

## Инфрақұрылымды дамытудың 2020 - 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 қаулысы.

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ**:

1. Қоса беріліп отырған Инфрақұрылымды дамытудың 2020 - 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Орталық және жергілікті атқарушы органдар, сондай-ақ өзге де ұйымдар:

1) Бағдарламаны іске асыру бойынша шаралар қабылдасын;

2) Бағдарламаның әкімшісіне Бағдарлама шенберінде бөлінген қаражаттың игерілуі жөніндегі ақпаратты есепті айдан кейінгі айдың 10-ы күніне қарай ай сайынғы негізде және құрылған, оның ішінде уақытша және тұрақты жұмыс орындары жөніндегі ақпаратты есепті тоқсаннан кейінгі айдың 15-і күніне қарай тоқсан сайынғы негізде берсін.

3. Бағдарлама әкімшісі:

1) мемлекеттік жоспарлау жөніндегі орталық уәкілетті органға Бағдарлама шенберінде бөлінген қаражаттың игерілуі жөніндегі ақпаратты есепті айдан кейінгі айдың 15-і күніне қарай ай сайынғы негізде және құрылған, оның ішінде уақытша және тұрақты жұмыс орындары жөніндегі ақпаратты есепті тоқсаннан кейінгі айдың 20-ы күніне қарай тоқсан сайынғы негізде берсін;

2) жүртшылықтың қатысуымен онлайн режимде "Сұрақ - жауап" форматында тоқсан сайынғы негізде брифинг өткізсін;

3) орындалмау тәуекелі бар объектілер болған жағдайда, оларға мүдделі мемлекеттік органдармен бірлесіп, жарты жылда бір рет барсын;

4) Бағдарламаны іске асырудан алынған оң нәтижелері туралы әлеуметтік желілер арқылы халыққа сұраунама жүргізсін.

4. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің Кеңесіне жүктелсін.

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

Қазақстан Республикасының  
Премьер-Министрі

A. Мамин

Қазақстан Республикасы  
Үкіметінің  
2019 жылғы 31 желтоқсандағы  
№ 1055 қаулысымен  
бекітілген

МАЗМҰНЫ

## 1. Бағдарламаның паспорты

1	Бағдарлама атауы	Инфрақұрылымды дамытудың 2020 - 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы
2	Әзірлеу үшін негіздеме	<p>1) Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 15 актандығы № 636 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары</p> <p>2) Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 11 қазандағы № 633 Жарлығымен бекітілген Мемлекет басшысының 2018 жылғы 5 қазандағы "Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табис пептұрмұс сапасын арттыру" атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі жалпыұлттың іс-шаралар</p> <p>3) "Қазақстан Республикасы Президентінің "Игілік баршага! Сабактастық. Әділдік. Өрлеу" сайлаудаң бағдарламасын және "Бірге" жалпыұлттық акциясы барысында алынған ұсыныстарды іске асыру жөніндегі шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2019 жылғы 19 маусымдағы № 27 Жарлығы</p>
3	Бағдарламаны әзірлеуге жауапты мемлекеттік орган	Қазақстан Республикасының Индустрія және инфрақұрылымдық даму министрлігі
4	Бағдарламаны іске асыруға жауапты мемлекеттік органдар	Қазақстан Республикасының орталық және жергілікті мемлекеттік органдары
5	Бағдарламаның мақсаты	Тиімді және бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру, транзитті және көлік қызметтерін дамыту технологиялық және институционалдық ортаны жетілдіру арқылы экономикалық өсуге және ел халқыны өмір сүру деңгейін арттыруға жәрдемдесу
6	Міндеттер	<p>1. Аумақтарды және олардың арасындағы көліктік байланыстарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ет</p> <p>2. Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы "Үлкен транзитті тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдес</p> <p>3. Инфрақұрылымдық кешенниң технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуі арттырыу.</p> <p>4. Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру.</p> <p>5. Көлік инфрақұрылымының пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру.</p>
7	Іске асыру мерзімі	Бағдарламаны іске асыру алты жыл ішінде 2020 жылдан бастап 2025 жылға дейін жоспарланып отыр.
8	Нысаналы индикаторлар	<p>Бағдарламаны іске асыру нәтижесінде мынадай нысаналы индикаторларға қол жеткізу жоспарлануда</p> <p>1) 2025 жылы "Көлік және қоймаға орналастыру" ЖҚҚ-ның 2019 жылмен салыстырғанда 21,9 %-ға өсүгендегі қамтамасыз ет</p> <p>2) 2025 жылы "Көлік және қоймаға орналастыру" еңбек өнімділігінің 2016 жылғы деңгейге қарағанда 39, % -ға өсүін қамтамасыз ет</p> <p>3) 2025 жылы "Көлік және қоймаға орналастыру" саласында негізгі капиталға инвестициялардың 2016 жылғы деңгейіне қарағанда 308 % -ға өсүін қамтамасыз ет</p> <p>4) 2020 - 2025 жылдар ішінде көлік саласында 550,7 мың жұмыс орны, оның ішінде 48,5 мың тұрақты және 502,2 мың уақытша жұмыс орны құрылатын болады</p> <p>5) 2025 жылы жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобили жолдарының үлесі 100 %-ға дейін, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 9 % -ға дейін жеткізілетін болады</p> <p>6) "Инфрақұрылым" көрсеткіші бойынша ДЭФ Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингіндегі Қазақстанның орны 18 позицияға жақсарады</p> <p>7) Дүниежүзілік банк рейтингіндегі "Логистиканың тиімділігі" (LPI) көрсеткіші бойынша Қазақстанның орны 21 позицияға жақсарады.</p>

9 Каржыландыру көздері мен көлемі	Бағдарламаның іс-шаралары мен жобаларын іске асыруды қаржыландыру көздері: республикалық жән жергілікті бюджеттер, халықаралық қаржы ұйымдарының қаражаты, мемлекеттік-жекешелік әріптестің сондай-ақ 5 559 439 млн. теңге жалпы индикативтік сомада жеке инвестиациялар көзделді, оның ішінд		
	Каржыландыру көздері	Сомасы (млн. теңге)	Үлес, %
	Республикалық бюджет	3 794 631	68,2 %
	оның ішінде Халықаралық қаржы ұйымдары	522 627	13,7 %
	Жергілікті бюджеттер	715 288	12,8 %
	МЖӘ және жеке инвестиациялар	320 866	12,9 %
	Ұлттық және мемлекеттік компаниялардың өз қаражаты	320 866	5,7 %
	Бағдарлама бойынша барлығы:	5 559 439	100,0 %

## 2. Кіріспе

Көлік саласының қызметтері шикізат пен ресурстарды өндіру мен өндеуден бастап дайын өнімді оның соғы тұтынушысына, оның ішінде сыртқы нарықтарға жеткізгенге дейін өнімді өндіру мен тұтынудың әрбір дерлік кезеңінде қажет.

Көлік қосылған құн тізбегін және өндірістік шығындарды қалыптастыруға үлкен үлес қосады және осылайша, өнімнің бәсекеге қабілеттілігіне және жалпы мемлекет экономикасына елеулі әсер етеді. Бұл ретте көлік саласының жұмыс істеуі халық пен бизнесті жалпыға ортақ пайдаланылатын тиімді және жеткілікті көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз етпей мүмкін емес, бұл мемлекеттің тікелей міндеті мен функциясы болып табылады.

Инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі - "Бағдарлама") Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 11 қазандығы № 633 Жарлығымен бекітілген Мемлекет басшысының 2018 жылғы 5 қазандығы "Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру" атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі жалпыұлттық іс-шаралар жоспарының 60-тармағын орындау үшін Қазақстан Республикасы Индустрія және инфрақұрылымдық даму министрлігі (бұдан әрі - ИИДМ) әзірлеген кешенді салааралық бағдарламалық құжат болып табылады.

Бағдарламаны әзірлеу Қазақстанның 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарының мақсаттары мен басымдықтарымен байланыстырыла отырып орындалған және тиімді, бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын, транзитті және көлік қызметтерін дамыту, сондай-ақ көлік-коммуникация кешені жұмыс істеуінің технологиялық және институционалдық ортасын жетілдіру арқылы Қазақстан Республикасы халқының одан әрі экономикалық дамуына және тұрмыс деңгейін арттыруға жәрдемдесуге бағытталған.

Бағдарлама жалпы алғанда көліктік-инфрақұрылымдық кешен салаларының алдында тұрған өзекті міндеттерді шешу арқылы мемлекеттің стратегиялық даму бағытын іске асыруға ықпал ететін болады. Сондай-ақ Бағдарлама инфрақұрылымды

дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасын<sup>1</sup> іске асырудың қол жеткізілген он нәтижелерін орнықтыра түсіп, оны іске асыру аясында бастамашылық жасалған көлік саласының ауыспалы инфрақұрылымдық жобаларының аяқталуын қамтамасыз етуге бағытталған.

### 3. Ағымдағы жағдайды талдау

#### 3.1. Жалпы көрсеткіштер және факторлық талдау

Көлік саласы Қазақстан экономикасының маңызды секторларының бірі болып табылады, оның ЖІӨ құрылымындағы үлесі 2017 жылы 7,4 %-ды құрады, бұл ретте көлік қызметтерінің жалпы қосылған құны жылдық мәнде іс жүзінде 4 трлн. теңгеге дейін жетті.

Соңғы 10 жылда көліктің барлық түрлерімен тасымалданған жүктердің көлемі 2007 жылы 2,1 млрд. тоннадан 2018 жылы 4,1 млрд. тоннаға дейін 1,9 есеге өсті. Жүк айналымы осыған ұқсас кезеңде жыл сайын орташа есеппен 5,3 %-ға ұлғая отырып, 350 453,6 млн. ткм-дан 609 533,2 млн. ткм-ға дейін 1,7 есеге өсті.

Жолаушылар тасымалының өсуі 2009 жылы 11 807 млн. адамнан 2018 жылы 23 013 млн. адамға дейін 1,9 есені құрады. Осы кезеңдегі жолаушылар айналымы 130 834 млн. ткм-дан 281 484,1 млн. ткм-ға дейін 2,2 есеге өсті.

Халық пен бизнес тарапынан байқалатын көлік қызметтеріне сұраныстың тұрақты өсу үрдісі Қазақстан Республикасының дамуындағы көлік саласының маңызды әлеуметтік-экономикалық рөлін көрсетеді.

Оз кезегінде, бәсекеге қабілетті көлік саласын дамыту, әдетте, ірі трансұлттық ойыншылар мен біршама дамыған экономикалар ұсынатын көптеген сыртқы және ішкі факторлар жиынтығымен айқындалады.

Қазақстанның көлік саласының жұмыс істеуі мен дамуына әсер ететін сыртқы ортаның саяси (P), экономикалық (E), әлеуметтік (S), технологиялық (T), экологиялық (E) және құқықтық (L) аспектілерін анықтау үшін осы Бағдарламада нәтижелері тұтастай алғанда көлік саласын және атап айтқанда көлік инфрақұрылымын дамыту бағыттарын айқындау кезінде назарға алынған PESTEL - талдау қолданылды.

Қаралған факторлар топтары және олардың әсерін бағалау төмендегі 1-кестеде көрсетілген.

#### 1-кесте. Қазақстанның көлік саласының PESTEL-талдауы

Факторлар топтары

Әсері

1. Өнірлік интеграция



және жаңа үкіметаралық  
келісімдерге қосылу

Бұдан арғы өнірлік интеграция Қазақстанның көлік жүйесінің  
өткізу қабілеті мен сервистік деңгейін арттыруды талап ете  
ottyрып, жүк легінің өсуіне ықпал ететін болады



(P) - саяси

2. Халықаралық сауда соғысы

Энергия тасығыштар бағаларының күрт ауыткуы ұлттық валютасын жоғары құбылмалылығына және Қазақстанның көлік жүйесінің қызметтеріне сұраныс көлеміндегі елеулі ауыткуларға себеп болады, бұл бизнес-ортаның және көлік нарығының көптеген ірі ойыншыларының қаржылық жағдайының тұрақсыздығына әкеп соғады.

3. Азия мен Еуропа арасындағы сауданың өсуі

Азия-Еуропа өнірлік көлік дәлізіндегі маңызды буын болып табылатын Қазақстанның көлік жүйесі үшін бұл фактор бір мезгілде сын-қатерлерді де, транзиттік жүк легін одан әрі үлгайту мүмкіндігін де білдіреді.

4. Электрондық коммерцияның одан әрі өсуі

Интернет және электрондық гаджеттердің жаппай қолжетімділігі арқасында көлік және логистика саласындағы коммерциялық мәмілелердің айтарлықтай үлесі электрондық форматта жасалатын және орындалатын болады.

5. Мегакорпорациялар мен трансұлттық көлік-логистикалық компанияларды дамыту

Көлік-логистикалық қызметтер нарығындағы өсіп келе жатқан бәсекелестік ойыншылардың экономикалық тиімділігі мен бағалық бәсекеге қабілеттілігіне жаңа талаптар қояды, бұл өз кезегінде ұсақ ойыншыларды қамти отырып, біршама ірі ойыншыларды біріктіру жолымен "ауқымы экономикасының" одан әрі дамуына ықпал етеді.

6 Нарықты материалдық-техникалық базаны бірлесіп пайдалану жағына ауыстыру

Бизнесін тиімділігін арттыру және қызметтің бейінді емес бағыттарына қатысады төмендету мақсатында көлік-логистикалық компаниялар қойма алаңдарын, терминалдарды, сондай-ақ жылжымалы құрамды жалға алу және операциялық лизинг тетіктері негізінде бірлесіп пайдалану саласындағы ынтымақтастықты кеңейтетін болады.

( Е ) -  
экономикалық

7 Энергия тасығыштарға бағалардың күрделі болжамы

"Жасыл технологияларды" қарқынды енгізу және мұнай өнімдерін тұтынудың төмендеуі энергия тасығыштарға және олардан құрылатын ресурстар мен материалдарға сұраныс пен ұсыныс көлемі мен құрылымына елеулі өзгерістер енгізеді, бұл бағалар мен валюта бағамдарының болжамсыз ауытқуына алып келеді.

8 Тұтынушылардың мінез-құлықтарындағы және күтуперіндегі өзгерістер

Тұтынушылардың жүк жеткізілуі мен сапарлардың сенімділігі мен жылдамдығына қатысты өсіп келе жатқан күтупері көлік-логистикалық компаниялар үшін де, көлік инфрақұрылымының меншік иелері үшін де жаңа сын-қатерлер туғызады. Ұлттық ауқымда бұл болжамдарға сәйкес келмеу экономика үшін көлік шығындарының өсуіне және халық арасындағы әлеуметтік шиеленіске әкеп соғады. Халықаралық аспектіде мұндай сәйкесіздік, сөзсіз, транзиттік жүк легінің

жылыстауына және елдің көлік жүйесінің өнірлік бәсекеге кабілеттілігінің төмендеуіне әкеледі.



9 Ерекше қажеттіліктері бар халықтың өсуі

Өмір сұру ұзактығының өсуімен ересек халықтың үлесі, оның ішінде мамандандырылған көлік қызметін көрсетуді қажет ететін дене мүмкіндіктері шектеулі адамдардың саны (осы санаттағы азаматтар әртүрлі жастағы адамдарды қамтиды) ұлғаюда. Бұл арнағы көлік жолдары мен технологияларын қолдану аясын көнеді талап етеді.



10 Білікті кадрлардың тапшылығы

Көлік саласының ғылымды қажетсінетін және жоғары технологиялық салаларында бірқатар жаңа құзыреттер бойынша білім беру бағдарламаларының жоқтығымен қатар мамандандырылған кадрлардың тапшылығы еңбек өнімділігін арттыру және цифрлық инновацияларды енгізу үшін тежеуші фактор болып табылады.



( S ) -  
әлеуметтік

11 Көліктік терроризм

Орталық Азия конгломератының шекараларына жақындауы байкалып отырган өнірлік террористік белсенділік әлеуетті террористік шабуылдар үшін аса осал сала болып табылатын көлік-логистикалық қызметтің қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесін тұрақты жетілдіру қажеттілігін көрсетеді. Сондай-ақ террорға қарсы міндеттерді шешу кезінде жедел және озынқы ден қоюды қамтамасыз ететін жергілікті инфрақұрылымды дамыту қажеттілігі бар.



12 Ғылым мен  
техниканың озық  
жетістіктерін кеңінен  
енгізу үшін  
технологиялық базаны  
дамыту

Қазіргі заманғы технологиялық базаның жаппай таралуы көлік-логистикалық кешенінде қызметтің қамтамасыз ету үшін ультра инновациялық шешімдерді енгізуің қарқынды өсуіне себепші болады. Алдыңғы қатарға жеткізілімдер тізбегін оңтайландыру үшін жасанды интеллекті пайдалану, басқаруышылық шешімдер қабылдау үшін "ұлken деректерді" талдауды пайдалану, "заттар интернеті" негізінде процестік-оңтайландырылған технологиялардың экожүйесін құру, электромобиЛЬДІ қалалық логистиканың және жалпы көлік жүйесінің маңызды бөлігі ретінде қалыптастыру, pilotсыз көлік сияқты қазіргі заманғы көлік технологияларын енгізу және жөнелтілімдерді мекенжайға жеткізу үшін дрондарды пайдалану сияқты инновациялар шығады.



13 Логистикалық  
инфрақұрылымға  
сұраныстың өсуі

"Бір белдеу - бір жол" атты бастама шенберінде Орталық Азия республикаларының, оның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы өтетін "Кытай - Еуропа" халықаралық сауда бағыты бойында логистикалық инфрақұрылымды дамытуға сұраныстың одан әрі өсуі болжануда. Бәсекелес ойыншылар тарапынан өнірлік көлік-логистикалық хабтар салу және қолданыстағы жаңа өнірлік көлік-логистикалық хабтарды дамыту процесі жеделдетіледі.

( Т ) -  
технологиялық

14 Жасыл технологияга  
көшү



Парникті газдардың шыгуына шектеулерді қатаандату және жаппай енгізу арқылы жасыл технологияларға көшудің жаһандық үрдісі көлік-логистикалық кешенниң сөзсіз экологиялық-достық және қауіпсіз шешімдер мен технологияларды ("жасыл логистика") пайдалануға көшүін негіздей отырып, арта түсетін болады. Бұл ретте қолданыстағы технологияларға бірте-бірте тыйым салынады және жаңасына мәжбүрлі ауыстырылатын болады.

( Е ) -  
экологиялық

15 Климаттың жаһандық  
өзгеруі



Ауа райының жаһандық өзгеруі Жердің әртүрлі өнірлерінде, оның ішінде Қазақстанда тарихи қалыптасқан ауа райы жағдайының өзгеруіне алып келеді. Бұл үрдіс күшейе түседі, бұл көліктің әртүрлі салалары үшін әдеттегі пайдалану жағдайларының өзгеруіне әкеледі және ауа райы жағдайлары бойынша тұрақты графиктер мен жеткізу тізбектерінде іркіліс тудыруы мүмкін.

16 Табиғи ресурстар  
қорының сарқылуы



Осы фактордың әсері көлік құралдарын, компоненттерді, жабдықтарды, құрылым материалдарын, отынды және т.б. өндіру кезінде пайдаланылатын әдеттегі табиғи ресурстарға қолжетімділіктің қысқаруынан көрінеді, бұл сөзсіз осындай ресурстарға нарықтық бағаның есуіне алып келеді және қайталама пайдалану (рециклдеу) мақсаттары үшін материалдарды қедеге жарату мен қайта өндеуге жаппай көшү қажеттілігін тудырады.

17 Заннаманың  
шектейтін әсері  
(L) - құқықтық



Дербес деректерге қол жеткізуге негізделген жана ақпараттық-телекоммуникациялық технологияларды енгізу (мысалы, мобильді байланыс операторларының деректері негізінде жүк легін қадағалау және болжай), дербес деректерді корғау туралы заннама қоятын шектеулерге тап болуы мүмкін. Әрбір нақты жағдайда Қазақстан азаматтарының кепілді құқықтары мен бостандықтарына нұқсан келтірмей, ұлттық деңгейде түзету шараларын әзірлей отырып, игіліктер мен катерлерді бағалау қажет.

Орындалған PESTEL-талдаудың нәтижесінде мына тұжырымдар жасауға болады (тұжырымдардың нөмірленуі жоғарыда 1-кестеде қаралған факторлардың нөмірленуіне сәйкес келеді):

1) Қазақстанның еркін сауда туралы үкіметаралық келісімдерге қосылуы ішкі заннаманы уақтылы бейімдеуді және үйлестіруді, сондай-ақ инфрақұрылымның технологиялық деңгейін осындағы келісімдердің талаптарына сәйкес келтіруді талап етеді.

2) Қазақстандық көлік саласының жаһандық және өнірлік сауда соғыстарына тәуелділігін төмендетеу қызметтің сервистік бағыттарын нақты әртараптандыруды және

жекелеген операторлардың да, тұтастай алғанда саланың да тұрақтылығы мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру бойынша елеулі күш-жігерді талап етеді.

3) "Еуропа-Азия" бағыты бойынша транзиттің жалпы көлеміндегі Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағынының үлесі сауда көлемінің өсуіне кем дегенде тепе-тең өсуі, ал оңтайлы сценарий ретінде оны басып озуы үшін ішкі рәсімдерді тұрақты оңайлатумен және сауда мен транзит үшін физикалық емес кедергілерді жоюмен қатар озық даму режимінде техникалық жеткілікті, технологиялық жараптандырылған және сервистік-бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру қажет.

4) Электрондық коммерцияның қарқынды дамуы Қазақстанның көлік саласынан электрондық транзакциялардың техникалық мүмкіндігін қамтамасыз ету және осы көрсетілетін қызметтің неғұрлым белсенді және технологиялық жағынан дамыған тұтынушыларының да үміттерін қанағаттандыру үшін технологиялардың озық дамуын талап етеді.

5) Әлемдік мегакорпорациялар мен трансұлттық көлік-логистикалық компаниялар тарағынан бәсекелестік қысым жағдайында қазақстандық компанияларды қолдау институционалдық реформалар түрінде мемлекеттік қолдауды және жұмыс істеуі мен дамуы үшін қолайлы жағдайлар жасауды, заңнамалық және рәсімдік кедергілерді, оның ішінде реттеушілік шектеулерді алып тастауды, траншекаралық және трансконтинентальдық интеграциялық процестер шеңберінде ұлттық операторлардың мұдделерін қолдаумен қатар нысаналы субсидиялар, дотациялар мен т.б. бөлуді талап етеді.

6) Нарықтың оған қатысушылардың материалдық-техникалық базасын бірлесіп пайдалану жағына ауысуы қазақстандық операторларға бәсекелес қысымның қосынша факторы болып табылады. Көрсетілетін қызметтердің осы сегментіне деген сұраныс жаңа тиімді схемалардың туындауына алып келеді, оларға толыққанды қатысу үшін отандық компанияларға тез бейімделу мүмкіндігі талап етіледі. Мемлекеттің міндеті бизнеске құқықтық, институционалдық және қаржылық икемділікті ұсыну болып табылады.

7) Мұнай экономикасы бола отырып, Қазақстанда көрсетілетін қызметтерді әртараптандыруды ынталандыру және елде отын мен материалдардың дәстүрлі түрлерінен алшактау салдарынан пайда болатын салаларда трендтік жобаларды іске асыруға белсенді қатысу жолымен энергия ресурстарына бағаның елеулі ауытқуының теріс әсерінен көлік кешенін қорғайтын жағдайлар жасалуы тиіс.

8) Автомобиль жолдарын пайдаланушыларды, теміржол жүк жөнелтушілерін, транзиттік операторларды және көлік-логистикалық компанияларды қоса алғанда, көлік-логистикалық қызметтерді тұтынушылардың күтулері мен артықшылықтары Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымы мен қызметтерін дамытудың басты стратегиялық драйвері болуга тиіс.

9) Өз азаматтарына тең қамқорлық көрсете отырып, Қазақстан мемлекет ретінде әртүрлі әлеуметтік топтардың (қарт азаматтар, дене мүмкіндіктері шектеулі адамдар және т.б.) физикалық мүмкіндіктері мен ерекше қажеттіліктерін ескере отырып, көліктік қызмет көрсетудің инклюзивтілігін заңнамалық тұрғыдан қамтамасыз етуге тиіс.

10) Көлік саласындағы білікті кадрлар тапшылышы проблемасы 2000-жылдардың басынан бастап көп айтылды, алайда осы уақытқа дейін ол тиімді шешім таппады, ал еңбек ресурстарына сұраныс құрылымы жыл сайын өзгеріп отырады. Қазақстанға көлік саласының технологиялық түрленуінің ағымдағы және перспективалық үрдістерін ескеретін және мемлекет пен бизнестің білікті кадрларға, оның ішінде мұлдем жаңа мамандықтар, ғылым мен техника салаларына қажеттілігін қамтамасыз ететін білім беру жүйесін озынқы дамыту стратегиясы қажет.

11) Көліктегі болуы мүмкін террористік актілердің алдын алу үшін Қазақстан ғылым мен техниканың қазіргі заманғы жетістіктерін қолдана отырып, көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету технологияларын белсенді дамытуы, халықаралық тәжірибелі зерделеу және енгізуі, әріптес елдердің мамандандырылған қызметтерімен ынтымақтасуы қажет.

12) Қазақстанның көлік саласында технологиялық артта қалуды қысқарту үшін білім базасын неғұрлым белсенді дамыту және неғұрлым дамыған елдерде енгізілген сәттен бастап уақыт ұзатпай, қазіргі заманғы және жоғары интеллектуалды технологияларды енгізу үшін институционалдық ортаны жетілдіру қажет.

13) Транзиттік жүк ағындарын тарту үшін бәсекелі құреспек толыққанды қатысу мақсатында Қазақстанның көлік-логистикалық кешені қуаты жеткілікті логистикалық инфрақұрылым (өткізу қабілеті) құруды және жоғары сапалы сервистік көрсетілетін қызметтерді ұсынуды қоса алғанда, озып дамуға тиіс.

14) Әлемдік экологиялық трендтерге сәйкес келмейтін жылжымалы құрам мен технологияларды пайдалануды шектеуден болатын залалды барынша азайту үшін Қазақстан ұлттық операторлардың шығарындыларды азайту және қоршаған ортаны қорғау саласындағы жаңа талаптарға жоспарлы түрде сәйкестігін қамтамасыз ету үшін ұлттық заңнаманы және техникалық регламенттерді уақтылы үйлестіруді жүргізуі тиіс. Көлік инфрақұрылымының құрылышы бойынша жобаларды іске асыру сатысында "жасыл технологияларды" енгізу де маңызды міндет болып табылады.

15) Ауа райы болжамдарының дәлдігін арттыру және өзгерістер серпінін тұрақты бақылау жағымсыз ауа райы құбылыстарының салдарын барынша азайтуға арналған маңызды шарт болып табылады. Қазақстанда интеллектуалды көлік жүйесінің тиісті элементтерін өрістету арқылы өзгермелі және қауіпті ауа райы жағдайлары туралы көлік құралдары операторларын уақтылы хабардар ету шектеу және алдын алу шараларының тиімділігін арттырумен қатар ауа райы жағдайларына байланысты инциденттердің өсуін болдырмауға көмектеседі.

16) Қазақстандық заңнама халық пен бизнес арасында қалдықтарды қайтала ма өндөу технологиялары мен мәдениетін дамытуды ынталандыруы тиіс, өйткені бұл тек экологиялық қана емес, сондай-ақ қоғам үшін экономикалық иғліктерді де білдіреді.

17) Көлік компанияларының қызметін қатаң тарифтік реттеу жекелеген жағдайларда олардың бизнесін дамыту үшін еңсерілмейтін кедергілер жасайды және инвестициялық мүмкіндіктерді шектейді. Операторлардың тиімділігін арттыру және оларға уақтылы технологиялық жаңғырту үшін мүмкіндіктер беру мақсатында нарықтық қатынастардың жаңа моделін, кем дегенде, көлік саласының жекелеген сегменттерінде енгізе отырып, Қазақстанда бар тетіктерді қайта қарау қажет. Бұдан басқа, нарықтық өзара қарым-қатынастардың озық даму қарқыны салалық дамуда ауытқуларды болдырмау үшін тиісті институционалдық жағдайларды қалыптастыру жолымен мемлекет тарапынан уақтылы әрекет ету қажеттілігін талап етеді.

Республикалық бюджеттің атқарылуын бақылау жөніндегі есеп комитетінің материалдарына сәйкес 2015 - 2019 жылдарға арналған инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың алдын ала қорытындылары бойынша 2015 - 2017 жылдар кезеңінде 360 мыңнан астам тұрақты және уақытша жұмыс орны құрылып, ЖІӨ-нің 3,3 % мөлшерінде өсімі қамтамасыз етілді. Көліктің барлық түрлерімен транзиттен түскен кіріс көлемі 1,3 есеге артты және 353 млрд. теңгені құрады, бұл тұластай алғанда көлік инфрақұрылымын дамытуға инвестициялардың айтарлықтай жоғары тиімділігін көрсетеді.

Сонымен қатар ДЭФ деректеріне сәйкес көліктің барлық негізгі түрлері, энергетикалық, коммуналдық және ақпараттық инфрақұрылым кіретін "Инфрақұрылым" көрсеткіші бойынша Жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексіндегі Қазақстанның рейтингі әлемнің 140 елі арасында 42-орыннан 59-орынға дейін төмендеді.

Автожол қатынасы индексі бойынша төмен рейтинг сақталып отыр (106-орын), бұл өнірлік деңгейде халықтың елеулі үлесі бизнестің әлеуметтік инфрақұрылым объектілерімен, нарықтармен, мемлекеттік және сервистік көрсетілетін қызметтер провайдерлерімен көлік қатынасы проблемаларының бар екенін көрсетеді. Бұл көрсеткішке облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үштен бірінен астамы қанағаттанарлықсыз техникалық жағдайда болуы фактісі де әсер ететін анық.

Әуе көлігі қатынасының (82-орын) және теңіз порттарының (92-орын) тиімділік көрсеткіштері бойынша рейтингтер орташадан төмен деңгейде тұр, бұл көлік саласының осы сегменттерінде көрсетілетін қызметтердің қолжетімділігі төмен және құны жоғары екенін көрсетеді.

Елді мекендер инфрақұрылымының сапасы бойынша рейтинг (73-орын) те төмен, бұл жағдайды түбебейлі жақсарту үшін неғұрлым тиімді шараларды әзірлеу қажеттілігін айғақтайды.

Дүниежүзілік Банктің логистикасы тиімділігінің жалпы индексінде (LPI) Қазақстан өз позициясын жақсартты, 2018 жылы әлемнің 160 елі арасында 71-орынға ие болды, осы 2016 жылмен салыстырғанда 6 позицияға жоғары, осылайша, осы көрсеткіш бойынша Еуразиялық экономикалық одаққа қатысушы елдерден озып шықты. LPI - "Кедендей ресімдеу процесінің тиімділігі" (21 позицияға жақсарды) және "Жүктөрді уақтылы жеткізу" (2016 жылдан бастап 42 позицияға жақсарды) екі көрсеткіші бойынша елеулі жақсару болды. Алайда "Инфрақұрылым сапасы" және "Жеткізу тізбегінде жүктөрді ұйымдастыру мен бақылаудың оңайлығы" көрсеткіштері бойынша Қазақстанның LPI рейтингі тиісінше 2016 жылы 65 және 82-орыннан 2018 жылы 81 және 84-орынға дейін нашарлады.

Бұл фактілер Қазақстанды көліктік-инфрақұрылымдық дамыту саясатын одан әрі жетілдіру және оны іске асырудың біршама тиімді тетіктерін әзірлеу қажеттігін көрсетеді.

### **3.2. Автожол инфрақұрылымы және автотасымалдар**

#### **3.2.1. Ағымдағы жағдай, жетістіктер мен проблемалар**

Қазақстандағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының ұзындығы 95,9 мың қм құрайды.

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісінің ұзындығы 24,3 мың қм, оның 87 %-ы жақсы және қанағаттанарлық техникалық жағдайда (2019 жылғы деректер).

2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ шеңберінде жалпы сомасы 1,1 трлн. теңгеге халықаралық және республикалық маңызы бар 8 мың қм автожол, оның ішінде I және II техникалық санаттағы 3 мың қм автожол салынды, реконструкцияланды және жөнделді.

"Батыс Еуропа - Батыс Қытай" халықаралық транзиттік дәлізін реконструкциялау жұмыстары аяқталды. "Астана - Теміртау", "Алматы - Қапшағай", "Көкшетау - Петропавл", "Бейнеу - Ақтау", "Қордай асуын айналып өту", "Орал - Каменка" республикалық желілерінің участеклері реконструкцияланды, Павлодар облысында Ертіс өзені арқылы өтетін көпір өткелі салынды.

Жалпы құны 1,9 трлн. теңгеге 3,8 мың қм республикалық автожолды реконструкциялау бойынша 13 жобада жұмыстар жалғасуда.

"Алматы - Қапшағай", "Алматы - Қорғас" және "Астана - Теміртау" участеклерінде автокөлік құралдарының жүріп өтуі үшін ақы алу жүйесі пайдалануға енгізілді. Жол бойындағы сервис объектілерінің едәуір бөлігі ұлттық стандарттардың талаптарына сәйкес келтірілген.

Автомобиль жолдарын дамыту және пайдалану үшін қаржыландыру деңгейі мен жағдайының жақсаруы үрдісімен қатар жол-жөндеу жұмыстарын жоспарлау тиімділігін арттыру және жол жобаларының басымдығын белгілеу, тіршілік циклінің бүкіл

кезеңінде автомобиль жолдары сапасының талап етілетін деңгейін қамтамасыз ету, жаңа материалдар мен технологияларды енгізу, сондай-ақ нормативтік-техникалық базаны ЭҮДҮ елдерінің үздік стандарттарына сәйкес келтіру сияқты бағыттар бойынша жол активтерін басқару жүйесін одан әрі жетілдіруді талап ететін бірқатар жүйелі мәселелер сақталуда. Аталған міндеттерді шешпей түпкілікті нәтижеге бағдарланған бюджеттеудің жүйелі мемлекеттік саясатын іске асыру мүмкін емес.

Респубикалық желінің жекелеген участеклері, оның ішінде "Оңтүстік-Солтүстік" және "Орталық-Батыс" бағыттары бойынша халықаралық автокөлік дәліздерінің сегменттері осы қунге дейін қанағаттанғысыз техникалық жағдайда, бұл Қазақстанның автожол инфрақұрылымының бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуіне және транзиттік жүктөрдің жылыштауына әкеп соғады, сондай-ақ елдің өнірлері арасында ішкі көлік қатынасын және ресурстар мен тауарлардың орын ауыстыруын қынданатады.

Жол төсемінің қанағаттанғысыз техникалық жағдайы, бір бағыттағы бір қозғалыс жолағымен жук тасымалы участеклердің болуы және көлік құралдарының жүру жолында тиісті жол жағдайының болмауы жолдарда авариялышық пен өлім-жітімнің өсуіне алып келеді - осы көрсеткіштер бойынша Қазақстан бұрынғы КСРО мен Еуропа елдерінің "антирейтингінің" алдыңғы қатарында.

Жол саласының институционалдық моделінің тиімділігін арттыру шеңберінде 2013 жылы респубикалық автожолдарды басқару жөніндегі ұлттық оператор ретінде белгіленген "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ құрылды, оның функциясына инвестициялық жобаларды іске асыру, автомобиль жолдарын жөндеу мен күтіп-ұстауды ұйымдастыру, ақылы жолдармен жүру үшін алымдар алу, жол бойындағы сервис объектілерін қоса алғанда, автожол инфрақұрылымын салу мен дамыту үшін инвестициялар тарту кіреді.

Респубикалық маңызы бар автожолдарды күтіп-ұстау жүйесінің тиімділігін арттыру үшін "Қазақавтожол" ЖШС 2019 жылы кейіннен сатып алу құқығымен жеке компанияға сенімгерлік басқаруға берілді.

Автомобиль жолдарының сапасын бақылауды қамтамасыз ету мақсатында 2019 жылғы наурызда Облжолзертханасы РММ біріктіру және қайта құру жолымен "Жол активтері сапасының ұлттық орталығы" ШЖҚ РМК құрылды.

Облыстық және аудандық маңызы бар автожолдардың ұзындығы 71,6 мың км құрайды, оның ішінде 2018 жылдың қорытындысы бойынша 68 %-ы жақсы және қанағаттанарлық техникалық жағдайда.

2019 жылы жергілікті автожолдар желісін жөндеу жұмыстарымен қамту 4 мың км-ден астам болды, оның ішінде 2 мың км астамы сұық рециклдеу технологиясын қолдана отырып жөнделді.

2018 - 2019 жылдары облыстық және аудандық маңызы бар автожолдарды қаржыландырудың жыл сайынғы нысаналы көлемі респубикалық және жергілікті бюджеттерден тепе-тендік негізде 150 млрд. теңгеге (2018 жыл) дейін және 200 млрд. теңгеге (2019 жыл) дейін ұлғайды. Қаржыландырудың осы деңгейі сақталған жағдайда

жыл сайын 5 мың км дейін жергілікті жол жөндеу жұмыстарымен қамтылатын болады, бұл 2025 жылға қарай облыстық және аудандық маңызы бар жолдың 95 % пайдалану сипаттамаларын жақсы және қанағаттанарлық техникалық жағдайға дейін жақсартуға мүмкіндік береді.

Автомобиль жолдарының тығыздығы Қазақстанда аумағы бойынша салыстырмалы елдермен салыстырғанда төмен<sup>1</sup> екеніне қарамастан, автожолдар, негізінен, географиялық жағынан қажетті көлік байланыстарын қамтамасыз етеді. Сонымен қатар қолданыстағы автожолдармен жүру көбінесе техникалық жағдайдың нашар болуынан қындейды, бұл, әсіресе, облыстық және аудандық маңызы бар жолдар үшін өзекті.

2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ іске асыру кезеңінде жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар желісінің сапалық көрсеткіштері тұтастай алғанда айтарлықтай жақсарды, алайда жергілікті жолдар мен олардағы жасанды құрылыштардың нашар техникалық жағдайы мәселесі бұрынғыдай елдің көптеген өнірлері үшін өзекті болып табылады.

Бұл проблема базалық әлеуметтік көрсетілетін қызметтерге, білім беру және денсаулық сақтау объектілеріне, базарларға, жұмыс орындарына, әлеуметтік, мемлекеттік және сервистік қызметтер көрсету орталықтарына жыл бойы қол жеткізуі қыннатады немесе шектейді, сол арқылы халықтың өмір сұру сапасына тікелей әсер етеді.

Жолаушылар қатынастарынан басқа, жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдар желісі жүктөрді өніраалық және транзиттік тасымалдау үшін белсенді пайдаланылады. Субөнірлік және қала маңындағы қатынаста республикалық желі бойынша құрылыш материалдары, оның ішінде белгіленген салмақтық параметрлерді асыра отырып, белсенді тасымалданады, бұл жол төсемінің қарқынды бұзылуына әкеп соғады.

2005 жылдан бастап Қазақстанда автожолдарды салу және реконструкциялау оське 13 тоннаға дейінгі есептік жүктемемен жүргізіледі. Халықаралық автокөлік дәліздері II техникалық санаттан төмен емес параметрлер бойынша реконструкцияланады.

2018 жылы Қазақстанда тіркелген автомобиль паркінде 405 мың жүк көлігі, 89 мың автобус және 3 848 мың жөніл автокөлігі болды. Бұдан басқа, республикада 11 мың бірлік мотокөлік, сондай-ақ 68 мың автомобиль тіркемесі тіркелген.

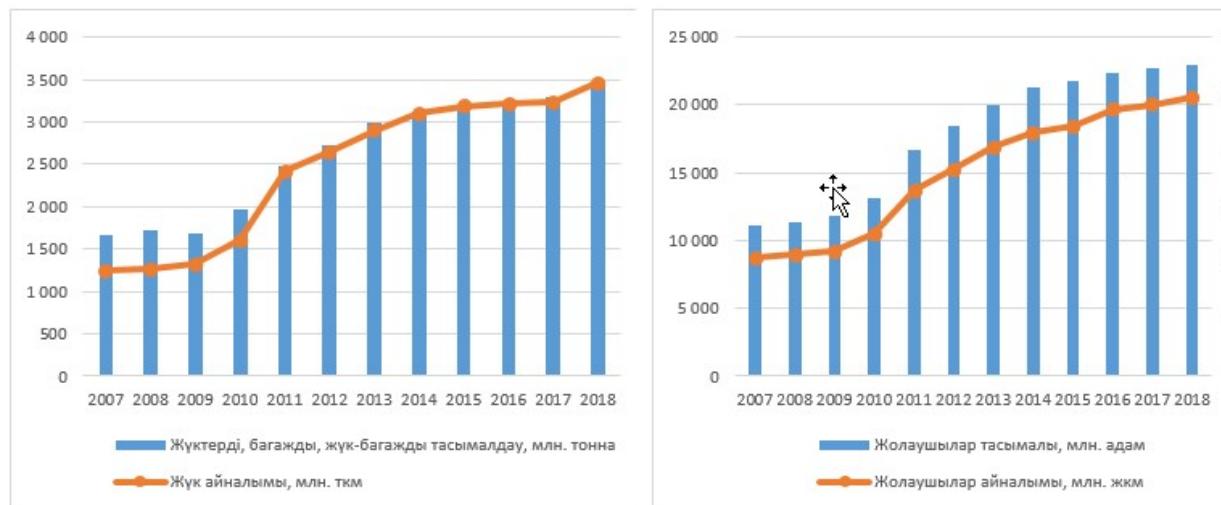
Женіл автомобильдердің жалпы санының 89,8 %-дан астамы бензин қозғалтқыштары, 2,3 %-ы дизельді қозғалтқыштары бар автомобилдер, 6,1 %-ы аралас отын түрі бар автомобилдер және электр тартқышты автомобилдер бар-жоғы 0,02 %-ы ғана.

Халықтың жеке меншігіндегі женіл автомобильдердің саны 1000 тұрғынға шаққанда 200 бірліктен асты, әр отбасына бір жеке автомобиль тиесілі. Ірі қалаларда жолаушылар тасымалының жалпы көлемінің 30 %-дан астамы жеке автокөлікке тиесілі

Жеңіл автомобильдер паркінің 61 %-дан астамының шығарылған жылы 20 жылдан асатынын және олардың аз ғана саны қазіргі заманғы экологиялық стандарттарға сәйкес келетінін ескере отырып, қозғалыс қарқындылығының одан әрі өсуі автокөліктің қоршаған ортаға теріс әсерінің күшеюіне алып келеді.

