтау" автомобиль жолының "Бейнеу - Шетпе — Ақтау" учаскесі реконструкцияланады, бұл ретте "Бейнеу - Шетпе" учаскесі 2014 жылы пайдалануға беріледі.

Құрық кентінде жалпы ұзындығы 14,4 км жаңа "Ералиев - Құрық" теміржол желісі салынады.

Ірі кемелерді жөндеу бойынша сервистік көрсетілетін қызметтер деңгейін арттыру мақсатында Құрық кенті ауданында кеме жөндеу/кеме жасау зауыты салынады.

Сондай-ақ, Орал - Каспий бассейнінде жағалау инфрақұрылымы (крандар, қойма үй-жайлары және т.б.) бар өңірлік көлік-логистикалық орталық салынады.

Атырау облысында Құрманғазы ауданындағы Қиғаш өзені арқылы паромдық өткелдер жаңғыртылады.

Жоғарыда аталған іс-шаралардың барлығы Каспий маңы өңірінің инфрақұрылымын дамытуға жаңа серпін береді, жаңа жұмыс орындарын құра отырып, өңірдің әлеуметтік-экономикалық дамуына оң әсерін тигізеді және аталған өңірді халықаралық деңгейдегі көлік-логистикалық хаб ретінде жаңа даму деңгейіне шығарады.

6.3.6. Көлік жүйесінің қолданыстағы инфрақұрылымын жетілдіру және жаңасын құру арқылы туризм индустриясын дамыту

Әлемдік экономиканы дамытудың заманауи жағдайында туризм жетекші және серпінді даму үстіндегі салалардың біріне айналып келеді. Дүниежүзілік туристік ұйымның (ЮНВТО - UNWTO) деректері бойынша туризм тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің әлемдік экспортында автомобиль, химия мен отын өнімдері экспортына ғана жол бере отырып, 4-орын алады (7,4%). Кірістілігі бойынша аталған сала мұнай өңдеу мен автомобиль жасау өндірісінен кейін әлемде үшінші орында.

Алайда, туристік-рекреациялық әлеуеті бай бола тұрып, Қазақстанда туризмді дамыту деңгейі жеткіліксіз. Оның ішкі жалпы өнімдегі үлесі шамамен 0,3%-ды құрайды.

Барлық өңірлерге тән елдің туристік саласының негізгі проблемалы мәселелерінің бірі - бұл туристер үшін тартымды аудандарда инженерлік-көліктік және туристік инфрақұрылымды дамытудың қажеттілігі.

Айталық, қазіргі уақытта елде туристік кластерлерді қалыптастыру мен ілгерілету бағыты басталды және республикадағы туризмді дамыту негізгі бес кластер бойынша қарастырылады:

1. "Астана" кластері - Астана қаласын, Ақмола облысын, Солтүстік Қазақстан облысының оңтүстік-батыс бөлігін, Павлодар облысының батыс бөлігін және Қарағанды облысының солтүстік-шығыс бөлігін қамтиды. Астана қаласы кластердің орталығы болады.

2. "Алматы" кластері - Алматы қаласы мен Алматы облысының бір бөлігін қамтиды. Алматы қаласы кластердің орталығы болады.

3. "Шығыс Қазақстан" кластері Шығыс Қазақстан облысының солтүстік және шығыс бөліктерін қамтиды. Орталығы - Өскемен қаласы.

4. "Оңтүстік Қазақстан" кластері - Қызылорда облысының орталық және шығыс бөліктерін, Оңтүстік Қазақстан облысының оңтүстік бөлігін және Жамбыл облысының оңтүстік-батыс бөлігін қамтиды. Шымкент қаласы кластердің орталығы болады.

5. "Батыс Қазақстан" кластері — бүкіл Маңғыстау облысын және Батыс Қазақстан облысының бір бөлігін қамтиды. Ақтау қаласы осы кластердің орталығы болады.

Жоғарыда аталған барлық кластерлерде табиғаты көркем жерлер мен мәдени мұра объектілеріне апаратын автомобиль жолдарын реконструкциялау, аудан орталықтарында жаңа автостанциялар салу, қолданыстағы автовокзалдарды стандарттарға сәйкестендіру және оларды әртүрлі тілдердегі туристік көрсеткіштермен жарактандыру қажет.