Тиісінше, жол қозғалысын ұйымдастыру мен реттеудің қазіргі заманғы технологияларын, оның ішінде ЗКЖ мен АБЖ енгізу, сондай-ақ жалпыға ортақ пайдаланылатын автоэлектркөлікті дамыту және халықтың электр тартымды автокөлік құралдарын сатып алуы үшін институционалдық жағдайлар мен инфрақұрылым құру қажеттілігі арта түсуде.

2007 жылдан бастап 2018 жылға дейін автомобиль және қалалық электр көлігімен жолаушыларды тасымалдау көлемі 2 еседен астам ұлғайып, 22 982 217,5 мың адамға дейін жетті, бұл көліктің барлық тұрлерімен жолаушыларды тасымалдаудың жалпы көлемінің 99 %-дан астамын құрайды. Жолаушылар айналымы 104 322 млн. жкм 247 931,2 млн. жкм дейін өсті және көліктің барлық тұрлерімен жалпы жолаушылар айналымының 88,1 %-ын құрады.



2-сурет. 2009-2018 жылдардағы автомобиль көлігі қызметтер көлемінің серпіні

Бұл ретте жолаушыларды тасымалдау кезінде жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын пайдалану қарқындылығы 2007 жылмен салыстырғанда 2,3 есе өсті және 2018 жылдың соңында 2,6 млн. жкм/км құрады.

Автокөлік қалалық және қала маңындағы қатынаста жолаушыларды тасымалдау арқылы халықтың, оның ішінде жеңілдікпен жол жүргуге құқығы бар әлеуметтік осал топтардың ұтқырлығын қамтамасыз етуде маңызды коммуникациялық рөл атқарады. Тұрақты автобус тасымалдарымен тұрғындар саны 100 адамнан асатын 6623 елді мекеннің 4938-і (75%) қамтылған. Сонымен қатар республиканың 17 өңірінің ішінде жолаушыларды тұрақты тасымалдау ішінара тек жеті өңірінде ғана (Алматы қаласы, Алматы, Ақмола, ШҚО, Павлодар, СҚО, Қызылорда облыстары) субсидияланады.

Жолаушылар тасымалын 3041 тұрақты автобус бағытында 609 тасымалдаушы, оның ішінде 254 облысаралық бағытқа 83 тасымалдаушы жүзеге асырады, 137 халықаралық бағытқа, 69 тасымалдаушы қызмет көрсетеді және 2650 облысішлік/қалалық бағыттар жұмыс істейді, оларда тасымалдарды 467 оператор орындайды.

17 мыңдан астам тіркелген автобустардың 60 %-дан астамы физикалық тозған, ал автопаркті жыл сайын жаңарту қажеттілігі 20 % болуы тиіс, бірақ 5 %-дан аспайды.

Ауылдық елді мекендерді жыл бойы автобус қатынасымен қамту және 2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ-да көзделген жолаушыларға қызмет көрсету үшін инфракұрылыммен қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар толық көлемде іске асырылмаған. Орындалмаудың негізгі себептері - тұрақты автобус бағыттарының төмен табыстырылғы, оларды жеткіліксіз субсидиялау, сондай-ақ іс жүзінде іске асырылмаған жолаушыларға қызмет көрсетудің стационарлық объектілерін салуға және реконструкциялауға ШОБ-ты тарту тетіктері.

Тұастай алғанда жолаушылар авtotасымалдарының секторы бойынша жергілікті атқарушы органдар деңгейінде субсидиялау тиімді тетігінің жеткіліксіздігі салдарынан толық көлемде өтелмейтін шығындардың пайда болуы арқылы тасымалдаушылар шығыстарының кірістерден едәуір артуы байқалады. Бұл автобус паркінің айтарлықтай тозуына және авариялықтың жоғары деңгейіне себепші болады. Бұл ретте жолаушылар тасымалының едәуір көлемін зансыз тасымалдаушылар жүзеге асырады.

Жолаушылар авtotасымалдарын жоспарлау кезінде маркетингтік тәсіл мүлдем дерлік пайдаланылмайды. Қоғамдық автокөлік қызметтерінің сапасы мен қолжетімділігіне қатысты халықтың қажеттіліктерін және қоғамдық пікірді зерттеу жүргізілмейді.

Жоспарлаудың автоматтандырылған жүйелерін және электрондық коммуникацияларды қолдану тұрақты жолаушылар тасымалының тиімділігін айтарлықтай жоғарылатуы және оларды неғұрлым ашық етуі, сондай-ақ жергілікті атқарушы органдардың тасымалдаушылармен және қызметтерді тұтынушылармен интерактивті өзара іс-қимылын реттеуі мүмкін болар еді.

Қоғамдық жолаушылар тасымалдарының инфракұрылымы өзінің техникалық және сервистік параметрлері бойынша тиісті күйге келтіру үшін елеулі ресурстарды талап етеді. Елімізде жұмыс істейтін 38 автовокзалдың 9-ы ұлттық стандарттарға сәйкес келмейді. 114 автостанцияның 38-і ұлттық стандарттарға сәйкес келмейді.

Жолаушыларға қызмет көрсету бойынша инфракұрылым объектілерінің едәуір бөлігінің тозу деңгейі жоғары. Көптеген елді мекендерде жолаушыларға қызмет көрсету пункттері жоқ, сондықтан жыл бойы тұрақты автобус қатынасын ұйымдастыру мүмкіндігі жоқ. Сонымен қатар, бірқатар қалаларда осындағы пункттердің саны артық, олардың жартысы сауда алаңдары мен базарлардың маңында орналасқан.

Қазақстан мен шет мемлекеттер арасында жыл сайын тепе-тендік негізде 2 млн. жуық жолаушы тасымалданады. 5 елмен қатынаста 100-ден астам тұрақты автобус

бағыты, оның ішінде 80-нен астам бағыт Ресеймен қатынаста жұмыс істейді. Сонымен қатар, халықаралық тасымалдар үшін жолаушылар автобустарының тозуы және қазақстандық халықаралық тасымалдаушылар автопаркінің жеткілікті дамымауы қызметтер көрсетудің осы саласының сапасын арттыруға және одан әрі дамуына кедергі келтіреді.

Автомобиль көлігімен жүк тасымалдау көлемі 2007 жылдан бастап 2018 жылға дейін 2 еседен астам ұлғайып, 3 421 398,5 мың тоннаны немесе көліктің барлық түрлерімен тасымалданған жүктердің жалпы көлемінің 83,4 %-ын құрады. Жүк айналымы 61 459 млн.ткм-ден 185 197,3 млн. ткм дейін өсті және жалпы жүк айналымының 30,4 %-ын құрады.

Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының ұзындығы соңғы 10 жылда 2 % ұлғайғандықтан, жүк айналымының үш есе ұлғаюына байланысты жүктерді тасымалдау кезінде оларды пайдалану қарқындылығы 2,7 есе өсіп, 2018 жылдың соңында 1,8 млн. ткм/км құрады.

2018 жылы автомобиль көлігімен тасымалданған жүктердің жалпы көлемінің 45,7 %-нан астамы тас көмірді тасымалдауға, 14,7 % - құрылым материалдарын, 3,7 % - түсті металл кендерін тасымалдауға және 2,5%-ға жуығы шикі мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдауға тиесілі. Контейнерлік автотасымалдар ұлесі жалпы көлемнің 0,3 %-ын құрайды.

Автомобиль көлігі Қазақстанның сыртқы сауда қызметін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады. Автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау 40-тан астам елде жүзеге асырылады. Қазақстандық тасымалдаушылардың ұлесіне жүктердің халықаралық автомобиль тасымалдары жалпы көлемінің 46 %-дан астамы тиесілі. Халықаралық автомобиль тасымалдары қызметтерінің қазақстандық нарығының бағаланған сыйымдылығы 200 млн. астам АҚШ долларын құрайды.

Халықаралық автокөлік қызметтері нарығында автокөлік құралдары паркі 17 мың бірліктен астам 3,5 мың тасымалдаушы жұмыс істейді. Оның ішінде жалпы автопаркі 7 мың бірліктен асатын 500-ге жуық тасымалдаушы халықаралық жүк тасымалын орындайды.

Еуропалық талаптарға сәйкес келетін автокөліктің аздығы ұлттық тасымалдаушылардың экспорттық-импорттық операциялардағы ұлесін төмендетеді. Ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін 2019 жылғы сәуірде көлік құралдарын мемлекеттік тіркеу үшін алым мөлшерлемесін азайтуды көздейтін заңнамалық норма қабылданды.

Транзиттік қатынаста жүктөр мен жолаушыларды тасымалдау көбінесе Орта Азия республикалары, Ресей, Қытай және Күнгей Кавказ елдері арасында жүзеге асырылады. Сервистік инфрақұрылымның жеткілікті дамымауы, техникалық санаттың төмендігі, техникалық жағдайы нашар учаскелердің болуы, автоматтандыру мен цифрлық сервистердің жеткілікті дамымауы, өткізу пункттері мен өткелдердің өткізу қабілетінің

жеткіліксіздігі, әлсіз интегралдық байланыс халықаралық тасымалдаушылар үшін Қазақстанның автокөлік транзиттік дәліздерінің тартымдылығын төмендетеді.

Инфрақұрылымның сәйкес келмейтін пайдалану параметрлері көлік құралдарының тозуымен қатар тасымалдаудың өзіндік құнын арттыра отырып, оларды жөндеу және техникалық қызмет көрсету шығындарының өсуіне себеп болады, қоршаған ортаға теріс әсер етеді, көрсетілетін көліктік-логистикалық қызметтердің сапасын төмендетеді, жол-көлік оқиғалары санының өсуіне әкеледі.

2018 жылы жол-көлік оқиғаларында 2 мыңдан астам адам қаза болды. Әлеуметтік тәуекел (ЖКО-да қаза болғандардың саны 100 мың тұрғынға шаққанда) көрсетілген уақыт кезеңінде 28 адамды құрады, бұл халықтың автомобильдермен жабдықталуы негұрлым жоғары деңгейдегі экономикалық дамыған елдердегі ұқсас көрсеткіштен бірнеше есе жоғары.

2019 жылғы I - III тоқсан аралығында Қазақстанда жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарында 613 жол-көлік оқиғасы тіркелген, онда 1147 адам зардап шеккен және 690 адам қаза тапты.

Жыл сайын болатын жол-көлік оқиғаларының саны үштен бірге (11,9 мыңдан 16 мыңға дейін) артты, жараланғандар саны сонша есті, ал қаза болғандардың саны 2 есеге артты. Тиісінше экономикалық шығындар да жоғары. Сарапшылардың бағалауы бойынша ЖКО-дан келетін шығын орташа есеппен жылына 200 млрд.тәнгеге тең, бұл ЖІӨ-нің 2 %-ын құрайды.

### 3.2.2. SWOT-талдау

Күшті жақтары:

Автокөлік және автожол салаларының қызметін тиісті заңнамалық қамтамасыз ету. Автомобиль тасымалдарын ұйымдастыру және жүзеге асыру, сондай-ақ автомобиль жолдарын салу және күтіп-ұстау процестері нормативтік құқықтық реттеумен (заңнамалық және занға тәуелді актілермен) жеткілікті дәрежеде қамтылған. Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары қабылданды, оның міндеттерінің бірі "Көліктік-логистикалық және сауда инфрақұрылымын дамыту" болып айқындалған.

Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының жеткілікті қалыптасқан және тармақталған желісі. 2025 жылға дейін жоспарланған жобаларды ескере отырып, қолданыстағы автожолдар желісі жеткілікті болып табылады. Қазақстан арқылы өтетін халықаралық дәліздер Қытайдың батыс өнірлерін ЕАЭО және Еуроодак елдерімен, сондай-ақ Өзбекстанмен, Тәжікстанмен, Түрікменстанмен, Иранмен және Ауғанстанмен байланыстырады.

Ақылы жолдарды одан әрі дамыту үшін институционалдық, заңнамалық және технологиялық негіздің болуы. Ақылы жол участкерлерін енгізу тәжірибесі пайдаланушылардың арасында автожол инфрақұрылымы қызметтері үшін ақы төлеу қажеттілігі туралы түсінік қалыптасқанын білдірді. Осы модельді одан әрі өрістету

үшін жеткілікті тиімді институционалдық, заңнамалық және технологиялық негіз құрылды.

Ауылдық округтер бюджеті деңгейінде салық аударымдарын жинақтау. Салық салу жүйесіндегі реформалар кәсіпорындар мен АЕМ тұрғындарының салық аударымдарын олар тіркелген ауылдық округтер әкімдіктерінің бюджет деңгейінде жинақтауға мүмкіндік береді. Осылайша АЕМ әкімшілігі өз қызметін қаржыландыру, оның ішінде көше-жол желісін күтіп-ұстауды қамтамасыз ету үшін көбірек мүмкіндіктер алатын болады.

Автожол жобаларында құрылыс жұмыстарын жүргізу үшін жеке құрылыс материалдары өндірісінің болуы. Автожол саласын қажетті сападағы және жеткілікті көлемде құрылыс материалдарымен қамтамасыз ету, автомобиль жолдарын салу, жөндеу және күтіп-ұстау бойынша жұмыстарды жүргізу үшін өндірістік қуаттардың ресурсы қалыптастырылды.

Халықаралық автомобиль тасымалдарын жүзеге асыру үшін әкімшілік кедергілерді қысқарту. Кедендей қаржылық ресімдеудің оңайлатылған режимі енгізілді, оған сәйкес кедендей декларация ұсынылмайды және Қытайдан Қазақстан арқылы тасымалданатын жүктер кедендей тексеруден өткізілмейді. Аталған жүктер Қазақстанда кедендей қаржылық ресімдеуден өткеннен кейін ЕАЭО аумағы бойынша ішкі кедендей транзит рәсіміне орналастырылмай тасымалданады.

Автомобиль көлігімен тасымалдау көлемінің тұрақты өсуі. Автокөлік және автожол салаларын дамытуда, сондай-ақ олар арқылы жүктерді транзиттік тасымалдауды ұйымдастыру және жүзеге асыру үшін Қазақстанның автомобиль дәліздерінің сұранысқа ие болуы он трендтерінің қалыптасқанын куәландырады.

Автотасымалдаушыларды мемлекеттік қолдау тетігінің болуы. Мұдделі тасымалдаушыларға қазақстандық өндірістің автобустарын лизингке өткізу мақсатында ИИДМ "Бәйтерек" ұлттық басқарушы холдингі" АҚ-мен бірлесіп "КДБ-Лизинг" АҚ арқылы женілдікті лизингтік қаржыландыру тетігін өзірледі.

Халықаралық қаржы институттарымен жұмыс істеу тәжірибесінің болуы. ХҚИ қолдауымен "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" халықаралық дәлізі ірі жобасы іске асырылды, сондай-ақ "Орталық-Оңтүстік", "Орталық-Батыс" дәліздері және ұзақ мерзімді инвестициялармен қатар институционалдық дамуды ынталандырған басқа да жобалар іске асырылып жатыр: келісімшарттардың жаңа нысандары пайдаланылды, үздік халықаралық мамандар тартылды, автомобиль жолдарын басқару жүйесін реформалаудың алғышарттары жасалды.

Әлсіз жақтары

Автомобиль жолдары желісін жөндеу және күтіп-ұстау бойынша шығындардың экономикалық тиімділігінің төмендігі. Облыстық және аудандық маңызы бар

жолдардың едәуір ұзындығы оларды жөндеу мен күтіп-ұсташа үлкен шығындарды талап етеді, олардың елеулі бөлігі экономикалық жағынан ақталмайды, бірақ бұл ретте олардың үлкен әлеуметтік маңызы бар.

Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың техникалық пайдалану деңгейінің төмендігі. Жергілікті жолдардың едәуір бөлігінің қатты төсемі жоқ, бұл өнірлердің халқы үшін әлеуметтік игіліктер мен көрсетілетін қызметтерге қол жеткізуде физикалық кедергілер туғызды. "Үйге жол" қағидаты бойынша тікелей көліктік байланыстың болмауы халықтың өркениеттен алшақтық сезімін тудырады.

Автомобиль жолдарын салу және күтіп-ұсташа үшін мердігерлік базаның жеткілікті дамымауы. Автожол құрылышы саласындағы негізгі өндірістік қуаттар негізінен ірі қалалар мен облыс орталықтарында қалыптасқан, бұл барлық автожол желісіндегі жоспарланған жұмыс көлемін сапалы орындау үшін жеткіліксіз. Жол-құрылыш техникасы айтарлықтай дәрежеде тозған және технологиялық жағынан артта қалған.

Жол жұмыстарының сапасын бақылау жүйесі тиімділігінің төмендігі. Жұмыс жүргізу технологиясын сақтамау және сапасыз құрылыш материалдарын қолдану жол төсемінің жөндеуден кейін қол жеткізілген техникалық-пайдалану параметрлерінің сақталуы пайдаланудың толық белгіленген нормативтік мерзімі ішінде қамтамасыз етілмеуіне әкеп соғады.

Ауыр салмақты автокөлік құралдарының жүруін бақылау жүйесінің төмен тиімділігі. Ауыр салмақты жүктөрді, әсіресе, құрылыш материалдарын тасымалдау қажеттілігінің өсуі жол төсемінің қарқынды бұзылуына себеп болып отыр. Салмақ параметрлерін бақылаудың автоматтандырылған өлшеу құралдары тиімді бақылауды жүзеге асыру үшін жеткіліксіз. Осьтік жүктемені арттырғаны үшін алынатын айыппұлдар түріндегі бюджетке түсетін қаражат автожолдардың бұзылуынан келтірілген залалды жаппайды.

Білікті жұмысшылар мен инженерлік-техникалық персоналдың жетіспеушілігі. Саланың қазіргі заманғы қажеттіліктерінің орта-арнаулы және жоғары білім берудің ескірген білім беру бағдарламаларымен сәйкесіздігі және даярлау сапасының төмендігі салдарынан инфракұрылымдық объектілерді жобалау, жобалардың іске асырылуын басқару, дамуды жоспарлау, құрылыш және күтіп-ұсташа технологиясы, сондай-ақ орындалған жұмыстардың сапасын бақылау сияқты бағыттарда білікті мамандардың тапшылығы байқалады.

Автомобиль жолдарын салу, жөндеу және күтіп-ұсташа кезінде инновацияларды пайдалану дәрежесінің төмендігі. Жол кәсіпорындарының осы салада инновацияларды қолдануға әлсіз мүдделілігі және ғылыми зерттеулердің елеусіз қаржыландырылуы Қазақстанның неғұрлым дамыған елдердің ұқсас кәсіпорындарымен салыстырғанда технологиялық дамудағы үлкен алшақтығын және артта қалуын тудырады.

Нәтижесінде автомобиль жолдарын салу, жөндеу және құтіп-ұстай бойынша жұмыстардың өзіндік құны өте жоғары, бұл ретте олардың техникалық жағдайы мен орындалатын жұмыстардың сапасы көбінесе тәмен деңгейде қалып отыр.

Жергілікті жолдар мен көшелерді дамытуды қаржыландырудың баламалы тетіктерінің болмауы. Жергілікті атқарушы органдардың инфрақұрылымдық жобаларды тәмен пайыздық мөлшерлемемен сыртқы қарыздық қаржыландыруға қолжетімділігі жоқ. Қаржыландыруға қажеттілік тек ішкі көздер: жергілікті бюджет немесе респубикалық бюджеттен трансфертер есебінен қамтамасыз етіледі. Тиісінше, білім беру, денсаулық сақтау және жергілікті өндірістерді дамытуды ынталандыру сияқты басқа да маңызды мәселелерді шешуге бағытталуы мүмкін ішкі ресурстарды пайдалану бойынша шектеулер туындаиды.

Көлік саласының ақпараттық жүйелерін цифрландыру және қолдану деңгейінің төмендігі. Ақпараттық технологияларды дамытудың қазіргі заманғы деңгейі бизнес-процестердің тиімділігін айтارлықтай дәрежеде арттыруға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, желінің көлік инфрақұрылымын дамытуды жоспарлау, оның техникалық жағдайы және көлік құралдары қозғалысының қарқындылығы туралы ақпаратты жинау, талдау және сақтау, тұрақты бағыттар мен тасымалдаушылардың тізілімін жүргізу, тасымалдарды орындауға рұқсат құжаттарын беру және басқа да көптеген процестер қазіргі заманғы ақпараттық жүйелердің болмауына байланысты жеткілікті тиімді жүзеге асырылмайды.

Жолаушылар және жүк тасымалы автокөлік құралдары паркінің моральдық ескіруі мен тозуының жоғары деңгейі. Жолаушыларды, әсіресе, шағын қалаларда және ауылдық елді мекендер арасында автобуспен тұрақты тасымалдаудың қолжетімді тарифтер деңгейі сақталған жағдайда, әдетте, кіріс деңгейі жоғары болмайды. Сондай-ақ автобустар құнының жоғарылығын ескере отырып, тасымалдаушылардың жылжымалы құрам тозуының қолайлы деңгейін ұстап тұруы және оны уақтылы жаңартуы қын. Жолаушылар тасымалдаушылардың қолданыстағы паркінің 60 %-дан астамы тозған және жаңартуды қажет етеді.

Тасымалдаушылардың шығындарын толық субсидиялаудың болмауы. Жергілікті атқарушы органдар тасымалдаушылардың залалдарын жабуға қаражат бөлуді қамтамасыз етпейді. Бұл тасымалдау процесін үйімдастырудың барлық аспектілеріне (қауіпсіздік, тасымалдау сапасы, білікті кадрлардың жетіспеушілігі) теріс әсер етеді.

Автомобиль көлігі саласындағы ғылыми зерттеулер көлемінің жеткіліксіздігі. Соғы жылдары жаңа технологияларды енгізу, жүк және жолаушылар автомобиль көлігі салаларын ресурстық-кадрлық дамыту саласында ғылыми зерттеулер іс жүзінде жүргізілген жоқ. Салалық ғылыми институттар саланы дамытудың мемлекеттік саясатын қалыптастыруға іс жүзінде қатысқан жоқ.

Қалалық және қала маңындағы жолаушылар автотасымалдары сапасы деңгейінің төмендігі. Қалалық және қала маңындағы тасымалдарды жүзеге асыру кезінде қозғалыс

графиктерінің тұрақты бұзылуы байқалады. Іс жүзінде барлық елді мекендерде жолаушылар үшін жайлышық деңгейі төмен, ұзақ мерзім бойы пайдаланылған автобустар қолданылады. "Қарбалас сағатта" жылжымалы құрамның аса жетіспеушілігі байқалады.

Жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің оңтайлы желісі жоқ. Бірқатар қалаларда автовокзалдар мен автостанциялардың саны шамадан тыс көп, ал көптеген ауылдық елді мекендерде жолаушыларға қызмет көрсетудің қарапайым пункттері де жоқ. Нәтижесінде мұндай елді мекендер арасында жолаушылар тасымалын жүзеге асыру мүмкін емес, себебі заңнамада мұндай тасымалдар тек автовокзалдардан немесе автостанциялардан ғана орындалуы мүмкін екендігі белгіленген.

Жеке бизнестің автокөлік қызметтерін дамыту мен автомобиль жолдарын салуда мемлекеттік-жекешелік әріптестікке қызығушылығының төмендігі. Мемлекеттік-жекешелік әріптестік мәселелері жеткілікті дәрежеде заңнамалық реттелген. Сонымен қатар, автокөлік инфрақұрылымы объектілерін салу мен пайдалану құнының жоғары болуы, кірістің кепілді тұрақты жеткілікті деңгейінің болмауы және соның салдарынан жоғары қаржылық тәуекелдер жеке бизнестің инфрақұрылымдық жобаларға қатысуға қызығушылығы төмендігінің негізгі себебі болып табылады.

Экологиялық таза автокөліктің үлес салмағының шамалы болуы. Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарында айқындалған басым бағыттардың бірі таза өндіріске және "жасыл" технологияларды кеңінен қолдануға көшу, оның ішінде жаңартылатын энергия көздерін пайдалану болып табылады. Сонымен қатар, электр тартымдағы көлік құралдарын пайдаланудың қазіргі деңгейі, сондай-ақ автокөлік және автожол саласында жаңартылатын энергия көздерін пайдалану деңгейі өте төмен болып қалып отыр. Электр көлігін зарядтауга арналған инфрақұрылым да іс жүзінде жоқ.

### Мүмкіндіктер

Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдері экономикасының жоғары өсу қарқыны. Қытай экономикасының қарқынды өсуі және қытай тауарларын экспорттау кезінде қазақстандық автомобиль тасымалдаушыларына преференциялар беру ретінде көрініс тапқан, құрлық жолымен Батыс Еуропа елдеріне жүк тасымалдау көлемін ұлғайтуға қызығушылық танытуы Қазақстан аумағы арқылы транзиттік жүк легін ұлғайту әлеуетінің бар екенін көрсетеді. Бұл әлеуетті іске асыру автожол саласын дамытуға және ұсынылатын ілеспе көрсетілетін қызметтер деңгейін арттыруға, сондай-ақ қосымша жұмыс орындарын құруға ықпал етуі мүмкін.

Өнімді өндіру және қайта өндеу көлемінің өсуі, сондай-ақ агроенеркәсіптік кешенді дамыту үшін әлеуеттің болуы. Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарында айқындалған қайта өндеу өнеркәсібі мен агроенеркәсіптік кешенді дамыту бағыттары сапалы автокөлік инфрақұрылымының, қазіргі заманғы экологиялық таза жылжымалы құрамның болуын және автожолдарды

салуда, тасымалдауды ұйымдастыру мен жүзеге асыруда озық технологияларды қолдануды да болжайды. Осы бағытта күш-жігер жұмсау автокөлік және автожол салаларының табысты дамуына ықпал етуі мүмкін.

Қазақстанның сенімді қаржылық беделі. Қарыз қаражатын тарта отырып, инфрақұрылымдық жобаларды іске асырудың табысты көпжылдық тәжірибесі Қазақстанның халықаралық қаржы ұйымдары арасында сенімді беделін қалыптастыруға мүмкіндік берді. Бұл артықшылық автожол саласындағы капиталды қажетсінетін инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға кредиттерді одан әрі тарту үшін мүмкіндіктер туғызады, сондай-ақ МЖӘ ауқымды жобалары шеңберінде әлеуетті жеке инвесторлар тарапынан Қазақстанға деген сенімді арттырады. Бұл сондай-ақ нәтижеге бағдарланған икемді институционалдық ортаны қалыптастыру жолымен жергілікті атқарушы органдар деңгейінде жол жобаларын қаржыландыру көздерін әртаратандыру әлеуетін ашуға мүмкіндік береді.

### Қауіп-қатерлер

Автомобиль жолдары жағдайының нашарлауы және жылжымалы құрам тозуының жоғары қарқыны. Соңғы жылдары қалыптасқан жолаушылар мен жүктерді автомобиль көлігімен тасымалдау көлемінің өсу үрдістері көлік инфрақұрылымын дамытуға қаржыландырудың қазіргі деңгейі кезінде, сондай-ақ инновацияларды пайдалану жақын перспективада автомобиль жолдары жағдайының нашарлауына, олардың өткізу және тасымалдау қабілетінің төмендеуіне әкелуі мүмкін. Қолданыстағы жылжымалы құрамды жаңарту қарқыны: автобустар мен жүк автомобильдері паркінің техникалық жағдайының нашарлауына; оларды күтіп-ұстауға арналған шығындардың және экологиялық жүктеменің ұлғаюына; тозу деңгейінің ұлғаюына және соның салдарынан жылжымалы құрам паркінің қысқаруына алып келеді.

Республика қалаларында пайдаланылатын жеңіл автомобильдер санының одан әрі өсуі. Қала көшелеріндегі жеңіл автомобильдер санының қарқынды өсуі жолдағы кептелістер санының өсуіне және қалалық көше-жол желілерінің шамадан тыс жүктелуіне алып келеді. Соның салдарынан жүктер мен жолаушыларды жеткізу уақыты ұзарады, сондай-ақ тұтынылатын отынның саны мен автомобиль көлігін пайдаланудан ластаушы заттардың шығарындылары өседі.

Тасымалдау қауіпсіздігі деңгейін төмендету. Жол-көлік оқиғаларының саны және ондағы өлім-жітім деңгейі бойынша Қазақстан ТМД елдері арасында көш бастап келеді және тасымалдау қауіпсіздігі бойынша әлемдік рейтингте ең нашар позициялардың бірінде. Соңғы жылдары авария мен өлім-жітім көрсеткіштерінің біршама төмендегеніне қарамастан, осы саладағы мұндай жағдайға бұрынғысынша жол берілмеуі тиіс.

### 3.3. Теміржол инфрақұрылымы және тасымалдар

#### 3.3.1. Ағымдағы жағдай, жетістіктер мен проблемалар

Қазақстан теміржолдарының жалпы ұзындығы бір бағытпен есептегендеге 21 мың км (әлемде 19-орын), оның ішінде дара жолдар (69 %) - 11,1 мың км, қос жолды (30,6 %) - 4,9 мың км, 2 жолдан астам - 32,3 км, электрлендірілген желілер (26 %) 4,2 мың км құрайды. Пайдаланылатын магистральдық теміржол желісінің ұзындығы 16,1 мың км құрайды.

Қазақстанның әлемнің басқа елдерімен салыстырғанда теміржол желісімен қамтамасыз етілуі аумақтың 1000 шаршы км есептегендеге желінің тығыздығында айтарлықтай артта қалғанын көрсетеді. Тиісінше теміржол көлігі саласындағы көлік саясаты соңғы онжылдықта теміржол көлік дәліздерінің жаңа архитектурасын, оның ішінде түзеткіш желілерді салу жолымен қалыптастыруға басым түрде бағытталды.

Теміржол инфрақұрылымы саласында бүгінгі күні өндірлер арасында тікелей қатынас жасау жолымен республикашілік тасымалдар бағыттарын оңтайландыруға, сондай-ақ транзиттік жүк жөнелтушілер үшін қазақстандық бағыттардың тартымдылығын арттыруға баса назар аудара отырып, оңтайлы теміржол желісін қалыптастыру іс жүзінде аяқталды.

Қостанай және Ақтөбе, сондай-ақ Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстарының тікелей қосылуын қамтамасыз ететін желілер құрылышы бойынша жобалар іске асырылды.

Транзиттік әлеуетті дамыту аясында Қытай шекарасында "Алтынкөл (Қазақстан) - Қорғас (КХР)" екінші теміржол өткелі құрылды. "Достық (Қазақстан) - Алашанькоу (КХР)" қолданыстағы өткеліне қосымша жаңа өткел қосу жүктөрдің жалпы өткізу қабілетін жылына 40 млн. тоннаға дейін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Қазақстанның Түркіменстанмен шекарасында "Болашақ" теміржол өткелін салу және ашу Өзен арқылы Бейнеу - Шалқар - Сексеуіл - Жезқазған бағытында Түркіменстан мен одан әрі Иранға және Парсы шығанағы елдеріне жаңа дәліз қалыптастыруды қамтамасыз етті.

Сонымен қатар Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы 24 теміржол өткізу пунктінің техникалық жараптандырылуы (оның ішінде Ресей Федерациясымен - 20 пункт, Өзбекстан Республикасымен - 3 пункт, Қырғыз Республикасымен - 1 пункт) "Мемлекеттік шекара туралы" Қазақстан Республикасы Заңының талаптарына және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 17 қыркүйектегі № 977 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу пункттерін ашу (жабу), олардың жұмыс істеуі (пайдаланылуы), оларды санаттарға бөлу, жіктеу, жайластыру қағидаларына, сондай-ақ техникалық жараптандыру және жұмысын ұйымдастыру бойынша талаптарға сәйкес келмейді, бұл өткізу пункттерінің өткізу қабілетінеге теріс әсер етеді.

Каспийдегі порт инфрақұрылымын теміржол магистралімен біріктіру қамтамасыз етілді, сондай-ақ Қытай - Орта Азия және Таяу Шығыс елдері транзиттік бағытында іске қосылған Алматы-Шу участкесінде екінші жолдар салынды. Осылайша, 1998 - 2016

жылдар аралығында салынған жаңа теміржол желілерінің жалпы ұзындығы 2,4 мыңдан астам км құрайды.

Негізгі халықаралық дәліздер бойынша контейнерлік тасымалдарды ұйымдастырудың жаңа технологияларын дамыту және енгізу контейнерлік пойыздар қозғалысының орташа жылдамдығын тәулігіне 800 - 1000 км дейін жеткізуге мүмкіндік берді. Сонымен қатар, жүктерді тасымалдау мен жүк жөнелтүшілер күтуінің өсіп келе жатқан қажеттілігі жүктерді өндөу және жеткізу жылдамдығын транзиттік қатынаста одан әрі тәулігіне 1150 км дейін арттыруды қажет етеді.

Теміржол саласын реформалаудың қазіргі кезеңі 2001 жылы "ҚТЖ" ҰК" РМК акционер болған сәттен бастау алады. Реформалар жүргізілген жылдары "ҚТЖ" ҰК" АҚ құрамынан кейбір бейінді емес қызмет түрлерін бөлу, теміржол тарифін инфрақұрылымдық, локомотивтік және вагон құрамдастарына бөлу, жолаушылар тасымалдарын жүк тасымалдарынан бөлу, мемлекеттік тапсырысты орналастыру жүйесін пайдалана отырып, жолаушылар тасымалының әлеуметтік маңызды бағыттарын субсидиялау тетігін енгізу, вагондар нарығында операторлар ретінде жеке компанияларды тарту, сондай-ақ қазақстандық вагондар паркін елеулі жаңарту бойынша қадамдар жасалды.

Бұғынгі таңда "ҚТЖ" ҰК" АҚ және компаниялар тобы теміржол холдингін құрайды, оның негізгі мақсаты бір жағынан пайда мен коммерциялық тартымдылыққа бағдарланған компанияны қалыптастыру, екінші жағынан қолжетімді тарифтер бойынша жолаушыларды тасымалдау, инфрақұрылымды дамыту сияқты әлеуметтік функцияларды іске асыру, сондай-ақ әлеуметтік маңызы бар және пайдалылығы төмен жүк тасымалдарын орындайтын жүк жөнелтүшілерге қолайлы тарифтерді ұсыну болып табылады.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ активтерінің құрылымындағы магистральдық теміржол желісі Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес жекешелендіруге жатпайтын стратегиялық обьект болып табылады. Магистральдық теміржол желісі қызметтерін ұсынуға арналған тарифтер жүктердің түрлері бойынша сараланған және мемлекеттік макрореттеу жолымен әлеуетті нарықтық өсуі тежеледі.

Бұл ретте тарифтерді қалыптастырудың қолданыстағы әдістемелері ескірген, магистральдық теміржол желісінің әртүрлі участекерін жөндеу және күтіп-ұстай құнындағы айырмашылықты ескермейді, сол арқылы инфрақұрылымға қызмет көрсетуге арналған шығындар санына байланысты неғұрлым икемді сараланған тарифтерді беруге мүмкіндік бермейді.

Бұдан басқа, МТЖ қызметтерінің қолданыстағы өлшеуіші (нетто тонна/км) тасымалданатын жүктің қашықтығы мен салмағы үшін жүк жөнелтүшінің тарифін алуға есептелген, бірақ пойыздың МТЖ (пойыздың және вагондардың басындағы локомотив) бойынша брутто тонна/км жол жүруі үшін тарифті алуға есептелмеген.

Негізгі құралдардың елеулі моральдық және физикалық тозуы, оның ішінде инфрақұрылым объектілері тозуының жоғары деңгейі, дара жолды және электрлендірілмеген участеклердің едауір ұзақтығы магистральдық теміржол желісінің жылдамдығы мен өткізу қабілеті бойынша шектеулер тудырады. Магистральдық теміржол желісінің құрамындағы қолданыстағы дара жолды және электрлендірілмеген участеклер өткізу қабілетін шектейтін "тар өткелдердің" көп болуына әкеледі. Аталған факторлар халықтың ұтқырлығын арттыруға және теміржол көлігімен жолаушылар мен жүк тасымалы қызметтерінің бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін арттыруға кедергі келтіреді.

Қалыптасқан жағдайдың себептерінің бірі жеткіліксіз қаржыландырудан басқа, инфрақұрылым объектілерін жөндеуді және техникалық қызмет көрсетуді жоспарлаудың технологиялық процестерінің ескіруі, станциялардағы маневрлік және жүк жұмыстарын жоспарлау, сондай-ақ осы процестердің тиімділігі мен ашықтығын арттыруға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы автоматтандырылған ақпараттық жүйелердің жоқтығы болып табылады.

Теміржол вокзалдарын реконструкциялау және жөндеу бойынша жұмыстарды жүзеге асыру жолымен Жолаушыларды, бағажды және жүк-бағажды теміржол көлігімен тасымалдау қағидалары мен стандарттарда белгіленген талаптарға сәйкес келтіру бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр.

2018 жылдың қорытындысы бойынша теміржол көлігімен жолаушылар тасымалының көлемі 23 091,4 мың адамды құрады, оның ішінде халықаралық қатынаста шамамен 2 908,5 мың жолаушы, облысаралық қатынаста - 16 465,2 мың жолаушы тасымалданды. Жолаушылар айналымы 18 562,2 млн. жкм немесе көліктің барлық түрлерімен жалпы жолаушылар айналымының 6,6 %-ын құрады. 2009 жылдан бастап 2018 жылға дейінгі кезеңде осы көрсеткіштердің өзгеру серпінінің тұрақты өсу үрдісін көрсетеді (3-суретті қараңыз).

57 бағыт бойынша облысаралық теміржол жолаушылар тасымалын 9 тасымалдаушы, оның ішінде 7 жеке компания (қамту үлесі 34 %) және 2 ұлттық тасымалдаушы (қамту үлесі 66 %) - "Жолаушылар тасымалы" АҚ және "Қала маңындағы тасымал" АҚ жүзеге асырады.

Әлеуметтік маңызы бар бағыттарда жолаушылар пойыздарының жүруін ұйымдастыру ИИДМ бүйріғымен бекітілген Әлеуметтік маңызы бар облысаралық жолаушылар қатынастарының тізбесіне және Республикалық бюджеттен субсидия бөле отырып, тасымалдаушының шығыстарын ұзақ мерзімді субсидиялауға арналған шартқа сәйкес жүзеге асырылады. 2018 жылы осы мақсаттарға республикалық бюджеттен 26 766,6 млн. теңге бөлінді.

Сонымен қатар бюджеттен бөлінетін субсидиялар көлемі әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын ұйымдастыруға байланысты барлық шығыстарды жабуға мүмкіндік бермейді.

Әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалдарын қолдау бойынша жүргізіліп жатқан саясаттың нәтижесінде салада жүк тасымалдау есебінен (жолаушылар қозғалысында өзіндік құнынан төмен локомотивтік тартқыш және МТЖ қызметтерін ұсыну жолымен) жолаушылар тасымалдарын тоғыспалы субсидиялау сақталып отыр.

Жолаушылар тасымалын субсидиялаудың қолданыстағы жүйесі вагондар мен локомотивтерді жаңартуға арналған инвестициялық ресурстарды жинақтауға мүмкіндік бермейді.

Бәсекелестік нарықтың қолданыстағы моделі тәуелсіз тасымалдаушылар санының өсуіне алып келді, бірақ жылжымалы құрамды, оның ішінде жүк тасымалы есебінен жолаушылар тасымалдарын тоғыспалы субсидиялау тәжірибесін сақтай отырып, жолаушылар локомотив паркін жаңартуға жеке инвестициялардың ағынын қамтамасыз етпеді.

Локомотивтік құрамда локомотивтік тартқыш (электр, жылу тартқыш) түрлері бойынша саралаудың болмауы және орташа тарифті қолдану тартқыштың қандай да бір түрін пайдалануға арналған шығыстардағы айырмашылықты ескере отырып, тоғыспалы субсидиялауға әкеледі.

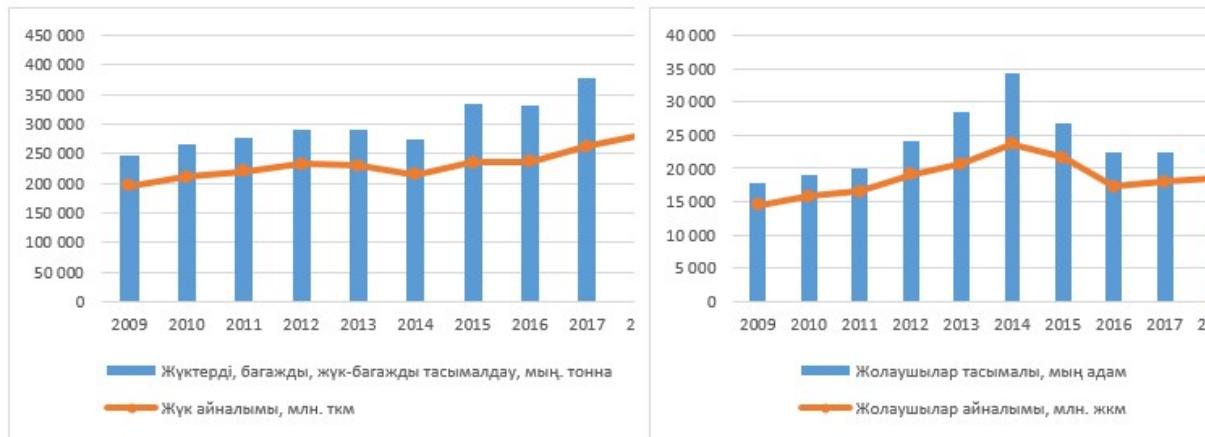
Облыс шегінде әлеуметтік маңызы бар бағыттарда қала маңындағы жолаушылар қатынасын ұйымдастыру тасымалдаушының шығындарын өтеу үшін облыс бюджетінен субсидиялар бөле отырып, жергілікті атқарушы органдардың тапсырысы бойынша жүзеге асырылады.

Жолаушылардың қанағаттану деңгейін арттыру, сондай-ақ "Қала маңындағы тасымал" АҚ ұсынатын қызметтер спектрін кеңейту және сапасын арттыру мақсатында қала маңындағы пойыздарда жол жүру билеттерін ресімдеу және сатып алу бойынша қазіргі заманғы технологияларды енгізу мүмкіндігі, оның ішінде QR кодтары мен СМС-ті пайдалана отырып, мобиЛЬДІ қосымшалар арқылы көлік және банк карталарымен жол жүру үшін ақы төлеу мүмкіндігі қаралады. Сондай-ақ ASTRA көлік карталарымен қызметтерді төлеуді жүзеге асыру мүмкіндігі қарастырып жатыр.

Сонымен қатар, халықтың әл-ауқаты мен ұтқырлығының артуымен, сондай-ақ жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары сапасының артуымен жолаушыларды көліктің баламалы түрлерімен, әсіресе, автомобильмен (такси, маршруттық және тұрақты автобус тасымалдары) тасымалдау бойынша қызметтерге сұраныс өсуде. Жолаушыларды әуе көлігімен тасымалдау жөніндегі көрсетілетін қызметтердің бюджеттік сегментін белсенді дамыту теміржол көлігімен жолаушылар тасымалдау қызметтерінің сапасын арттыру қажеттігіне әкеледі.

2009 жылдан бастап 2018 жылға дейінгі кезеңде теміржол көлігімен тасымалданған жүктөрдің көлемі 1,6 есе өсіп, 2018 жылдың қорытындысы бойынша бос қайтаруды ескере отырып, 397 884,8 мың тоннаны құрады, бұл көліктің барлық түрлерімен

тасымалданған жүктөрдің жалпы көлемінің 9,7 %-ын құрайды. Аталған кезеңде теміржол көлігімен жүк айналымы 1,4 есеге артып, 283 345,2 млн. ткм немесе жалпы жүк айналымының 46,5 %-ын құрады.



3-сурет. 2009 - 2018 жылдардағы теміржол көлігі қызметтері көлемінің серпіні

Теміржол жылжымалы құрамының паркінде 1,7 мың локомотив және 134,7 мың жүк вагоны бар. Жолаушылар вагондары паркінде орташа тозу деңгейі 45,9 % шамамен 2 597 бірлік бар. "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұлттық операторының жүк вагондары паркі құрылымындағы үлесі 40 %-ды, жолаушылар вагондары паркінде құрылымында 88 %-ды құрайды.

2009 жылдан бастап 2015 жылға дейінгі кезеңде отандық көліктік машина жасауды дамыту шеңберінде теміржол шаруашылығы үшін жылжымалы құрам мен материалдар шығаратын жаңа зауыттар салынып, пайдалануға берілді. Көрсетілген кезеңде магистральдық тепловоздарды, жүк вагондарын және жолаушылар вагондарын, электровоздарды өндіру зауыттары пайдалануға берілді. "Шығысмашзавод" АҚ базасында вагон құю цехын жаңғырту жобасы іске асырылды, Шу локомотив жөндеу зауытының базасында маневрлік тепловоздарды құрастыру цехы ашылды. Ақтөбе қаласында рельс-арқалық зауыты іске қосылды. Бағдарламаны іске асыру шеңберінде аталған кәсіпорындардың өнімдері ішкі және сыртқы нарықтарда, оның ішінде қазақстандық лизингтік және экспорттық-кредиттік қаржыландыру құралдарын қолдана отырып, толық көлемде талап етілетін болады деп күтілуде.

Сонымен қатар қызмет ету мерзімі мен техникалық жағдайы бойынша жылжымалы құрамның істен шығуы жаңарту қарқынына қарағанда едәуір алда. Қолданыстағы парктің жұмысқа қабілеттілігін қолдау үшін жыл сайын толық тозу себебінен істен шықкан 3 мыңға жуық вагонды ауыстыру қажет. Сондай-ақ магистральдық және маневрлік локомотивтер паркін толықтыру және жаңарту қажет.

Жолаушылар жылжымалы құрамының тозу деңгейін төмендету және уақтылы жаңарту мақсатында вагондарды сатып алу кезінде сыйақы мөлшерлемесін

субсидиялау және бюджеттік кредиттеу бойынша мемлекеттік бағдарламалар өзірленді және іске асырылып жатыр. Осы бағдарламаларды жүзеге асыру шеңберінде 2016 - 2018 жылдар аралығында 220 вагон сатып алынды, оның ішінде 202 бірлік "Жолаушылар тасымалы" АҚ паркін (оның ішінде 178 "Тальго" жолаушылар вагоны мен 24 электропойызы) және 60 вагон - жеке тасымалдаушылар паркін толықтырды.

Теміржол саласын реформалау кезеңінде нормативтік құқықтық актілер, оның ішінде теміржол көлігі саласындағы қызметті реттейтін техникалық регламенттер, нұсқаулықтар мен стандарттар өзірленіп, қабылданды. Бұл ретте осы заңнамалық және заңға тәуелді актілердің едәуір бөлігі қайта қарауды және өзектілендіруді талап ететін ескірген нормаларды қамтиды.

Заңнаманы жетілдіру мақсатында көлік саласындағы уәкілетті орган "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасы Заңы жобасының тұжырымдамасын және "Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне теміржол көлігі мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Заңының жобасын өзірледі.

Жаңа Заңды қабылдау және ілеспе нормативтік құқықтық актілерді жаңарту қажеттілігі көрсетілетін қызметтердің сапасын және тасымалдауды жүзеге асыру қауіпсіздігін арттыруға, сондай-ақ транзиттік әлеуетті дамытуға бағдарланған теміржол көлігі инфрақұрылымының жаңа, тиімді жұмыс істейтін моделін енгізу қажеттілігінен туындал отыр.

Пайдалану қауіпсіздігі саласында 2019 жылғы I - III тоқсан ішінде теміржол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігін бұзудың 715 оқиғасы (2018 жылы - 658), оның ішінде 2 апат (2018 жылы - 4), 196 оқиға (2018 жылы - 184), 517 инцидент (2018 жылы - 469) орын алды. Теміржолдарда 88 адамды басып кету жағдайы орын алды (2018 жылы - 109), оның 21-і адам өлімімен аяқталды (2018 жылы - 45).

Келтірілген деректер реттелетін өткелдерді жарактандыруды, пойыздың жақындағаны туралы хабарлау және сигнал беру жүйелерін жайластыруды, теміржол вокзалдары мен станцияларына жақын жерде жаяу жүргіншілер көпірлері мен қоршауларды салуды қоса алғанда, теміржол көлігінің пайдалану қауіпсіздігін арттыру жөнінде жүйелі шаралар қабылдау қажеттігін туралы куәландырады.

### 3.3.2. SWOT-талдау

#### Күшті жақтары

Дамыған магистральдық теміржол желісі. Теміржол желілерінің географиялық тарамдалған және ұзыннан-ұзақ желісі Қазақстанның барлық өнірлерін қамтиды және теміржол шекаралық өткізу пункттерінің дамыған желісі арқылы шектес мемлекеттердің магистральдық желілерімен байланысты қамтамасыз ете отырып, республика ішіндегі және өніраralық (транзиттік) қатынаста халықтың және бизнестің

жүк және жолаушылар тасымалдарына қажеттілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. МТЖ кен өндіру және өндеу кешені, өнеркәсіптік және аграрлық секторлар кәсіпорындарымен байланысы қамтамасыз етілген.

ТМД және Балтық елдерімен тасымалдауды ұйымдастырудың үйлестірілген технологиялық процестері. Дамудың тарихи ерекшеліктеріне байланысты ТМД және Балтық елдерінің теміржол көлік жүйелері толық технологиялық үйлесімді және бірыңғай техникалық регламенттер мен қағидалар шеңберінде жұмыс істей алады. Инфрақұрылымның бірыңғай параметрлері, жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету процестері, жол жүру құжаттарын ресімдеудің интеграцияланған жүйесі жолаушылар мен жүктөрдің халықаралық тасымалдарын тиімді ұйымдастыруға ықпал етеді.

Теміржол саласы кәсіпорындарын мемлекеттік қолдау. Соңғы 10 жылда теміржол инфрақұрылымының қолданыстағы объектілерін жаңғыртуға және жаңа объектілерін салуға, сондай-ақ жылжымалы құрамды жаңартуға арналған мемлекеттік инвестициялардың көлемі 2,3 трлн. теңгені құрады. Бұл қаражатқа әлеуметтік маңызы бар бағыттарда жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушыларды субсидиялау енгізілді.

### Әлсіз жақтары

Теміржол инфрақұрылымы мен жылжымалы құрамның табиғи және моральдық жоғары тозуы. Ұзақ пайдалануға байланысты теміржол инфрақұрылымының табиғи және моральдық тозуының деңгейі жоғары - кейбір ірі тораптық және транзиттік станциялардың инфрақұрылымдық объектілерінің қызмет ету мерзімі 30 жылдан асады. Қолданыстағы электрмен жабдықтау құрылғыларын, байланыс жүйелерін, теміржол автоматикасы мен телемеханикасын жаңғыртудың аса қажеттілігі бар. Магистральдық теміржол желісінің құрамындағы дара жолды және электрлендірілмеген участкердің едәуір ұзындығы пойыздардың өткізу қабілеті мен қозғалыс жылдамдығын шектейтін "тар өткелдер" көп болуына себепші болады. Жоғарыда аталған факторлармен қатар жылжымалы құрамның айтарлықтай тозуы және жаңарту қарқынының төмендігі тасымалдардың өзіндік жоғары құнының себебі болып табылады. Теміржол өткізу пункттерінде объектілерді ағымдағы ұстau деңгейі Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу пункттерін ашу (жабу), олардың жұмыс істеуі (пайдалану), санаттарға бөлу, жіктеу, жайластыру қағидаларының талаптарына, сондай-ақ техникалық жараптандыру және жұмысын ұйымдастыру бойынша талаптарға сәйкес келмейді.

Бейінді емес инфрақұрылымдық даму жобаларына инвестициялардың өтелімділігі деңгейінің төмендігі. "ҚТЖ" ҰК" АҚ компаниялар тобына жүктелген әлеуметтік инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру және қызметтің бейінді емес түрлерін қолдау

кезіндегі айтарлықтай инвестициялық жүктеме инвестициялардың қайту деңгейін төмендетеді және теміржол көлігінің инфрақұрылымын жаңғырту және дамыту бойынша басым жобаларды іске асыруда шектеулер жасайды.

Технологиялық процестерді автоматтандырудың және цифрландырудың, сондай-ақ теміржол саласында ақпараттық технологияларды қолдану деңгейінің төмендігі. Қолданыстағы ақпараттық жүйелерді біріктірудің және жаңа ақпараттық жүйелерді енгізу дің бірыңғай тәсілдерінің болмауы "КТЖ" ҰК" АҚ компаниялар тобының технологиялық процестерін автоматтандыру мен цифрландыру деңгейі төмендігінің негізгі себебі болып табылады. Оның қызметінің ауқымы (қызметкерлер саны, сондай-ақ деректерді енгізу, өндіреу, сактау және талдау қажеттілігін қамтитын процестер) және процестерді басқарудың пайдаланылатын технологиялары олардың тиімділігінің жоғары деңгейін қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді. Мұның себебі мультимодальды тасымалдарды ұйымдастыру мен орындауды жоспарлау және бақылау ; станциядағы маневрлік және жүк жұмыстарын жоспарлау; инфрақұрылым объектілеріне техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді жоспарлау және т.б. процестерінің автоматтандырылмауы.

Қала маңындағы теміржол көлігінің, оның ішінде облыс орталықтарында жеңіл рельсті көліктің даму деңгейінің төмендігі, сондай-ақ қалалық жолаушылар көлігімен біріктірілудің болмауы (оның ішінде билеттерді сату және бағыттарды жоспарлау жүйесінде) халықтың ұтқырлығын қамтамасыз етуге, оның ішінде индустриялық және өнеркәсіптік аймақтарда жұмыс орнына жол жүруді жүзеге асыру кезінде кедергі келтіреді.

### Мүмкіндіктер

Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдері экономикаларының жоғары өсу қарқыны. Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдері экономикасының қарқынды өсуі, Батыс Еуропа елдеріне құрлықтық жолмен жүк тасымалдау көлемін ұлғайтуға қызығушылық Қазақстан аумағы арқылы транзиттік жүк легін ұлғайту әлеуетінің бар екендігін куәландаудырады. Бұл әлеуетті іске асыру теміржол көлігінің инфрақұрылымын дамытуға және ұсынылатын ілеспе көрсетілетін қызметтер деңгейін арттыруға, сондай-ақ қосымша жұмыс орындарын құруға ықпал етуі мүмкін.

Машина жасау өндірісін кеңейту. Мемлекет тарапынан белсенді институционалдық және қаржылық қолдау (оның ішінде лизингтік қаржыландырудың жеңіл шарттарын беру және пайыздық мөлшерлемені субсидиялау жолымен) болған кезде отандық кәсіпорындарда теміржол көлігінің жылжымалы құрамын жасау бойынша қуаттарды кеңейту отандық тасымалдаушылар үшін жолаушылар жылжымалы құрамын жаңарту қарқынын арттыруға және тозу деңгейін төмендетуге мүмкіндік береді.

### Қауіп-қатерлер

Мемлекеттің, квазимемлекеттік және жеке сектордың қаржылық мүмкіндіктері шектеулі болғанда инфрақұрылым объектілерін жаңғыртуға және жылжымалы

құрамды жаңартуға арналған ресурстарға қажеттіліктің тұрақты өсуі тартылатын сыртқы және ішкі қаржылық қарыздар бойынша жоғары пайыздық мөлшерлемемен қатар теміржол саласының технологиялық және техникалық қамтамасыз етілуін нашарлатуға алғышарттар жасайды және оның дамуына кедергі келтіреді.

Баламалы теміржол дәліздерін дамыту. Өз аумақтарында халықаралық транзиттік дәліздерді құру және дамыту бойынша Орта Азия елдерінің белсенділігі, сондай-ақ Транссібір теміржол магистралін дамыту, Решт (Иран) - Астара (Әзербайжан) участкесінің құрылышын ілгерілету Қазақстан аумағын айналып өтетін, транзиттік жүк ағындарын қайта бағдарлау үшін алғышарттар жасайды.

Теміржол тасымалдарының көліктің басқа тұрлерімен бәсекелестігі. Тарифтерді қалыптастыруды, жүктөрді тасымалдауды ұйымдастыруды және жүзеге асыруды неғұрлым икемді, құрама, азық-түлік пен жабдықтар жүктөрі сегментінде "Есікке дейін" қағидаты бойынша жеткізу мүмкіндігі бар автомобиль көлігімен жеткізу жылдамдығы мен құны бойынша бірқатар артықшылықтары бар. Жүрдек автомагистральдар мен бюджеттік авиатасымалдарды дамыту жолаушылар легінің өсуін теміржолдан автомобиль және әуе көлігі тұрлеріне қайта бағдарлауға себеп болуы мүмкін.

Ұлттық валютаның девальвациясы кезіндегі қарыз жүктемесінің өсуі. Шетел валютасындағы кредиттердің едәуір үлесі, сондай-ақ негізгі құралдарды сатып алуға арналған қолданыстағы шарттар бойынша шетел валютасындағы міндеттемелердің болуы негізгі түсім ұлттық валютада болған кезде борыштық жүктеменің одан әрі ұлғау тәуекелін арттырады.

МАТЖ-да жүк тасымалы нарығын ырықтандыру үшін институционалдық, заңнамалық және технологиялық негіздің болмауы. Жеке операторларға республикаішілік қатынаста магистральдық теміржол желісінің қызметтеріне рұқсат беру нарықтың барлық субъектілері арасында әлеуметтік жауапкершілікті әділ бөлуді көздейтін тиісті нормативтік-құқықтық базаны әзірлеу және қабылдау арқылы рет-ретімен жүзеге асырылуы тиіс. Ол саладағы ағымдағы жағдай мен жұмыс істеу шарттарын жан-жақты объективті талдау арқылы бағаланады. Бұл ретте ырықтандыру жағдайында уәкілдегі органның құзыреті мен өкілеттіктеріне ерекше назар аудару қажет.

### **3.4. Су көлігі инфрақұрылымы, теңіз және өзен көлігімен тасымалдау**

#### **3.4.1. Ағымдағы жағдай, жетістіктер мен проблемалар**

Қазақстанда су көлігі Каспий теңізіндегі үш теңіз портынан, ішкі су порттары желісі және гидротехникалық инфрақұрылымы бар бірнеше кеме жүзетін өзендерден және су қоймаларынан тұрады.

Соңғы жылдары су көлігі инфрақұрылымын жаңғырту және дамыту бойынша, ең алдымен, теңіз порттарының өткізу қабілетін арттыруға және жүктөрді өндеу технологияларын жетілдіруге бағытталған бірқатар ауқымды жобалар іске асырылды.

2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ шеңберінде жылына 7 млн. тоннаға дейін өткізу қабілеті бар теміржол және автомобиль паром кешенін салу арқылы Құрық теңіз портын дамыту бойынша ауқымды жоба іске асырылды. Инфрақұрылымды және көлік-логистикалық жүйені дамыту саласында соңғы 10 жылда бірқатар стратегиялық іс-шаралар мен қолдау шаралары Каспийдегі терминалдық-қойма инфрақұрылымын дамытуға жеке инвесторларды тартуға ықпал етті. Құрғақ және контейнерлік жүктөр бойынша жылына 3 млн. тонна қосымша өткізу қабілеттілігі бар Ақтау порты солтүстік терминалының жүкті ауыстырып тиесу қуаттарын дамыту жобасы іске асырылды.

Құрық портының жаңа паром терминалдары арқылы халықаралық Транскаспий бағыты шеңберінде 70 мың бірліктен астам вагон мен автомашина немесе 4 млн. тоннадан астам жүк тиеліп жөнелтілді.

Каспийдегі қазақстандық логистикалық тораптың жалпы өткізу қабілеті жылына 19,5 млн. тоннадан 27 млн. тоннаға дейін артты. "Баку - Тбилиси - Карс" жаңа теміржол желісіне, одан әрі Түркия мен Жерорта теңізі елдеріне шығатын Алят теңіз портымен инфрақұрылымдық байланыс қамтамасыз етілді.

ИДМБ шеңберінде инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру нәтижесінде Қазақстан арқылы транзиттік контейнерлік тасымалдардың жалпы көлемі тұрақты өсуде. 2018 жылы Қазақстан арқылы контейнерлік тасымалдау көлемі 411,5 мың контейнерді құрады, бұл өткен жылдың тиісті кезеңімен салыстырғанда 49 %-ға артық. "Қытай - Еуропа - Қытай" бағыты бойынша тиісті кезеңде 235,5 мың контейнер тасымалданды, бұл өткен жылдың тиісті кезеңімен салыстырғанда 54 %-ға артық.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ маркетингтік зерттеулеріне сәйкес 2020 жылға қарай Қазақстанның теңіз порттары бағытында құрғақ және паромдық жүктөрдің күтілетін легі шамамен 13,7 млн. тоннаны құрайды. Негізгі транзиттік жүк ағыны Оңтүстік-Шығыс Азиядан, оның ішінде Қытайдан контейнерлерде тасымалданатын тауарлардан тұратын болады. Орташа есеппен жылына 300 мың контейнерге дейін тасымалдау болжануда.

Порттар арқылы жүк айналымы көлемінің болжамды өсу үрдісін ескере отырып, Каспий өнірінің бәсекелес елдері халықаралық тасымалдар нарығында өз позицияларын бекіту мақсатында өз флоттарын белсенді дамытуда.

Бүгінгі таңда қазақстандық порттардан барлық паром тасымалдарының 100 %-ын әртүрлі 15 паромы бар Әзербайжан жүзеге асырады. Түркіменстан белсенді паромдық тасымалдау аясында 2 жеке паромның құрылышын жүзеге асырды.

Осылайша Каспий теңізіндегі паромдық тасымалдар қазақстандық флоттың қатысуының жүзеге асырылып жатыр.

Біздің еліміздің геосаяси орналасуы Каспий маңы мемлекеттерімен теңіз қатынасы арқылы жүк тасымалдауды дамыту үшін үлкен мүмкіндіктер ашады.

Соңғы бес жыл ішінде отандық сауда флоты жалпы дедвейті 24 мың тонна төрт құрғақ жүк таситын кемемен толықтырылды және Ақтау портынан тиелетін құрғақ

жүктөрдің 10,3 %-ын тасымалдауды қамтамасыз етеді (құрғақ жүктермен операция жасау 2015 жылдан басталды).

Қазақстандық танкерлер тек Ақтау портынан ғана емес, сонымен қатар ресейлік мұнайды Махачкала портынан Баку портына дейін тасымалдауға қатысады. Сонымен қатар 2011 жылдан бастап Ұлттық теңіз тасымалдаушысының 2 мұнай құю танкери Қара және Жерорта теңіздерінде мұнай тасымалдауды жүзеге асырады.

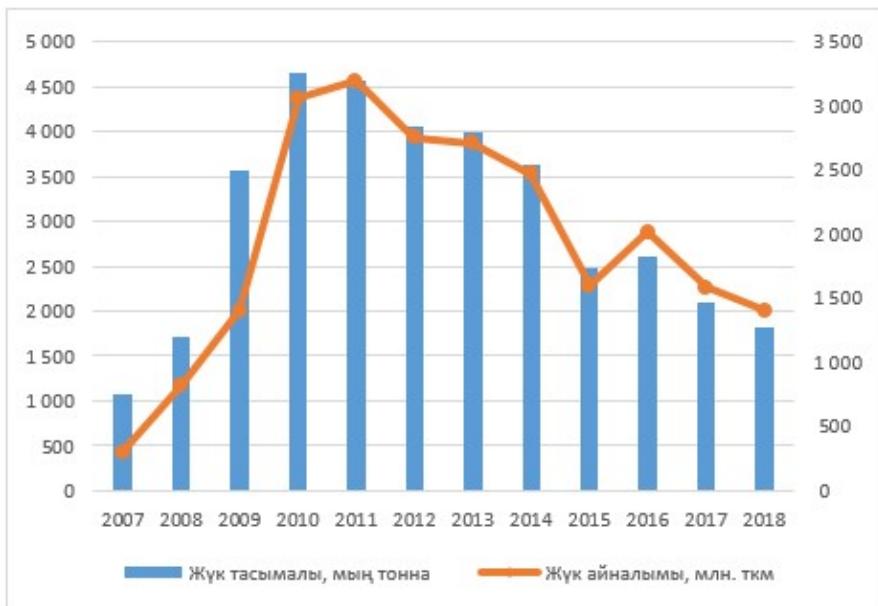
2016 жылдан бастап Ақтау және Құрық порттарынан Қара теңізге және кері бағытта түрік және румын порттарына дейін габаритті емес жүктөр мен дәнді дақылдарды құрғақ жүк таситын кемемен тасымалдау басталды.

Оңірдегі елдер жүк легі үшін шиеленісken бәсекелестік жағдайында өз флоттарын дамыту үшін кредит берудің жеңілдетілген мәлшерлемелері (РФ), инвестициялық субсидиялар және мемлекеттік бірлесіп қаржыландыру (Әзербайжан, РФ, Түркіменстан ), порттарда қызмет көрсетудің жеңілдетілген шарттары (Иран, Түркіменстан), мамандандырылған лизингтік компаниялар тарапынан операциялық лизингтің жеңілдікті шарттары, кедендейк жеңілдіктер (РФ) сияқты мемлекеттік қолдау шараларын қолданады.

Жоғарыда көрсетілген мән-жайлар, сондай-ақ қазіргі заманғы сауда флотының тапшылығы, оның ішінде паромдар мен фидерлік кемелердің (контейнер тасығыштардың) болмауы Қазақстанға теңіз арқылы жүк тасымалдаудың Каспий нарығында шетелдік тасымалдаушылармен, әсіресе, Әзербайжан мен Иран флотының мүмкіндіктерімен тиісті деңгейде бәсекелесуге мүмкіндік бермейді.

2007 - 2010 жылдары теңіз көлігімен тасымалданған жүктөрдің көлемі 4,3 есіп, 4 655,0 мың тоннаны құрады. Сонымен қатар 2011 жылдан бастап мұнайдың негізгі көлемін құбыр арқылы тасымалдауға бағдарлауға байланысты теңіз жүк тасымалы көлемінің төмендеуі байқалды және 2018 жылдың қорытындысы бойынша бұл көрсеткіш 1 833,2 мың тоннаға сәйкес келді.

Теңіз көлігінің жылдық жүк айналымы 2007 жылдан бастап 2011 жылға дейін 3 189,7 млн. ткм деңгейіне дейін 9,1 есе өсті. Алайда жүк тасымалдау көлемінің қысқаруы салдарынан 2012 жылдан бастап бұл көрсеткіш те төмендеді және 2018 жылы 1 515,6 млн. ткм құрады.



**4-сурет. 2009-2018 жылдардағы теңіз көлігі қызметтері көлемінің серпіні**

Жүк тасымалдарының жалпы көлеміндегі теңіз көлігі үлесінің аздығына қарамастан, сұраныс пен ұсынысты талдау Каспий өнірі, Парсы шығанағы және Оңтүстік-Шығыс Азия елдері бағытында көлемі жыл сайын 20-дан 40 млн. тоннаға дейін әлеуетті жүк легі бар екенін көрсетеді. Осылайша теңіз тасымалдары үшін инфрақұрылым мен флоттың одан әрі дамуы орта мерзімді перспективада нақты көрсеткіштерді инфрақұрылым мен флоттың номиналды өткізу қабілетінің деңгейіне дейін жеткізе отырып, елеулі өсуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді деп болжануда.

Бүгінгі таңда мұнай-газ жобаларының басым бөлігі Каспий бассейнінің теңіз қайрағында шоғырланған. Каспий теңізінің қазақстандық секторын (бұдан әрі - КТҚС) қарқынды игеру шенберінде жыл сайын сервистік флот қызметтеріне сұраныс өсуде. Сервистік флоттың қызмет көрсету нарығы КТҚС кен орындарын игеру шарттарына, міндеттері мен кезеңдеріне сүйене отырып қалыптасады. Бұл ретте теңіз мұнай-газ жобаларын әзірлеу кезеңіне байланысты кемелердің мамандандырылған түрлері (зерттеуді, барлауды, жабдықтауды, өнеркәсіптік өндіруді және басқаларды қамтамасыз ететін) пайдаланылады.

2018 жылдың соңындағы жағдай бойынша КР кеме тізілімдерінде қосалқы флоттың 310 кемесі тіркелген, олар Каспий теңізінің қазақстандық қайрағында теңіз операцияларын қолдауға тартылған.

Алайда Каспий деңгейінің төмендеуіне байланысты шөгіндісі аз кемелердің жаңа түрлеріне көшу қажеттілігі туындейды. Осының салдарынан қазақстандық флот кемелерінің саны қысқарып, қалған кемелердің тозуы өсті. Тізілімдегі кемелердің 30 %-ға жуығының пайдаланылу мерзімі 15 жылдан асады, бұл перспективада олардың санының одан әрі қысқаруына әкеледі.

Сондай-ақ мұнайдың авариялық төгілуін жоютын (МАТЖ) авариялық-құтқару кемелерінің міндепті түрде болуы теңіз мұнай-газ кен орындарын игерудің маңызды буыны болып табылады. МАТЖ бойынша көрсетілетін қызметтер теңіз кен орындарында көмірсүтек шикізатын барлау және одан әрі өндіру жөніндегі жұмыстарды жүргізу кезінде теңіз операцияларының міндепті ажырамас бөлігі болып табылады. КТҚС-да МАТЖ жүйесін құрудың мақсаты - мұнайдың теңізге ағуы немесе одан әрі төгілуіне байланысты теңізде ықтимал төтенше авариялық жағдайларға жол бермеу және оның алдын алу. Мәселен, Кемелерден ластануды болдырмау жөніндегі халықаралық конвенцияның (МАРПОЛ 73/78) және Мұнаймен ластанудан болған залал үшін азаматтық жауапкершілік туралы конвенцияның (1969 жыл) ережелері адамдардың өмірі мен денсаулығы үшін, сондай-ақ теңіз экологиясы үшін мұнайдың теңізге төгілуінің ауыр салдарын болдырмау жөніндегі нормаларды қамтиды.

Кемелер екипаждарының құрамында кадрлық әлеуетті дамыту саласында оң серпін байқалады. Атап айтқанда, 2014 жылмен салыстырғанда жүзу құрамындағы Қазақстан Республикасы азаматтарының үлесі - 51 %-дан 60 %-ға дейін, ал командалық құрам деңгейінде 28 %-дан 42 %-ға дейін артты. Қатардағы құрам толығымен қазақстандық азаматтардан тұрады.

Қазақстандық кәсіби дипломдарды халықаралық тануды қамтамасыз ету мақсатында осы саладағы Қазақстан Республикасы заңнамасы халықаралық талаптарға сәйкес келтірілді. 2018 жылғы желтоқсанда Халықаралық теңіз ұйымына теңіз кадрларын даярлау және диплом беру мәселелері бойынша Қазақстан Республикасын "ақ тізімге" қосуға өтінім берілді. 2025 жылға дейін Каспий маңы мемлекеттерімен кәсіптік білім туралы құжаттарды және өзге де біліктілік құжаттарын өзара тану туралы келісімдер жасасу жөніндегі жұмысты аяқтау жоспарланып отыр.

Кеме қатынасы қауіпсіздігін арттыру саласында да белгілі бір жетістіктер бар. Атап айтқанда, Порттың теңіз әкімшілігі (ПТӘ) құрылды, оның базасында теңіз көлігіндегі бақылау-қадағалау функциялары жүйелендірілді.

Бүгінгі күні ПТӘ Ақтау, Баутино, Құрық теңіз порттарында мемлекеттік порттың бақылау және мемлекеттің туын пайдаланылуын бақылау бойынша функцияларды жүзеге асырады.

Каспий маңы мемлекеттері арасындағы порттың бақылауды біріздендіру мақсатында қазіргі уақытта осы елдердің теңіз әкімшіліктерімен бірлесіп порттарда кемелерді инспекциялауды жүзеге асырудың бірыңғай режимін құру, оның ішінде кемелерге қойылатын міндепті халықаралық талаптар мен стандарттардың жалпы тізбесін айқындау жөніндегі жұмыс жүргізілуде.

Теңіз көлігін дамытудың негізгі проблемалары:

порттардың маркетингтік жұмысының нашарлығы, мультимодальды тасымалдардың дамуын нормативтік құқықтық қамтамасыз етудің жеткіліксіздігі;

Каспий теңізінде логистикалық көрсетілетін қызметтерді дамытудың қазіргі заманғы құралдарының болмауы;

Ақтау портында кемелердің қозғалысын навигациялық сүйемелдеудің жоқтығы; кемелерді іздестіру және құтқару жүйесінің жеткіліксіз дамуы; мұнай ластануын жою бойынша қуаттардың жеткіліксіздігі;

жасанды аралдар маңында кеме қатынасы қауіпсіздігі талаптарының сақталуын бақылау үшін мүмкіндіктің болмауы.

Ішкі су көлігінің дамуы елдің аумағындағы бай табиғи ресурстардың өндірістік игерілуімен тығыз байланысты. Қазақстанда Ертіс, Жайық, Іле және Есіл өзендерінде, Балқаш көлінде кеме қатынасы болуы мүмкін. Осыған қарамастан, өзен көлігі негізінен шығыста - Ертіс өзенінің бассейнінде, батыста - Жайық-Каспий бассейнінде, сондай-ақ оңтүстік-шығыста - Балқаш-Іле бассейнінде дамыды, бұл шығыны ең аз көлік түрі болып табылатын ішкі кеме қатынасын дамытуға пәрменді ынталандыру шараларын қабылдау қажеттілігін куәландырады.

ИИДМ-ның деректері бойынша соңғы бес жыл ішінде өзен көлігімен тасымалдау көлемі 40 %-ға немесе 1,1 млн. тоннадан 1,65 млн. тоннаға дейін, оның ішінде 40 мың тоннадан 200 мың тоннаға дейін экспорттық қатынаста Ресейге өсті.

Сонымен қатар 2010 - 2016 жылдар аралығында ішкі су көлігі жүк айналымының көрсеткіштері тасымалдау қашықтығының қысқаруына байланысты 3,7 есе 21,4 млн. ткм-ге дейін төмендегенін көрсетті.

Бүгінгі күні Шұлбі шлюзінің қорғау ғимаратының құрылышы аяқталды, бұл Ертіс трансшекаралық өзенінің қазақстандық бөлігінде толассыз кеме қатынасын жаңғыртуға мүмкіндік берді. Мемлекеттік техникалық флоттың 147 кемесін жаңарту бойынша жұмыс жүргізілуде, оның жалпы тозуы шамамен 78 %-ды құрайды.

2017 және 2018 жылдардың қорытындылары бойынша жүк айналымының есу үрдісі байқалды.



5-сурет. 2009-2018 жылдардағы ішкі су көлігі қызметтері көлемінің серпіні

Коммерциялық тасымалдар көлемінің төмендеуіне қарамастан, ішкі су жолдары мен оларда орналасқан өзен порттарының Қазақстанның көлік-коммуникация кешенінде маңызды әлеуметтік-экономикалық мәні бар. Өзен порттарының тиеп жөнелту әлеуеті толық пайдаланылмайды, ал теміржолдар мен автомобиль жолдарының өткізу қабілеті бірқатар бағыттар бойынша таусылған, олардың инфрақұрылымын дамытуға елеулі шығындар қажет.

Өзен көлігінің негізгі проблемаларының ішінде жағалау көлік инфрақұрылымы объектілері санының жеткіліксіздігін және кеме қатынасы шлюздерінің әбден тозғанын, ұзақ уақыт бойы күрделі жөндеусіз және жабдықтарды ауыстырусыз пайдаланылып келе жатқанын атап көрсету қажет. Мемлекеттік техникалық флот және жекеменшік көлік кемелері едәуір дәрежеде тозған.

Су көлігіндегі пайдалану қауіпсіздігі көрсеткіштерін талдау 2018 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда 2019 жылғы I - III тоқсан ішінде жағдайдың нашарлағанын куәландағырады. Атап айтқанда көрсетілген кезеңде теңіз көлігінде 5 авариялық жағдай (2018 жыл - 4) және шағын көлемді көлікте 5 оқиға (2018 жыл - 2) тіркелді. Қаза болғандардың саны - 2 адам. Осылайша, Бағдарлама шеңберінде су көлігіндегі пайдалану қауіпсіздігін арттыру бойынша кешенді шаралар әзірлеу қажет.

### 3.4.2 SWOT-талдау

#### Күшті жақтары

Теңіз көлігі үшін дамыған порттық инфрақұрылымның және қосалқы жүйелердің болуы. Теңіз көлігінің қолданыстағы дамыған порттық инфрақұрылымы республиканың көлік инфрақұрылымымен біріктірілген және жүктердің кез келген түрін ауыстырып тиеуді қамтамасыз етуге қабілетті. Порттардағы өндірістік процестер автоматтандырылған және "Номад" жүйесімен біріктірілген. Баутино және Құрық теңіз порттары кемелер қозғалысын басқару жүйелерімен жабдықталған.

Қолданыстағы сауда флотының тиісті техникалық жағдайы. Қазақстандық флот Каспийдегі жас флоттардың бірі болып табылады және теңіз кемелерінің жарақтандырылуы мен қауіпсіздігі бойынша барлық қазіргі заманға сай келетін халықаралық талаптарға жауап береді және Каспий теңізінде, сондай-ақ Каспийден ашық теңіздерге порттар арасында жүктерді жедел және қауіпсіз тасымалдауды жүзеге асыруға қабілетті.

Баку портымен паром қатынасының болуы. Ноушахр, Астрахань және Баку порттарымен ықтимал паром қатынасы, сондай-ақ Ақтауда контейнерлік терминалды дамыту Түрікменстан арқылы Оңтүстік-Шығыс Азия, Қытай, Иран, араб елдері мен Еуропа арасында қозғалатын жаңа транзиттік жүк легін тарту үшін үлкен мүмкіндіктер ашады.

Үәкілетті көлік операторының болуы. Ақтау және Құрық порттарының қуатын пайдалану арқылы мультимодальдық тасымалдау кезінде бірыңғай логистикалық өнім беруге мүмкіндігі бар үәкілетті көлік операторы - "KTZ Express" АҚ-ның болуы

Қазақстанның көлік дәліздеріне халықаралық жүк легін тарту үшін маңызды фактор болып табылады.

Халықаралық теңіз ұйымының (ХТҰ) талаптарына сәйкестігі. Қазақстанның заңнамасына Халықаралық теңіз ұйымының Каспий теңізінде кеме қатынасын ұйымдастыруға және кемелердің қауіпсіз жүзуіне қатысты талаптарын іске асыру үшін қажетті өзгерістер мен толықтырулар енгізілді.

Халықаралық теңіз ұйымының теңіз кадрларын даярлау жүйесінің сәйкестігі. Теңіз кадрларын даярлау жөніндегі халықаралық теңіз ұйымының "ақ тізіміне" жоспарланған кіру теңізшілерді даярлаудың қазақстандық жүйесін және Қазақстанның теңіз әкімшілігі беретін кәсіби дипломдарды халықаралық тануға негізделеді.

Халықаралық кеме тізілімінің болуы. Халықаралық кеме тізілімінде тіркелген және халықаралық тасымалдауды жүзеге асыратын кемелерге КТС және ҚҚС төлеуден босату түрінде салықтық жеңілдіктер беріледі.

Ішкі су жолдарын кеме қатынасы үшін қаржыландыруды және қауіпсіз жағдайда ұстауды қамтамасыз ету. Мемлекет ішкі су жолдары мен кеме қатынасы шлюздерін ұстау бойынша іс-шараларды қаржыландыруға үлкен көніл бөледі. Жыл сайын республикалық бюджеттен кеме жүрісінің габариттерін және шлюздердің техникалық жағдайын кеме қатынасы үшін қауіпсіз жағдайда ұстау бойынша жұмыстарды жүргізуге қаражат бөлінеді.

### Әлсіз жақтары

Ақтау портының тиегі-түсіру жабдығы мен айлақтық құрылыштарының әбден тозуы. Ақтау портының қаржылық жағдайы нашар болғандықтан, порттың өз инфрақұрылымын жаңғыртуға инвестиция салу мүмкіндігі жоқ, бұл тиісінше тиегі-түсіру және қосалқы жабдықтардың, сондай-ақ бірқатар гидротехникалық және айлақ құрылыштарының тозуына әкеп соғады.

Сауда флотының бәсекеге қабілеттілігінің төмендігі. Сауда флотының аздығы және арнайы кемелер (атап айтқанда, құрғақ жүк тасымалдағыштар, паромдар, фидерлік кемелер (контейнер тасымалдағыштар) тапшылышының себебінен қазақстандық флот Каспий бассейні елдерінің неғұрлым дамыған флоттарымен тең бәсекеге түсе алмайды, осыған байланысты отандық флоттардың жүк тасымалдауының төмендеуі байқалады.

Жүктердің дәстүрлі номенклатурасына және тасымалдау технологияларына байланыстылығы. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту үшін нормативтік құқықтық қамтамасыз етудің жеткіліксіздігімен қатар порттардың әлсіз маркетингтік жұмысы орын алуда.

Навигациялық жарақтандырылудың жеткіліксіздігі. Ақтау портында кемелер қозғалысын навигациялық сүйемелдеу құралдары жоқ. Сондай-ақ жасанды аралдарда тұрақты тұрған кемелердің кеме қатынасы қауіпсіздігі талаптарының сақтауын бақылау

үшін мүмкіндік жоқ. Каспий теңізінің қазақстандық секторында кемелерді іздестіру және құтқару жүйесі жеткілікті дамымаған. Кемелердің, әсіресе, мұнаймен ластануын жою бойынша қуаттың жетіспеушілігі байқалады.

Ішкі су көлігі инфрақұрылымының тозуы. Кеме қатынасы су жолдарында тиеу-түсіру операцияларын жүзеге асыру үшін қажетті жағалау көлік инфрақұрылымының жеткіліксіздігі және жоғары тозуы орын алады. Кеме қатынасы шлюздерінің тозуы байқалады, бұл ішкі су көлігін пайдалану көлемінің артуына кедергі келтіреді. Мемлекеттік техникалық флоттың тозуы сын көтермейтін деңгейде.

Кемелерді сатып алу кезінде жеңілдік шарттарын ұсыну және пайыздық мөлшерлемені субсидиялау бойынша мемлекет тарапынан қаржылық қолдау жоқ.

### Мүмкіндіктер

Су көлігін одан әрі дамыту үшін әлеуеттің болуы. Каспий теңізінің халықаралық көлік артериясы ретінде маңыздылығын арттыру, қазақстандық порттардың географиялық орналасуы және республиканың мұнай-газ секторының елеулі әлеуеті Қазақстанда су көлігі мен тасымалдардың инфрақұрылымын одан әрі дамыту үшін қолайлы жағдай жасайды. Ақтау және Құрық порттары Иранмен, Құнгей Кавказбен және Ресейдің өзен арналары арқылы - Қара және Балтық теңіздерімен, сондай-ақ Батыс Еуропамен байланысты қамтамасыз етеді.

2017 жылы "Транскаспий халықаралық көлік бағыты" халықаралық қауымдастыры (бұдан әрі - ТХКБ) өз қызметін бастады - бұл бүгінгі күні ТХКБ -да орналасқан бірқатар елдер мен компаниялардың мүдделерін біріктіретін және білдіретін ұйым, сол арқылы тарихи Ұлы Жібек жолын қайта жандандырады.

ТХКБ - Қытай, Қазақстан, Каспий теңізінің акваториясы, Әзербайжан, Грузия және одан әрі Турция мен Еуропа елдері арқылы өтетін халықаралық көлік дәлізі.

Қытайдан Еуропа елдеріне жүк ағынының өсуіне және тасымалдардың өсу перспективасына байланысты теңіз көлігін одан әрі дамытуға мүмкіндік туғызады.

Сараланған тарифтерді заңнамалық бекіту. Қолданысқа енгізілген заңнамалық норма теңіз порттары мен навигациялық орталықтың әкімшіліктеріне тәуекелдерге, іске қосылған кемелер мен персоналға байланысты теңіз портының міндетті қызметтерінің тарифтеріне сараланған коэффициенттерді қолдануға мүмкіндік береді. Бұл отандық кемелерді пайдалану коэффициентін арттырады және олардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін мүмкіндіктер туғызады.

Жүктөрді транзиттік тасымалдаудың онтайлы бағыттарын қалыптастыру кезінде Қазақстанның берік позициялары. Қазақстан Каспий өніріндегі жүк базасын қалыптастыру белгінде де, онтайлы транзиттік бағыттарды ұйымдастыру мәселелерінде де негізгі ойыншы болып табылады. Қолдағы бар артықшылықты ел үшін экономикалық пайдаға айналдыру қажет. Бұл істе Қазақстан Республикасының Каспийдегі теңіз тасымалы нарығын ұйымдастырударғы және үйлестірудегі рөлін арттыру маңызды буын болады. Мұнда су көлігін, логистиканы, маркетингті,

инновацияларды дамыту саласында жұмыс істейтін ғылыми мекемелер мен мамандандырылған тәуелсіз ұйымдардың болуы осы процеске серпін берер еді.