Сондай-ақ қолданыстағы теміржол желілерін жетілдіру және жаңаларын салу, қолданыстағы шекара маңы станцияларының инфрақұрылымын жетілдіру, қалалар арасында жол жүру ұзақтығын қысқарту мақсатында жаңа (жоғары жылдамдықты) пойыздарды пайдалану, алыс шетелдермен халықаралық қатынастарды ашуды қамтитын, теміржол маршруттарын кеңейту қажет.

Туризмді дамыту мақсатында әуе көлігін дамыту үшін:

1) өткізу қабілетін арттыру мақсатында Астана, Алматы және Шымкент қалаларының әуежайларын кеңейту;

2) Өскемен және Ақтау қалаларындағы әуежайларды жаңғырту;

3) Маңғыстау облысының "Кендірлі" курорттық демалыс аймағында әуеайлақ салу;

4) Катон-Қарағай ауданының Үлкен Нарын кентінде әуеайлақ және Шығыс Қазақстан облысы "Песчанка" курортына таяу жерде гидроұшақтар қонатын орындар салу;

5) Шарын шатқалында (Алматы облысы), "Катон-Қарағай" мемлекеттік ұлттық табиғи паркінде, Марқакөл көлінің жағалауы маңында (ШҚО), Шерқала таулы алқабы мен "Кендірлі" курорттық аймағында (Маңғыстау облысы) тікұшақ алаңдарын салу қажет.

Туризмді дамыту үшін су көлігін дамытудың да маңызы аз емес. Осыған байланысты қолданыстағы порттарды жетілдіру және жаңаларын салу, оның ішінде "Песчанка" курортындағы портты және Ертіс өзені бойындағы басқа порттарды, сондай-ақ Ақтау қаласындағы портты реконструкциялау қажет.

Бұдан басқа ішкі көлік инфрақұрылымын дамыту үшін:

1) автобус аялдамаларын жаңғырту және қазіргі заманғы қалалық жолаушылар көлігімен қамтамасыз ету арқылы қолданыстағы жергілікті көлік қызметтерін жетілдіру;

2) шолу экскурсиялары үшін туристік автобус маршруттарын ашу;

3) аялдамаларды көрсеткіштермен қамтамасыз етуді, жаңа автомобильдерді ескеретін жергілікті такси қызметтерінің сапасын айқындау мен енгізу, сондай-ақ такси қызметтері бар/немесе талап етілетін барлық негізгі туристік қызығушылық бар жерлерде жүру бағасы оның сапасымен сәйкес келуі қажет.

Сонымен қатар, өңірдің ірі қалаларында, сондай-ақ қазіргі заманғы стандарттар (көрсеткіштер мен тақтайшалар, тротуарлар, шағын сәулет объектілері, жайластырылған қоғамдық дәретханалар, мүмкіндіктері шектеулі адамдар үшін жайлылық элементтері) негізінде қолданыстағы курорттық аймақтар орталықтарында көше инфрақұрылымын дамыту бағдарламасын әзірлеу қажет.

Туризм индустриясын сәтті дамыту туристік кластер ішінде және одан тыс жерлерді қосатын жоғары сапалы және дамыған көлік жүйесінің болуымен сипатталады.

Осыған байланысты бұл Бағдарлама жаңа инфрақұрылымды құру және қолданыстағысын жетілдіру арқылы өңірлердегі туризм индустриясын тұрақты дамытуға да бағытталатын болады.

7. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері

Ескерту. 7-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

Бағдарлама іске асыру екі кезеңде жүзеге асырылатын болады:

1-кезең: 2014 - 2020 жылдар;

2-кезең: 2021 - 2030 жылдар.

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

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

Барлық көлік салаларының (теміржол көлігі, автожол саласы автомобиль көлігі, су көлігі және азаматтық авиация) одан әрі жұмыс істеуінің әдіснамалық және институционалдық базасын жетілдіруге, оның ішінде өңірлердің "инфрақұрылымдық орталықтарын" құруға бағытталған шаралар кешенін жүргізу көзделеді.

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

Бірінші кезең Бағдарламаны толық ауқымды іске асырумен сипатталады. Бұл кезеңде өңірлерде "инфрақұрылымдық орталықтар" құруды және транзиттік әлеуетті іске асыруды қамтамасыз ететін қазіргі заманғы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру жоспарлануда.

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

Айталық, 2020 жылға қарай негізгі инфрақұрылымдық: "Батыс Еуропа - Батыс Қытай", "Орталық - Оңтүстік", "Орталық - Шығыс", "Орталық - Батыс", "Жезқазған - Бейнеу" және "Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту" жобаларын іске асыру аяқталатын болады.