### Қауіп-қатерлер

Қазақстандық Каспийдегі кеме қатынасы компаниялары айырылған пайда. Құрғақ жүк таситын флоттың жеткізіліксіздігі және Қазақстанның туын көтеріп жүзетін паромдық кемелердің болмауы салдарынан негізгі жүктердің экспорттық көлемін Каспий маңы мемлекеттерінің кеме қатынасы компаниялары әкетеді. Қазақстандық экспорттаушылар мен импорттаушылар экспорттық-импорттық келісімшарттар жасайды, оларға сәйкес жүк тасымалдаушыны тандау құқығы олардың шетелдік серіктестеріне тиесілі. Шетелдік серіктестер басым түрде өздерінің кеме қатынасы компанияларын жүктейтінін ескерсек, Қазақстанның сыртқы сауда жүктерін тасымалдау шетелдік теңіз тасымалдаушыларына қайта бағдарланған.

Халықаралық қоғамдастықтың кеме қатынасындағы жаңа экологиялық талаптарға көшуі. 2011 жылы Антарктика суларында ауыр сұйық отынды пайдалануға және тасымалдауға тыйым салу туралы Халықаралық теңіз ұйымының (IMO) шешімі қүшіне енді. 2020 жылға қарай Еуроодақ теңіз порттарында да, ішкі су жолдарында да сұйытылған табиғи газды бункерлеу жүйесін жасауды жоспарлап отыр. Бұғынгі күні сұйытылған табиғи газды бункерлеу үшін қуатты белсенді түрде жасау әлемдік ірі порттарда жүріп жатыр. Қытай өзен көлігінде отын ретінде сұйытылған табиғи газды (СТГ) қолдану бойынша көшбасшы болды.

IMO 2020 жылы теңіз көлігіндегі күкірттің шығарындыларына жаһандық ауқымда шектеу енгізілгенін раставды. Алайда дағдарыс құбылыстары аясында кеме иелеріне отынның жаңа түріне көшудің пайдасын бағалау қын.

Ірі әлемдік компаниялар кемелерді аса тиімді және экологиялық таза жүйелер мен технологиялар болғандықтан, СТГ-ны пайдалануға ауыстыруға бастамашылық жасады. Нарыққа кеме қатынасы қауіпсіздігі мен сапасының жаңа стандарты шығарылды, бұл, әсіресе, әлемдік мұхиттың экологиялық жағынан осал өнірлерінде кемелерді пайдалануда маңызды.

Қазақстанда СТГ-ны өндіру зауытының болмауы отандық кеме қатынасы компанияларының кемелерді отынның баламалы түрлеріне, атап айтқанда, СТГ-ға көшіру мүмкіндігін дамытуды және халықаралық экологиялық талаптарға сәйкес келтіруді қыннадатады. Республикада мұндай зауыттың болуы теміржол және автомобиль көлігі үшін отын түрінде СТГ-ны біртіндеп пайдалануды ынталандырап еді

Казақстаннан тыс балама бағыттардың дамуы. Қазақстанда мультимодальдық тасымалдардың құрылған және транспарентті жүйесінің, сондай-ақ тарифтерді қалыптастыру мәселелерінде икемділіктің болмауы көліктің жердегі түрлерінің теңіз жолымен тасымалдауға қарағанда бәсекелестік артықшылығын туғызады.

Бұдан басқа көрші мемлекеттерде транзиттік жүк легін Каспий теңізінен тыс бағдарлауға мүмкіндік беретін халықаралық транзиттік дәліздер (теміржолдар, автомобиль жолдары, құбыржолдары) белсенді дамып жатыр.

Ішкі су көлігінің (ICK) өзінің дамуы үшін тасымалдаудың жеткілікті қолемін тартуға қабілетсіздігі. Соңғы жылдары қалыптасқан құрғақ жүктерді тасымалдаудың логистикалық схемалары ICK технологиялық және сервистік дамымағандығына байланысты әлеуетін пайдаланбайды. Үнтіландыру және қолдау схемалары қабылданбаса, ICK үшін кейіннен толық тоқтау және нарықтағы әлеуетті үлесінен айырылу қаупі төнеді.

Талдаудың нәтижесінде мынадай тұжырым жасауға болады - Қазақстанда қолданыстағы су көлігінің даму деңгейі экономиканың қолік қызметтерін көрсету қажеттіліктеріне толық қолемде жауап бермейді, сондай-ақ шектес мемлекеттердегі су көлігінің дамуынан артта қалған. Қалыптасқан жағдайдаудың негізгі себептері: кеме қатынасы компанияларының ұйымдастасқан және келісілген қызметінің болмауы, саланың ғылыми, маркетингтік және логистикалық жағынан қамтамасыз етілмеуі, кемелер паркінің ескіруі, су көлігі инфрақұрылымының және кеме қатынасы жолдарының қанағаттанғысыз жағдайы, жоғары білікті кадрлардың жетіспеушілігі, цифрландыру әдістерін қолдану тетігінің болмауы.

### **3.5. Әуе көлігінің инфрақұрылымы және авиатасымалдар**

#### **3.5.1. Ағымдағы жағдай, жетістіктер мен проблемалар**

Қазақстан Республикасы ұшу қауіпсіздігі талаптарына сәйкестік деңгейі бойынша ТМД елдері арасында 2-орынды және Халықаралық азаматтық авиация ұйымына (ICAO) қатысуши елдер арасында 73-орынды иеленеді (талаптардың 74 % сәйкестігі расталды). Азаматтық авиация комитеті талаптардың 80 % сәйкестік деңгейіне қол жеткізу және әлемнің ең дамыған 50 авиациялық әкімшілігіне кіру<sup>3</sup> бойынша жұмыс жүргізуде.

Азаматтық авиация саласында жұмыспен қамтылған халықтың саны 19 мыңнан астам адамды құрайды.

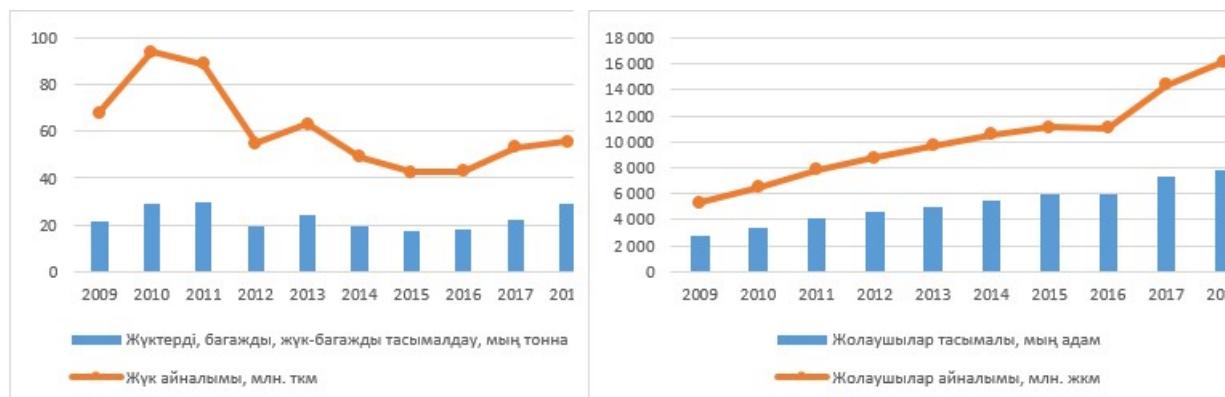
Елде 18 әуежай жұмыс істейді, соның ішінде 17 әуежайға халықаралық ұшуға рұқсат берілген (16-ы ICAO талаптарына сәйкес келеді). Әуежайлар негізінен облыс орталықтары мен республикалық маңызы бар қалаларда орналасқан.

2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ шеңберінде азаматтық авиация саласында бірқатар маңызды инфрақұрылымдық жобалар іске асырылды. Ауданы 47 000 шаршы метр және өткізу қабілеті жылына 5 млн. жолаушы болатын Нұр-Сұлтан әуежайының жаңа терминалының құрылышы аяқталды, ол бұрын қолданыста болған терминалмен бірге жылына 8,2 млн. жолаушыға немесе сағатына 2,5 мың жолаушыға қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді. Алматы, Семей, Тараз, Орал және Петропавл қалалары әуежайларының ҰҚЖ-сына реконструкциялау және жаңғырту жүргізілді.

Шағын әуеайлақтардың қолданыстағы желісін негізінен авиациялық жұмыстарды орындау үшін жекелеген ұйымдар мен авиакомпаниялар пайдаланады. Техникалық жағдай мен жарактандыру деңгейіне байланысты барлық әуеайлақтар ЖӘЖ тұрақты қатынасын ұйымдастыру үшін пайдаланыла алмайды, ол негізінен ірі қалалардың әуежайлары арқылы қамтамасыз етіледі.

2019 жылғы жағдай бойынша Қазақстанда 59 авиакомпания, оның ішінде авиациялық жұмыстарды орындайтын - 36 пайдаланушы, тұрақты емес рейстерді орындайтын - 11, тұрақты жолаушылар рейстерін орындайтын - 7, 4 жүк авиакомпаниясы және жалпы мақсаттағы авиация саласында 1 авиакомпания жұмыс істейді. Әуе кемелерінің қазіргі заманғы және саны көп флоты "Әир Астана" АҚ-ға тиесілі.

2018 жылдың қазақстандық және шетелдік авиатасымалдаушылар 14 жаңа халықаралық бағыт ашты, бұл әуе көлігімен жолаушылар тасымалының жылына 8 млн. адам деңгейіне дейін өсуінің оң қарқынына себепші болды. Елдің әуежайларында қызмет көрсетілген жолаушылар саны 2018 жылдың ішінде 15,0 млн. адамды құрады (өсім 3 %). 2018 жылдың транзиттік әуе ұшуларының көлемі 186,8 млн. ұшақ км құрады, бұл 2017 жылғы көрсеткіштен 6,6 %-ға (175,2 млн. ұшақ км) артық. Транзиттік жолаушылар саны 2018 жылды 45 %-ға өсті (2017 жылды - 620 мың адам) және 900 мың адамды құрады. 2007 жылдан бастап 2018 жылға дейінгі кезең ішінде авиатасымалдар көлемінің орташа жылдық өсімі 26 %-ды құрады.



6-сурет. 2009-2018 жылдардағы әуе көлігі қызметі көлемінің серпіні

Халықаралық әуе көлігі қауымдастырының (IATA) баяндамасында Қазақстан Шығыс Еуропа мен Орталық Азия елдеріндегі ең серпінді дамып келе жатқан нарықтардың бірі болып танылды. IATA болжамдары бойынша алдағы 20 жылда авиажолаушылар легі 2 еседен астам өседі, бұл әуе кемелерінің тиісті инфрақұрылымын, персоналды мен флотын дайындауды талап етеді.

Өнірлік әуеайлақ инфрақұрылымының жеткілікті дамымауы аумақтарды авиакөлік қызметтерімен, оның ішінде құтқару операцияларын жүргізу, шұғыл медициналық

көмек көрсету және басқа да әлеуметтік маңызы бар қызметтер көрсету үшін аса қажетті қызметтердің ең аз деңгейде қамтылу төмендігіне негізделеді.

Шағын авиацияның авиакөлік инфрақұрылымының қамтамасыз етілу деңгейін талдау қашықтағы елді мекендердің ірі агломерациялар орталықтарына қатынауын қамтамасыз ету үшін ең аз дегенде он алты әуеайлақ құрылышын және аудан орталықтарына жақын орналасқан үш әуеайлақты реконструкциялауды ұйымдастыру қажеттілігін айқыннады.

Өнірлік авиакөлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі міндеттерді шешумен қатар, ЖӘЖ әуе кемелері паркін жаңартудың аса қажеттілігі туындалап отыр. Қазіргі уақытта ЖӘЖ әлеуетті пайдаланыла алатын ұшақ паркінің саны орташа есеппен 33 жыл пайдалануда болған 24 бірлікті құрайды. 2025 жылға дейін ел халқының өнірлік тасымалдарға қажеттілігін қамтамасыз ету үшін кемінде 15 жаңа әуе кемесін пайдалануға енгізу талап етіледі деп болжануда.

Әлемдік тәжірибе әуе көлігімен әлеуметтік маңызы бар тасымалдар, әдетте, шығынды болып табылатынын және оларды қамтамасыз ету үшін дотация және субсидиялау түріндегі мемлекеттік қолдау құралдары қолданылатынын куәландырады.

2019 жылы Қазақстанда "ҚДБ-Лизинг" АҚ ИИДМ-мен бірлесіп өнірлік және санитариялық-медициналық авиатасымалдар үшін әуе кемелері паркін жаңарту жөніндегі жобаны іске қосты. "Жетісу" авиакомпаниясы" АҚ үшін 100 % мемлекеттік болып табылатын және әлеуметтік маңызды бағыттар бойынша рейстерді орындағытын L410UVP (Чехия) үлгісіндегі екі ұшақты сатып алуға қаржы бөлінді. Халықаралық және жергілікті пайдалану тәжірибесін ескере отырып, ЖӘЖ авиапаркін осы немесе ұқсас үлгідегі ұшақтармен одан әрі жаңарту орынды болып табылады.

Облыс орталықтары мен республикалық маңызы бар қалалардың жарақтандырылған әуежайларынан басқа, Қазақстанда жекелеген кәсіпорындардың мүддесінде корпоративтік немесе өндірістік тасымалдарды қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын тікүшақ алаңдарының шамалы саны сақталған, олар негізінен белгіленген авиациялық нормаларға сәйкес келмейді.

Әуе кеңістігін пайдалану қағидаларына және ҚР азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларына сәйкес түнгі уақытта және көру мүмкіндігі шектеулі жағдайларда тікүшақтардың ұшуы тиісті жарық сигналымен және басқа да жабдықтармен жабдықталған алаңдардан ғана жүзеге асырылуы мүмкін. Қазіргі кезде түнгі уақытта және қолайсыз ая ая райы жағдайларында тек облыс орталықтарының (Түркістан қаласынан басқа) арнайы жарақтандырылған базалық әуежайларында, Нұр-Сұлтан, Алматы, Балқаш, Жезқазған және Семей қалаларында ғана ұшуды/қонуды орындауға болады.

Тәулік бойы және ая райын талғамайтын тікүшақ алаңдарының дамымаған желісі жағдайында тікүшақ техникасын қолдану спектрі айтарлықтай қысқарады, ведомствоның, әлеуметтік және корпоративтік міндеттерді шешу кезінде шұғыл және

жедел әрекет ету мүмкіндіктері шектеледі. Сонымен қатар, тиісті жерүсті инфрақұрылымының болмауы қарапайым ауа райы жағдайында күндізгі уақытта да ұшу қауіпсіздігін төмендетеді.

Қашықтағы елді мекендердің, медициналық мекемелердің, табиғат қорғау орындарының, магистральдық автожолдардың, өндірістердің қауіпті түрлері бар кәсіпорындардың, спорттық және туристік объектілердің, құқық тәртібі мен төтенше жағдайлар желісі бойынша ықтимал қауіпті объектілердің жанында тікүшак алаңдарының болмауы авиация үшін уақтылы және қауіпсіз қажетті әрекет етуге мүмкіндік бермейді. Инфрақұрылымдық шектеулердің салдарынан тұрақты қажеттілікке қарамастан, түнгі уақытта және қолайсыз ауа райы жағдайында авиакомпаниялар ұшуға өтінімдерді қабылдамайды. Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиациясында түнгі уақытта және қолайсыз ауа райы жағдайында ұшу ішкі нормативтік құжаттармен қосымша регламенттелген, алайда жоғарыда аталған проблемалар да өзекті.

Авиациялық инфрақұрылымның дамымауы шұғыл және төтенше жағдайлар туындаған кезде жедел әрекет етуді қыннадады. Тікүшак авиациясын қолданудың өзекті және әлеуметтік маңызды салаларының бірі уақтылы медициналық көмек көрсету, соның ішінде ЖКО және техногендік апаттарда зардал шеккендерді құтқару болып табылады.

Дамыған елдерде ЖКО-да зардал шеккендерді эвакуациялау, әдетте, тікүшак техникасын қолдана отырып жүргізіледі, ал Қазақстан Республикасында авиациялық қуаттар мен инфрақұрылымның нашар дамуы салдарынан ЖКО болған кезде шұғыл авиациялық көмек көрсетілмейді.

Қазақстан Республикасының аумағын шұғыл авиация және апаттар медицинасы қызметтерімен қамтудың нысаналы деңгейі контексінде тікүшак инфрақұрылымымен жарактандырудың ағымдағы деңгейін талдау тәуліктің қараңғы уақытында және қолайсыз ауа райы жағдайында, сондай-ақ әдеттегі жағдайда күндізгі уақытта авиатехниканың қауіпсіз ұшуы мен қонуын қамтамасыз етуге қабілетті шағын тікүшак алаңдарының желісін дамыту қажеттілігін көрсетеді.

Шұғыл әрекет ету мүмкіндігін қамтамасыз ету, жедел медициналық көмек көрсету және зардал шеккендерді құтқару, сондай-ақ ведомстволық және арнайы міндеттерді шешу үшін аудан орталықтарына, өнеркәсіптік кластерлерге және әлеуметтік маңызы бар объектілерге жақын орналасқан кемінде 100 жабдықталған тікүшак алаңы қажет<sup>4</sup>.

Шағын авиацияның авиапаркін жаңарту қажеттілігін талдау 2019 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасында тікүшактардың орташа қызмет ету мерзімі 23 жылды құрайтынын анықтады. Бұл ретте тікүшактардың көпшілігі (41 %) КСРО кезінде шығарылған. Жоғарыда сипатталған міндеттерді шешу үшін көбіне 1-сыныпты ауыр тікүшактар талап етіледі. Қазіргі уақытта олардың үлесі барлық авиапарктің 39 %

-ын құрайды, олардың көпшілігі Mi-8/171 тікүшақтары. 2025 жылға дейін әбден тозуы себебінен кемінде 33 бірлік ауыр тікүшақ ауыстыруды талап етеді.

2018 жылы отандық "№ 405 авиажөндеу зауыты" АҚ-да (Алматы қаласы) Mi-171E/8АМТ типті заманауи тікүшақты құрастыру өндірісі игерілді, ол ауыр тікүшақтар класында пайдаланудың жергілікті жағдайлары үшін ең жақсы шешім болып табылады.

Орташа класты тікүшақ паркін толықтыру үшін EC-145 Eurocopter тікүшағы онтайлы шешім бола алады. Оның ірі тораптық құрастыруды Нұр-Сұлтан қаласындағы "Еврокоптер Қазақстан инжинириング" ЖШС жүргізеді.

2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ-да отанда өндірілген EC-145 тікүшақтарын "Қазавиакұтқару" АҚ-ға "КДБ-Лизинг" АҚ арқылы жеңілдікті лизинг тетігі арқылы жеткізу қарастырылған, алайда EC-145 4 тікүшағын сатып алуға бөлінген 10 млрд. теңге мөлшеріндегі бюджет қаражаты қарыз қаражатының қайтарылуын қамтамасыз ету мүмкіндігінің болмауы себебінен игерілмеген.

Қазақстан Республикасында мемлекеттің тікүшақ тасымалдарына қажеттілігін қамтамасыз етуге әлеуетті тұрғыда қабілетті 18 тікүшақ авиакомпаниясы бар. Алайда экономикалық себептер бойынша олардың неғұрлым тиімдісі өз қызметін шетелде не негізгі холдингтердің корпоративтік мұддесінде жүзеге асырады.

Тұластай алғанда, бюджеттік жоспарлау және активтерді басқару мәселелеріне жеткіліксіз қолдау көрсету және тиісті тәсілдің болмауы шағын авиация секторын инвестициялау үшін шығынды және тартымсыз болуға әкеледі. Мұндай жағдайда әлеуметтік маңызы бар авиатасымалдарды барынша белсенді мемлекеттік қолдау, авиациялық инфрақұрылымды және авиақұрылыс индустриясын отандық кәсіпорындардың құшімен дамытуға жәрдемдесу қажеттілігі туындаиды.

Авиациялық қауіпсіздік деңгейін талдау 2017 жылы азаматтық авиацияда азаматтық әуе кемелерімен бес апат, оның ішінде авиациялық техниканың құрылымдық-өндірістік жетіспеушілігіне байланысты бір оқиға болғанын куәландырады. Жүргізілген тексерулердің нәтижесінде апаттардың басты себептері ұшуды пайдалану бойынша, оның ішінде адам факторына байланысты талаптардың бұзылуы болғаны анықталды.

2018 жылы Қазақстанның азаматтық авиациясында әуе апаттары болған жоқ.

### **3.5.2. SWOT-талдау**

#### **Күшті жақтары**

Ұшу қауіпсіздігінің жоғары деңгейі. Қазақстан ұшу қауіпсіздігінен талаптарға сәйкестік деңгейі бойынша ТМД елдері арасында 2-орынды және ICAO-ға қатысушы елдер арасында 73-орынды иеленеді (талаптардың 74 % сәйкестігі расталды; салыстыру үшін: Ұлыбритания - 93 %-дан астам, әлемдік орташа деңгей - 63 %, европалық орташа деңгей - 76 %).

Тиімді географиялық орналасуы. Қазақстанның әуежайлары негізінен Еуропаны Азиямен, Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын әуе трассалары жолында орналасқан, сондықтан халықаралық әуе қатынастарын кеңейтудің және қазақстандық

авиакомпаниялардың таяу және алыс шетелдерге ұшуларын ұлғайтудың елеулі әлеуеті бар.

Азаматтық авиация қызметін тиісті заңнамалық қамтамасыз ету. Авиатасымалдарды ұйымдастыру және жүзеге асыру процестері халықаралық нормалармен үйлестірілген заңнамалық және заңға тәуелді актілермен жеткілікті дәрежеде қамтылған.

Орталық Азия өніріндегі қазақстандық ұлттық авиатасымалдаушының көшбасшылығы. "Эйр Астана" авиакомпаниясы Skytrax нұсқасы бойынша "Орталық Азия мен Үндістанның үздік авиакомпаниясы", сондай-ақ TripAdvisor халықаралық сервисінің нұсқасы бойынша жетекші өнірлік авиакомпания болып танылды.

Магистральды ұшақтардың қазіргі заманғы авиапаркі. Ұлттық тасымалдаушы - "Эйр Астана" АҚ ұшақтарының орташа қызмет ету мерзімі 8,5 жылды құрайды. "FlyAgystan" бюджеттік авиакомпаниясы ұшақтарының орташа қызмет ету мерзімі 6 жылды құрайды.

Өзінің тікүшақ техникасы өндірісінің болуы. Қазақстан Республикасында "№ 405 авиажөндеу зауыты" АҚ-да (Алматы қаласы) саладағы неғұрлым сұранысқа ие ауыр класти Ми-171Е және "Еврокоптер Қазақстан инжинириング" ЖШС-да (Нұр-Сұлтан қаласы) орташа класти EC-145 Eurocopter тікүшағын құрастыру өндірісі игерілді.

Тікүшақ айлағы инфрақұрылымы мен жабдықтарының өз өндірісінің болуы. Қазақстанда жергілікті материалдар мен еңбек ресурстарын барынша қолдана отырып, тікүшақ аландарын дайындау және оларды ұстау үшін ресурстар қалыптастырылды.

### Әлсіз жақтары

Авиациялық жұмыстар мен ЖӘЖ реестерін қамтамасыз ету үшін жерүсті инфрақұрылымының дамыған желісінің болмауы. Қолданыстағы әуеайлақтар ЖӘЖ ұшуларын тәулік бойы және кез келген ая аудандарда қамтамасыз ету үшін толық көлемде жабдықталмаған және халықтың, бизнестің және ведомстволардың өнірлік авиакөлік қатынасындағы қажеттіліктерін қанағаттандыруға қабілетсіз.

Авиациялық жұмыстар секторының және ЖӘЖ-да ұшудың төмен инвестициялық тартымдылығы. Мемлекеттік қолдау тетіктері тиімділігінің жеткіліксіздігі және авиациялық жұмыстар мен ЖӘЖ реестерін орындағыштардың авиакомпаниялар кірістілігі деңгейінің төмендігі саланың осы сегменттерінің дамуын тежейді. Нашар дамыған авиациялық инфрақұрылым авиациялық жұмыстар, шағын авиацияны корпоративтік және жеке пайдалану секторына инвестицияларды тартуға да ықпал етпейді.

Авиациялық жұмыстарға тартылған және облысішлік авиамаршруттарға қызмет көрсетуге қабілетті әуе кемелері тозуының жоғары дәрежесі. Авиациялық жұмыстар секторының және ЖӘЖ-да ұшудың инвестициялық тартымдылығының төмен болуына байланысты іске қосылған әуе кемелері жаңартылмайды. ЖӘЖ үшін қолданылатын ұшақ авиапаркінің орташа қызмет ету мерзімі 33 жылды, ал ең көп талап етілетін және авиапаркі көп 1-сыныпты тікүшақтар 30 жылды құрайды.

Авиациялық жұмыстардың қызметтеріне ақы төлеудің жетілдірілмеген жүйесі. Іс-шараларды авиациялық қолдауға арналған мемлекеттік тапсырыстың қолданыстағы жүйесінде ақы нақты ұшқан сағаты үшін төленеді. Тиісті практиканың және қолдаушы құқықтық базаның болмауына байланысты кезекшілік үшін төлем жасалмайды. Тарифтерді қолайлы деңгейге дейін түзету жүргізілмейді. Авиакомпаниялардың кірістілігі авиапаркті уақтылы жаңартуға мүмкіндік бермейді. Шығындарды үнемі оңтайландыру ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейінің төмендеуіне әкеледі.

Білікті авиациялық персоналдың тапшылығы. Қазақстан Республикасының оқу орындарында даярланып жатқан персоналдың біліктілік деңгейінің жеткіліксіздігі байқалады. Оқу бағдарламалары мен мамандандыру нақты өндіріспен жеткілікті келісілмейді. Отандық авиакомпанияларда еңбекақы төлеу шарттарының бәсекеге қабілеттілігінің төмен болуы салдарынан аса білікті персоналдың шетелге кетуі байқалады.

Авиакомпанияның базасында мемлекеттік органдар мен ұйымдар үшін тікұшақ қызметтерінің бірыңғай операторы функцияларын тиімді іске асырудың мүмкін еместігі. "Қазавиақұтқару" АҚ мемлекеттік кәсіпкерлік субъект ретінде мемлекеттік органдар мен бюджеттік ұйымдарға тікұшақ қызметтерін көрсету бойынша бірыңғай оператор болып айқындалды. Бұл ретте компанияда қажетті ресурстар жоқ, соның салдарынан ескірген және заңнамада белгіленген нормаларға сәйкес келмейтін тікұшақтарды пайдалана отырып, басқа авиакомпанияларды қосалқы мердігерлікке тарту практикасы кеңінен қолданылады.

### Мүмкіндіктер

Авиатасымалдар көлемінің өсуі. Тасымалдар өсімінің байқалатын деңгейі коммерциялық авиацияны дамытуда, сондай-ақ жүктерді транзиттік тасымалдауды ұйымдастыру және жүзеге асыру үшін Қазақстанның автомобиль дәліздерінің сұранысқа ие болуында оң трендтердің қалыптасып жатқанын көрсетеді. IATA Қазақстанды Шығыс Еуропа мен Орталық Азия елдеріндегі ең серпінді дамып келе жатқан нарықтардың бірі деп таныды. Болжам бойынша алдағы 20 жылда авиажолаушылар легі 8,0 млн. жолаушыдан 18 млн. жолаушыға дейін өседі.

Бюджеттік қаржыландыру негізінде жерусті инфрақұрылымын дамытуға арналған тетіктердің болуы. 2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ іске асыру тәжірибесі Қазақстанда әуе көлігінің жерусті инфрақұрылымын дамыту жөніндегі инвестициялық жобаларды іске асыру үшін бюджеттік қаржыландырудың жеткілікті тиімді тетіктерінің бар екенін көрсетті. Өнірлерде базалық өмір сұру сапасын қамтамасыз етудің өңірлік стандарттарына баса назар аудара отырып, өнірлерді дамыту стратегиясын айқындастырын 2030 жылға дейінгі елдің аумақтық-кеңістікте дамуының болжамды схемасын іске асырумен қатар, перспективалық жобаларда осы мүмкіндікті пайдалану оларды табысты іске асыру мүмкіндігін арттырады.

Мемлекеттік қолдау негізінде авиациялық техниканы жаңартуға арналған тетіктердің болуы. ИИДМ-ның және "ҚДБ-Лизинг" АҚ-ның қолдауымен өңірлік және санитариялық-медициналық авиатасымалдар үшін әуе кемелері паркін лизингтік қаржыландыру тетігі арқылы жаңарту жөніндегі жобаны іске қосу осы тетіктің өміршеңдігін дәлелдейді және осы тәжірибелі кеңейту үшін мүмкіндік береді.

### Қауіп-қатерлер

Транзиттік авиатасымалдаушылардың Қазақстанның әуе жолдарынан және жерусті инфрақұрылымдарынан кетуі. Өнір елдері әуе транзиті және жерусті инфрақұрылымының кешенді қызметтерін көрсету үшін үнемі бәсекелестік күрес жүргізуде. Сервистің деңгейін арттыруға және қызметтердің бағалық бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуге үнемі ұмтылмаса, Қазақстан қазірдің өзінде нарықтың қолда бар үлесінен, сондай-ақ өз трассалары мен әуежайларына жаңа тасымалдаушыларды тартудан түсетін әлеуетті пайдадан айрылуы мүмкін.

Шалғайдағы және жету қыын елді мекендер тұрғындарының көліктік қамтылмауы. Жерусті инфрақұрылымының және өңірлік авиатасымалдардың жеткілікті дамымауы жыл бойы жерусті көлік қатынасы жоқ, шалғайдағы ауылдар тұрғындарын әлеуметтік маңызы бар қызметтердің, ең алдымен, уақтылы білікті медициналық көмектің абсолютті минимумына тең қол жеткізуіне мүмкіндік бермейді.

Жерусті инфрақұрылымының жедел ден қою үшін жеткілікті дамымауы. Медициналық мекемелердің, табигат қорғау орындарының, магистральдық автожолдардың, өндірістердің қауіпті түрлері бар кәсіпорындардың, спорттық және туристік объектілердің, құқық тәртібі мен төтенше жағдайлар желісі бойынша әлеуетті қауіпті объектілердің жаңында тәулік бойы тікүшаш аландарының болмауы авиация үшін уақтылы және қауіпсіз ден қоюды қыннатады және көбінесе мүмкін болмауына әкеледі. Дайындалған және қауіпсіз инфрақұрылымның болмауы тікүшаш индустриясының және сабактас бағыттардың дамуын айтартықтай шектейді.

## 3.6. Транзит және көлік-логистикалық инфрақұрылым

### 3.6.1. Транзиттік тасымалдар мен логистиканың ағымдағы жағдайы

Жүктерді транзиттік тасымалдау Қазақстанның көлік жүйесінің маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Ұланғайыр аумақ, көліктік логистиканың едәуір қашықтығы мен технологиялық ерекшеліктері 2018 жылы транзиттің жалпы көлемінде теміржол транзиттік тасымалдарының басымдығына (90 %) себепші болды. Бұл ретте транзиттің негізгі жүк базасы негізгі жүктерді, кендерді, ауыл шаруашылығы өнімдерін, металдарды, мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдау есебінен қалыптасқан.

1990 жылдардың басында бұрынғы КСРО өнеркәсіп және сауда кәсіпорындары арасында қалыптасқан жеткізу тізбегінің тоқтап қалуы теміржол транзиті көлемінің 1989 жылы 104,1 млн. тоннадан 1999 жылы 4,9 млн. тоннаға дейін 20 еседен аса төмендеуіне алып келді.

Қазақстанның, шектес ТМД және Балтық елдерінің халықаралық сауда қатынастарын дамыту нәтижесінде жағдай 2001 жылы ғана теміржол транзиті жылына 5,6 млн. тоннаға жеткен кезде турақтанды. Белсенді көлік және инвестициялық саясат 2012 - 2014 жылдары Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзитпен жүк тасымалдау көлемін 16 млн. тоннаға дейін арттыруды қамтамасыз етті.

2018 жылы Қазақстан Республикасы арқылы көліктің барлық түрлерімен транзит 19,2 млн. тоннаны құрады, оның 17,6 млн. тоннасы теміржол көлігінің үлесіне тиесілі.

Контейнерлік транзиттік тасымалдарға өсіп келе жатқан сұраныс тасымалдарды ұйымдастыру технологиясына және негізгі жүктөр үшін ғана қолданылатын практиканан кезең-кезеңмен кету арқылы инфрақұрылымдық өткізу қабілетін қамтамасыз етудің жаңа тәсілдерін талап етеді.

Бүгінгі күні Қазақстанмен шектес елдердің сауда айналымының орташа өсу қарқыны жылына 5-6 %-ды құрайды. Әдетте, көрші елдер Қазақстан арқылы жүк тасымалын вагон жөнелтілімдері технологиясы бойынша ғана (Ресей, Орталық Азия елдері және т.б.) жүргізуді қалайды, бұл транзиттік жүк легінің айтартылған өсуіне жол бермейді. Соның салдарынан елдің транзиттік әлеуеті толық көлемде игерілмей отыр, бүгінгі күні ол теміржол инфрақұрылымдық баламасында 50 млн. астам тоннаны құрайды.

Халықаралық сарапшылардың болжамы бойынша Қытай мен Еуразия өніріндегі негізгі нарықтар арасындағы сауда көлемі алдағы 4-5 жылда 1,5 есеге өсіп, жылына 1 трлн. АҚШ долларынан асады, оның ішінде Қытай - ЕО, Ресей, Орталық Азия елдері, Түркия және Иран бағыттарында бойынша 850 млрд. АҚШ долларын құрайды. Оң серпін 2018 жылы Қытайдың сыртқы сауда көлемінің 4,5 трлн. АҚШ доллары белгісіне дейін жетіп (2010 жылы - 2,97 трлн. АҚШ доллары), 9,7 %-ға өсу қорытындылармен расталады. Бұл тасымалдардың 90 %-дан астамы интермодальдық контейнерлер қолданылатын теңіз көлігінің үлесіне тиесілі.

"Бір белдеу - бір жол" бастамасын іске асыру есебінен ҚХР-дың батыс және орталық провинцияларынан экспорттың одан әрі қарқынды өсуі болжануда. 2018 - 2023 жылдар аралығында нысаналы елдерге жалпы экспорт 3,7 %-ға ұлғаяды деп күтілуде, бұл ретте тауарларды нарықтарға жеткізу үшін негізінен жерусті көлік жолдары пайдаланылатын болады.

### **3.6.2. Халықаралық көлік дәліздерінде инфрақұрылымының өткізу қабілеті**

Контейнерлік технологияларды ескере отырып, евроазиялық көлік дәліздерін дамыту үшін соңғы 10 жылда көліктік-логистикалық инфрақұрылымның негізгі жобаларына Қазақстан 30 млрд. АҚШ долларына жуық инвестиция салды. "Жетіген - Алтынкөл", "Жезқазған - Сексеуіл - Шалқар - Бейнеу" жаңа теміржол магистральдары салынды, олар 1000 км транзиттік бағыттарды қысқартады және ел өнірлерінің

Шығыстан Батысқа дейін байланысын қамтамасыз етеді. "Өзен - Болашақ" жаңа теміржол желісі Түркіменстанның теміржол желісімен түйісіді және Парсы шығанағының порттарына шығуды, ал перспективада Үндістанның сауда легіне қолжетімдікті қамтамасыз етті.

2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ іске асыру шеңберінде Қытайдың Шығыс жағалауынан (Ляньюнъган порты), Қазақстан мен Қытай шекарасында қазіргі заманғы мультимодальдық "Құрғақ порт" хабынан және одан әрі Каспий арқылы Түркия мен Еуропаға теміржол және автомобиль магистральдары жүйесі бойынша оңтайлы логистикалық тізбек қалыптасты.

Қытаймен шекарада көліктік-логистикалық және сауда хабы - "Корғас Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағы құрылды.

Каспий логистикалық торабының инфрақұрылымына инвестициялар Ақтау портының және халықаралық көлік дәліздері желісіне енген Құрық жаңа мультимодальдық паромдық кешенінің сапалы дамуын қамтамасыз етті. Порт аймақтарына теміржол және автомобиль магистральдары тартылды, жалпы өткізу қабілеті жылына 26 млн. тонна жүк деңгейіндегі Каспий логистикалық торабы Орталық Азия, Қытай, Кавказ, Түркия және Еуропа елдері арасында халықаралық тасымалдарды қамтамасыз етті.

Осылайша қазіргі уақытта Қазақстанда транзитпен жалпы өткізу қабілеті 50 млн. тоннаға дейін болатын мынадай 5 халықаралық теміржол көлік дәлізі қалыптасты және жұмыс істейді: Трансазиялық теміржол магистралінің (ТАТЖМ) Солтүстік дәлізі, ТАТЖМ Оңтүстік дәлізі, ТРАСЕКА, Солтүстік - Оңтүстік, ТАТЖМ Орталық дәлізі.

Автомобиль жолдарында алты негізгі бағыт - автокөлік дәлізі қалыптасты, олардың өткізу қабілеті жылына 10 млн. тонна транзиттік жүкпен бағаланады:

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

Инфрақұрылымдық даму басымдықтарын көршілес және қатысатын елдермен үйлестіру табысты жүргізілді. Қазақстанның ИДМБ мен қытайлық "Бір белдеу - бір жол" бастамасының ұштасуы көлік және логистикалық жүйелердің синергиясын және трансконтинентальдық дәліздердің жаңа архитектурасын қалыптастыруды қамтамасыз етті.

Каспий теңізі мен Қазақстан, Әзербайжан, Грузия, Түркия порттары бағытындағы инфрақұрылымды дамыту жөніндегі бірлескен жоспарлар мен іске асырылған жобалар мультимодальдық тасымалдардың жылдамдығы мен технологиялық байланысын да қамтамасыз етті.

Еуразия нарықтарына жерүсті бағыттарымен жеткізудің кепілді жылдамдығы 10 мыңдан 12 мың қм дейінгі қашықтықта 13 - 15 күнді құрайды. Қазақстанның инфрақұрылымын транзит операцияларында, терминал-қойма және дистрибуциялық логистикада әлемнің жетекші компаниялары пайдаланады.

2010 жылы Қазақстан тарихында алғаш рет Алашанькоу - Достық шекара өткелі арқылы Ресей бағытында және одан әрі Батыс Еуропаға тұрақты контейнерлік пойыздар іске қосылды, оның 2011 жылғы жүктелуі жылына 1 мың ЖФБ-ден аспады. Трансеуразиялық жерүсті бағыты Шығыс Қытайдан Еуропаға дейінгі жүктеді жеткізудің жоғары жылдамдығының нәтижесінде өзінің өміршендігін дәлелдеді (теңіз көлігімен 50 күннің орнына 15 күн).

### **3.6.3. Транзиттік және тарифтік саясат**

Азия мен Еуропа арасындағы сауда легінің өсуі жағдайында Еуразиялық көлік жүйесінің жерүсті бағыттарының логистикалық шешімдеріне сұраныс артып келеді, ол маршруттық желіге қатысатын елдермен өзара әрекеттестікте қалыптасты.

Транзиттік тасымалдарды дамыту үшін Қазақстан, Ресей және Беларусь 7 жыл ішінде дәйекті және тенгерімді тарифтік саясат жүргізуде. Инфрақұрылым иелері мен ұлттық операторлар технологиялық көлік активтерін және көріністердің қолдана отырып, тасымалдауды ұйымдастыру шығындарын онтайландауда.

Батыс бағытындағы экспорттық тасымалдарға қатысты Қытай өзінің теміржол тарифтік бөлігін тұрақты субсидиялау саясатын қолданады. Бұл шаралар бірынғай тарифтік шарттарды қалыптастыруға және Қытайдың Шығыс провинцияларынан Батыс Еуропаға дейінгі бағыттағы кешенді бағаны екі есе қысқартуға (11 мыңдан 5,5 мың АҚШ долларына дейін) мүмкіндік берді.

Бұғынгі таңда Трансқазақстан бағыты арқылы жүктеді жеткізудің жылдамдығы дәстүрлі теңіз көлігімен салыстырғанда 3 есе жоғары. Бұл ретте тасымалдау құны әуе көлігіне қарағанда 10 есе төмен. Бұл Қазақстан арқылы жерүсті маршрутын Еуразиялық теміржол бағыты арқылы тасымалданатын тауарлар тобы бар жаңа логистикалық шешім етуге мүмкіндік берді.

2018 жылы іске асырылған шаралардың нәтижесінде "Қытай - Еуропа - Қытай" бағыты бойынша транзиттік жүк легі жылына 311 мың ЖФБ-ға жетті, ал Қазақстанның барлық транзиттік дәліздері бойынша - 537 мың ЖФБ, бұл 2010 жылғы контейнер легі көлемінен 3,7 есе артық (145 мың ЖФБ). Бұл ретте "Шығыс Азия - Еуропа" бағыты бойынша контейнерлік жүктедің көлемі 24 млн. астам ЖФБ-ны құрайды, оның ішінде Қазақстан арқылы теміржол бойынша барлығы 0,02 млн. ЖФБ болады.

Транзиттік тасымалдар көлемінің өсуі бойынша нысаналы көрсеткіштерге қол жеткізу баламалы маршруттары бар қатаң бәсекелестік жағдайында қамтамасыз етіледі. Бәсекеге қарамастан, Қазақстанның осы нарықтағы үлесі үнемі артып келеді. Егер 2011 жылы Қазақстан құрлықтағы "Қытай - Еуропа - Қытай" (Ресей - 88 %) бағытында 12 % үлеске ие болса, 2018 жылы Қазақстанның үлесі 78 %-ға дейін артты.

Қазақстанның шектес елдермен жаппай негізгі жүктөрді тасымалдауды тәңгерімді тарифтік саясаты да өсуді ынталандырады.

### **3.6.4. Тасымалдарды контейнерлеуге арналған инфрақұрылым**

Жүк тасымалдарын контейнерлеу процесі Қазақстанның транзиттік және экспорттық тасымалдарын теңестіру үшін маңызды. Контейнерлік технологияларды қолдану кепілдіктері, өндірістік аландарда, терминалдарда, құрғақ порттарда жүкті өндеу және сақтау жылдамдығын арттыра отырып, сапалы қызмет көрсету мүмкіндігі, кедендей және логистикалық операцияларды қолдау, кәсіпорындардың, кірме жолдардың, терминалдардың, қойма үй-жайларының инфрақұрылымында тиеу және түсіру де бағдарламаның нысаналы міндеті болып табылады.

Қазақстанның контейнерге жарамды жүктөрін контейнерлеу деңгейі 2017 жылы 2,1 %-ды (транзитті есепке алғанда - 4,3 %) құрады.

Қазақстанның экспорттық-импорттық және транзиттік қатынастағы жалпы жүк айналымындағы контейнерге жарамды жүктөрдің үлесі 53 %-ды құрайды, оның 95,7 %-ы вагондық жөнелтілімдермен - контейнерлік емес технологиялармен тасымалданады.

2017 жылы Ресейде контейнерге жарамды жүктөрдегі контейнерлеу деңгейі Ресейдің экспорттық-импорттық және транзиттік қатынастағы жалпы жүк айналымының 6,2 %-ын құрады, транзиттік қатынаста контейнерге жарамды жүктөрдің үлесі 49 %-ды құрайды, оның ішінде 93,8 %-ы вагондармен тасымалданады.

Бұл ретте Еуропа мен Қытай арасындағы жүктөрдің 80 %-ы контейнерлермен тасымалданады. 2017 жылы Еуропада жүк тасымалының жалпы көлеміндегі контейнерлік тасымалдар көлемі 49 %-ды құрады.

Қазақстандағы контейнерлік тасымалдаудың негізгі проблемалары:

**Коммерциялық:** автомобиль және жабық вагондардағы теміржол тасымалдарымен салыстырғанда тарифтердің бәсекеге қабілетсіздігі, экспорттық және импорттық жүк легі (экспортқа негізінен феррокорытпалар мен түсті металдар жүреді және кері қарай көлік құралдары іс жүзінде тиелмейді) мен транзиттік жүк легінің тәңгерімсіздігі.

**Институционалдық:** кедендей қарап-тексеру кезіндегі кідірістер (Қытайдан және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінен барлық контейнерлер, оның ішінде транзиттік контейнерлер тексеріледі), теміржол және терминал-қойма инфрақұрылымы операторларының теңіз желілерінің операторларымен және контейнерлердің меншік иелерімен (теңіз контейнерлік желілерінің операторлары - контейнерлердің меншік иелері) өзара іс-қимыл технологияларының болмауы.

**Инфрақұрылымдық:** сақтау және тиеу-түсіру операцияларын орындау үшін тиісті жылжымалы құрам мен терминалды инфрақұрылымның жеткіліксіздігі - операторлар нарығы фрагменттелген, жинақтау орындарында қазіргі заманғы жөндеу базаларының және контейнерлерді сертификаттаудың болмауы, ірі тонналық контейнерлерді

қабылдау/жөнелту үшін кірме жолдарда қажетті жабдықтардың болмауы, өнеркәсіптік және экспорттық-бағдарлы кәсіпорындардың терминалдарында контейнерлерді тиесінде қаптап-орау үшін жағдайдың болмауы.

Теміржол және мультимодальдық терминалдардың жалпы өндеге қабілеті тәулігіне 5 - 6 мың ЖФБ, алаңдардың жалпы сыйымдылығы тәулігіне 40 426 ЖФБ-ны құрайды. Бұл ретте контейнерлік жүктемен жүктелуі кемінде 1 %-ды (тәулігіне 500 ЖФБ-ға жуық) құрайды. Алматы облысында, оның ішінде шекара маңындағы Достық/Алтынкөл/Құрғақ порт станцияларында, Нұр-Сұлтан және Шымкент қалаларындағы КЛО-да және Ақтау теңіз портында инфрақұрылым және өндеге сапасының қажетті деңгейі бар. Қалған желі айтартылғанда жаңғыртуды және қайта жабдықтауды талап етеді.

Контейнерлерде жүктеді тасымалдауды ішінана жүзеге асыратын ірі өнеркәсіптік кәсіпорындардың терминалдық шаруашылығы да жаңғырту мен қазіргі заманғы контейнерлік технологияларды енгізуі қажет етеді. Көптеген кәсіпорындар өзіндік құнының жоғарылығына және контейнерлік технологиялармен әлсіз жабдықталуына байланысты жүктеді вагондық жөнелтілімдермен тасымалдауды жүзеге асырады. Көрсетілген қала құраушы кәсіпорындар қажетті технологиялық жараптандыру жағдайында шағын және орта бизнес үшін тиісті қызметтер көрсете алатын инфрақұрылымдық тораптық және логистикалық жүйелерді ұсынады.

Электрондық коммерция қызметтері нарығының дамуы және көлемдерінің қарқынды өсуі жағдайында қазіргі заманғы логистикалық шешімдерді және қойма инфрақұрылымын қолдана отырып, мультимодальдық тасымалдарға сұраныс арта түсude. Таяу перспективада электрондық коммерцияны дамыту қажеттілігін қамтамасыз ету үшін контейнерлік тасымалдар қызметтерінің өсуі "Ұлкен транзитті" тарту бойынша маңызды фактор болады деп күтілуде.

### **3.6.5. Жедел-жеткізу және электрондық коммерция нарығы**

Транзиттік әлеуетті іске асырудың және жаңа жүк ағындарын тартуың логистикалық шешімдерінің бірі электрондық коммерцияның халықаралық платформаларында тапсырыс берілген тауарларды курьерлік жеткізу қолданылатын мультимодальдық тасымалдар болып табылады. Электрондық коммерцияның әлемдік нарығы 2018 жылы шамамен 3 трлн. АҚШ долларын құрады және жыл сайын 20 %-ға өсude. Bloomberg және Дүниежүзілік пошта одағының болжамды бағалауына сәйкес 2020 жылы электрондық коммерция нарығының көлемі 3,8 трлн. АҚШ долларын құруы мүмкін және өсу жалғасады.

Электрондық коммерцияның өсуімен бірге халықаралық сәлемдемелердің нарығы да өсude. 2010 жылдан бастап электрондық коммерция нарығы көлемінің өсуі 250 %-ды құрады, сәлемдемелердің жылдам және сапалы жеткізуге сұраныс артып, сәлемдемелер көлемі 150 %-ға өсті, бұл тиісінше траншекаралық электрондық сауданы қалыптастырады.

Қытай трансшекаралық электрондық коммерцияның ең жылдам өсіп келе жатқан нарығы болып табылады. Қытайдың электрондық коммерциясын зерттеу орталығының баяндамасына сәйкес 2017 жылы "B2C" сегментіндегі трансшекаралық электрондық коммерция платформасы арқылы ҚХР экспорттының көлемі өткен жылға қарағанда 21,2 % өсіп, 1,2 трлн. юаньді (190,5 млрд. АҚШ доллары) құрады.

ҚХР-ның Мемлекеттік пошта бюросының деректері бойынша 2017 жылы қытайлық курьерлік компаниялар 40 млрд. жуық сәлемдеме жеткізді, бұл өткен жылмен салыстырғанда 28 %-ға артық. Осы көлемнің кемінде 5 %-ы (2 млрд. сәлемдеме) экспортқа тиесілі. Бұл ретте Еуропа мен Ресейге жылына электрондық платформалар арқылы тиісінше 600 млн. және 400 млн. сәлемдеме жөнелтіледі.

Ресейде Қытайдан келетін тапсырыстардың 80 %-ы электрондық платформалар арқылы ресімделеді (Қазақстанда 2018 жылы 50 %-дан аспайды). Ұлттық пошта операторы "Почта России" болып табылады, бұл ретте DHL, UPS, DPD курьерлік компаниялары кедендей тізлімдерді және басқа да босаңсытатын кеден режимдерін қолдана отырып, пошта жөнелтілімдерін ресімдеуге құқылы, бұл сондай-ақ оларға осы тауарларды жеткізуудің барлық логистикалық тізбегін әрбір жөнелтілімді декларациялау қажеттілігінсіз қалыптастыруға мүмкіндік береді.

### **3.6.6. Мульти modalдық тасымалдар және авиалогистика**

Жаңа технологиялық көлік жолдарын, оның ішінде құрама жүктөр мен электрондық коммерция жүктөрі үшін аралас - мульти modalдық тасымалдарды (Rail-Air, LCL (Less Container Load), сондай-ақ контрейлерлік тасымалдарды дамыту мен қолдану қосылған құны жоғары әртүрлі тауарлар үшін жеткізу жылдамдығы мен құнын онтайланыруға мүмкіндік береді.

Қазақстандық операторлар тестілік режимде көлік қызметін жеткізуін онтайлы құны мен мерзімдерін қамтамасыз ете отырып, Қытайдан Еуропаға жүк жеткізуін Rail-Air логистикалық схемасын сынақтан өткізді.

Жоғары технологиялық және қымбат өнімдерді жедел жеткізуі жүзеге асыруда теміржол көлігі сервистерін, әуежайлар мен жүк авиатасымалдаушының жұмысын біріктіру жүктөрді тікелей контейнерлік тасымалдаумен салыстырғанда негізгі артықшылықты (15 күннің орнына 7 күн) іске асыруда маңызды элемент болып табылады.

Бұғынгі күні Қазақстан не Орталық Азия елдері бағытындағы жүктөр Еуропа, БАӘ (Дубай), Ресей (Мәскеу), Оңтүстік Кавказ (Баку) авиахабтарында орналасқан магистральдық әуе кемелерімен және одан әрі Қазақстан әуежайларына өнірлік әуе кемелерімен, оның ішінде тұрақты рейстердегі жолаушылар борттарының тасымал сыйымдылықтарымен тасымалданатын жағдай қалыптасуда.

Өз флоты, инфрақұрылымы (Нұр-Сұлтан, Алматы, Ақтөбе, Атырау қалаларындағы халықаралық әуежайлар) және жаһандық сату құзыреттері бар өнірлік дистрибуцияны жүзеге асыру мүмкіндігі бола отырып, Қазақстан осы нарықта өзінің орнын ғана емес,

сондай-ақ өнірлік жеткізуді қамтамасыз ете алады және Ресей, Орталық Азия, Кавказ, Иран үшін жүк базасы бола алады, сондай-ақ болашакта Еуропаға тасымалдаудың мультимодальдық схемасы бойынша ұшуларды орындай алады.

Мультимодальдық тізбектің қосымша буыны ретінде, маржиналдығы жоғары кешенді логистикалық қызмет ретінде өнірлік авиация тасымалы жүзеге асырылмайтын жерге дейін жүрдек контейнерлік пойыздармен не шағын қашықтықта автокөлікпен шаттл-тасымалдау қызметін көрсету мүмкін болар еді.

Қазақстанның нарығының елеулі әлеуеті бар және жүк авиатасымалдарын өнірлік және жаһандық ауқымда дамыту тұрғысынан өте тартымды болып табылады. Алайда ұлттық жүк авиатасымалдаушының болмауы осы әлеуетті іске асыруға кері әсерін тигізеді және Қазақстанда жұмыс істейтін мұнай және газ өндіруші компанияларға арналған жүктөрді белорусь, әзербайжан және украин авиакомпаниялары тасымалдайды.

Осылайша Қазақстан өзінің жүк авиатасымалымен шектес, сондай-ақ жаһандық нарықтар арасында авиакөлікпен тасымалданатын транзиттік жүк ағындарына қызмет көрсету саласында жетекші орынға ие болар еді.

### **3.6.7. Шоғырландыруға және дистрибуцияға арналған инфрақұрылым**

Жүктөрді транзиттік тасымалдауды дамытудың маңызды бағыты Ресейдің, Орталық Азия мен Кавказдың жақын өнірлерін қамти отырып, жүк ағындарының пайда болуы мен дистрибуциясының негізгі тораптарында көлік-логистикалық орталықтардың ішкі ("шүғыла" белгісі бойынша) және сыртқы желісін қалыптастыру болып табылады.

Жүк ағынын бөлуді, оның ішінде "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА арқылы қамтамасыз ету үшін Қытай, Еуропалық Одақ, Орталық Азия және Оңтүстік Кавказ елдері арасындағы тауар легінің қиылышында өнірлік көлік-логистикалық хаб ретінде ішкі логистикалық инфрақұрылым құрылуда. АЭА-да "A" сыныпты, оның ішінде жалпы ауданы 25 мың шаршы метрге жуық қоймаларды салу бойынша жобалар іске асырылып жатыр.

Нұр-Сұлтан және Шымкент қалаларында халықаралық стандарттарға сәйкес келетін және логистикалық қызметтер кешенін көрсететін, оның ішінде "бір терезе" режимінде кедендей қызмет көрсету орталықтарымен өзара іс-қимыл жасау арқылы қызмет көрсететін қазіргі заманғы ірі өнірлік КЛО құрылды.

Халықаралық сыныптағы қазіргі заманғы қойма үй-жайларына болжамды бағалау қажеттілігі (клиенттің құргақ климаттық қоймаларда және көкөніс қоймаларында сақтау, контейнерлерді өндеу, сондай-ақ кешенді көлік-логистикалық қызметтерді "бір терезе" режимінде алу бойынша қызметтерді түрлі ассортименттің таңдау мүмкіндігі бар) жақын арадағы 5 жылда шамамен 2 млн. шаршы метрді құрайды. Қазақстанда шектес елдердің өнірлерін қамти отырып, жүктөрді өндеу және дистрибуциялаудың күтілетін әлеуетті көлемі жылына шамамен 20 млн. тоннаны құрайды.

Бұл инфрақұрылым транзиттік жүк легін ішінара пысықтай отырып, не шоғырландыра отырып және шектес елдердің өнірлік нарықтарына жеткізілімдерді бөле отырып, жеткізулердің логистикалық тізбектерін қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, капиталды қажет ететін жобаларға қатысу кезінде жекеменшік сектор тарапынан қызығушылықтың болмауына байланысты терминалды және қойма инфрақұрылымын салу және ұйымдастыру саласында инвестициялық белсенділіктің төмендігі байқалады.

### **3.6.8. SWOT-талдау**

#### **Күшті жақтары**

Қазақстанның тиімді географиялық жағдайы және соңғы 10 жылда халықаралық транзиттік дәліздерді дамытуға салынған нақты инвестициялар. Тиімді географиялық жағдай және Ресей мен Орталық Азия арасындағы тарихи қалыптасқан сауда жүк легі Қазақстанның транзиттік әлеуетін іске асыру үшін негізді қалыптастыруды. Транзитті және көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарламаларды, Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясын іске асыру транзиттік әлеуетті іске асыруға және Азия мен Еуропа арасында трансконтинентальды контейнерлік жүк легін тартуға, оның ішінде жаңа теміржолдар мен автомобиль жолдарын, мультимодальдық терминалдары мен ауыстырып тиесу алаңдары бар теміржол станцияларын жаңғырту және салу, сондай-ақ Ақтауда (Құрық) Каспий логистикалық торабын құру арқылы серпін берді.

Қазақстанның Еуроазиялық көлік байланыстарын дамыту және Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесін халықаралық жүйеге интеграциялау жөніндегі белсенді сыртқы саясаты. Қазақстанның тәуелсіздік алған сәтінен бастап мемлекет транзиттік әлеуетті іске асыруға ықпал ететін көлік-инфрақұрылымдық кешенді дамыту бойынша белсенді ішкі және сыртқы саясатты жүргізіп келеді. Көлік саласында шамамен 10 халықаралық конвенция ратификацияланды, көпжақты және екіжақты шарттарға қол қойылды. Қазақстан көлік пен логистиканы дамыту мәселелерін күн тәртібіне міндетті түрде енгізе отырып, әлем елдерімен тұрақты өткізілетін көпжақты және екіжақты үкіметаралық комиссияларға белсенді қатысады. Институционалдық реформалар және көлік инфрақұрылымын дамыту саласында халықаралық ұйымдармен және қаржы институттарымен өзара іс-қимыл жүзеге асырылады.

Халықаралық шарттар қағидаттарына және нарық сыйымдылығы бойынша талаптарды қолдануға негізделген теңгерімді тарифтік/транзиттік саясат. Шарттарды келісу және төмендегу коэффициенттерін белгілеу бойынша ТМД-ның шектес елдерінің практикалық тәжірибесіне негізделген, жүктөрді транзиттік тасымалдау шарттарын қолданудың қалыптасқан және табысты іске асырылып жатқан саясаты (теміржол көлігі мысалында) транзиттік жүк легін тартуда өзінің тиімділігін көрсетті. Жүк жөнелтушілер мен логистикалық провайдерлер өздері ақысын төлеген транзит

қызметтері лайықты сапада, жылдам және жүктердің сақталып көрсетілуіне кепілдікті, болжамдылықты және тұрақтылықты қамтамасыз етуді күтеді.

### Әлсіз жақтары

Контейнерлердің (ыдыстардың) айналымын реттеу бөлігінде кеден заңнамасының жетілдірілмеуі, сондай-ақ уақытша әкелу режимінде декларациялау қажеттілігі. Контейнерлердің айналымын кедендік реттеудің құқық қолдану практикасында операторларға кедендік баждар мен салықтарды төлеу туралы CARNET ATA кітапшасын ресімдемей, еркін нысанда толтырылған жазбаша міндеттемелерді ұсыну мүмкіндігін регламенттейтін Уақытша әкелу туралы конвенцияның (Ыстанбул, 1990) ережелері іске асырылмаған, өйткені бұл норманы іске асыру қазақстандық заңнамада көзделмеген.

Кедендік реттеудегі аталған олқылықтар Қазақстанның халықаралық логистикалық лекке интеграциялануын тежейді, контейнерлеу деңгейін арттыруға және экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдар арасындағы теңдікті арттыруға кедергі жасайды.

Транзиттік тасымалдарды дамыту үшін кедендік кедергілердің болуы. ЕАЭО және Қазақстан Республикасының кеден заңнамасында тауарларды кедендік шекарадан өткен сәттен бастап межелі кеден органына жеткізуге дейін тауарларға (жүктерге) кедендік бақылау жүргізу үшін кеден органдарының құқығы көзделеді. Бұл ретте кедендік бақылау нысаны ретінде кедендік тексеріп қараудың көбеюі біршама кедергі болып табылады, бұл тауардың жолда кідіруіне, жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың, вагондар мен контейнерлер операторларының, уақытша сақтау қоймаларының, ауыстырып тиесін орындарының тасымалдаушы қызметтеріне ақы төлеуге байланысты қосымша шығыстарының өсуіне әкеп соғады.

Көлік инфрақұрылымында, оның ішінде шекара маңындағы автомобиль және теміржол өткізу пункттерінде "тар өткелдердің" болуы транзиттік қатынаста өндөу мен тасымалдау жылдамдығын төмендетеді. ЕАЭО сыртқы шекарасының қазақстандық участкесіндегі өткізу пункттерінің қазіргі инфрақұрылымы өсіп келе жатқан транзиттік жүк легін біркелкі және жедел өткізуді жүзеге асыруға мүмкіндік бермейді, бұл көп автокөлік құралдарының жиналуына және құжаттарды ресімдеуді және белгіленген ресімдерді орындауды күтіп ұзақ уақыт тұруға әкеп соғады. Тауарларды ресімдеу мен өткізудің барлық циклін техникалық қамтамасыз ету мен автоматтандыру деңгейінің төмендігі кедендік әкімшілендіру деңгейін арттыруға және сыйайлар жемқорлық тәуекелдерін азайтуға мүмкіндік бермейді, бұл тұтастай алғанда сыртқы экономикалық қызметке қатысушылардың қаржылық шығындарына әкеледі және елдің беделіне теріс әсер етеді.

Біріздендірілген мультимодальдық коносаменттің болмауы. Көлік түрін ауыстырған кезде мультимодальдық және аралас тасымалдарды ұйымдастыру кезінде көлік құжаттарын қайта ресімдеу қажеттілігі туындейды (ХЖҚҚ, ЦИМ/ХЖҚҚ, Air bill, CMR

), бұл импорттық-экспорттық тарифтерді қолдану есебінен тасымалдау құны мен мерзімдерінің өсуіне алып келеді.

Нақты уақыт режимінде жүктерді транзиттік тасымалдауды қадағалау мүмкіндігінің болмауы. Қазақстанда жүктерді теміржол, автомобиль және әуе көлігімен транзиттік тасымалдауды жүзеге асыру процесінде жүктердің (көлік құралдарының) қозғалысын қадағалауға мүмкіндік беретін бірыңғай ақпараттық жүйе жоқ. Бұл функцияны экспедиторлар немесе логистикалық провайдерлер орындаиды, олар қолда бар әртүрлі байланыс арналары мен ақпараттың қолжетімділігі бойынша, кейде шектеулі сипаттағы, көлік құралының/жүктің қозғалысы туралы хабарлайды. Әдетте, бұл қызметтер жедел болып табылмайды және тасымалдауды ұйымдастырушылардың анықтамалық ақпаратты қалыптастырылуына байланысты болады.

### Мүмкіндіктері

Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия, Орталық Азия елдері, Түркия экономикасы өсуімінің жоғары қарқыны, Иран әлеуеті. Қытай мен Еуразиялық аймақ елдері экономикаларының қарқынды дамуы нәтижесінде туындастырылған жүк легі Қазақстан арқылы транзитке тартылатын жерусті трансконтинентальды тасымалдарының көлемін одан әрі ұлғайтуға алды келеді. Бұл Еуроазиялық құрлықтағы бағыттар жүктерді жеткізу жылдамдығы бойынша өзінің артықшылығын дәлелдеуіне байланысты. Электрондық коммерцияны дамыту жүк легінің өсуінің, мультимодальдық тасымалдардың және Қазақстандағы логистикалық бизнестің жаңа салаларын дамытуға қосымша серпін береді, оның Еуразия жүк легіне қызмет көрсетудегі транзиттік көпір және логистикалық хаб ретіндегі рөлі артады.

Иран мен Ресей экономикасына қатысты санкциялардың күшін жою. Иран мен Ресейге қатысты санкциялардың болуы Қазақстан арқылы сауда мен транзиттік тасымалдардың дамуын тежейді (контейнерлік жүктер, Ресейдің Оңтүстік Орал және Қызыл шығыс бөлігінің өнеркәсіптік және ауыл шаруашылығы өнімдері). Иранға әріптес елдермен саудадағы валюталық операцияларға рұқсат бере отырып санкцияларды алды тастау осы тасымалдардың өсуіне алды келеді. Ресейдің Балтық жағалауы порттары мен Еуроодақпен шекаралар арқылы Еуропадан Қытайға баратын ауыл шаруашылығы тауарларының бірқатар санаттары бойынша транзитті тежеу саясатынан бас тартуымен қатар Ресейге қатысты санкциялардың күшін жою Қытайдан импорт пен экспорттың қосымша өсіміне әкеледі.

Транзит елдер тарапынан тарифтік транзиттік саясатты қалыптастырудың ашық үлгісіне көшу. Теміржолмен транзиттік тасымал жоспарларын келісуде кемсітушілік тәсілден көрінетін Ресей, Өзбекстан және Түркіменстан тарапынан Қазақстан арқылы транзитті тежеу саясатынан бас тарту осы елдердің тарифтік саясатын онтайландырумен қатар, Қазақстан арқылы транзиттің өсуін ынталандыратын болады. Осы түрғыдан Қазақстанның шектес елдермен сыртқы саясаты, шектес елдердің жүктерін сыртқы нарықтарға экспорттау үшін саудаға ашықтық және Қазақстанның

көлік жүйесіне қол жеткізу, тарифтік саясатты қалыптастыру кезінде көпжақты келіссөздер жүргізу, Қазақстанның ақпараттары мен логистикалық қызметтеріне қол жеткізудегі ашықтық шешуші рөл атқарды.

### Қауіп-қатерлер

Шектес мемлекеттерде баламалы транзиттік бағыттарды дамыту. Транссібір бағытының өткізу қабілетін ұлғайту және Ресейдің Қырым шығыстағы порттарын, Қытаймен Забайкалье шекаралық өткелін, "Наушки - Эрлян" ресей - моңғол участесін дамыту, "Қытай - Қырғызстан - Өзбекстан" теміржол желісінің құрылышы, сондай-ақ "Солтүстік - Оңтүстік дәлізінің Астара (Әзербайжан) - Решт (Иран)" теміржол участесінің құрылышын аяқтау Қазақстан арқылы транзиттік жүк легінің төмендеуіне себеп болуы мүмкін.

Көлік инфрақұрылымын жаңғырту мен дамытуды жеткіліксіз қаржыландыру. Қажетті қаржыландырудың және көлік инфрақұрылымы объектілерін ұстасу, жаңғырту және қазіргі заманғы технологияларды енгізу, оның өткізу қабілетін арттыру жөніндегі транзиттік әлеуетке парапар шаралардың болмауы, сондай-ақ контейнерлеу технологияларын қолданудағы бәсенділік транзиттік тасымалдардың өсу қарқынының, сондай-ақ Қазақстанның транзиттік дәліздері тартымдылығының төмендеуіне әкеп соғуы мүмкін.

Фискалдық саясат шараларының артық болуы және транзитке қатысты заңнаманы ырықтандыру деңгейін төмендету. Бұл проблеманы екі фактор тудырады:

1) үшінші елдердің экспорттаушыларына транзиттік декларациялауға және Қазақстан арқылы транзитпен өтетін жүктөр туралы толық ақпарат беру қажеттілігіне қатысты негіzsіз жоғары талаптар қою;

2) мультимодальдық тасымалдарды қолдануда икемділіктің болмауы, оның ішінде жеткізудің мультимодальдық тізбектері бойынша үшінші елдерге баратын тасымалдар мен жүктөрдегі ККС қолдану.

Екі фактор да елдің транзиттік әлеуетін іске асыруға және оның теріс беделінің қалыптасуына елеулі теріс етеді.

Шектес елдер таралынан ықтимал көліктік оқшаулау және Иран, Ресей және Қытайға қатысты санкцияларды қүшету. Шектес елдердің (Ресей, Өзбекстан, Түркіменстан) өз аумақтарында Қазақстанға балама транзиттік дәліздерді дамытуға ұмтылуы, оларға экспорттың және транзиттік жүк легін тарту үшін жағдайлар жасау, сондай-ақ Иран мен Ресейге қатысты санкциялар да қазақстандық транзитті дамытуда айтарлықтай тежеуші фактор бола алады.

### **4. Бағдарламаның мақсаты, міндеттері, нысаналы индикаторлары және іске асыру нәтижелерінің көрсеткіштері**

Әзірленіп жатқан Бағдарламаның мақсаты тиімді және бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру, транзитті және көлік қызметтерін дамыту, көлік-инфрақұрылымдың кешен қызметінің технологиялық және институционалдық

ортасын жетілдіру арқылы ел халқының экономикалық өсуіне және өмір сүру деңгейін арттыруға жәрдемдесу болып табылады.

6	Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингіндегі Қазақстанның орны	ДЭФ	орын	ИИДМ	69	67	65	62	58	55	52	49
7	"Логистиканың тиімділігі" (LPI) көрсеткіші бойынша Дүниежүзілік банк рейтингіндегі Қазақстанның орны (2 жылда бір рет есептеледі)	ДБ есебі	орын	ИИДМ	71	*	65	*	60	*	50	*

(\*) Ескертпе: Құрылатын уақытша жұмыс орындарының санын бағалау жұмыскердің күнтізбелік бір жыл ішінде жұмыспен қамту кезеңінің ұзақтығына негізделген.

Койылған мақсатқа қол жеткізу мынадай міндеттерді шешуді көздейді.

#### **4.1. 1-міндет. Аумақтарды және олардың арасындағы көліктік байланыстарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету**

Осы міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

P/ с №	Тікелей нәтижелердің көрсеткіштері	Деректер көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 нақты	2019 ( баға )	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Автожол инфрақұрылымы</b>												
1	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы респубикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	ИИДМ	%	ИИДМ, "Қазавтожол" ҰҚ" АҚ ( келісү бойынша)	87	88	89	90	91	94	97	100
2	Респубикалық маңызы бар автомобиль жолдарын құрдеп және орташа жөндеу	ИИДМ	км	ИИДМ, "Қазавтожол" ҰҚ" АҚ ( келісү бойынша)	1 483	1 146	1 400	1 500	1 600	2 000	2 000	2 500
3	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы облыстық және	ЖАО	%	ИИДМ, ЖАО	67	68	71	75	80	85	95	

	аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының улесі											90
4	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, күрдөлі және орташа жөндеу	ЖАО	км	ИИДМ, ЖАО	4365	4025	4000	4200	4400	4600	4800	5000
5	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығындағы I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының улесі	ИИДМ	%	ИИДМ, "Казавтожол" ҰК" АҚ ( 31 келісү бойынша)	31	33	36	40	45	50	55	60

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

## Теңіз және ішкі су көлігі

7	Кеме қатынасы жүзегін шлюздерінде гидродинамикалық оқиғалардың болу улесін кысқарту	ИИДМ	%	ИИДМ	94	91,6	81,9	56,5	43,6	31,5	14,1	10,3
---	---	------	---	------	----	------	------	------	------	------	------	------

## Автомобиль көлігі

8	Үлттық стандартқа сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялар санының үлгайтуу	ИИДМ	бірлік	Ж А О , ИИДМ	0	0	0	7	16	23	37	37
---	--	------	--------	-----------------	---	---	---	---	----	----	----	----

## Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

10	әуе көлігімен жылына көліктік мобиЛЬділігі (козгалысы)	ҰЭМ СК деректері (негізіндеgi есеп	жылына жол жүру/адам саны	ИИДМ	0,43	0,43	0,44	0,45	0,46	0,47	0,48	0,49
----	--	------------------------------------	---------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

(\*) Ескертпе: халықтың көліктік мобиЛЬділігі (козгалысы) елдің көліктік кешенін пайдалану белсенділігін сипаттайды және кезең бойы (сапар саны) тасымалданған жолаушылар санының халықтың жалпы санына қатынасы ретінде есептеледі.

#### **4.2. 2-міндегі Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы "ұлкен транзитті" тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдесу**

Осы міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

P/ с №	Тікелей нәтижелердің көрсеткіштері	Деректер көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 нақты	2019 (баға )	2020	2021	2022	2023	2024	2025
--------------	--	------------------	------------------	-------------------------	---------------	--------------------	------	------	------	------	------	------

Автомобиль көлігі

1	Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік катынаста жүктерді автомобиль көлігімен тасымалдау	Каржымині МКД	млн. тонна	ИИДМ	1,6	1,7	2,0	2,2	2,4	2,6	2,8	3,0
---	---	---------------	------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

2	Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік катынаста жүктерді теміржол көлігімен тасымалдау	КТЖ	млн. тонна	ИИДМ КТЖ	17,6	18,3	20,9	23,1	24,8	26,7	26,8	26,9
2.1	Оның ішінде контейнерлерде	КТЖ	мың ЖФБ	ИИДМ КТЖ	537,4	824,6	1 108	1362	1498	1649	1655	1661

Теніз және ішкі су көлігі

3	Қазақстан Республикасының теніз порттарында транзиттік жүктерді ауыстырып тиесу	КТЖ	млн. тонна	ИИДМ	0,2	0,3	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4
---	---	-----	------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

**Жалпы салалық бағыттар**

4	Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік қатынаста жүктөрді тасымалдау, барлығы	ИИДМ	млн. тонна	ИИДМ	19,2	20,0	23,3	25,9	28	30,3	30,8	31,3
5	Қазақстан Республикасының сыртқы шекарасындағы автомобилдер өткізу пункттерінің орташа өткізу қабілеті	ҰҚҚ ШҚ	жұк АТС бірл. / тәул.	ҰҚҚ ШҚ	1200	1200	1200	1250	1400	1450	1600	2000
6	Халықаралық транзиттегі электрондық коммерция тауарларын тасымалдау көлемі	Каржымині	млн. бірл.	"Казпошта" АҚ (келісу бойынша)	53,5	70,9	83,3	98,8	148,2	222,3	333,4	500,1
7	Контейнерлерде жүктөрді өндедің қазіргі заманғы технологияларын пайдаланатын экспортқа бағдарланған кесіпорындардың саны	ИИДМ	Бірл.	ИИДМ	2	3	5	6	7	8	9	10

**4.3. 3-міндет. Инфрақұрылымдық кешенниң технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін арттыру**

Осы міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

P/ с №	Тікелей нәтижелердің көрсеткіштері	Деректер көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 факт	2019 ( баға )	2020	2021	2022	2023	2024	2025
--------------	------------------------------------	---------------	---------------	----------------------	-----------	---------------	------	------	------	------	------	------

**Автожол инфрақұрылымы**

1	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының Үлттық стандартқа сәйкес	%	ИИДМ, "ҚАЖ " ҮК" АҚ (	42	50	58	66	74	82	90	100
---	---	---	-----------------------	----	----	----	----	----	----	----	-----

келетін жол бойындағы ИИДМ, келісу  
сервис объектілерімен ҚАЖ бойынша)  
қамтамасыз етілуі

## Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

2	Рейстерді жөнелтуді бақылаудың және ұшу графигін басқарудың автоматтандырылған жүйелерін енгізумен қамтылған әуежайлар саны	ИИДМ	бірлік	ИИДМ	3	3	5	6	9	11	12	15
3	ИКАО санаты бар әуежайлар саны	ИИДМ	бірлік	ИИДМ ЖАО	16	17	17	18	18	19	19	19

4.4. 4-міндет. Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру

Осы міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

P/c №	Тікелей нәтижелердің көрсеткіштері	Деректер көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 факт	2019 (бага)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
----------	------------------------------------	---------------	---------------	----------------------	-----------	-------------	------	------	------	------	------	------

## Автожол инфрақұрылымы

## Автомобиль қөлігі

2	Халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы қазақстандық жүк тасымалдаушылардың үлесі	ИИДМ	%	ИИДМ	45	47	49	51	53	55	57	59
3	Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль көлігінің жолаушылар айналымы	ҰЭМ СК	млн. жкм	ИИДМ	247 931,2	251 748,8	266 738	277 296	288 272	299 682	311 545	323 876
4	Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль көлігінің жүк айналымы	ҰЭМ СК	млн. ткм	ИИДМ	185 197,3	176 132	185 199	191 796	198 627	205 702	213 029	220 617
5	Тұрақты халықаралық жолаушылар автомобиль бағыттарының саны	ИИДМ	бірлік	ИИДМ	114	114	115	116	117	118	119	120

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

6	Пайдалану мерзімі 25 жылдан астам теміржол жылжымалы құрамының үлесі											
6.1	жолаушылар локомотивтері	КТЖ	%	КТЖ	57,7	57,7	53,2	52,7	50,9	39,4	31,7	22,7
6.2	жолаушылар вагондары	КТЖ	%	КТЖ	42	42	46	41	31	28	25	20
7	Жалпыға ортақ пайдаланылатын теміржол көлігінің жолаушылар айналымы	ҰЭМ СК	млн. жкм	ИИДМ, КТЖ	18 562	19 117	19 743	20 390	21 059	21 750	22 463	23 200
8	Теміржол көлігімен жүктөрді тасымалдаудың жалпы көлеміндегі контейнерлік тасымалдардың үлесі	ИИДМ	%	КТЖ	2,1	2,8	3,3	3,7	3,9	4,1	4,3	4,4

Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

9	Қазақстандық авиакомпаниялар сатып алғатын жаңа әуе кемелерінің саны	ИИДМ	бірлік	ИИИДМ	7	7	2	2	2	2	3	3
10	Жалпыға ортақ пайдаланылатын әуе көлігінің жолаушылар айналымы	ҰЭМ СК	млн. жкм	ИИДМ	14 990	15000	15 150	15 301	15 454	15 608	15 764	15 921
11	Жалпыға ортақ пайдаланылатын әуе көлігінің жүк айналымы	ҰЭМ СК	млн. ткм	ИИДМ	57,6	58,0	58,3	58,6	58,9	59,2	59,5	59,8
12	Өңірлік әуе желілерімен тасымалданған жолаушылар саны	ИИДМ	мың адам	ИИДМ	86	170	175,1	180,4	185,8	191,4	197,1	203

Теніз және ішкі су көлігі

13	Сатып алынған жаңа су көлігі кемелерінің саны, оның ішінде:	ИИДМ	Ббірлік	ИИДМ, ҚТКФ					2	2		2
13.1	әмбебап паромдар	ИИДМ	Ббірлік	ИИДМ, ҚТКФ					2			
13.2	фидерлік кемелер (контейнерлер тасымалдағыштар)	ИИДМ	Ббірлік	ИИДМ, ҚТКФ					2		2	

#### 4.5. 5-міндет. Көлік инфрақұрылымын пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру

Осы міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

P/ №	Тікелей нәтижелердің көрсеткіштері	Деректер көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 факт	2019 ( баға)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
---------	--	------------------	------------------	-------------------------	--------------	--------------------	------	------	------	------	------	------

### Автоожол инфрақұрылымы

1	100 мың тұрғынға шаққанда жол-көлік оқигаларында каза болғандар	ПМ	100 мың тұрғынға шаққанда 1 адам	ПМ	89	87	82	77	71	65	58	51
---	---	----	----------------------------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

2	Электрмен және отынның баламалы түрлерімен жүретін теміржол жылжымалы құрамының үлесі	КТЖ	%	КТЖ	33	33	32,3	31,4	30,3	29	28,9	27,6
3	Теміржолдарды пайдалану кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі талаптарға сәйкестігін тұрақты тексерулермен қамту	ИИДМ	км	ИИДМ	4 925	11 000	11 200	11 500	11 800	12 000	12 200	12 500
4	Теміржол жылжымалы құрамын оны пайдалану кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі талаптарға сәйкестігіне тұрақты тексерулермен қамту	ИИДМ	бірлік	ИИДМ	10 846	18 000	18 200	18 500	18 700	19 000	19 350	19 500

Теніз және ішкі су көлігі

5	Су флотының жаңа кемелерінің саны:	ИИДМ		ИИДМ, ҚТКФ	0	13	2	10	2	11	13	8
5.1	МАТЖ кемелері	ИИДМ	ббірлік	ҚТКФ	0	0	0	0	0	0	0	2
5.2	сервистік флот кемелері	ИИДМ	Б бірлік	ҚТКФ	0	0	0	0	2	0	0	0
5.3	техникалық флот кемелері	ИИДМ	бірлік	ҚР ИИДМ	0	13	2	10	0	11	13	6
6	Көлік комитетінің арнағы су көлігі кемелерінің жалпы санын көбейту	ИИДМ	бірлік	ИИДМ, Каржымині	3	3	7	10	13	15	18	-
7	Ішкі су көлігіндегі көліктік оқигалар санының төмендеуі (1000 кемеге 0,5	ИИДМ	%	ИИДМ	1	1	1	0,9	0,8	0,7	0,5	

көліктік оқиға көрсеткішінен жоғары емес)										0,6		
<b>Азаматтық авиация</b>												
8	Ұшу қауіпсіздігі бойынша ИКАО стандарттарын енгізу денгейі	ИИДМ, "Қазақстанның авиациялық екімшілігі" АҚ	%	ИИДМ, "Қазақстанның авиациялық екімшілігі" АҚ	74	74	74	80	80	80	80	85

## **5. Негізгі бағыттар, қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары және тиісті шаралар**

### **5.1. "Аумақтар мен олардың арасындағы көліктік байланыстарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету" 1-міндеттін іске асыру**

Осы міндет шеңберінде өніраалық көлік байланыстарын жаксарту, көлік шығындарын азайту, ел халқының өмір сүру деңгейі мен ұтқырлығын арттыру үшін бірінші дәрежелі әлеуметтік-экономикалық маңызы бар көлік инфрақұрылымының басым объектілерін жаңғырту және дамыту жөніндегі жобаларды іске асыру көзделеді.

Аумақтардың көліктік байланыстарын қамтамасыз ету жөніндегі инфрақұрылымдық жобаларды жоспарлау Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық және аумақтық-кеңістікте дамуының орта мерзімді және ұзақ мерзімді перспективаға арналған басымдықтарымен байланыстырыла отырып жүзеге асырылуға тиіс.

Автожол инфрақұрылымы мен көрсетілетін қызметтер саласында республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының участекелерін, оның ішінде Қазақстан Республикасының тірек елді мекендері мен аудан орталықтарының бір-бірімен, сондай-ақ республикалық және халықаралық маңызы бар автомобиль жолдарымен көлік байланыстарын қамтамасыз ететін жолаушылар автокөлігі инфрақұрылымының объектілерін салу, реконструкциялау және жөндеу бойынша жұмыстарды орындау көзделеді.

2020 жылдан бастап 2025 жылға дейінгі кезеңде облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын дамытуды қаржыландыруға республикалық және жергілікті бюджеттерден тепе-тең негізде шамамен 1 трлн. теңге бөлінетін болады, олардың есебінен 20 мың км астам жергілікті жолдар қалпына келтіріледі, желілер ұзындығының 95 % қанағаттанарлық және жақсы техникалық деңгейге дейін жеткізіледі. Сондай-ақ орта мерзімді бюджеттік жүктемені қысқарту үшін ұзақ мерзімді қарыз алу көздеріне (халықаралық қаржылық даму институттары,

халықаралық және ЕАЭО шеңберіндегі инфрақұрылымдық қорлар) қол жеткізуге жағдай жасау жолымен автожолдардың осы санатын қаржыландыру көздері мен тетіктері әртараптандырылады.

Автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, құрделі және орташа жөндеу бойынша жобалардың басымдығын жергілікті атқарушы органдар мен орталық уәкілетті орган Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 16 қыркүйектегі № 971 қаулысымен бекітілген өлшемшарттарға сәйкес, сондай-ақ іс-қимылдың ең негізгі нұсқаулығы ретінде елдің 2030 жылға дейінгі аумақтық-кеңістікте даму схамасымен байланыстыра отырып айқындаиды.

Жобаларды жоспарлауда және іске асыруда өнірлердің автожол инфрақұрылымымен қамтамасыз етілуіндегі сәйкесіздік ескерілуге тиіс, осыған байланысты ресурстарды бірінші кезекте облыстық және аудандық маңызы бар автожолдарының жағдайы ең нашар өнірлерге (атап айтқанда, Батыс Қазақстан, Ақтөбе, Атырау облыстары) бағыттау қажет.

Елді мекендердің автожолдары мен көше-жол желілерінің техникалық-пайдалану жағдайының талап етілетін деңгейін күтіп-ұстай үшін оларды жөндеу және күтіп-ұстай бойынша жұмыстарды жоспарлау "Жол активтерін басқару" тұжырымдамасы негізінде жүзеге асырылуға тиіс. Бұл тұжырымдамада автомобиль жолдарын техникалық есепке алу жүйесінің, жол жобаларын тағайындау және басымдық беру стратегиясының, сондай-ақ бірыңғай респубикалық оператордың атынан Ұлттық жол активтері сапасы орталығы іске асыратын функциялар шеңберінде өмірлік циклдің барлық кезеңдерінде олардың сапасын тиімді басқаруды қамтамасыз етудің жаңа тәсілдері көзделеді.

Автомобиль жолдары саласындағы орталық уәкілетті орган бюджетті қалыптастыру және басым жол жобаларын жоспарлау процесінде жергілікті атқарушы органдарға елдің аумақтық қеңістікте дамуының перспективалық моделінің басымдығы мен қажеттілігінің өлшемшарттарын негізге ала отырып, жәрдемдесуге тиіс.