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

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

Бағдарламаны іске асырудың бірінші кезеңінде теміржол саласында бәсекеге қабілеті теміржол дәліздерін қалыптастыруға және көмір, кен және мұнай кен орындарын көліктік қамтамасыз етуге, магистральдық теміржол желісін, сондай-ақ вокзал шаруашылығын дамытуға және жаңғыртуға бағытталған жобалар іске асырылатын болады.

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

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

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

Осы іс-шараның нәтижесі ретінде операторлар инфрақұрылым элементтерін күтіп-ұстауға тек "техникалық" бағдарланудан қызметтер көрсету мен автожол пайдаланушыларына ыңғайлы болуды ескеретін тәсілдерді қолдануға көбірек бағдарлануға көшетін болады.

2014 жылдан бастап 2020 жыл аралығы кезеңінде қажетті сұранысты ескере отырып, елді мекендер жолаушылар тасымалының инфрақұрылымымен қамтамасыз етіледі, бұл өз кезегінде маршруттық желіні дамытуға мүмкіндік береді. Бұл елді мекендерді тұрақты автобус қатынастарымен 100% қамтуға және халықтың жолаушылар тасымалының сапасына қанағаттануын 85% деңгейінде қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

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

Су көлігі саласында бірінші кезеңде Ақтау портының қуатын өсіруге және оның өткізу қабілетін 20,5 млн. тоннаға дейін жеткізуге бағытталған жобаларды іске асыру көзделеді.

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

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

ІМО аудитінің сәтті өтуі мемлекеттік басқару жүйесі, теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету, кеме және порттар сияқты теңіз саласының барлық буындарының халықаралық талаптарға сай келетінін растайды және кемелердің Қазақстан туының астында ашық теңізде кедергісіз жүзуіне мүмкіндік береді.

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

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

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

2030 жылға қарай барлық көлік түрімен транзиттік тасымал көлемін 4 есе (60 млн. тоннаға дейін) ұлғайтуға, сондай-ақ Қазақстанды ЖБИ "Темір жол инфрақұрылымының сапасы" көрсеткіші бойынша 20-орынға шығаруға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы ұлттық көлік-логистика жүйесін құру жоспарлануда. Өңірлік ынтымақтастықты дамыту және сауда дәліздерін пайдалану кезінде логистикалық шығындарды азайту бойынша шаралар қабылданады, сондай-ақ логистикалық көрсетілетін қызметтер провайдерлерінің мүмкіндіктері, оның ішінде логистикалық провайдерлердің біліктілігін арттыру есебінен кеңейтілетін болады.

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

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

1. Табиғи-монополиялық көрсетілетін қызметтерді тасымалдау қызметінен бөлу.

Нысаналы құрылым құру шеңберінде жеке мультимодальды логистикалық оператор құрылатын болады.

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

Атап айтқанда, салада инфрақұрылым операторы, ұлттық жүк тасымалдаушысы, ұлттық жолаушылар тасымалдаушысы және лицензиясы мен

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

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

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

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

2. Теміржол көлігінің энергия тиімділігін арттыру

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

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

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

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

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

Республикалық маңызы бар 3,7 мың км жолда құрылыс пен реконструкциялау жүргізу жоспарланған, бұл ретте бірінші сатыны есептегенде 2023 жылға қарай негізгі инвестициялық сатыны (халықаралық маңызы бар

автожолдар) аяқтау көзделген. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығында I және II техникалық санаттағы жолдардың ұзындығы 2030 жылдың соңына қарай 69% құрайды. Бұдан әрі инвестициялық мүмкіндіктерге сәйкес стратегиялық басымдықтар жол секторының пайдалану шығынын арттыруға қарай 60/40 деңгейінде түзетіледі. Мәселен, республикалық желінің ескерілмей қалған жөндеуаралық циклдерін қысқарту үшін 2030 жылға қарай 23 мың жол қосымша жөнделетін болады. Осы арқылы халықаралық автомобиль дәліздері бойынша жүк тасымалдаудың орташа жылдамдығын 25%-ға 53,4 км/сағаттан 60 км/сағатқа ұлғайту жоспарланады.

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

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

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

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

3) жол конструкцияларының пайдалану мерзімдерін ұлғайту.