Ұлттық жол активтері сапасы орталығы тапсырыс берушілер, инженерингтік ұйымдар мен мердігерлер арасындағы келісімшарттық қатынастардан тыс тәуелсіз субъект ретінде Бағдарламаны іске асыру процесіне ықпалдасуға тиіс. Бұл үшін Қазақстан Республикасының заңнамасына тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізу арқылы респубикалық бюджеттен қаржыландыру тетіктерін түзету қажет болады.

Елді мекендер арасындағы көлік байланыстарын жақсарту және халықтың мобильділігі мен қауіпсіздігін арттыру үшін бірінші кезектегі жұмыстар басқалармен қатар:

аумақтық бірліктердің және жүйе құраушы шаруашылық жүргізуінің субъектілердің бір-бірімен және басқа да көлік инфрақұрылымы объектілерімен жыл бойы көлік байланыстарының бұзылуына себеп болатын, жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдардың жоқ (жогалған, қираған) участкерін салуға және реконструкциялауға;

жаңа өнеркәсіптік аймақтарды құруды, өнеркәсіптік өсу нүктелерін және экономикалық аймақтарды құруды, жаңа елді мекендер мен агломерацияларды құру мен дамытуды қоса алғанда, өнір экономикасын аумақтық дамыту үшін қажетті жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар мен шаруашылық жолдар учаскелерін салуға және реконструкциялауға;

- барлық маусымға арналған қатты типтегі жол төсемдерін жайғастыра отырып, елді мекендердің кірме және айналма жолдарын салуға, реконструкциялауға және жөндеуге бағытталуы тиіс.

Мемлекет басшысының "Нұр Отан" партиясының XVIII съезінде жеті жыл ішінде облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салуға, реконструкциялауға, құрделі және орташа жөндеуге қосымша 350 млрд. теңге бөлу туралы тапсырмасын орындау үшін осы жұмыстарды жыл сайын республикалық бюджеттен қаржыландыру кемінде 200 млрд. теңгені құрауы тиіс.

Облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдардың аса қираған учаскелерінде қозғалу қаупін жедел жою және жол жүргү мүмкіндігін қалпына келтіру үшін уақытша шара ретінде жол төсемінің тегістігін автокөлік үшін қауіпсіз деңгейде күтіп-ұстау үшін талап етілетін кезеңділікпен тас материалды қоса отырып не қоспай бейіндеу жүргізуі тиіс. Осы мақсаттар үшін ЖАО жол бюджетінде резервтік қаражатты қөздеуі қажет.

Облыстық және аудандық маңызы бар автожолдарды жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарымен барынша қамту үшін шектеулі қаржыландыру жағдайында, оның ішінде қатты емес жол жабыны, орнықты топырақ және басқалар негізінде қолжетімді және үнемді технологиялар қолданылуға тиіс.

Облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарына, сондай-ақ ірі өнеркәсіптік объектілермен және әлеуметтік-экономикалық маңызы бар аумақтармен көліктік байланысты қамтамасыз ететін шаруашылық жолдарына жалпы республикалық түгендеу жүргізу қажет.

Түгендеу қорытындылары бойынша ешкімнің балансында жоқ, бірақ халық пен өнірлердің экономикасы үшін басым әлеуметтік-экономикалық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелері жергілікті атқарушы органдардың (жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдардың құрамына қоса отырып) не соңғысының келісімі бойынша шаруашылық жүргізуі субъектілердің балансында жатқызылуы тиіс.

Үәкілдегі органның, автомобиль жолдарының ұлттық операторының және жергілікті атқарушы органдардың қолдауымен мүдделі шаруашылық жүргізуі субъектілермен бірлесіп, пайдалы қазбалардың қолданыстағы және перспективалы кен орындарының, өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы кәсіпорындарының, фабрикалардың, зауыттардың, комбинаттардың, шаруа және фермер қожалықтарының, алқаптар мен жайылымдардың (оның ішінде маусымдық), рекреациялық аймақтар мен қорғалатын табиғи объектілердің жалпыға ортақ пайдаланылатын жол желісімен

көліктік байланысын қамтамасыз ететін шаруашылық жолдарын, олардың жоқ (жоғалған, қираған) участеклерін және қажет болған жерлерде жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының участеклерін (оның ішінде МЖӘ тетігі шенберінде) салу және реконструкциялау жолымен дамыту мәселелері пысықталуға тиіс.

Елді мекендердің шекараларында және оларға іргелес аумақтарда автовокзалдар, автостанциялар және жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін жаңғырту және салу арқылы халыққа автомобиль жолаушылар көлігі қызметтерінің қолжетімділігі мен сапасын арттыру үшін инфрақұрылымды дамытуды қамтамасыз ету қажет.

Бұқтырма су қоймасы арқылы тұрақты көлік қатынасының болмауын ескере отырып, ауданараптық көліктік қолжетімділікті қамтамасыз ету және жол жүру уақытын қысқарту үшін көпір салу бойынша жобаны іске асыру жоспарланып отыр.

Елді мекендер шекарасындағы көше-жол желілерін ЖАО АДЖ-мен байланыстыра отырып жаңғыртумен және дамытумен қатар, елді мекендердің шекараларына жанасатын және оларға тікелей жақын өтетін (оның ішінде өтпелі) жол участеклерін реконструкциялау арқылы "Үйге дейінгі жол" қағидаты бойынша халықтың құнделікті жүретін жолы маршруттарының үздіксіздігі мен байланыстылығы қамтамасыз етілуі тиіс.

Тірек елді мекендер шекарасында қанағаттанғысыз жағдайдағы, сондай-ақ топырақ жамылғысы бар және онсыз көшелер участеклерінің ұзындығы жоспарлы түрде қысқаруы тиіс.

Автожол инфрақұрылымын дамыту мақсатында облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын және елді мекендердің тірек көше-жол желілерін жөндеу және реконструкциялау бойынша жобаларды "КДБ-Лизинг" АҚ лизингтік қаржыландыру тетігі арқылы іске асыру және олардың тәсілдері мәселесі пысықталатын болады.

МЖӘ тетігі шенберінде электр көлігі құралдарының әлемдік жетекші брендтерімен бірлесіп, жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдарда және елді мекендердің шекараларында жеңіл және жүк электромобильдеріне арналған электр беру станциялары желілерін орналастыру бойынша жобаларды пысықтау қажет.

Теміржол көлігінің инфрақұрылымы саласында төтенше жағдайлардың туындауын болдырмау және жүктерді үздіксіз тасымалдауды қамтамасыз ету мақсатында жыл сайын қар еритін кезде ұлғаятын Қарасор көлін айналып өту үшін "Көкпекті - Қарағайлы" айналма теміржол желісінің құрылышы көзделуде.

Орал станциясын РФ аумағын іске қоспай қазақстандық теміржол желісімен қосу үшін МЖӘ схемасы бойынша Атырау-Орал теміржол желісін салу мәселесі пысықталатын болады.

Жүк пен жолаушылар тасымалының болжамды көлемін қамтамасыз ету мақсатында жылжымалы құрам паркін кешенді жаңарту қажет. Сонымен қатар ұлттық теміржол

компаниясының бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін тасымалдау және МТЖ қызметтеріне тарифтерді арттыру, тоғыспалы субсидиялауды жою және жолаушылар тасымалдарын ұйымдастыруға байланысты шығыстарды толық өтеуді қамтамасыз ету, оның ішінде республикалық бюджет, женілдікті мемлекеттік қаржыландыру және субсидиялау, не тікелей капиталдандыру есебінен жылжымалы құрамды (вагондар, локомотивтер) сатып алу арқылы инвестициялық қажеттіліктерді өтеу мәселесін пысықтау қажет.

Теміржол вокзалдары мен станцияларын жаңғырту және пайдалану үшін МЖӘ қолдану тетіктері пысықталып, ұсынылатын болады.

Ұлттық теміржол компаниясы жылжымалы құрамды (жолаушылар және жүк вагондары мен локомотивтер) жаңарту жөніндегі жұмысты жалғастыратын болады. Бұл үшін мемлекет Ұлттық компанияға, оның ішінде қолда бар көздерден женілдікпен қаржыландыру арқылы қолдау көрсетуді жалғастырады. Берілген қаржыландыру теміржол машиналарын жасау саласындағы отандық тауар өндірушілерден, сондай-ақ теміржол техникасын отандық тауар өндірушілер беруі мүмкін болмаған жағдайда басқа да өндірушілердің теміржол техникасын сатып алуға басым тәртіппен жіберілуге тиіс.

Жылжымалы құрам мен инфрақұрылымды технологиялық жаңғыруды жүргізумен қатар теміржол көлігін техникалық пайдалану қағидаларына тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізе отырып, МТЖ жекелеген участкерінде жүк пойыздары (100-120 км/сағ) мен жолаушылар пойыздары (160-200 км/сағ.) қозғалысының жоғары жылдамдығын енгізу мүмкіндігін пысықтау қажет.

Әуе көлігі саласында өңірлік авиатасымалдарды дамытуды, сондай-ақ мамандандырылған және шұғыл авиация қызметін қамтамасыз ететін қолданыстағы әуеайлақ инфрақұрылымын жаңғырту және жаңа әуеайлақ инфрақұрылымын салу бойынша жұмысты жалғастыру қажет.

Атап айтқанда, Нұр-Сұлтан қаласындағы ҰҚЖ реконструкциялау, сондай-ақ Орал, Қостанай, Өскемен, Шымкент, Атырау, Қызылорда, Алматы, Қостанай, Өскемен қалаларындағы аэровокзал кешендерін реконструкциялау жоспарлануда. Түркістан қаласында жаңа халықаралық әуежай салынады.

Құлсары, Миялы, Сүйіндік, Жәнібек, Казталов, Сайқын, Баянауыл, Үлкен Нарын, Бейнеу, Арқалық, Сарыағаш, Қарқаралы, Ұлытау елді мекендерінде ЖӘЖ инфрақұрылымын салу және реконструкциялау жөніндегі жобаларды іске асыру көзделуде. Сондай-ақ Үржар, Ұшарал, Зайсан, Шалқар кенттеріндегі ҰҚЖ қайта жаңартылады.

ЖӘЖ желісін тиімді дамытуды қамтамасыз ету үшін ЖӘЖ әуеайлақтары мен әуежайларын салуды және реконструкциялауды әуеайлақ инфрақұрылымының бірыңғай операторы басқаруға тиіс.

Жолаушылар айналымының өсуін және халықаралық нормалармен сәйкестендіруді ескере отырып, Орал, Қостанай, Өскемен, Шымкент, Атырау, Қызылорда және Алматы қалаларындағы өуевокзалдарын жаңғырту қажет. Астана халықаралық қаржы орталығының көліктік қолжетімділігін дамытуды жалғастыру және транзиттік авиажолашылар санын өсіру қажет.

Су көлігі саласында техногендік сипаттағы төтенше жағдайлардың алдын алу үшін Ертіс өзенінде орналасқан кеме қатынасы шлюздеріне құрделі жөндеу жүргізу қажет, олар су қоймаларының су ресурстарының едәуір мөлшерін ұстауды және жағалаудағы аумақтарды су басудан қорғауды қамтамасыз етеді.

Кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етумен қатар, халықаралық маңызы бар жолдарда шағын модальдық көлік-логистикалық тораптарды құруды қоса алғанда, ішкі су жолдары участеклерінде порт құрылыштары мен жағалау өндірістік объектілерін реконструкциялау және жаңғырту, сондай-ақ бұл экономикалық орындылығы бар жерлерде көліктің жерусті түрлерінен ішкі су көлігіне жүк ағындарын қайта бөлудің инфрақұрылымдық жағдайларын жасау, әлеуметтік маңызы бар бағыттарда көлік және жолаушылар тасымалдарын дамыту, көлік және жолаушылар флотының кемелерін сатып алу қажет.

Бұл ретте жағалау көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша шаралар қабылдануға тиіс.

Сондай-ақ Ертіс өзенінің су айдынында көлік тасымалдарын дамытуға және әлеуметтік маңызы бар бағыттар мен паром өткелінде жолаушылар тасымалын субсидиялауға және қызметтермен қамтамасыз етуге бағытталған шараларды қабылдау жоспарлануда.

Жолаушылар көлігі инфрақұрылымын дамыту саласында автомобиль, теміржол станциялары мен вокзалдарын салу және жаңғырту жөніндегі жобаларды МЖӘ форматында іске асыру ұсынылатын болады.

Шалғайдағы елді мекендердің облыс орталықтарына көліктік қолжетімділігін арттыру үшін ішкі су жолдары арқылы жолаушылардың әлеуметтік маңызы бар тұрақты тасымалдарын, оның ішінде Шығыс Қазақстан облысындағы паром өткелдерін дамытуды қамтамасыз ету қажет.

## 5.2. "Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы "Үлкен транзитті" тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдесу" 2-міндетін іске асыру

Тиімді және бәсекеге қабілетті инфрақұрылым "Үлкен транзитті" тартуда және қазақстандық тауарлар мен қызметтердің сыртқы нарықтарға экспорттын дамытуда маңызды рөл атқарады және транзиттік жүк легінің тұрақты өсуіне қол жеткізудің және экспорттық өндірістердің бағалық бәсекеге қабілеттілігін арттырудың іргелі шарты болып табылады.

Транзиттік көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі жобаларды жоспарлау Қазақстан Республикасының қатысуымен өңірлік интеграциялық бастамаларды, оның ішінде "Бір белдеу - бір жол" бастамасын ескере отырып жүзеге асырылуы тиіс.

Осы міндетті шешу шенберінде автожол инфрақұрылымы саласында халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және құрделі жөндеу жөніндегі басым жобаларды іске асыруды жалғастыру қажет.

2020 - 2025 жылдар ішінде Бағдарлама шенберінде халықаралық және республикалық маңызы бар 6,9 мың км жол салу және реконструкциялау жөніндегі инвестициялық жобалар іске асырылатын болады, оның ішінде:

"Нұр-Сұлтан - Арқалық - Ырғыз - Шалқар - Қандыағаш" автожолын I және II техникалық санаттарға реконструкциялау ("Орталық-Батыс" автожол дәлізі");

"Қызылорда - Павлодар - Успенка - РФ шекарасы (Барнауылға)" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

Петропавл қаласын айналып өтіп, "Жезқазған - Арқалық - Петропавл" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

"Жаңаөзен - Түркіменстан шекарасы" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

"Бейнеу - Шалқар" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

"Қарағанды - Аягөз - Бұғаз" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

"Семей - РФ шекарасы (Барнауылға) автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

"Орал - Атырау" автожолын I және II техникалық санаттарға реконструкциялау";

"Ақтөбе - Қарабұтқақ" автожолын I техникалық санатқа реконструкциялау";

"Атбасар - Қостанай - РФ шекарасы" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау";

Түркістан қаласын айналып өтіп, "Кентау - Түркістан - Арыстанбаб - Шәуілдір - Төрткөл" автожолын I техникалық санатқа реконструкциялау;

Құлсары қаласын айналып өтетін "Құлсары - Мұқыр" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

ұзындығы 120 км "Өскемен - Шемонайха - РФ шекарасы (Барнауылға)" автожолын II техникалық санатқа реконструкциялау;

Көкпек, Көктал, Қайнар арқылы "ӨР шекарасы (Ташкентке) - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас" (ҚР шекарасына кіреберістермен және Тараз, Құлан, Қордай асуын айналып өтетін), Нұр жолы өткізу пунктінен "Қорғас" ШЫХО дейінгі участке автожолын I техникалық санатқа реконструкциялау;

"Қабанбай батыр даңғылы", "Астана жұлдызы" айналымынан "Нұрсұлтан Назарбаев" халықаралық әуежайының айналымына дейінгі участкедегі автожолды I техникалық санатқа реконструкциялау;

"Үлкен Алматы айналмалы автомобиль жолдары" 1 техникалық санаттағы автожолын салу;

"Шымкент қаласының Оңтүстік-Батыс айналма жолы" 1 техникалық санаттағы автожолын салу;

"Б. Қонысбаев өткізу пунктімен Сарыағаш қаласының айналма жолы" 1 техникалық санаттағы автожолын салу.

Бұдан басқа іске асырылуы 2015 - 2019 жылдарға арналған ИДМБ шеңберінде басталған халықаралық және республикалық маңызы бар 4,2 мың км автожол салу және реконструкциялау жөніндегі инвестициялық жобалар аяқталатын болады.

Автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және күрделі жөндеу жөніндегі ауқымды инвестиациялық жобаларды іске асырудан ұзақ мерзімді әсерді қамтамасыз ету үшін құрылыш-жол жұмыстары мен материалдарының сапасын бақылаудың тиімді жүйесін құру қажет.

Жол төсемінің және жасанды құрылыштардың техникалық жағдайына тұрақты мониторинг және аспаптық диагностика жүргізуі тиіс, олардың нәтижелері пайдаланудың бүкіл нормативтік мерзімі ішінде жолдарды ағымдағы және орташа жөндеу бойынша жұмыстардың түрлері мен көлемін тиісінше жоспарлау үшін пайдаланылуы тиіс.

Автомобиль жолдарын жөндеу және күтіп-ұстая бойынша жұмыстардың көлемін жоспарлау "Жол активтерін басқару" тұжырымдамасы негізінде, сондай-ақ келісімшарттардың жаңа нысандарын енгізу арқылы жүзеге асырылуы тиіс. Атап айтқанда автожолдарды салу және реконструкциялау үшін жобалау және инфляция тәуекелдерін мердігерлерге бере отырып, "дайын күйінде" келісімшарттар тетігі енгізілуге тиіс, бұл жобаларды іске асыру мерзімін қысқартуға мүмкіндік береді. Жұмыс көлемін сандық есепке алудан автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жағдайының сапалық көрсеткіштеріне көшіруге мүмкіндік беретін ақаусыз күтіп-ұстая бойынша ұзақ мерзімді келісімшарттарды енгізілетін болады.

Қаржы ресурстары шектеулілігі жағдайын жол саласының жылдық бюджеттерін жоспарлау кезінде уәкілетті орган мен ұлттық оператор нормативтік (жоспарлы) жөндеулерді өткізу салдарынан жол төсемінің бұзылуын болдырмау үшін жолдардың реконструкцияланған участеклерін ағымдағы және орташа жөндеу және күтіп-ұстая жөніндегі іс-шараларды қаржыландыруға басымдық беруге тиіс. Автожолдар желісінің барынша ұзақ желілерін қамти отырып, капиталды аз қажетсінетін жоспарлы-алдын алу жұмыстары тиісті мерзімділікпен және талап етілетін көлемде орындалуы тиіс.

Автомобиль транзитіне кедергілерді жою үшін автожол инфрақұрылымын жаңғырту және Қазақстан Республикасы Мемлекеттік шекарасы арқылы автомобиль өткізу пункттерінің өткізу қабілетін тәулігіне кемінде 2 мың көлік құралына дейін ұлғайту қажет (Алматы облысындағы Нұр жолы халықаралық автомобиль өткізу пунктіне ұксас).

Автомобиль өткізу пункттерінде автокөлік қозғалысының жолағын жаңғырту, жүргізушілер мен жолаушыларға, сондай-ақ транзиттік қолік құралдарына қосымша қызмет көрсету орындарын құра отырып, шекаралық және кедендік бақылау аймағын (қолданылатын жерде) кеңейту қажет. Бұдан басқа, ЕАЭО ішкі және сыртқы шекараларындағы автомобиль өткізу пункттерінің барлығын Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасындағы өткізу пункттерін техникалық жарактандыру және жұмысын ұйымдастыру жөніндегі талаптарға сәйкестендіру қажет.

Әрбір өткізу пункті үшін қоліктік және сервистік инфрақұрылымның қосымша орнатылатын элементтерінің қолемін уәкілетті органдар нақты және перспективалық жүктеуді, сондай-ақ қолда бар өткізу қабілетінің пайдаланылу дәрежесі ескеріле отырып, жеке айқындауға тиіс.

Өткізу қабілетін кеңейтумен қатар, автомобиль өткізу пункттерінде қолайлы транзиттік жағдай жасау үшін қоліктік бақылау органдары мен әкімшілік полиция тарапынан себепсіз тоқтатуға және тексеріп қарауға шектеу енгізе отырып (тіпті толық тыйым салуға дейін), транзиттік жүк қолік құралдары үшін "жасыл дәліздерді" ұйымдастыру қағидатын енгізу қажет.

Теміржол қолігі саласында құрделі жөндеуді, екінші жолдарды салуды (қауырт участеклерде), жасанды құрылыштарды жөндеуді және ауыстыруды, транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін бірінші дәрежелі маңызы бар магистральдық теміржол желісі участеклерінде сигнал беру, орталықтандыру және бұғаттау (СОБ), байланыс және электрлендіру жүйелерін жаңғырту қажет.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ ұлттық операторына мынадай инвестициялық жобаларды іске асыру құнын өтеу үшін республикалық бюджет қаражаты есебінен мемлекеттік қолдау қорсетілуі тиіс:

"Достық - Мойынты" транзиттік теміржол дәлізінің участекесін жаңғырту;

"Мойынты - Ақтогай" және "Тобыл-Никельтау" теміржол участеклерін электрлендіру;

Қарасай қолін айналып өтетін "Көкпекті - Қарағайлы" айналма теміржол желісінің құрылышы.

Бұл ретте мемлекеттік-жекешелік әріптестік тетігін қолдану арқылы қолданыстағы теміржол желілерін электрлендіру жөніндегі жобаларды іске асыру нұсқалары қаралатын болады.

Транзиттік сауда үшін мультимодальдық тасымалдарды және сервистік қызметтерді дамытуды ынталандыру мақсатында шектес мемлекеттердің іргелес өнірлерін қамти отырып, ірі хаб-қалаларда (Алматы, Нұр-Сұлтан, Қарағанды, Шымкент, Ақтөбе және т.б.) көтерме-тарату орталықтарын (КТО) салу жөніндегі жобаларды іске асыруды жалғастыру қажет.

"Үлкен транзит" еркіндігін қамтамасыз ету үшін кедендік рәсімдерді оңайлатуды (оның ішінде мультимодальдық тасымалдарды жүзеге асырумен байланысты) қоса

алғанда, институционалдық шаралар кешенін әзірлеу және іске асыру, "Кәсіпкердің жеке кабинеті" арқылы, оның ішінде шет мемлекеттердің азаматтары мен занды тұлғалары үшін онлайн қолжетімді "E-Transit" кешенді мемлекеттік қызметін енгізу қажет.

Транзиттік жүк легін қазақстандық логистикалық инфрақұрылымға қайта бағдарлауды ынталандыру және соңғы межелі орны ЕАЭО елдері болып табылатын импортты кедендік тазартуды жүргізу кезінде кеден баждарын алудан түсетін кірісті ұлғайту шарасы ретінде Беларусь тәжірибесі бойынша Қазақстанның терминалдарында және УСК-да жүктөрді кедендік тазарту кезінде ҚҚС нөлдік мөлшерлемесін қолдануды қарастыру қажет.

Электрондық коммерция жүктөрі (ЭКЖ) көлемінің өсуін ынталандыру және қойма дистрибуциялық желісін (ЭКЖ тапсырыстарын өндеу және орындау пункттері) дамыту үшін транзиттік декларациялау рәсімін қолданбай жүк жөнелтушінің тізілімі бойынша ЭКЖ ресімдеу мүмкіндігін көздейтін оңайлатылған кедендік режимді енгізу қажет.

"Қорғас-Шығыс қақпасы" АЭА логистикалық аймағында бондық қоймалық кешен режимін іске асыру қажет.

Көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне интеграциялау және транзиттік әлеуетті іске асыру жөніндегі стратегиялық міндет тасымалдау процесін орталықтандырып ұйымдастыру кезінде ғана мүмкін болады. Бірыңғай транзиттік провайдердің болмауы және халықаралық транзиттік тасымалдарды ұйымдастыру жүйесі тұтастығының бұзылуы халықаралық нарықта позициялардан айырылуға алып келеді.

Осыған байланысты Қазақстан Республикасы заңнамасына тиісті нормаларды, оның ішінде ұлттық тасымалдаушының жүктөрді халықаралық тасымалдауды жүзеге асыруы, сондай-ақ қолайлы институционалдық органды қамтамасыз ету және тарифтік реттеу жүйесінде ұтымды тұжырымдамалық негіз құру бөлігінде мемлекеттің транзиттік егемендігіне және теміржол саласының басқа елдерге қатысты бәсекеге қабілеттілігіне қатысты тәуекелдерді енгізу жолымен алып тастауды қамтамасыз ету қажет.

Бұдан басқа локомотивтік тартқышпен және жылжымалы құраммен тасымалдауды тиісінше қамтамасыз ету үшін ұлттық операторға капиталдандыру, субсидиялар, гранттар және женілдікті қаржыландыру түрінде мемлекеттік қолдау қорсету арқылы негізінен транзиттік (оның ішінде контейнерлік) тасымалдар үшін пайдаланылатын жылжымалы құрамды (жүк вагондары, фитингтік платформалар, локомотивтер) жаңартуды жалғастыру қажет. Отанда өндірілген тиісті өнім болған жағдайда, теміржол техникасын мемлекеттік қолдау қаражаты есебінен сатып алу басым тәртіппен қазақстандық машина жасау кәсіпорындарынан жүзеге асырылуы тиіс.

Отандық өнеркәсіпті дамытуды ынталандыру және капиталдың шетелдік нарықтарға кетуін болдырмау мақсатында қазақстандық теміржол машина жасау зауыттарынан өнімді сатып алатын жеке отандық тасымалдаушыларға қолжетімді

кредиттік қаржыландыру мен ықтимал салық преференцияларын беру туралы мәселені заңнамалық деңгейде пысықтау қажет.

Теміржолдың түйіскен пункттерінің және шекара маңындағы инфрақұрылымның станциялық жолдарының өткізу қабілетін жоспарлы арттыруды, сондай-ақ ҚХР және Өзбекстан шекараларында ауыстырып тиеу терминалдарын кеңейтуді қамтамасыз ету қажет.

Әуе көлігінің транзиттік инфрақұрылымы және транзиттік авиатасымалдар саласында қолданыстағы тораптық аэрохабтардың ұшу-қону жолақтарын реконструкциялау және жаңа ұшу-қону жолақтарын салу (экономикалық орынды болған жағдайда), әуежай кешендерін дамыту, оларды Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ICAO) талаптарына сәйкес келтіру үшін аэронавигациялық жүйелерді жаңғыру бойынша шаралар кешені көзделетін болады.

Атап айтқанда, Нұр-Сұлтан, Ақтөбе, Атырау, Ақтау, Алматы аэрохабтары арқылы транзиттің сервистік инфрақұрылымын дамыту, қосымша халықаралық және транзиттік бағыттар ашу, халықаралық рейстерді орындайтын қазақстандық авиатасымалдаушылар паркін жаңғыру және жаңарту жоспарлануда.

Дамытуды экономикалық ынталандыру, өзіндік құнын төмендету және қызмет көрсету сапасын арттыру мақсатында Нұр-Сұлтан және Алматы қалалары әуежайларының мүлкіне салық мөлшерлемесін Қазақстан Республикасының басқа әуежайларына қатысты қолданылатын тетіктерге ұқсас салық базасына қатынаста 0,1-ге дейін төмендетуді көздеу қажет.

Жүктедің авиатранзитінің өсуін ынталандыру үшін ұлттық жүк тасымалдаушыны құру мәселесін пысықтау қажет, бұл аралас және жаһандық нарықтар арасында авиакөлікпен тасымалданатын транзиттік жүк легіне қызмет көрсету саласында берік позицияда орнығуға алуға мүмкіндік береді.

Ұлттық тасымалдаушының мүдделерін ескере отырып, шетелдік авиатасымалдаушылар үшін ақылға қонымды еркіндік дәрежесін беру саясатын іске асыруды жалғастыру қажет.

Транзиттік жолаушылар легін ынталандыру үшін Қазақстан Республикасының аумағында азаматтарына 72 сағатқа дейін визасыз болу құқығы берілетін мемлекеттердің тізбесін кеңейту қажет.

Авиациялық транзитті тартудың маңызды бағыты жоғары сервистік деңгейде техникалық қызмет көрсету, тиеу-түсіру жұмыстарын орындау, отын құю қызметтерінің толық спектрін, сондай-ақ алысқа ұшатын магистральдық әуе кемелеріне арналған жөндеу базасын ұсынуға мүмкіндік беретін, негізгі транзиттік әуежайларда қызмет көрсететін инфрақұрылымды дамыту болып табылады.

Негізгі жүк авиахабтарында кедендік баждарды, ҚҚС және акциздерді алмай және тауарларға сақтау кезеңінде лицензиялау мен квоталауды қолданбай тауарларды

кедендік бақылаумен сақтауды ұйымдастыру үшін "бондтық қоймалардың" халықаралық тәжірибесін енгізуді пысықтау қажет.

Қажетті жағдайлар жасау және бондты қоймаларды пайдалану және кедендік операцияларды оңайлатылған режимде жүзеге асыру мүмкіндіктері бар әуежай инфрақұрылымына қол жеткізуді қамтамасыз ету, сондай-ақ бизнестің бондтық қоймаларында шоғырландыруға және логистикалық операцияларға қатысуы мультимодальдық транзит көлемінің өсуіне, сондай-ақ жүк магистральдық және өнірлік авиатасымалдаушыларды тарта отырып, әуежайлардың жүктелуіне ықпал етуі мүмкін.

Жанар-жағармай материалдарының (ЖЖМ) құны және оларды сақтау мен өткізу үшін тиісті инфрақұрылыммен нақты қамтамасыз етілуі өнірлік бәсекелестік деңгейіне сәйкес болуы және авиациялық транзитті тартуға кедергі келтірмеуі тиіс.

Салааралық өзара іс-қимылдың тиімділігін арттыру үшін "E-Freight" электрондық құжат айналымы жүйесін енгізуді аяқтау қажет.

Авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін одан әрі дамыту бағыттарының бірі аэронавигация саласындағы транзиттік саясатты көршілес мемлекеттермен келісу деңгейін арттыру, сондай-ақ әуежай алымдарын оңтайландыру болып табылады.

ҚХР, Өзбекстан және Азияның басқа да елдерінен Транскаспий халықаралық көлік бағытында (ТХКБ) қазақстандық экспорттық және транзиттік жүктерді тасымалдау үшін тарифтік саясатты жетілдіру бойынша жұмысты жалғастыру қажет. ТРАСЕКА үкіметаралық комиссиясы мен ТХКБ қауымдастыры шеңберінде ынтымақтастықты дамыту қажет.

Құрық және Ақтау порттары арқылы паромдық және құрғақ жүк флотымен тасымалдың өсуін қамтамасыз ету үшін "теміржол - теңіз порты - теңіз кемесі" тізбегінде тасымалдауды жоспарлау мен ұйымдастырудың технологиялық графигін белгілей отырып, Қазақстан порттарының Иран және Әзербайжан порттарымен фидерлік қатынастарын (тұрақты желілерін) ұйымдастыру технологиясы енгізілуге тиіс. Экспорт кезінде аралас (теміржол-су) тасымалдарын ұйымдастыру жағдайында ҚҚС нөлдік мөлшерлемесін енгізу туралы мәселені пысықтау қажет.

Түркиядан, Украинадан және Әзербайжаннан автомобиль жүктерін "Құрық - Баку" паром желісіне тарту мақсатында қазақстандық бақылаушы органдар тарапынан әкімшілік рәсімдерді едөуір оңайлату, сондай-ақ осы паромдық желіде теңіз жалдау ақысының құнын оңтайландыру қажет. Ұлттық паром флотының болуы және жалдау ақысының мөлшерлемесін субсидиялау тасымалдаудың осы бағытын дамытуды қамтамасыз етеді.

Қазақстандық сауда флотын тасымалдау көлемімен қамтамасыз ету жөніндегі шаралардың бірі ретінде қазақстандық экспорттық жүктерді Ақтау және Құрық

порттары арқылы жөнелту кезінде жүк жөнелтушілер мен жүк алушылар арасындағы қатынастарда CIF INCOTERMS 2010 шартымен сауда келісімшарттарын белсенді пайдалануды ынталандыру қажет.

Ішкі су көлігінің транзиттік әлеуетін дамыту перспективаларын ҚХР мен Ресейдегі су көлігінің даму перспективаларын ескере отырып қараған жөн. Ертіс өзенінде су-көлік қатынасын одан әрі дамыту үшін, оның ішінде транзиттік және экспорттық жүктердің көлемін ұлғайту үшін алғышарттар жасау талап етіледі. Қытай және Ресей тараптарымен Ертіс өзенінің су жолдарымен жүк легін ауыстырып тиеу бойынша меморандумдар жасау кейіннен үшжақты бірлескен кәсіпорын құру мүмкіндігін пысықтай отырып, негізгі құжат болуы мүмкін.

Мемлекет тарапынан елдің көлік жүйесінің теңгерімді дамуын қамтамасыз ету үшін жүк легінің бір бөлігін көліктің жерусті түрлерінен неғұрлым үнемді ішкі су көлігіне қайта бағдарлау үшін тартымды жағдайлар жасалуы тиіс.

Өзен кемелерін теңіз көлігіне ұқсас жаңартуға кеме иелерін ынталандыру тетіктерін әзірлеу қажет.

Контейнерлік және аралас тасымалдарды дамыту үшін вагон тасымалдарына динамикалық баға белгілеуді ескере отырып, контейнерлік тасымалдарға тиімді тарифтік саясатты қалыптастыру қажет. Экспорттық контейнерлік тасымалдарға арналған қолданыстағы тариф вагондық жөнелтілімдер және көліктің басқа түрлерімен тасымалдаумен салыстырғанда бәсекеге қабілетті болуы тиіс. Бұл ретте тарифтік жағдайлар транзит құнын төмендетуді қамтамасыз ету және транзиттік маршруттың қазақстандық участкесінде оны оңтайландыру есебінен басқа транзиттік елдердің тарифті арттыру мүмкіндіктерін шектеу үшін шектес елдермен үйлестірілуі тиіс.

Қазақстан Республикасының терминалдық активтерінде (атап айтқанда, Ақтау, Құрық порттарында, "Қорғас Шығыс қақпасы" АЭА-да құрғақ порт және КЛО) халықаралық теңіз желілері мен контейнерлік парк иелерінің лизингтік компаниялары үшін контейнерлер легі (бос) технологиясы бойынша контейнерлерді сақтау үшін бондтық аймақты құру қажет.

Қазақстан, Ресей мен Қытай, Оңтүстік-Шығыс Азия, Түркия, Солтүстік Африка теңіз порттары бағытында экспортқа бағдарланған жүктерді контейнерлеу үшін жүктерді контейнерге қабылдау, сақтау және ауыстырып тиеу бойынша терминал аландарын құру/дамыту қажет. Бұл аландар тиеуді механикаландыру құралдарымен, таразылармен жабдықталуы, сапаны тексеру мүмкіндігімен, негізгі өнірлердегі станциялар мен терминалдарда сюрвейер қызметтерімен қамтамасыз етілуі және нарыққа қатысушылар үшін қолжетімді болуы тиіс.

Отандық экспорттаушыларды мемлекеттік қолдау шаралары ретінде теміржол көлігіндегі тарифтік саясатты жетілдірумен және жылжымалы құраммен кепілді

қамтамасыз етумен қатар, Қазақстанның қаржы институттары арқылы контейнерлік-терминалдық инфрақұрылымды дамыту жөніндегі жобаларға кредит беру тетіктері қолданылатын болады.

Терминалдық жабдықтан басқа, контейнерлеу деңгейін арттыру "бірінші" және "соңғы миль" қызметін үйімдастыру үшін қоймалық инфрақұрылымның болуын талап етеді.

Контейнерлердің айналымын кедендейк реттеудің құқық қолдану практикасында операторларға Қазақстан заңнамасына тиісті норманы енгізе отырып, кедендейк баждар мен салықтарды төлеу туралы CARNET ATA кітапшасын ресімдемей еркін нысанда толтырылған жазбаша міндеттемелерді ұсыну мүмкіндігін регламенттейтін Уақытша әкелу туралы конвенцияның (Ыстанбұл, 1990 жыл) ережелерін іске асыру қажет. Қазақстанның логистикалық тартымдылығын арттыру мақсатында теңіз желілері мен халықаралық операторлардың контейнерлерін елге декларациялаусыз уақытша әкелу кезеңін 360 күнге дейін ұлғайту қажет.

Көлік түрі ауысқан кезде жүк транзит режимінде, көптеген көлік құжаттары мен тарифтерін ресімдеу қажеттілігінсіз жүруі тиіс, ол үшін принципалдың жауапкершілігі бар халықаралық мойындалған мультимодальдық көлік жүккүжатын енгізу қажет.

Көлік және логистикалық қызмет көрсету аймақтарын дамыту бақылаушы және кеден органдарын орналастыруды талап етуі тиіс.

Осы бағыттарды іске асыру логистикалық тізбектерді, өндірістік және индустримальық объектілердің шығындарын оңтайландыру процесіне жеке секторды белсенді тарта отырып, жүзеге асырылуы тиіс.

### **5.3. "Инфрақұрылымдық кешенінде технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін арттыру" З-міндетін іске асыру.**

Технологиялық дамыту және инновацияларды енгізу

Осы бастаманы іске асыру шенберінде көлік саласын технологиялық дамыту саласында көлік инфрақұрылымын және көлік-логистикалық қызметтерді дамытуға озық технологиялар трансферті бойынша бағыттарды қамту болжанып отыр.

Автомобиль жолдарын пайдалану процестерін одан әрі жетілдіру мақсатында ЗКЖ, бейнебақылау және динамикалық салмақтық бақылау (WIM) жүйелерін, сондай-ақ жол қозғалысының қарқындылығын есепке алудың автоматтандырылған жүйелерін пайдалану географиясы және интеллектуалдық көлік жүйесі бар интеграцияланған, автожолдарды пайдаланушылардан ақы алудың автоматтандырылған жүйелері кеңейтілетін болады. Ақылы жолдардың өзін-өзі ақтауын және автомобиль транзитінен түсетін кірістерді арттыру үшін әртүрлі мемлекеттік тиесіліктері тасымалдаушылар үшін жол жүру ақысының сараланған тарифтерін және сервистік қызметтер құнын кезең-кезеңімен енгізу қажет.

Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарында автожолдарды пайдаланушыларды ауа райы жағдайы туралы хабардар ететін жол метеостанциялары,

сондай-ақ авариялық телефон шүғыл байланысы пункттері орнатылатын және интеллектуалдық көлік жүйесімен интеграцияланатын болады.

Энергия үнемдейтін технологияларды, жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін жасанды автономды (күн элементтерінде) жарықтандыру және электрмен жабдықтау, сондай-ақ сыртқы жарықтандыруды басқарудың автоматтандырылған жүйелерін пайдалана отырып, көше-жол желісін жарықтандыру жүйелері кеңінен қолданылады.

Автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және жөндеу кезінде жұмыстарды жүргізуін барлық сатыларында техникалық бақылау және қадағалау бөлігінде бақылаудың бұзылмайтын әдістерінің технологиялары енгізілетін болады. Жол-құрылыш техникасының жұмысын ұйымдастыру процестері жергілікті жердің цифрлық модельдері негізінде жүзеге асырылатын болады.

Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын және елді мекендердің көшелерін салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұсташа сапасын арттыру мақсатында ғылыми зерттеулер, нормативтік-техникалық базаны жетілдіру және жаңа технологияларды енгізу, оның ішінде "Жол активтерін басқару" тұжырымдамасы негізінде жалғастырылатын болады.

Бұл ретте "Жол активтерін басқару" тұжырымдамасын іске асыру цифрлық шешімдерге, оның ішінде жол дерек қорына, сондай-ақ жалпы республикалық деңгейде әкімшілік ету Ұлттық жол активтері сапасы орталығына бекітілетін барлық жұмыс өндірісі объектілерінің атқарушылық құжаттамасын электрондық түрде жүргізу бойынша ақпараттық жүйеге негізделеді.

Автожол саласында жаңа материалдар мен технологияларды тиімді енгізу жол жұмыстарының өзіндік құнын төмендету, жөндеуаралық және кепілдік мерзімдерді ұлғайту, жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің деңгейін арттыру, сондай-ақ жол-құрылыш материалдарын барынша оқшаулау қағидаттарына негізделетін болады. Бұл ретте автожол саласының нормативтік-техникалық базасын жетілдіру ЕАЭО және ЭҮІДҰ елдерінің ұздік практикаларымен интеграциялауға, сондай-ақ барлық нормативтік-техникалық құжаттаманы толық цифrlау шеңберінде техникалық реттеудің параметрлік нормативтік жүйесіне көшу арқылы техникалық олқылықтар мен сәйкесіздіктерді жоюға бағдарланатын болады. Автожол саласының "Индустрія 4.0" тұжырымдамасына көшуінің осы процесін жүйелі әкімшілендіруді Ұлттық жол активтері сапасы орталығы жүргізетін болады.

Автомобиль көлігінде қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлігінде электрондық билеттеу жүйесін енгізу, сондай-ақ кейіннен авиациялық және теміржол тасымалдарында билеттеу жүйелерімен интеграциялай отырып, қалааралық автотасымалдаудағы бірыңғай электрондық билет жүйесін құру жоспарлануда.

Қоғамдық жолаушылар көлігінің жалпыға бірдей көліктік қолжетімділігін (инклузивтілігін) арттыру үшін жүріп-тұруы шектеулі азаматтарды тасымалдау үшін

жабдықталған қоғамдық көліктің жылжымалы құрамы паркінің үлесін кезең-кезеңімен ұлғайту қажет.

Теміржол инфрақұрылымы мен тасымалдар саласында өнірлік экономикалық даму басымдықтарымен және трансшекаралық көлік бастамаларымен байланыстыра отырып, негізгі көлік хабтары арасында осы мақсаттар үшін бөлінген журдек магистральдық жолдарды салудың перспективалы мүмкіндігін зерделей отырып, журдек жолаушылар қозғалысын дамыту үшін институционалдық негіз құрылатын болады.

Сондай-ақ спутниктік позициялау (GPS) деректерін магистральдық теміржолдың цифрлық моделіне координаттық байланыстыруды пайдалана отырып, инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның жағдайын мониторингілеу мен диагностикалаудың интеллектуалдық көлік жүйелерін енгізу үшін институционалдық және технологиялық негіз қаланатын болады. Жылдамдығы үлкен инфрақұрылымдық объектілердің техникалық жағдайын диагностикалауды жүзеге асыру мақсатында кеңістікті сканерлеу үшін жоғары шешімді қазіргі заманғы лазерлік жүйелерді, сондай-ақ бұзбайтын бақылау жүйелерін пайдалана отырып, ұтқыр диагностикалық кешендер іске қосылатын болады.

Инновациялық технологияларды пайдалану және ақпаратты алу, өндеу және талдау процестерін автоматтандыру, сондай-ақ инфрақұрылым объектілерінің техникалық жағдайының өзгеруін болжау объективті баға алуға, өндірістік активтерді жөндеуге және күтіп-ұстауға арналған техникалық әсерлер мен шығындардың онтайлы мерзімдерін жоспарлауды неғұрлым тиімді жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Теміржолда жұмыс істеп жатқан жөндеу бригадаларына пойыздың жақындауы туралы ескертудің автоматтандырылған кешендері, өткелдердің бос екенін анықтау жүйесі, сондай-ақ пойыздар қозғалысын басқару жүйесіне біріктірілген вагондар нөмірлерін тану және сәйкестендіру жүйесі енгізілетін болады.

Вагон паркін жаңарту кезінде қосымша кластар мен қызметтер жасауды, сондай-ақ жүріп-тұруы шектеулі азаматтарды тасымалдау үшін жабдықталған жылжымалы құрам паркінің үлесін кезең-кезеңімен ұлғайтуды қоса алғанда, жолаушыларға қызмет көрсету сыныптылығын кеңейту бойынша мүмкіндіктер пысықталатын болады.

Әуе көлігі инфрақұрылымын инновациялық дамыту шеңберінде жеке тұлғаны сәйкестендірудің инновациялық технологиялары негізінде, оның ішінде биометриялық параметрлерді пайдалана отырып, әуежайлар терминалдарында жолаушылар легінің қауіпсіздігін кешенді қамтамасыз ету және бақылау жүйелері әзірленетін және енгізілетін болады.

Ақпараттық-коммуникациялық технологияларды дамыту

Осы бастаманы іске асыру бағыттарының бірі көлік және көлік инфрақұрылымы саласында қазіргі заманғы ақпараттық-коммуникациялық технологияларды (АКТ) енгізу болады. Көлік легін басқарудың интеллектуалдық жүйелерін енгізу, сондай-ақ көліктің әртүрлі түрлерінің, жүк иелерінің, кедендей және қадағалау мемлекеттік

органдарының мультимодальдық өзара іс-қимыларының бірыңғай ақпараттық ортасын құру көзделеді, бұл көлік жүйесінің тиімділігін арттыруға, көлік процесіндегі физикалық емес кедергілерді жоюға, жүктөрді өндөуді едәуір жеделдетуге мүмкіндік береді және көлік саласының бәсекеге қабілеттілігіне жалпы он әсер етеді.

Көлік саласында мемлекеттік қызмет көрсетудің АҚТ-инфрақұрылымын дамыту бойынша бағыт, оның ішінде халықаралық қатынастарда жолаушыларды тұрақты тасымалдауға рұқсат беруді, ірі көлемді және ауыр салмақты бөлінбейтін жүктөрді тасымалдауға арнайы рұқсат беруді автоматтандыру, жалпыға ортақ пайдаланылатын жекелеген реконструкцияланған автожол учаскелері бойынша жүріп өту үшін ақы алу жүйесін дамыту іске асырылатын болады.

Қазіргі заманғы ақпараттық-телекоммуникациялық инфрақұрылымды дамытуға және қоғам мен экономиканы цифрлық дамыту процесін жеделдетуге жәрдемдесу мақсатында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі жобаларды жоспарлау және іске асыру кезінде көліктік инфрақұрылым операторларының мұқтаждары үшін, сол сияқты телекоммуникациялық қызмет провайдерлерімен бірге пайдалану үшін де талышықты-оптикалық байланыс желілерін және өзге де желілік-кабельдік құрылыштарды кейіннен өрістету үшін базалық инфрақұрылымды (кабельдік арналар мен лотоктарды, құбырларды, кондуиттерді, қара талышықтарды және ұқсас элементтерді) жобалау және салу жөніндегі міндетті талаптарды көздеу қажет.

Құрамдас бағыттарды қалыптастыру процестерін автоматтандыру, автомобиль және теміржол көлігінің билет жүйелерін интеграциялау, жүк және коммерциялық жұмысты басқару процестерін автоматтандыру үшін көлік саласының АҚТ-инфрақұрылымын дамыту жоспарлануда. Көліктік құжат айналымын жүргізу үшін бірыңғай ақпараттық платформа құрылатын болады.

Келесі бағыт әртүрлі салалық интеллектуалдық көлік жүйелері мен олардың элементтерінің өзара, сондай-ақ, сыртқы ақпараттық жүйелермен ақпараттық интеграциялануын қамтамасыз ету үшін интеллектуалдық көлік жүйелерінің ұлттық платформасын құра отырып, көлік кешенінің кіші салаларын басқарудың автоматтандырылған жүйелерін енгізу болып табылады.

Атап айтқанда, теміржол көлігінде тасымалдау процесін, өндірістік активтерді диагностикалау мен жөндеуді басқарудың ақпараттық-талдау жүйелері кешенін, жылжымалы құрам үшін интеллектуалдық жүйелерді, жүк және жолаушылар легін басқарудың іsten шығуға төзімді жүйелерін, сондай-ақ АТ және цифрандыру саласындағы бастамалар шенберінде теміржол автоматикасының, телемеханика мен байланыстың қазіргі заманғы автоматтандырылған жүйелерін енгізу жоспарлануда.

Өндірістік ресурстарды оңтайлы бөлуге, сондай-ақ инвестицияларды жоспарлау, пайдалану және коммерциялық қызмет процесінде тиімді шешімдер қабылдауға ықпал ететін машиналық оқыту элементтерімен интеграцияланған жоспарлау жүйесі енгізілетін болады.

ERP жүйесі (өндірістік активтерге техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді басқару, материалдық түсімді басқару, бөлектеп есепке алуды жүргізу, станцияның жүк және маневрлік жұмысын жоспарлау мен басқару, еңбек қауіпсіздігі мен еңбекті қорғауды басқару), қазіргі заманғы АКТ және спутниктік технологиялар негізінде жүру жолында жүктедің сақталуын позициялаудың және автоматтандырылған бақылаудың автоматтандырылған жүйесін енгізу одан әрі дамитын болады.

Пойыздар қозғалысын басқару процестеріне адамның қатысу қажеттілігін болдырмайтын "Автоматты машинист" және "Автоматты диспетчер" автоматты басқару жүйелерін енгізу үшін инфрақұрылымды және технологиялық негіз қаланатын болады. Аталған жүйелерді енгізу операциялық қызметтің қауіпсіздігі мен тиімділігін арттыруға, инфрақұрылым мен тартқыш жылжымалы құрамның тозуын, сондай-ақ пойызды оңтайлы жүргізу есебінен отын мен электр энергиясының шығынын төмендетуге ықпал ететін болады. Бұдан басқа "Автоматты диспетчер" жүйесін енгізу станциядағы пойыз, маневр және жүк жұмысын басқару процестерінің тиімділігін арттыруға (учаскелер мен станциялардың өткізу қабілетін арттыруды, нормативтік және нақты жылдамдық арасындағы алшақтықты қысқартуды қоса алғанда), нақты уақыт режимінде пойыздардың қозғалысы мен басқару объектілерінің жағдайы, сондай-ақ графiktің орындалуы туралы автоматты түрде хабардар етуге ықпал ететін болады.

Теміржол автоматикасы мен телемеханикасын жаңғырту барлық магистральдық желіде релелік электр орталықтандырудың физикалық және моральдық ескірген жүйелерін микропроцессорлық жүйелерге жоспарлы ауыстыру арқылы іске асырылатын болады. Оператордың қатысуының автоматты оңтайлы басқару қағидаттарына негізделген пойыздар қозғалысын басқару жүйесі енгізілетін болады. Осы мақсаттар үшін орталықтандыру бекетінде қауіпсіз есептеу платформаларын, сондай-ақ кеңейтілген диагностиканың кіріктірme функциялары және радиоарна бойынша басқару мүмкіндігі бар микропроцессорлық едендік және борттық құрылғылардың жаңа буынын қамтитын пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етудің базалық кіші жүйелері орнатылатын болады.

Интернет-технологиялар мен мобильді қосымшаларды пайдалана отырып, логистикалық қызмет көрсету жүйесі, сондай-ақ шарттық және коммерциялық жұмыстарды жүргізу, жол жүру құжаттарын іске асыру процесінде жүк жөнелтушілердің, жүк алушылар мен жолаушылардың тасымалдаушылармен ақпараттық интерактивтік өзара іс-қимыл жүйесі одан әрі дамытылады.

Автожол саласында ірі қалаларда және республикалық маңызы бар автожолдар желісінің неғұрлым жүктелген участкерінде интеллектуалдық көлік жүйелерін (ИКЖ) енгізу, тұрақты жолаушылар тасымалын жоспарлаудың бірынғай ақпараттық жүйесін құру, бағыттар мен тасымалдаушылардың тізілімін жүргізу жоспарлануда. Олардың техникалық жағдайы туралы деректерді, жөндеу және күтіп-ұстай бойынша жүргізілген

әсер етулердің тарихын, сондай-ақ көлік легінің қарқындылығының өзгеруі туралы ақпаратты талдау негізінде автомобиль жолдарын дамытуды жоспарлау процестерінің тиімділігін арттыру үшін Қазақстанның көлік моделін құру көзделген.

Су көлігінде су жолдарының кеме қатынай алатында жағдайын қамтамасыз ету жөніндегі жол жұмыстарын жүргізу кезінде өндірістік процестерді автоматтандыру іске асырылатын болады, "Теңізшінің бірыңғай деректер қоры" автоматтандырылған ақпараттық жүйесін әзірлеу және енгізу, теңіздік және өзендейкі жүк және жолаушылар тасымалдарын ресімдеу мен сүйемелдеудің интеграцияланған электрондық жүйесін енгізу жоспарланып отыр.

Электрондық спутниктік навигацияның қазіргі заманғы жүйелерін енгізу, пилотсыз және автономды кемелерді пайдалану, сондай-ақ теңіз операцияларын цифрландыру үшін инфрақұрылымдық және технологиялық негіз қаланатын болады, олар кемелерді сәйкестендіру, жағалау инфрақұрылымы жүйелерімен деректер алмасу, штаттан тыс жағдайларды айқындау және оларға жедел ден қою, нақты уақыт режимінде акваторияны бақылау процестерін едәуір жөнілдетуге мүмкіндік береді.

Әуе көлігінің инфрақұрылымын дамыту саласында спутниктік навигация, сигналды цифрлық беру, аймақтық навигация технологиялары және әуе кемелеріне кеңістікте олардың орналасқан жерін дәл анықтау үшін өзінің координаттарын төрт өлшем бойынша автоматты түрде беруге мүмкіндік беретін автоматты бақылау жүйелері негізінде әуе қозғалысын басқарудың қазіргі заманғы жүйелерін және аeronавигациялық жүйелерді енгізу жалғастырылатын болады.

Сондай-ақ рейстерді жөнелтуді бақылаудың және ұшу кестесін басқарудың, әуе кемелерін өндеуді басқарудың, әуежайлардың өндірістік қызметін басқарудың, техника мен персоналды жедел басқарудың автоматтандырылған жүйелерін енгізууді жалғастыру қажет.

Әртүрлі көліктің және көлік процесіне барлық қатысуышылардың технологиялық өзара іс-қимылдының бірыңғай ақпараттық ортасын құру транзакциялық шығындарды азайтуға елеулі үлес қосады және экономикадағы жалпы көліктік шығындарды азайтады. Көлік түрлері мен көлік процесіне қатысуышылардың өзара іс-қимылдының ақпараттық ортасын дамыту елдің бірыңғай көлік кеңістігінің инфрақұрылымын құрудың бір бөлігі болады.

Ғылыми-әдіснамалық және нормативтік құқықтық қамтамасыз ету

Осы бастаманы іске асыру көлік-инфрақұрылымдық кешенді одан әрі дамытудың ғылыми-әдіснамалық және нормативтік құқықтық негізін қалыптастыру мақсатында қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізуді көздейді.

Көлік қызметінің тиімділігін арттыру, тауарлар мен қызметтердің құнындағы көлік құраушысын төмендете бағыттарының бірі кейіннен көліктік шығындар мониторингі жүйесін әзірлей және енгізе отырып, ғылыми зерттеулер жүргізу, сондай-ақ оларды азайтуды ынталандыру жөнінде шаралар әзірлеу болып табылады.

Қалалық агломерацияларда көлік жүйелерін дамытуды жоспарлау әдістерін әзірлеу және бейімдеу, оларды қала маңындағы, қалааралық және халықаралық автобус тасымалдарымен, сондай-ақ басқа да көлік тұрлерімен интеграциялау мақсатында ғылыми зерттеулер жүргізілетін болады.

Көлік-коммуникация кешенінің өзекті басымдықтары мен қажеттіліктеріне сәйкес кейіннен F3TKЖ үш жылдық бағдарламаларын қалыптастыра отырып және іске асыра отырып, ұлттық операторлар мен ірі көлік компаниялары тарапынан қолдауымен салалық ғылыми-зерттеу көлік институттарын құру туралы мәселені пысықтау қажет.

Көлік логистикасының тиімділігін арттыру және транзиттік тасымалдарды дамыту мақсатында халықаралық көлік дәліздерінің халықаралық деңгейде бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ететін техникалық және технологиялық параметрлерінің әдіснамалық негіздері мен мониторинг құралдарын әзірлеу бойынша ғылыми зерттеулер жүргізілетін болады.

Сонымен қатар отын-энергетикалық ресурстарды пайдаланудың тиімділігін арттыру, сондай-ақ экологиялық жүктемені және қоршаған ортаға теріс әсерді азайту мақсатында ғылыми зерттеулер жүргізілетін, ұсынымдар (оның ішінде инновациялық технологияларды қолдану бойынша) және көліктің энергия сыйымдылығын алдыңғы қатарлы елдер деңгейіне дейін төмендету жөніндегі шаралар әзірленетін болады.

Көлік-инфрақұрылымдық кешен объектілерін салудың, реконструкциялаудың және пайдаланудың тиімділігі жоғары инновациялық технологияларын енгізу, оны одан әрі өзектілендіру және интернет арқылы оған кең қолжетімділікті ұсыну бойынша білім мен озық тәжірибелі ғылыми-әдіснамалық базасы қалыптастырылатын болады.

Көлік-инфрақұрылымдық кешен қызметін мемлекеттік реттеудің тиімділігін арттыру мақсатында көлік инфрақұрылымын дамытуды басқару жөніндегі оңтайлы шешімдер қабылдау, бақылау-қадағалау функцияларын жүзеге асыру үшін әлеуметтік маңызы бар және мемлекет субсидиялайтын көлік қызметтерін жүзеге асыруды үйимдастыруды және бақылауды қоса алғанда, ақпараттық-талдамалық жүйелерді әзірлеу және енгізу үшін ғылыми-әдіснамалық негіз әзірленетін болады.

Жоғары осьтік жүктемелері бар пойыздарды өткізуді қамтамасыз ету үшін теміржол көлігі инфрақұрылымын реконструкциялау бойынша кешенді шешімдер әзірлеу жөнінде зерттеулер жүргізілетін болады, сондай-ақ теміржол көлігі инфрақұрылымының жүйелері мен объектілеріне қызмет көрсетуге үлестік шығындарды қысқарту және қызмет ету мерзімдерін арттыру бойынша кешенді шаралар әзірленетін болады.

Жүрдек теміржол жолаушылар қатынасын дамытуды институционалдық (құқықтық базаны, стандарттар мен техникалық регламенттер жүйесін әзірлеу) және технологиялық қамтамасыз ету, сондай-ақ автомобиль көлігімен жүрдек тасымалдауды қамтамасыз ету жүйелерін жасау және дамыту бөлігінде ғылыми зерттеулер жүргізілетін болады.

Сондай-ақ автомобиль, теміржол және су көлігінде пилотсыз технологияларды дамыту мен енгізуді институционалдық және технологиялық қамтамасыз ету, сондай-ақ геоақпараттық навигациялық жүйелер мен технологияларды дамыту мен қолдануды қоса алғанда, көлік инфрақұрылымын пилотсыз көлік құралдарын пайдалануға бейімдеу бойынша ғылыми зерттеулер жүргізілетін болады.

Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен мұдделерінің өлшемшарттарын ескере отырып, халық үшін көлік қызметтерінің қолжетімділігі мен сапасының кепілді деңгейін қамтамасыз ету бөлігінде көлік қызметін мемлекеттік реттеу тетігін регламенттейтін нормативтік құқықтық базаны жетілдіру, оның ішінде теміржол көлігі қызметтеріне тариф белгілеу, әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын ұйымдастыруға байланысты шығыстарды субсидиялау, тараптардың өзара іс-қимыл тетіктерін ұзақ мерзімді негізде енгізу көзделеді.

Теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін қалыптастыру мақсатында нормативтік құқықтық базаны жетілдіру шенберінде қолданыстағы институционалдық құрылым мен тұластай саланың экономикалық моделінің кешенді реформасын түзетуге бағытталған "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының тиісті жобасын әзірлеу жүзеге асырылатын болады.

### Кадрлық әлеуетті дамыту

Осы бағытты іске асыру шенберінде көлік-инфрақұрылымдық кешен мамандарын даярлауды ұзақ мерзімді перспективалы жоспарлауға негізделген, оның ішінде логистика, мультимодальдық өзара іс-қимыл бағыттары, көлік қызметін мемлекеттік реттеу, көлік инфрақұрылымы объектілерін жобалау, құру және пайдалану, сондай-ақ инновациялық технологияларды, цифрлық және интеллектуалдық жүйелерді енгізу бойынша білім беру процесін жетілдіру шаралары көзделген.

Бұл ретте көлік-инфрақұрылымдық кешенді кәсіби дайындалған инженерлік-техникалық мамандармен және жаппай кәсіптердің жұмысшыларымен қамтамасыз етуге, кәсіби құзыреттіліктің жоғары деңгейін дамытуға, ұзақ еңбек қатынастарын және кәсіби мансаптық өсуді белгілеу үшін жағдай жасауға, сондай-ақ жұмыскерлердің дәлелді және тиімді еңбегіне бағдарланған персоналды басқарудың корпоративтік жүйелерін дамытуға, техникалық жаңғыртуға және инновациялық дамуға белсенді қатысуға баса назар аударылатын болады.

Көлік-инфрақұрылымдық кешен жұмыскерлерін ғылыми тағылымдамадан өткізу және жоғары оқу орнынан кейін оқыту, көлік саласындағы білім беру мекемелерінің ғылыми-педагогикалық кадрлары мен ғылыми қызметкерлерінің практикалық тағылымдамадан өтуі және біліктілігін арттыру, оның ішінде қазіргі заманғы ақпараттық технологиялар базасында қашықтықтан оқыту нысандарын пайдалана отырып, жүйесін одан әрі дамыту жөніндегі шаралар кешені әзірленетін болады.

Көлік-инфрақұрылымдық кешенниң талап етілетін білім, мамандану және құзыреттілік деңгейі мамандарына қажеттілігін болжау жүйесін дамыту, сондай-ақ оларды даярлау мен біліктілігін арттыруды жоспарлау үшін ғылыми-әдістемелік негіз әзірленетін болады. Бұл ретте көлік жүйелері мен құралдарын жобалау және пайдалану, көлік инфрақұрылымы объектілерін жобалау, салу және пайдалану, сондай-ақ көлік қызметін мемлекеттік реттеу, бақылау және қадағалау (оның ішінде экологиялық қауіпсіздік) саласында мамандар даярлауга негізгі екпін жасалатын болады.

Сондай-ақ, перспективалы технологиялық және инновациялық дамуды ескере отырып, салада әзірленетін және қабылданатын кәсіби (біліктілік) стандарттар негізінде көлік-инфрақұрылымдық кешен үшін мамандар даярлаудың жаңа бағыттары бойынша мемлекеттік білім беру стандарттарының жүйесі жетілдірілетін болады. Бұдан басқа, өндірістік және диплом алдындағы практикан өту үшін білім беру мекемелері студенттерінің өндірістік және диплом алдындағы практикан өтуі, оларды өндірісте нақты еңбек жағдайларына бейімдеу мүмкіндіктерін қамтамасыз ету бөлігінде нормативтік құқықтық базаны жетілдіру, кейіннен жұмыс орындарын ұсыну көзделеді.

Көлік-инфрақұрылымдық кешен мен білім беру процестерін дамытуды үйлестіру, сондай-ақ жұмыс берушілер мен білім беру мекемелері арасындағы байланыстарды нығайту мақсатында тұлектерді жұмысқа орналастыру мониторингі жүйесін одан әрі дамыту, жұмыс берушілердің білім беру бағдарламаларын өзгерту және мамандарды даярлау сапасының мониторингі жөніндегі шаралар кешені әзірленетін болады, сондай-ақ ықтимал жұмыс берушілер қажетті мамандық пен біліктілікті бітірушілердің дайындық сапасы мен деңгейін бағалауға, оларды жұмысқа орналастырудың алдын ала белгіленген және оқу орындарымен келісілген жоспарлары негізінде қатысатын болады

Жоғары және кәсіптік-техникалық білім беретін оқу орындары мен көлік-коммуникация саласының кәсіпорындар арасындағы әлеуметтік әріптестікі дамыту оқытуудың қолданбалы сипатын (оның ішінде аталған саланың мамандықтары бойынша колледждерде дуальды оқытууды жаппай енгізу есебінен) қамтамасыз ету үшін қажет.

Көлік саласының кәсіби стандарттары тиісті салалық кеңестер мен халықаралық сарапшыларды тарта отырып, еңбек нарығының талаптарына сәйкес келтірілуге тиіс. Келесі қадам білім беру бағдарламаларын осы стандарттарға сәйкес келтіру (мысалы, ТжКБ жұмысшы мамандықтарын кәсіби стандарттарға және World Skills талаптарға келтіру) болуы тиіс.

Сектор кәсіпорындары өкілдерінің статистикалық деректері мен сұрауларына негізделген еңбек нарығының көлік саласындағы қажеттіліктерін (labor Market Alignment (LMA) research форматында) диагностикалау және болжау үшін ауқымды сандық зерттеулер жүргізу қажет.

Білім беру мекемелерінде инженерлік-техникалық мамандықтардың материалдық-техникалық және ғылыми-зертханалық базасын дамытуға, көлік-инфрақұрылымдық кешенде инновациялық технологияларды (ақпараттық жүйелер мен бағдарламалық қамтылымды қоса алғанда) әзірлеу және енгізу бойынша ғылыми-өндірістік орталықтар мен технопарктар құруға баса назар аударылатын болады.

Колледждердің инженерлік-педагогикалық жұмыскерлері мен жоғары оқу орындарының оқытушылары үшін энергия тиімділігін арттыру, пайдалану және экологиялық қауіпсіздік, ИКЖ саласында қазіргі заманғы оқыту әдістері бойынша әдістемелік қамтамасыз етуді әзірлеу және біліктілікті арттыру курсарын ұйымдастыру қажет.

Көлік-коммуникация саласындағы мамандықтар бойынша тұлектер санын жоспарлы түрде ұлғайтуға, оның ішінде "Барлығы үшін тегін ТжКБ" және "Серпін - 2050" сияқты бағдарламалар шеңберінде орындар санын ұлғайту есебінен қол жеткізілуге тиіс.

Автокөлік құралдарын пайдалану және жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы басшылар мен мамандарды даярлауға қойылатын талаптар көлік-коммуникация кешенінің әлемдік үрдістері мен технологиялық даму тәжірибесіне сәйкес келтірілуі тиіс.

Теніз саласы үшін кәсіби кадрларды жетілдіру мақсатында білім беру бағдарламалары мен әдістемелердің халықаралық конвенциялардың талаптарына сәйкестігін қамтамасыз етумен қатар оқу орындарының оларды даярлау сапасы үшін жауапкершілігін арттыру қажет. Білім беру гранттарының мөлшерін толыққанды жүзу практикасынан өтуді қамтамасыз етуге қабілетті деңгейге жеткізу жөніндегі жұмыс жалғастырылатын болады. Бұл ретте кемелерді басқаратын ұйымдардың жүзу практикасынан өтуін және тұтастай алғанда теніз кадрларын даярлауды қамтамасыз ету үшін ортақ жауапкершілігі заңнамалық деңгейде белгіленетін болады.

Сондай-ақ уәкілетті орган таныған теніз оқу-жаттығу орталықтарында тенізшілерді даярлау курсарынан өту тетіктері жетілдіріletін болады.

#### **5.4. "Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру" 4-міндеттін іске асыру**

Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарында айқындалған елдің әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштеріне қол жеткізу едәуір дәрежеде көлік-инфрақұрылымдық кешенінің жұмыс істеу тиімділігіне және нәтижесінде түпкілікті тұтынушы үшін өнімдер мен көрсетілетін қызметтердің құнын қалыптастыруға тікелей әсер ететін экономиканың көлік сыйымдылығының шамасына байланысты.

Мемлекет тарапынан күш-жігерді қолданудың негізгі бағыттары мемлекеттік қолдаумен қамтамасыз ету, сондай-ақ көлік және көлік инфрақұрылымы субъектілерін

дамыту, олардың бәсекеге қабілеттілігін, экономикалық және технологиялық тиімділігін арттыру үшін институционалдық жағдай жасау болуы тиіс.

Осы бастаманы іске асыру шенберінде МЖӘ тетіктерін қолдана отырып, көлік инфрақұрылымы объектілерін дамыту, сондай-ақ кредиттер мен лизинг бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялау және әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыру кезінде шығындарды өтеуге атаулы субсидиялар бөлу сияқты қаржы құралдарын пайдалана отырып, жылжымалы құрам паркін жаңарту бағытында мемлекеттік қолдауды қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралар кешені әзірленетін және іске асырылатын болады.

Атап айтқанда, мемлекеттің, қаржыландыратын ұйымдардың және отандық өндірушілердің белсененді қатысуымен көлік құралдары паркін жаңарту процесінде субсидиялау тетіктерін кеңейту және жетілдіру, сондай-ақ қаржы-шаруашылық қатынастардың қазіргі заманғы нысандарын ескере отырып, тасымалдау саласындағы тарифтік реттеудің тәсілдері мен қағидаттарын жетілдіру көзделеді.

Автомобиль көлігі саласында жеңілдікті лизингтік қаржыландыруды беру, кредиттер бойынша пайыздық мөлшерлемені және жолаушыларды тасымалдауға арналған тарифтерді субсидиялау, сондай-ақ жаңа жүк көлік құралдарын тіркеу кезінде тіркеу және кәдеге жарату алымдарын төлеуге уақытша жеңілдіктер жүргізу түріндегі мемлекеттік қолдау шараларын іске асыру жалғастырылатын болады.

Мұндай қолдауды басым тәртіппен өз паркін Қазақстанда өндірілген автокөлік құралдарымен толықтыратын тасымалдаушыларға ұсынған жөн болады. Мемлекеттік қолдаудың осындашылары мен басымдық өлшемшарттары арнайы мақсаттағы автомобиль техникасын (оның ішінде жол техникасын және машина-трактор паркін) сатып алушы жүзеге асыратын коммуналдық кәсіпорындарға қатысты қолданылуы тиіс.

Сыртқы нарықтарға қызметтер көрсету үшін индустримальық-инновациялық қызмет субъектілерін сервистік қолдау құралдарын нақтылау мақсатында халықаралық жүк автотасымалдаушылардың көрсетілетін қызметтерін экспорттау Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексіне өзгерістер мен толықтырулар енгізу аясында мемлекеттік қолдау шаралары обьектілерінің тізіміне енгізілуі қажет.

Автожолдарды жөндеу және күтіп-ұстау жұмыстарының көлемін ұлғайту мақсатында жол-құрылыш және коммуналдық техника паркін жаңарту "КДБ-Лизинг" АҚ лизингтік қаржыландыру тетігі арқылы жүзеге асырылатын болады. Лизинг алушы үшін лизингтік қаржыландыруды берудің негізгі шарттары:

1) лизинг нысанасы - отанда өндірілетін коммуналдық, жол-құрылыш техникасы, автобустар, тракторлар, комбайндар, энергетикалық, газ, тұрғын үй-коммуналдық инфрақұрылым обьектілері;

2) лизинг мерзімі - отанда өндірілетін автобустар, тракторлар және комбайндар үшін 7 жылдан аспайды; жол-құрылыш және коммуналдық техника үшін 5 жылдан

аспайды; энергетикалық, газ, тұрғын үй-коммуналдық инфрақұрылым объектілері үшін 10 жылдан аспайды;

- 3) номиналды сыйақы мөлшерлемесі - жылдық 7 %;
- 4) кредит беру валютасы - теңге;
- 5) аванстық төлем - жергілікті бюджет қаражаты немесе лизинг алушының меншікті қаражаты есебінен кемінде 15 %.

Лизингтік төлемдерді республикалық немесе жергілікті бюджет есебінен өтеген жағдайда аванстық төлемсіз қаржыландыруға жол беріледі. МЖӘ тетігі негізінде лизингтік қаржыландыруға жол беріледі.

Лизингтік қаржыландыру көздері республикалық бюджет қаражаты және "ҚДБ-Лизинг" АҚ-ның арақатынасы 1-де 1 болатын өзге де қаражат болып табылады.

Инвестицияларды тарту бойынша әлеуетті лизинг алушылардың мүмкіндігін кеңейту және мемлекеттік қолдау шараларымен қамтуды ұлғайту мақсатында "ҚДБ-Лизинг" АҚ осы бағыт шеңберінде жеке лизингтік компанияларды қорландыру мәселесі пысықталатын болады.

Жұктерді халықаралық тасымалдауға тартылған жүк автокөлік құралдарының паркін келесі жылдары осы пропорцияны сақтап немесе ұлғайта отырып, автокөлікпен тасымалданатын экспорттық-импорттық жұктердің жалпы көлеміндегі қазақстандық жүк автотасымалдаушыларының ұлесін 2025 жылға қарай 65 % - 70 %-ға дейін жеткізу үшін кредиттер мен лизинг бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялау құралдарын қолдану жолымен кезең-кезеңімен жаңартуды жалғастыру қажет.

Тұрақты жолаушылар бағыттарына қызмет көрсететін тасымалдаушылардың автобус паркін кезең-кезеңімен жаңарту екінші деңгейдегі банктердің кредиттері бойынша пайыздық мөлшерлемені өтеуге субсидиялар бөлу, сондай-ақ әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалына мемлекет реттейтін тарифтермен өтелмейтін шығыстарды өтеуге атаулы субсидиялар бөлу есебінен іске асырылатын болады. Бұдан басқа "ҚДБ-Лизинг" АҚ жоғарыда сипатталған ұқсас жағдайларда автобустар паркін жаңарту үшін лизингтік қаржыландыруды ұсыну практикасын жалғастырады.

Қалалық агломерацияларда, тірек және ауылдық елді мекендерде автовокзалдарды, автостанцияларды және жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін салу және жаңғырту үшін жергілікті атқарушы органдар МЖӘ тетігін қолдану, инфрақұрылымды ынталандыру (жер участкерін бөлу, инженерлік желілерді жүргізу және т.б.) жолымен мемлекеттік қолдау шараларын қабылдайтын болады, сондай-ақ ұлттық стандарттың талаптарына сәйкес келмейтін объектілер біртінде автовокзалдар, автостанциялар мен жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің тізілімінен шығарылатын болады.

Сондай-ақ қалалық агломерациялар мен тірек елді мекендерде автовокзалдар мен автостанцияларды салу және реконструкциялау, сондай-ақ көрсетілетін қызметтер сапасының белгіленген деңгейін қамтамасыз ету жөніндегі шарттар негізінде стандарттардың талаптарына сәйкес оларды күтіп-ұстау мен пайдалануды қамтамасыз

ету жөніндегі іс-шараларды жүзеге асыруда МЖӘ тетіктері жетілдірілетін және қолданылатын болады.

Жергілікті атқарушы органдардың реттелетін тарифтермен (қалалық, қала маңындағы, ауданшілік) жолаушылар бағыттарында туындастының тасымалдаушылардың залалдарын және жергілікті өкілді органдар белгілейтін жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүргені үшін өтемақыларды міндетті субсидиялауды қамтамасыз ету қажет.

Тұрақты тасымалдарды дамытуға кедергі келтіретін және тасымалдау қауіпсіздігі мен сапасының жеткілікті деңгейін қамтамасыз етпейтін қалааралық және халықаралық қатынастарда "заңсыз" жолаушылар автомобиль тасымалдарының деңгейін төмендету бойынша шаралар кешені іске асырылуы тиіс.

Жол саласының жаңа институционалдық моделіне көшу шенберінде автомобиль жолдары саласындағы уәкілетті орган атынан реттеуші (тапсырыс беруші) және "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ (ұлттық оператор) арасындағы функциялар мен жауапкершілікті нақты бөлу көзделеді.

Жаңа модель автожолдарды ағымдағы жөндеуге және күтіп-ұстауға мемлекеттік монополияның күшін жоюды және ұлттық операторға іске асыру функцияларын толық беруді көздейді, ол өзін-өзі қаржыландыратын сервистік компания болады және кеңейтілген өкілеттіктер шенберінде ақылылықты енгізу және қаржыландырудың балама көздерін тарту бойынша операциялық шешімдер қабылдауды жүзеге асырады. Уәкілетті органда ұлттық оператор үшін қаржыландыру деңгейіне байланыстыра отырып, тиімділіктің ұзақ мерзімді түйінді индикаторларын (КРІ) белгілеу жолымен реттеу функциялары мен стратегиялық жоспарлау сақталатын болады. Осы модельді іске асыру желілік инфрақұрылымдық келісімшарттар тетігін енгізу арқылы болжанады

Осы бағытты іске асыру шенберінде уәкілетті орган ақылы жолдар бойынша жүріп ету үшін шығынсыз тарифті есептеу, ұлттық оператор үшін РБ-дан жыл сайынғы субсидиялар көлемін, сондай-ақ ҚР заңнамасына тиісті өзгерістер енгізе отырып, оларды ұсыну тәртібі мен қағидаларын айқындау әдіснамасын әзірлеуі тиіс.

Теміржол көлігі саласында қолданыстағы институционалдық құрылымды түзету және саланың экономикалық моделінің кешенді реформасы қажет.

Атап айтқанда, жүктөрді және жолаушыларды тасымалдаушыларға магистральдық теміржол желісіне қол жеткізуді ұсыну мақсатында әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалдарын субсидиялау тетіктерін жетілдіруді, оның ішінде ұлттық тасымалдаушы мен жеке тасымалдаушылар арасындағы әлеуметтік жауапкершілікті әділ бөлу жолымен жүзеге асыру қажет. Қолданыстағы заңнамаға тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізу жолымен саланың жеке субъектілерінде салыстырмалы әлеуметтік жауапкершілік болмаған кезде магистральдық теміржол желісі қызметтеріне өтемдік тарифті қолдану тәсілі қайта қаралуы тиіс.

Жылжымалы құрамды кезең-кезеңмен жаңарту бағдарламасын іске асыру, сондай-ақ жолаушылар вагондарының жыл сайынғы қолданыстан шығуын ескере отырып, жолаушылар, оның ішінде мотор-вагон паркін жаңарту жалғастырылатын болады.

"КТЖ" АҚ және/немесе оның еншілес үйымдарын "КДБ-лизинг" АҚ лизингтік қаржыландыруды арқылы отанда өндірілген жолаушылар вагондарының өндірісін қолдау жолымен жолаушылар вагондары паркін жаңартуды лизингтік қаржыландырудың практикасы жалғасатын болады.

Лизинг алушы үшін лизингтік қаржыландыруды берудің негізгі шарттары:

- 1) лизинг нысанасы - отанда өндірілетін жолаушылар вагондары;
- 2) лизинг мерзімі - 20 жылға дейін;
- 3) номиналды сыйақы мөлшерлемесі - жылдық 2 %-дан аспайды;
- 4) кредит беру валютасы - теңге.

Республикалық бюджет қаражаты лизингтік қаржыландыру көздері болады.

Осылай ұқсас жағдайларда локомотивтер, жүк вагондары, фитинг платформалары мен контейнерлер паркін жаңарту жөніндегі жобалар іске асырылатын болады.

Теміржол вокзалдары мен станцияларын салу және реконструкциялау, сондай-ақ көрсетілетін қызметтер сапасының белгіленген деңгейін қамтамасыз ету жөніндегі шарттар негізінде стандарттардың талаптарына сәйкес оларды құтіп-ұстау мен пайдалануды қамтамасыз ету жөніндегі іс-шараларды жүзеге асыруда МЖӘ тетіктері жетілдірілетін және қолданылатын болады.

Мемлекеттік тапсырыс негізінде әлеуметтік маңызы бар бағыттарда облысаралық және қала маңындағы бағыттарда жолаушылардың теміржол тасымалдарын үйимдастыру және жүзеге асыру жөніндегі шығындарын өтеуге атаулы субсидиялар бөлуді көздейтін бағдарламаларды іске асыру жалғастырылатын болады.

Теміржол саласының жұмыс істеу тиімділігін арттыру үшін қатысуышылар арасында функцияларды ұзақ мерзімді бөлуді және олардың өзара іс-қимыл тетіктерін белгілеу және жалпы түсіну қажет. Ұлттық теміржол компаниясы мен түпкілікті акционер және көлік, экономикалық және қаржы саясаты саласында реттеуші рөлінде болатын мемлекет арасында функциялар мен жауапкершілікті бөле отырып, "желілік инфрақұрылымдық келісімшартты" қолдану тетігі пысықталуға тиіс.

Су көлігі саласында Каспий маңы мемлекеттері қолданатын ұқсас сауда флотының санын одан әрі арттыруды ынталандыру мақсатында ұлттық теңіз сауда флотын дамытуға, оның ішінде бюджеттік кредит беру тетігін қолдану жолымен мемлекеттік қолдау көрсету қажет.

2 паром және 4 фидерлік кеме (контейнер тасығыш) сатып алу қажет. Бұл ретте Каспий бағытындағы жүк легінің перспективалық өсуі жағдайында 2025 жылдан кешіктірмей кемелерді пайдалануға беруді қамтамасыз ету қажет.

Ішкі су жолдары бойынша әлеуметтік маңызы бар тұрақты жолаушылар тасымалын дамыту үшін негізгі магистральдық көлік желілерінен шалғайдағы елді мекендердің көліктік қолжетімділігін қамтамасыз ету үшін жолаушылар кемелерін, оның ішінде ауа жастығы және мұз сыныбы бар жүк-жолаушылар паромдарын сатып алу қажет.

Әуе көлігі саласында азаматтық авиация субъектілеріне жолаушылар әуе кемелерінің паркін жаңарту және әлеуметтік маңызы бар бағыттарды субсидиялау түрінде оларды кейін пайдалану бойынша мемлекеттік қолдау көрсету жалғастырылады.

Атап айтқанда ЖӘЖ-дің өндірлік авиакөлік әуе қатынасын дамыту үшін өндірлік авиакомпаниялардың женіл әуе кемелерін кейіннен сатып алудың қамтамасыз ету қажет.

Мемлекеттің қолдауымен "QAZAQ AIR" АҚ авиакомпаниясы үшін Bombardier DHC-8-400 типті екі әуе кемесін және "SCAT" авиакомпаниясы" АҚ үшін бес Boeing 737 MAX8 әуе кемесін сатып алу көзделіп отыр. "Air Astana" АҚ Boeing 787 Dreamliner тобының үш әуе кемесін, Airbus 320 тобының 14 әуе кемесін, сондай-ақ төрт Embraer E190 кемесін сатып алуды көздейді. Әлеуметтік маңызы бар өндірлік тасымалдарды дамыту үшін "Жетісу" АҚ әуе паркін таяумагистральдық жаңа әуе кемелерімен толықтыру жалғастырылады.

Жеке авиакомпаниялардың әуе флотын жаңарту процесінде "КДБ-лизинг" АҚ қатысуымен женілдікті кредит беру мен лизингтік қаржыландыруды пайдалану болжанып отыр. Бұл ретте лизинг алушы үшін негізгі шарттар мыналар болады:

- 1) лизинг нысанасы - жаңа ұшақтар;
- 2) лизинг мерзімі - 15 жылға дейін;
- 3) номиналды сыйақы мөлшерлемесі - жылдық 5 %;
- 4) кредит беру валютасы - теңге;

5) аванстық төлем - жергілікті бюджет қаражаты немесе лизинг алушының меншікті қаражаты есебінен кемінде 20%. Лизингтік төлемдерді республикалық немесе жергілікті бюджет есебінен өтеген жағдайда аванстық төлемсіз қаржыландыруға жол беріледі.

Лизингтік қаржыландыру көздері тиісінше 80/20 қатынасында республикалық бюджет қаражаты және "КДБ-Лизинг" АҚ-ның өзге де қаражаты болып табылады. МЖӘ тетігі негізінде лизингтік қаржыландыруға жол беріледі.

Лизинг бойынша тиімді пайыздық мөлшерлемені республикалық бюджет қаражаты есебінен, оның ішінде "Бизнестің жол картасы - 2025" бағдарламасы шенберінде ішінара субсидиялау ұсынылады. "Жетісу" АҚ әуе паркін жаңарту кезінде республикалық және жергілікті бюджеттен қаражат бөлінетін болады.

Тікүшақ авиапаркін жаңарту мынадай индикативтік жағдайларда "КДБ-лизинг" АҚ қатысуымен республикалық бюджет қаражаты есебінен лизинг бойынша пайыздық

мөлшерлемені субсидиялай және/немесе өтей отырып, лизингтік тетік негізінде МИ-171/8АМТ үлгідегі 33 бірлік ауыр тікұшақты немесе отанда өндірілген ұқсас тікұшақтарды сатып алу жолымен жүзеге асырылатын болады:

- 1) лизинг нысанасы - отанда өндірілетін жаңа тікұшақтар;
- 2) лизинг мерзімі - 15 жылға дейін;
- 3) номиналды сыйақы мөлшерлемесі - жылдық 5%;
- 4) кредит беру валютасы - теңге;

5) аванстық төлем - республикалық бюджеттен субсидиялау арқылы жергілікті бюджет қаражаты есебінен немесе лизинг алушының меншікті қаражаты есебінен кемінде 20 %.

Лизингтік қаржыландыру көздері тиісінше 80/20 қатынасында республикалық бюджет қаражаты және "КДБ-Лизинг" АҚ-ның өзге де қаражаты болып табылады. Басқа мүдделі отандық және шетелдік қаржы институттарын лизингтік қаржыландыруға, оның ішінде МЖӘ тетігі негізінде, сондай-ақ авиакомпаниялардың отанда құрастырылған тікұшақтарды көрсетілген схема бойынша дербес сатып алуына жол беріледі.