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

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

Осы кезеңде қауіпсіз жайлы қозғалысқа кепілдік беретін, жол қозғалысына қатысушылардың қателіктерін барынша азайтатын және ЖКО салдарының ауыртпалығын төмендететін қазіргі заманғы және қауіпсіз жол инфрақұрылымын қалыптастыруды аяқтау жоспарлануда. Автомобиль жолдарындағы ЖКО-да өлім-жітімнің коэффициентін 100 мың адамға шаққанда 2013 жылғы 19-дан 2020 жылға қарай 15-ке және 2030 жылға қарай 10-ға азайту жоспарланған;

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

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

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

Халықаралық практикада жолаушылар тасымалының сапа көрсеткіші халықтың қанағаттану деңгейімен айқындалады және ең жоғары мәні 90% болып табылады. Жүк тасымалдарында - бұл жеткізу жылдамдығы, сақталуы және дамыған елдерде 5-8% құрайтын түпкі өнімнің құнындағы көлік шығындарының үлесі. Осылайша, 2030 жылға қарай дамудың көрсетілген деңгейіне қол жеткізу қажет.

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

Тасымалдаудың сапасын арттыру және қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жолаушылар көлігінің паркін жаңарту бойынша іс-шаралар жүргізу арқылы жолаушылар маршруттарына тартылған автобустарды пайдаланудың орташа мерзімі қазіргі уақыттағы 15 жылдан 6 жылға қысқартатын болады.

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

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

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

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

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

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

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

Халықтың қоғамдық көлікте жүріп-тұруын кеңінен насихаттау және энергия тиімділігін арттыру мақсатында құрылатын жедел автобус қатынастары

жолаушыларды жеткізу мерзімін қысқартады және қоғамдық көлік түрін барынша ыңғайлы етеді.

Халықаралық жүк тасымалы саласында қазақстандық операторлар көрсететін қызметтерді сапалық тұрғыдан өзгерту күтілуде.

ХЖТ жүйесі бойынша автокөлік құралдары паркін 3 есе жаңартуды және толықтыруды ескере отырып, 2020 жылға қарай саны Еуро-5 және одан жоғары сыныпта 20 мың бірлікті 2013 жылы - 6 мың) құрайтын отандық автотасымалдаушылар халықаралық тасымалдау саласындағы көшбасшы елдердің (Еуропа, Түркия, Балтық жағалауы елдері) көрсетілетін қызметтер нарығында бәсекеге әбден қабілетті болады.

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

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

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

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

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

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

Мемлекеттік кеме қатынасы компаниялары не мемлекет қатысатын компаниялар бәсекелесетін Каспийдегі қатаң бәсекелестік жағдайында

мемлекеттік қолдау шараларын Каспий маңындағы мемлекеттерде көрсетілетіндей деңгейге дейін жеткізу үшін ұлттық кеме қатынасы компаниялары үшін осы шараларды одан әрі жалғастыру көзделген.

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

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

Бағдарламаның екінші кезеңін сәтті іске асыру көрсеткіші жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексі бойынша ДЭФ (ДЭФ БҒИ) рейтингіндегі Қазақстанның позициясын жақсарту болады, ол 2030 жылға қарай азаматтық авиация саласында - әуе көлігінің инфрақұрылым сапасына (50-орын) және бір километрге орындардың қолжетімділігіне (30-орын) қатысты екі индикаторға қол жеткізуді көздейді.

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

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

Қазақстан Республикасының ұлттық аэронавигациялық жоспарын іске асыру алдыңғы қатарлы аэронавигациялық көрсетілетін қызметтердің дамуына және әуе кеңістігінің өткізу қабілетінің ұлғаюына алып келеді. Сонымен қатар 2030 жылға қарай елдің әуе көлігінде дамыған маршруттық желілері бар қазіргі

заманғы тораптық әуежайлары болады. Іске асырылған барлық іс-шаралар экономикалық өсудің катализаторы болады және Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттырады.

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

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

8. Қажетті ресурстар

Ескерту. 8-бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 26.05.2015 № 30 Жарлығымен.

Осы бағдарламаны іске асыру үшін шамамен 5220000 млн. теңге мөлшерінде қаражат жұмсалады, оның ішінде қаржыландыру түрлері (млн. теңге) бойынша:

Қаржыландыру көздері	Қажетті қаражат (млн. теңге)*
БАҒДАРЛАМА БОЙЫНША БАРЛЫҚ ШЫҒЫНДАР:	5220000
1. Республикалық бюджет	2724245
2. Ұлттық қор	234000
3. Жергілікті бюджет	178068
4. "Қазақстан темір жолы" ҰК" АҚ компаниялар тобының меншікті және қарыз қаражаты**	1535565
5. "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" ҰК" АҚ меншікті және қарыз қаражаты	24640
6. "Қазақ теңіз көлік флоты" ҰТКҚК" ЖШС қарыз қаражаты	12000
7. Мемлекеттік-жекешелік әріптестік	146498
8. Жекеше инвестициялар***	276005
9. Ақылы қызметтерден түсетін алымдар	88980

Ескертпе:

* Бағдарлама іс-шараларын іске асырумен байланысты бюджеттік қаражаттың көлемі мемлекет экономикасының макроэкономикалық көрсеткіштерін және республикалық бюджеттің кіріс бөлігінің мүмкіндіктерін, сондай-ақ республикалық бюджетке Ұлттық қордан берілетін трансферттің

болжамды көлемін негізге ала отырып, тиісті жылдарға арналған республикалық бюджеттің жобасын қалыптастыру кезінде нақтыланатын болады.

** Бұл ретте республикалық бюджеттің мүмкіндіктерін негізге ала отырып және "ҚТЖ" ҰК" АҚ-ның орта мерзімді кезеңге арналған Даму жоспарын түзетуге сәйкес теміржол саласының инвестициялық жобаларын қаржыландыру көздері мен көлемдері өзгеруі мүмкін.

*** Жекеше инвестициялар көлемі сыртқы және ішкі параметрлер мен факторлар өзгерісінде түзетілуі мүмкін.

Аббревиатуралардың таратылып жазылуы:

ААҚ	- Азаматтық авиация комитеті
ААӨҚ	- арнайы автоматтандырылған өлшеу құралы
ААШШ	- авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру
АБЖ	- автоматтандырылған басқару жүйесі
АЕМ	- ауылдық елді мекен
АЖО	- автоматтандырылған жұмыс орны
АКҚ	- автокөлік құралы
АҚШ	- Америка Құрама Штаттары
БҒИ	- бәсеке қабілеттіліктің ғаламдық индексі
БЭК	- Бірыңғай экономикалық кеңістік
ДСҰ	- Дүниежүзілік сауда ұйымы
ДЭФ	- Дүниежүзілік экономикалық форумы
ЕК	- Еуропалық комиссия
ЕО	- Еуропалық Одақ
ЕЭО	- Еуразиялық экономикалық одақ
ЖКО	- жол-көлік оқиғасы
ЖФБ	- жиырма фунттық балама
ЖІӨ	- жалпы ішкі өнім
ЗКЖ	- зияткерлік көлік жүйесі
КО	- Кеден одағы
КОК	- Кеден одағының комиссиясы
КТҚС	- Каспий теңізінің қазақстандық секторы
ҚР ИДМ	- Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі
ҚХР	- Қытай Халық Республикасы
"ҚТЖ" ҰК" АҚ	- "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
ЛТИ	- Логистиканың тиімділігі индексі
МТЖ	- магистральдық теміржол желісі
РМК	- республикалық мемлекеттік кәсіпорын
ТАТМ	- Трансазиялық теміржол магистралі
ТМД	- Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
ТРАСЕКА	- Еуропа - Кавказ - Азия көлік дәлізі
ҰҚЖ	- ұшу-қону жолағы

ХЖТ	- халықаралық жол тасымалдары
ЦИМ	- жүкті халықаралық теміржол тасымалы туралы келісімге бірыңғай құқықтық нұсқамалар/
ХЖҚК	- Халықаралық теміржол жүк қатынастары туралы келісім
ШОБ	- шағын және орта бизнес
ЕХРО-2017	- "ЕХРО-2017" халықаралық мамандандырылған көрме
FOB	- жүкті жеткізудің және тасымалдау бойынша шығындар жүктелетін тарапты анықтаудың және/немесе сатушыдан сатып алушыға жүк үшін жауапкершілікті беру нүктесін анықтаудың шарттары (Free On Board)
IATA	- Халықаралық Авиатасымалдаушылар Қауымдастығы (International Air Transport Association)
ICAO	- Әуе көлігі халықаралық ұйымы (International Civil Aviation Organization)
IMO	- Халықаралық теңіз ұйымы
IOSA	- Азаматтық авиацияның халықаралық қауымдастығының авиакомпанияларының эксплуатациялық қауіпсіздік аудитінің бағдарламасы (Operational Safety Audit)
IRI	- халықаралық тегістік индексі
ISAGO	- Әуе көлігі Халықаралық қауымдастығының жерүсті қызмет көрсету қауіпсіздігі бойынша аудит бағдарламасы (Safety Audit for Ground Operations)".

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