Лизингтік қаражаттың қайтарымдылығы мемлекеттік тапсырманы іске асырудан және рейстік ұшуларды орындаудан алынатын кірістер есебінен қамтамасыз етіletіn болады. Рейстік ұшуларды қаржыландыру билеттерді сатудан түскен қаражат есебінен жүзеге асырылады. Табысы төмен әлеуметтік маңызы бар тасымалдарды орындау ЖАО-ның субсидиялары есебінен өтелетіn болады.

Осы авиациялық техниканы пайдалану отанда өндіріletіn қуаттарда цифрлық бағдарламалық платформалар (сервистік қызмет көрсету және жөндеу) базасында оның өмірлік циклін міндетті қамтамасыз етуді көздейтіn болады.

Әуе көлігі инфрақұрылымын қолдау шеңберінде әуежайлар мен әуеайлақтардың құрылышында, оның ішінде кіші авиация мұқтаждықтарына МЖӘ тетігін енгізу қарастырылады.

## **5.5. "Көлік инфрақұрылымын пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру" 5-міндеттін іске асыру**

Осы міндетті шешу шеңберінде көлік инфрақұрылымын қалыптастырудың және дамытудың барлық сатыларында пайдалану және экологиялық қауіпсіздігінің қажетті деңгейін қамтамасыз етуге бағытталған іс-шаралар кешенін іске асыру көзделген. Көлік инфрақұрылымы объектілерін салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұсташа кезінде зиянды шығарындылар мен қалдықтардың, оның ішінде кәдеге жаратуға жатпайтын қалдықтардың мөлшерін азайту, сондай-ақ оларды жинаудың, сақтаудың және өндеудің озық экологиялық және қауіпсіз технологияларын пайдаланатын көлік қызметінен қалдықтарды кәдеге жарату үшін қазіргі заманғы инфрақұрылымды дамыту жөніндегі шаралар әзірленетіn және іске асырылатын болады.

Пайдалану қауіпсіздігін арттыру

Көлік инфрақұрылымының пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз етуге оның объектілерінің техникалық жағдайының белгіленген талаптарға сәйкестігін қамтамасыз ету, технологияларды үздіксіз жаңғырту мен техникалық және пайдалану жағдайын мониторингілеу мен бақылаудың тиімді жұмыс істейтін жүйесін құру есебінен қол жеткізілетін болады.

Осы бастама шеңберінде автомобиль көлігі инфрақұрылымы объектілерінің техникалық жағдайын пайдалану қауіпсіздігінің талаптарына сәйкес келтіру бойынша, оның ішінде қисық радиусы, түйісулердің, қылыштардың, жаяу жүргіншілер өтпелерінің геометриялық параметрлері, жол құрылыштарының техникалық параметрлері, сондай-ақ белгілеудердің, қоршаулардың, жарық сигналдық жабдықтардың болуы және белгіленген талаптарға сәйкестігі сияқты параметрлер бойынша іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

Республикалық және облыстық маңызы бар автомобиль жолдарының және жасанды құрылыштардың, оның ішінде бөлінген белдеудің беріктігі сипаттамаларын кезең-кезеңмен ұлттық стандарттардың талаптарына сәйкес келтіру, сондай-ақ "тар өткелдерді" жою және реконструкциялау және күрделі жөндеу жолымен өткізу қабілетін арттыру жөніндегі іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

Сондай-ақ осы іс-шаралар шеңберінде жерасты және жерусті жаяу жүргіншілер өткелдерін, қалалар мен елді мекендер айналасындағы айналма жолдарды салу, автожолдардың техникалық санатын арттыру, сондай-ақ республикалық және облыстық маңызы бар автомобиль жолдарында салмақтық габариттік өлшемдерді (ААӨК) өлшеу құрылғыларын және метеорологиялық қамтамасыз ету жүйелерін орнату жүзеге асырылатын болады.

Теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерінің пайдаланылу қауіпсіздігі деңгейін арттыру бойынша іс-шаралар кешені, оның ішінде пайдалану параметрлерінің мониторингі және жолдардағы жөндеу бригадаларына пойыздың жақындауы туралы хабарлау жүйелері мен құралдарын қоса алғанда, авариялық жағдайлардың туындауының алдын алу үшін қазіргі заманғы арнайы құралдармен және жабдықтармен техникалық жарақтандыру деңгейін арттыру өзірленетін және іске асырылатын болады.

Магистральдық теміржолдардың әлеуетті қауіптілік деңгейі мен тіркелген жол-көлік оқиғаларының саны жоғары автомобиль жолдарымен қылышын орындарында теміржол өтпелерін қазіргі заманғы орталықтандыру және бейнебақылау жүйелерімен, сондай-ақ бағдаршам және дыбыс сигнализациясының автоматты жүйелерімен, қоршаудың автоматты құрылғыларымен жарақтандыру, өту аймағында және оған кіреберістерде жақсы көрінуді қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

Магистральдық теміржол желісі объектілерінде (жолдың жоғарғы құрылышының элементтерінде, СОБ және электрмен жабдықтау жүйелерінде, жасанды құрылыштарда)

реконструкциялау және күрделі жөндеу жүргізу жолымен тозуы, әбден тозуы немесе техникалық жағдайының нашарлығы себебінен өткізу қабілетін шектейтін "тар өткелдерді" жою бойынша іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

Әуе көлігінде шұғыл әрекет ету қызметтерінің тиімділігін арттыру мақсатында, оның ішінде авариялық-құтқару жұмыстарын (АҚЖ) жүргізу кезінде азаматтық авиация саласындағы қызметті реттейтін тиісті нормативтік құқықтық актілерге өзгерістер мен толықтырулар енгізу жолымен медициналық препараттар мен алғашқы көмек көрсету құралдарының тізбесін кеңейте отырып, әуежай қызметтерінің медициналық жарақтандырылуын жақсарту көзделеді.

Әуежайлардың медициналық пункттерін жарақтандыру және оларды дәрі-дәрмектермен және алғашқы көмек көрсету құралдарымен жабдықтау әуежайдың меншік нысанына қарамастан нормативтік талаптарға сәйкес жүргізілуі тиіс.

АҚЖ жүргізу кезінде әуеайлақ аумағында медициналық жабдықтарды әуе кемесіне жеткізу үшін әуежайларды қазіргі заманғы мамандандырылған көлік құралдарымен жабдықтау қарастырылған.

АҚЖ жүргізуге қатысатын әуежайлардың медициналық персоналын алғашқы көмек көрсету тәсілдеріне оқыту, сондай-ақ ұшу алдындағы медициналық тексеру, оның ішінде токсикологиялық және наркологиялық сараптама жүргізу жөніндегі іс-шаралар кешені іске асырылатын болады. Авиакомпанияларға авиациялық медицина жұмыскерлерінің штат бірлігін енгізу жөнінде ғылыми негізделген ұсынымдар әзірлеу қажет.

Ақтау портында теңіз көлігімен тасымалдауды пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында теңіз кемелерінің қозғалысын басқару жүйесі құрылатын болады.

КТҚС сервистік қызметтер көрсету үшін теңіз операцияларын дамытуды қолдау флотын, оның ішінде кем дегенде 12 сервистік флоттың кемесін және 2 МАТЖ кемесін сатып алу жолымен дамытуды жалғастыру қажет.

Кеме иелеріне қолдау көрсету мақсатында мемлекеттік даму институттарының белсенді қатысуымен жобалық қаржыландыруды (қорландыруды) көздей отырып, "КДБ-Лизинг" АҚ-ның барлық құралдарын пайдаланып, оларға республикалық бюджеттің қарожаты есебінен лизингтік қаржыландыру тетіктерін қолдану мәселесін қарастыру қажет.

Сонымен қатар, теңіз көлігі тасымалдары саласындағы экспорттық-бағдарлы қызметті жүзеге асыратын кеме иесі-кәсіпкерлер үшін экспортқа дейінгі және экспорттық кредит беру түріндегі мемлекеттік қолдаудың қолданыстағы шаралары пайдаланылатын болады.

Бұдан басқа, теңіз көлігі саласында инвестициялық преференциялар нысанында мемлекеттік қолдау, оның ішінде қолданыстағы нормативтік құқықтық актілерге тиісті өзгерістер енгізе отырып, корпоративтік табыс салығы бойынша салықтық женілдіктер беру жолымен теңіз көлік паркінің үлгілерін жаңарту және кеңейту үшін КТҚС

сервистік көрсетілетін қызметтерді жеткізушілер үшін қосымша инвестициялық мүмкіндіктер жасалатын болады.

Мемлекеттік техникалық флотты кезең-кезеңімен жаңарту қажетті бюджет қаржатын бөлу есебінен кеменің 42 бірлігін, оның ішінде жер снарядтарын, сұйреткіш теплоходтарды, жүзбелі доктарды, баржаларды және т.б. салу жолымен іске асырылатын болады.

Көлік-инфрақұрылымдық кешені ұйымдарының технологиялық процестерді ұздыксız жаңғыруды жүзеге асыруына, оның ішінде стандарттар мен техникалық регламенттер негізінде инфрақұрылым объектілерін жобалау, салу және пайдалану процестеріне инновациялық технологияларды енгізуге ықпал ететін шаралардың кешенді жүйесі әзірленетін және енгізілетін болады, олар жаңа материалдарды, серпінді инженерлік және техникалық шешімдерді әзірлеу және жасау, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды дамыту шамасына қарай кезең-кезеңімен жаңартылады.

Оңтайлы шешімдерді уақтылы қабылдауға және көлік инфрақұрылымын пайдалану қауіпсіздігінің негізгі көрсеткіштерінің өзгеру серпінін бағалау және талдау негізінде алдын алу шараларын іске асыруға мүмкіндік беретін техникалық және пайдалану жағдайының көп деңгейлі мониторингілеу жүйесі құрылатын болады. Осы жүйенің жұмыс істеуін ақпараттық қамтамасыз ету, сондай-ақ республикалық және өнірлік деңгейлерде, оның ішінде көліктің барлық түрлерінің кәсіпорындары және ұйымдарымен және көрсетілетін қызметтерді пайдаланушылармен ведомствоаралық өзара іс-қимыл интеллектуалдық көлік жүйелерінің ұлттық платформасын пайдалана отырып іске асырылатын болады.

### Экологиялық қауіпсіздікті арттыру

Осы бастаманы іске асыру шенберінде кейіннен энергия, шикізат және материалдар көздері ретінде пайдалану үшін көлік инфрақұрылымы объектілерін салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстасу кезінде қалдықтарды саралап жинау мен өндеудің инновациялық технологияларын енгізуі ынталандыру бойынша институционалдық және экономикалық шаралар кешені әзірленетін болады.

Көлік кәсіпорындарының экономикалық қызметінің және көлік инфрақұрылымын пайдаланудың экологиялық салдарына кешенді бағалау жүргізіледі, бұл салдарды кезең-кезеңімен жою және қоршаған ортаны қалпына келтіру жөніндегі іс-шараларды жүзеге асыру бағдарламасын кейіннен әзірлейді.

Азаматтарды қоршаған ортаның жағдайы, сондай-ақ оның ықтимал нашарлауы фактілері және көлік инфрақұрылымы объектілерін салу, реконструкциялау, жөндеу және пайдалану жөніндегі жұмыстарды жүргізу аудандарында қабылданатын шаралар туралы, оның ішінде кері байланыс алу және іске асырылатын жобаларды қоғамдық

талқылауды өткізу мүмкіндігімен тиісті орталық және жергілікті атқарушы органдардың сайттарында ақпаратты орналастыру жолымен міндетті түрде хабардар ету бойынша шаралар кешені әзірленетін болады.

Атап айтқанда, теміржол көлігінде теміржолдарды салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау кезінде қалдықтар санын қысқарту бойынша ұзақ мерзімді іс-шаралар кешені әзірленетін және іске асырылатын болады. Электр тартқышты қолданудың деңгейі мен тиімділігін арттыру, сондай-ақ теміржол көлігінде ластаушы заттардың шығарылуын азайту жөніндегі институционалдық және экономикалық шаралар кешені енгізілетін болады.

Агломерацияларда қоғамдық жолаушылар көлігінен экологиялық ластануды төмендету үшін қалалық, қала маңындағы және қалааралық жолаушылар тасымалдарын дамыту үшін женіл рельсті көлікті, рельсті автобустар мен электр пойыздарын енгізу жөніндегі жобалар халықтың ұтқырлығын арттырумен қатар пысықталуға тиіс.

Автожол саласында автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау кезінде кәдеге жаратуға жатпайтын қалдықтардың санын қысқарту жөніндегі ұзақ мерзімді іс-шаралар кешені әзірленетін және іске асырылатын болады.

Республикалық және облыстық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын іргелес аумақтардың ластануын азайту үшін жасанды (оның ішінде шудан қорғау) және табиғи (өсімдік) тосқауыл қоршауларының, нығайтатын және басқа да арнайы қорғау құрылыштарының қазіргі заманғы үлгілерімен жайластыру деңгейін арттыру жөніндегі іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

Қалдықтарды өндеу және кәдеге жарату процестерінің тиімділігін арттыруға және тазарту құрылыштарын жайластыру мен күтіп-ұстауға арналған шығындарды бір мезгілде азайтуға республикалық және облыстық маңызы бар автомобиль жолдарында (көлік айрықтары, көпірлер мен эстакадаларда), сондай-ақ автокөлік кәсіпорындары мен көлік-логистикалық орталықтарда мамандандырылған гидроботаникалық аландар қуру есебінен қол жеткізілетін болады.

Әуе көлігінде авиатехника мен жабдықтарды кәдеге жаратудың экологиялық қауіпсіз технологияларын енгізу, әуежайларда тазарту құрылыштарын салу, сондай-ақ техникалық суды қайта пайдалану, қоқысты жинау және кәдеге жарату, мұздануға қарсы сұйықтықты кәдеге жарату технологияларын енгізу жөніндегі іс-шаралар әзірленетін және жүзеге асырылатын болады. Бейімделген тікүшак аландарының конструкциясы оларды 95 %-ға дейін өндеу мүмкіндігін көздейтін болады.

Энергия үнемдейтін технологияларды енгізу шеңберінде әуеайлақтардың жарық сигналдық оттары жүйесінде де, әуежай кешенінің ғимараттары мен құрылыштарын сыртқы және ішкі жарықтандыруда да әуе көлігі инфрақұрылымы объектілерін жобалау, салу және реконструкциялау сатысында энергия үнемдейтін жарықтандыру аспаптарын енгізу көзделетін болады.

Қалалық агломерацияларда көліктің қоршаған ортаға теріс әсерін қысқарту жолдарда кептелістерді азайтуды және көлік ағындары қозғалысының жылдамдығын онтайландыруды қамтамасыз ететін интеллектуалдық көлік жүйелерін енгізу есебінен жоспарланады.

Жаңартылатын энергия көздерін пайдаланатын көлік инфрақұрылымының мұқтаждары үшін энергетика объектілерін дамытумен қатар, көлік құралдарының қозғалыс бағыттарын онтайландыру жөніндегі шаралар пысықталатын болады.

Бұдан басқа, отынның экологиялық таза түрлерін, көлік құралдарының гибридті және электр қозғалтқыштарын, сондай-ақ көліктің экологияға және қоршаған ортаға теріс әсерін төмендету үшін жаңартылатын энергия көздерін пайдалануға көшу жөніндегі институционалдық және экономикалық ынталандыру шараларын жасау және әзірлеу көзделеді.

Көліктің тұрақты дамуын және көлік құралдары мен көлік инфрақұрылымы объектілерін экологиялық қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету мақсатында инновациялық ақпараттық технологияларды пайдалана отырып, көліктің әрбір түрі бойынша көліктің қоршаған ортаға әсер ету деңгейін мониторинглеу, талдау және бағалау құралдарын қамтитын экологиялық менеджмент жүйесі әзірленетін және енгізілетін болады. Осы жүйені енгізу бақыланатын көрсеткіштердің статистикалық дереккорын қалыптастыруға, олардың өзгеруін болжауға мүмкіндік береді, сондай-ақ экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі алдын алу шараларын әзірлеу және іске асыру жөніндегі онтайлы шешімдерді уақтылы және негізді қабылдауға ықпал ететін болады.

## 6. Қажетті ресурстар

Республикалық және жергілікті бюджеттерді, халықаралық қаржы ұйымдарының қаражатын, ұлттық компаниялар мен даму институттарының, ЕДБ-нің меншікті қаражатын, сондай-ақ жеке инвестицияларды қоса алғанда, Бағдарламаның іс-шаралары мен жобаларын іске асыруды қамтамасыз ету үшін қаржы ресурстарына жалпы қажеттілік 5 559 439 млн. теңгені құрайды, оның ішінде:

Каржыландыру көздері	Сомасы (млн. теңге)	Үлесі, %
Республикалық бюджет	3 794 631	68,3 %
оның ішінде ХҚҰ	522 627	13,7 %
Жергілікті бюджеттер	715 288	12,9 %
МЖӘ және жеке инвестициялар	719 962	12,9 %
Ұлттық және мемлекеттік компаниялардың жеке каражаты	329 558	5,9 %
Бағдарлама бойынша жиыны:	5 559 439	100,0 %

Бағдарламаның іс-шаралары мен жобаларын қаржыландыру көздері мен көлемдері, сондай-ақ Бағдарламаны іске асыру көрсеткіштерінің және оның іс-шараларының тиісті мәндері ішкі және сыртқы факторлардың өзгеруін ескере отырып, түзетуге жатады.

## Ескертпе: аббревиатуралардың толық жазылуы:

IATA	- Халықаралық әуе көлігі қауымдастыры
ICAO	- Халықаралық азаматтық авиация үйімі
LPI	- Logistic Performance Index (Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігінің индексі)
АТСТ	- Ақтау теңізіндегі солтустік терминалы
АҚЖ	- авариялық-құтқару жұмыстары
АБЖ	- автоматтандырылған басқару жүйелері
ДБ	- Дүниежүзілік банк
ЖІӨ	- жалпы ішкі өнім
ІСК	- ішкі су көлігі
ӘК	- әуе кемесі
ЖЖМ	- жоғары жылдамдықты магистраль
ДЭФ	- Дүниежүзілік экономикалық форум
ИДМБ	- Инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы
МЖӘ	- мемлекеттік-жекешелік әріптестік
ЖҚО	- жол-көлік оқиғасы
ЖФБ	- жиырма футтық балама
АЖ	- ақпараттық жүйе
АТКТ	- ақпараттық-телекоммуникациялық технологиялар
ИКЖ	- интеллектуалдық көлік жүйесі
Каржыминің МКК	- Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік кірістер комитеті
КТҚС	- Каспий теңізіндегі қазақстандық секторы
"КТЖ" ҮҚ" АҚ	- "Қазақстан теміржолы" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
МАТЖ	- мұнайдың авариялық төгілуін жою
ПТӘ	- порттың теңіз әкімшілігі
ПМ	- Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі
ЖӘЖ	- жергілікті әуе желілері
ДСМ	- Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрлігі
ИИДМ	- Қазақстан Республикасы Индустрія және инфрақұрылымдық даму министрлігі
ЖАО	- жергілікті атқарушы органдар
ХТҰ	- Халықаралық теңіз үйімі
ҮЭМ	- Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі
ШОБ	- шағын және орта бизнес
АШМ	- Қазақстан Республикасы Ауыл шаруашылығы министрлігі
Еңбекмині	- Қазақстан Республикасы Еңбек және халықты әлеуметтік қорғау министрлігі
Каржымині	- Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі
ҒЗТКЖ	- ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар
КТО	- көтерме-тарату орталығы
ҚҚТҚ	- құм-қиыршақ тас қоспасы
АДЖ	- аумақтарды дамыту жоспары
ҮҚҚ ШК	- Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Шекара қызметі

РБ	- республиканский бюджет
КР	- Казахстан Республикасы
РТЖ	- "Ресей теміржолдары" ашық акционерлік қоғамы
УСҚ	- уақытша сақтау қоймасы
АЕМ	- ауылдық елді мекен
ТАТЖМ	- трансазиялық теміржол магистралі
КЛО	- көлік-логистикалық орталық

Инфрақұрылымды дамытудың  
2020 - 2025 жылдарға арналған  
"Нұрлы жол" мемлекеттік  
бағдарламасына  
қосымша

## **Инфрақұрылымды дамытудың 2020 - 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары**

Р/ с №	Атауы	Өлшем бірлігі	Аяқтау нысаны	Орындау мерзімдері	Жаупатылар	Соның ішінде жылдар бойынша							Каржыландыру көздері	КБП
						2020	2021	2022	2023	2024	2025	Барлығы		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Бағдарламаның мақсаты:

Тиімді және бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру, транзитті және көлік қызметтерін дамыту, технологиялық әркылы экономикалық өсуге және ел түрғындарының өмір сүру деңгейін арттыруға жәрдемдесу

Нысаналы индикаторлар

1	"Көлік және қоймаға орналастыру" жалпы қосылған құнының НКИ	% , өткен жылмен салыстырғанда			ИИДМ		103,2	103,2	103,2	103,2
2	"Көлік және қоймаға орналастыру" саласында еңбек өнімділігінің өсімі	% , 2016 жылғы деңгейге қарағанда			ИИДМ		23	26,7	29,8	33,5
3	"Көлік және қоймаға орналастыру" саласында негізгі капиталға инвестициялар өсімі	% , 2016 жылғы деңгейге қарағанда			ИИДМ		137,7	162,9	190,9	224
4	Салалар бойынша тұрақты және уақытша жұмыс орындарын құру:	мын қадам *	*	*	ИИДМ		76,2	108,7	98,3	88
4.1.	автожолдар, тұрақты	мын қадам *	*	*	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " ҰК" АҚ (келісу бойынша)	0,7	1,2	1	0,9	
4.2	уақытша	мын қадам *	*	*	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " ҰК" АҚ (келісу бойынша)	64,2	93	84	75	
4.3	ТЖ жобалары, тұрақты	мын қадам *	*	*	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1,6	1,9	0,3	1,3	

4.4	уақытша	мың адам	*	*	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	4,4	4	4	4
4.5	авиация, тұрақты	мың адам	*	*	ИИДМ	1	1,3	1,1	0,8
4.6	уақытша	мың адам	*	*	ИИДМ	0	1	0	0,2
4.7	су көлігі, тұрақты	мың адам	*	*	ИИДМ	0,6	0,8	0,9	0,9
4.8	уақытша	мың адам	*	*	ИИДМ	0,3	0,5	0,1	0
4.9	қосалқы қызмет, тұрақты	мың адам	*	*	ИИДМ	3,4	4,5	2,9	3,5
4.10	уақытша	мың адам	*	*	ИИДМ	0	0,4	4	1,4
5	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы автомобиль жолдарының үлесі, оның ішінде:								
5.1	республикалық маңызы бар	%	*	*	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	89	90	91	94
5.2	облыстық және аудандық маңызы бар	%	*	*	ЖАО, ИИДМ	71	75	80	85
6	"Инфрақұрылым" көрсеткіші бойынша ДЭФ Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингісіндегі Қазақстанның орны	орын			ИИДМ	65	62	58	55
7	Логистиканың тиімділігі (LPI) көрсеткіші бойынша Дүниежүзілік банк рейтингісіндегі Қазақстанның орны (2 жылда бір рет есептеледі )	орын			ИИДМ	65	*	60	*

1-міндет. Аумактарды және олардың арасындағы көлік байланыстарын инфрақұрылымдық қамтамасыз ету

Тікелей нәтижелері

Автожол инфрақұрылымы

1	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	%			ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	89	90	91	94
2	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын құрделі және орташа жөндеу	км			ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша)	1 400	1 500	1 600	2 000
3	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы облыстық	%			ЖАО, ИИДМ	71	75	80	85

	және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі								
4	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, күрделі және орташа жөндөу	км			ЖАО, ИИДМ	4 000	4 200	4 400	4 600
5	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығындағы I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	%			ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " ҰК" АҚ (келісу бойынша)	36	40	45	50

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

	Қытай - Еуропа бағытындағы транзиттік контейнерлік пойыздар қозғалысының орташа тәуліктік жылдамдығы	км / тәулік			ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ" (келісу бойынша)	1 050	1050	1 050	1100
--	--	-------------	--	--	---	-------	------	-------	------

Теніз және ішкі су көлігі

	Кеме қатынасы шлюздерінде гидродинамикалық оқиғалардың туындау қатерінің үлесін төмендету	%			ЖАО, ИИДМ	81,9	56,5	43,6	31,5
--	---	---	--	--	--------------	------	------	------	------

Автомобиль көлігі

	Ұлттық стандартқа сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялар санын үлгайту	бірлік			ЖАО, ИИДМ	0	7	16	23
--	---	--------	--	--	-----------	---	---	----	----

Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

9	ЖӘЖ әуеайлактары бар шалғайдағы елді мекендер мен аудан орталықтарының саны	бірлік			ИИДМ	4	4	5	10
10	Халықтың әуе көлігінде жылына (*) 1 адамға көліктік ұтқырлығы (козғалысы)	сапарлар саны / адам / жыл			ИИДМ	0,44	0,45	0,46	0,47

Iс-шаралар

Автожол инфрақұрылымы

						6 1 866	8 9 444	4 9 613	1 6 306
--	--	--	--	--	--	---------	---------	---------	---------

1	Орталық-Оңтүстік дәлізінің "Нұр-Сұлтан - Қарағанды -Балқаш - Бурылбайтал - Күрті - Қапшагай" автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 955 км (аудыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	17 013	14 944	19 613	16 306
2	Павлодар, Семей және Өскемен қалаларын айналып өтетін Орталық-Шығыс жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 116,5 км (аудыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	38 125	63 325	25 500	0
3	Талдықорған-Өскемен автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 763 км (аудыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	15 000	7 641	0	0
4	РФ шекарасы (Орскіге) - Ақтөбе -Атырау - РФ шекарасы (Астраханьға)" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау, 722 км (аудыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	13 546	11 567	8 269	25 306
						37 527	51 676	23 784	18 411
						7 677	12 397	23 784	18 411
5	"Мерке-Бурылбайтал" автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру	млн. тенге				16 071	25 446	0	0
						1 929	3 054	0	0
						11 850	10 779	0	0
						4 808	4 049	3 311	8 052



	жұмыстары, 96 км (ауыспалы жоба)						1 950	1 050	
11	"Өскемен - Зирян - Катонқарағай - Рахман қайнарлары" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 32 км (ауыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 жыл	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	4 592	0	0	0
12	"Костанай - Карабұтак" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 114 км (ауыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	11 047	7 839		0
13	"Үшарал - Достық" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 184 км (ауыспалы жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	10 710	8 483		0
14	"Орал - РФ шекарасы (Орынборға)" жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 144 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2022 - 2022 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	3 704	6 702	1 177	1 063
15	"Астана жүлдізы" көлік айналымынан Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайына дейін Қабанбай батыр даңғылын реконструкциялау, 6,4 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	2 468	250	257	251
16	"Астана - Арқалық - Торғай - Ыргыз - Шалқар - Кандыагаш" дәлізін реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 1273 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	1 000	10 000	10 000	70 169
						850	8 500	8 500	55 872
16	"Астана - Арқалық - Торғай - Ыргыз - Шалқар - Кандыагаш" дәлізін реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 1273 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	150	1 500	1 500	747



22	бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 273 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	1 0 000
23	"Семей - РФ шекарасы (Барнауылға) республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 111 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	2 5 000
24	"Күлсарыны айналып өтетін Күлсары - Мұқыр республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 175 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	0
25	"Атбасар - Қостанай - РФ шекарасы" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 595 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	0
26	"Бозой - Бейнеу" республикалық маңызы бар автомобиль жолын салу және жобалау-іздестіру жұмыстары, 258 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	0
27	"Шалқар - Бозой - Өзбекстан шекарасы" республикалық маңызы бар автомобиль жолын салу және жобалау-іздестіру жұмыстары, 242 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	4 2 700
28	"Семей - Өскемен" республикалық маңызы бар автомобиль жолын реконструкциялау және жобалау-іздестіру жұмыстары, 195 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	7 800

29	"Шымкент қаласының Оңтүстік-Батыс айналма жолы" республикалық маңызы бар автомобиль жолын салу және жобалау-іздестіру жұмыстары, 48 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	0
30	"Қонысбаев өткізу пункті арқылы Өзбекстан Республикасына шығатын Сарыагаш қаласының айналма жолы" республикалық маңызы бар автомобиль жолын салу және жобалау-іздестіру жұмыстары, 102 км (жана жоба)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	0	0	0	0
31	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күрдеп және орташа жөндеу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " АҚ (келісу бойынша )	8 600	8 800	9 000	100 000
32	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және жөндеу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдар	ИИДМ, ЖАО	233 271	210 000	220 000	230 000
						116 635	105 000	110 000	115 000
						116 635	105 000	110 000	115 000

Автомобиль көлігі

33	Нұр-Сұлтан қаласында 2 автовокзал салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2021 жылдар	Нұр-Сұлтан қаласының әкімдігі	0,0	3 000,0	0,0	0,0
34	Талдықорған қаласында автовокзал салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020- 2024 жылдар	Алматы облысының әкімдігі	0,0	312,0	312,0	313,0
35	Алматы облысы Кеген ауылында автостанция салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020- 2024 жылдар	Алматы облысының әкімдігі	0,0	0,0	0,0	25,0

36	Алматы облысы Бақанас ауылында автостанция салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2023 жылдар	Алматы облысының әкімдігі	0,0	0,0	25,0	26,9
37	Алматы облысында жолаушыларға қызмет көрсететін 14 пункт салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2024 жылдар	Алматы облысының әкімдігі	0,0	0,0	9,0	9,0
38	Атырау облысында жолаушыларға қызмет көрсететін 6 пункт салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2023 жылдар	Атырау облысының әкімдігі	0,0	0,0	9,0	9,0
39	ШҚО жолаушыларға қызмет көрсететін пункт салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2024 жылдар	ШҚО әкімдігі	0,0	0,0	0,0	18,0
40	БҚО Ақсай қаласында автостанция құрылышы	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2021 жылдар	БҚО әкімдігі	0,0	150,0	0,0	0,0
41	Қызылорда облысының Шиелі кентінде автостанция салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2023 жылдар	Қызылорда облысының әкімдігі	0,0	25,0	25,0	30,0
42	Ақтау қаласында автовокзал салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2022 жылдар	Манғыстау облысының әкімдігі	0,0	741,0	741,0	0,0
43	Манғыстау облысының Қарақия ауданында автостанция салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2024 жылдар	Манғыстау облысының әкімдігі	0,0	0,0	0,0	50,0
44	Манғыстау облысында жолаушыларға қызмет көрсетудің 12 пунктін салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2024 жылдар	Манғыстау облысының әкімдігі	11,0	11,0	22,0	22,0
45	Павлодар облысы Ақтогай ауылында автостанция салу	млн. тенге	пайдалануға беру актісі	2020 - 2023 жылдар	Павлодар облысының әкімдігі	0,0	0,0	0,0	52,0

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

46	"Достық - Ақтогай - Мойынты" теміржол транзиттік дәлізін жаңғыру, соның ішінде:	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ" ҮК" АҚ (0,0 келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	2 000,(
46.1	"Достық - Ақтогай - Мойынты" участкесінде косжолды салғылар құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ" ҮК" АҚ (0,0 келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	768,(
46.2	5 станцияда қабылдау-жөнелту жолдарын ұзарту	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ" ҮК" АҚ (0,0 келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	841
46.3	6 разъездің құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ" ҮК" АҚ (0,0 келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	1 842,(
	Электрмен жабдықтау объектілерінің құрылышы								

46.4	және жаңғырту	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	И И Д М , "ҚТЖ" ҰК" АҚ ( келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	1 939,8
46.5	Байланыс обьекттерінің құрылышы және жаңғырту	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	И И Д М , "ҚТЖ" ҰК" АҚ ( келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	70,3
46.6	Автоматика және телемеханика обьектілерінің құрылышы және жаңғырту	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2024 жылдар	И И Д М , "ҚТЖ" ҰК" АҚ ( келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	2 366,5
47	Мойынты - Ақтогай теміржол участкесін электрлендіру (526,7 км)	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2022 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	0,0	0,0	4 3 561,0	4 6 924,0

Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

48	Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайының ұшу-кону жолағын реконструкциялау/салу жөнінде ұсыныстар әзірлеу	бірлік	ИИДМ-ге акпарат	2020 - 2021 жылдар	Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайы АҚ (келісу бойынша), ИИДМ	1,0	1,0	-	-
49	Түркістан қаласында халықаралық әуежай салу (шығындар құны жобалық құжаттамаға мемлекеттік сараптама корытындысын алғаннан кейін нақтыланатын болады)	бірлік	ИИДМ-ге акпарат	2020 - 2021 жылдар	Түркістан облысының әкімдігі	1,0	-	-	-
50	Костанай қаласы әуежайының аэровокзал кешенін реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2021 жылдар	Костанай облысының әкімдігі	2 000,0	2 000,0	0,0	0,0
						1 500,0	1 500,0	0,0	0,0
						500,0	500,0	0,0	0,0
51	Орал қаласы әуежайының аэровокзал кешенін реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 жыл	И И Д М , "Орал халықаралық әуежайы" ЖШС ( келісу бойынша)	1 900,0	0,0	0,0	0,0
52	Қызылорда қаласы әуежайының жаңа жолаушылар терминалын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2022 жылдар	Қызылорда облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	5 000,0	5 000,0	0,0
53	Шымкент қаласы әуежайының жаңа жолаушылар терминалын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2022 жылдар	Шымкент қаласының әкімдігі, ИИДМ	0,0	8 500,0	8 500,0	0,0

54	Атырау қаласы әуежайының аэровокзал кешенін реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2023 - 2024 жылдар	Атырау облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	6 000,0
55	Өскемен қаласы әуежайының әуеайлағының ҰКЖ реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2021 жылдар	ШҚО әкімдігі	5 256,7	4 903,7	0,0	
						4 753,0	4 400,0	0,0	
						503,7	503,7	0,0	
56	Алматы қаласы әуежайының ЖҰҚЖ-2 күрделі жөндеу бойынша ұсыныстарды енгізу	млн. тенге	ИИДМ-ге ақпарат	2021 - 2022 жылдар	Алматы қаласының әкімдігі	-	1,0	1,0	-
57	Алматы қаласы әуежайының колданыстағы жолаушылар терминалын кеңейту жөнінде ұсыныстар енгізу	млн. тенге	ИИДМ-ге ақпарат	2021 - 2022 жылдар	Алматы қаласының әкімдігі	-	1,0	1,0	-
58	Атырау облысы Қызылқоға ауданының Миялы елді мекенінде ЖӘЖ әуежайының құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2023 жылдар	Атырау облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	250,0	250,0	0,0
59	Атырау облысы Құрманғазы ауданы Сүйіндік елді мекенінде ЖӘЖ әуежайының құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2023 жылдар	Атырау облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	250,0	250,0
60	Атырау облысы Құлсары елді мекенінде ЖӘЖ әуежайының құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2023 жылдар	Атырау облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	250,0	250,0
61	Батыс Қазақстан облысы Жәнібек ауданының Жәнібек елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағының құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Батыс Қазақстан облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	250,0	250,0
62	Батыс Қазақстан облысы Казталовка ауданының Казталовка елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағының құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Батыс Қазақстан облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	250,0	250,0
63	Батыс Қазақстан облысы Бекейордасы ауданының Сайқын елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағының құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Батыс Қазақстан облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	250,0	250,0
	Шығыс Қазақстан облысы Улкен Нарын								

64	елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Шығыс Қазақстан облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	250,(
65	Қостанай облысы Арқалық қаласында ЖӘЖ әуеайлағын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Қостанай облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	0,0
66	Түркістан облысы Сарыагаш елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Түркістан облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	250,0	250,(
67	Қарағанды облысының Қарқаралы елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Қарағанды облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	250,(
68	Ұлытау елді мекенінде ЖӘЖ топырақты әуеайлак құрылышы	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2022 жылдар	Қарағанды облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	250,(
69	Маңғыстау облысының Жаңаөзен елді мекенінде ЖӘЖ әуеайлағын салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 жыл	Маңғыстау облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	0,0
70	Шығыс Қазақстан облысының Үржар елді мекенінде ЖӘЖ әуежайының ұшу-қону жолағын реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2023 жылдар	Шығыс Қазақстан облысының әкімдігі, ИИДМ	2 850,0	2 850,0	0,0	0,0
71	Шығыс Қазақстан облысының Зайсан елді мекенінде ЖӘЖ әуежайының ұшу-қону жолағын реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2022 - 2023 жылдар	Шығыс Қазақстан облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	600,0	600,(
72	Алматы облысының Үшарал елді мекенінде ЖӘЖ әуежайы тұрактарымен қоса ұшу-қону жолағын, басқару жолын және п е р о н д ы реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2021 жылдар	Алматы облысының әкімдігі, ИИДМ	5 000,0	2 500,0	0,0	0,0
73	Ақтөбе облысының Шалқар елді мекенінде Ж Ә Ж ұшу-қону жолағын және әуежай ғимаратын реконструкциялау	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2023 жылдар	Ақтөбе облысының әкімдігі, ИИДМ	0,0	0,0	0,0	0,0
74	Азаматтық авиация саласындағы уәкілдегі органның жергілікті әуе желілерін дамыту	бірлік	ҰӘМ-ге ақпарат	2021 - 2022 жылдар	И И Д М , ҰӘМ, Қаржымині, облыстардың әкімдіктері, "Бәйтерек " ҰБХ" АҚ (келісу бойынша), "	-	-	-	1,0

	жөніндегі салалық бағдарламасын әзірлеу және қабылдау				КДБ-Лизинг" АҚ (келісу бойынша)					
75	Жана, оның ішінде әлемдік қаржы орталықтарына әуе қатынастарын ашу		тұрақты авиарейстер	2020-2025 жылдар	"Әйр Астана" АҚ (келісу бойынша), ИИДМ, СІМ	-	-	-	-	
76	Талдықорған каласының әуежайында өнірлік және жергілікті әуе желілері үшін әуе кемелерін пайдалану үшін өндірістік-техникалық база құру жөнінде ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге акпарат	2020 - 2021 жылдар	Алматы облысының әкімдігі	1,0	1,0	0,0	0,0	

Теніз және ішкі су көлігі

77	Кеме қатынасы шлюздеріне құрделі жөндеу жүргізу	млн. теңге	орындалған жұмыстардың актісі	2020-2022 жылдар	ИИДМ	1 890,9	2 656,1	1 355,6	1 261,4
----	---	------------	-------------------------------	------------------	------	------------	------------	------------	------------

2-міндегі. Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфракұрылымды дамыту арқылы "ұлкен транзитті" тартуғ жәрдемдесу

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері

Автомобиль көлігі

1	Қазақстан Республикасының аумағы автомобиль көлігімен арқылы транзиттік қатынаста жүктерді тасымалдау	млн. тонна	*	*	ИИДМ	2	2,2	2,4	2,6
---	---	------------	---	---	------	---	-----	-----	-----

Теміржол инфракұрылымы және теміржол көлігі

2	Қазақстан Республикасының аumaғы арқылы теміржол көлігімен транзиттік қатынаста жүктерді тасымалдау	млн. тонна			ИИДМ, "ҚТЖ" ҰҚ" АҚ (келісу бойынша)	20,9	23,1	24,8	26,7
2.1	оның ішінде контейнерлерде	мың ЖФБ			ИИДМ, "ҚТЖ" ҰҚ" АҚ (келісу бойынша)	1 108	1 362	1 498	1 649

Теніз және ішкі су көлігі

3	Қазақстан Республикасының теңіз порттарында транзиттік жүктерді аусыстырып тиесу	млн. тонна	*	*	ИИДМ	0,4	0,6	0,8	1,0
---	--	------------	---	---	------	-----	-----	-----	-----

Жалпы салалық бағыттар

	Қазақстан Республикасының								
--	---------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

4	аumaғы арқылы транзиттік қатынаста жүктерді тасымалдау	млн. тонна	*	*	ИИДМ	23,3	25,9	28,0	30,3
5	Қазақстан Республикасының сыртқы шекарасындағы автомобиль өткізу пункттерінің орташа өткізу қабілеті	жұк АКҚ бірлігі / тәулік	*	*	ИИДМ	1200	1250	1400	1450
6	Халықаралық транзиттегі электрондық коммерция тауарларын тасымалдау келемі	млн. бірлік	*	*	ИИДМ	83,3	98,8	148,2	222,1
7	Контеинерлерде жүктерді өндөудің казіргі заманғы технологияларын пайдаланатын экспорттық-бағдарланған кесіпорындардың саны	бірлік	*	*	ИИДМ	5	6	7	8

Іс-шаралар

78	ЕАЭО сыртқы шекарасындағы автожол өткізу пункттерін реконструкциялау және жаңғыру (құны ТЭН өзірленгеннен кейін анықталады)	бірлік млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдар	Қаржымині, ҰҚҚ ШҚ, ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " ҰҚ АҚ" (келісу бойынша)	2	2	3	
79	ЕАЭО ішкі шекарасындағы автожол өткізу пункттерін реконструкциялау және жаңғыру (құны ТЭН өзірлегеннен кейін анықталатын болады), оның ішінде	бірлік млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " ҰҚ АҚ" (келісу бойынша), ҰҚҚ ШҚ	1	0	4	5
						3	1	20000	2500
79.1	Қазақстан-Ресей шекарасында	бірлік						3	4
79.2	Қазақстан-Қыргыз шекарасында	бірлік						1	1
80	Тарифтік саясатты шектес мемлекеттердің теніз және теміржол әкімшіліктерімен үйлестіру жөніндегі іс-шараларды өзірлеу және іске асыру	бірлік	Үкіметке аппарат	2020 - 2021 жылдар	ҰӘМ (жинақтау), ИДМ, ҚТКФ, "ҚТЖ" ҰҚ АҚ" (келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	0,0
	Транзиттің еркіндігін қамтамасыз ету үшін (оның ішінде мультимодальды								



3	ИКАО санаты бар әуежайлардың саны	бірлік	*	*	ИИДМ	17	18	18	19
---	--------------------------------------	--------	---	---	------	----	----	----	----

Іс-шаралар

86	Ақтау портында кемелер қозғалысын басқару жүйесін құру	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2022 жылдар	ҰҚҚ, ИИДМ	0,0	225,0	625,0	0,0
87	"Темір жол көлігі туралы" " Қазақстан Республикасының Заңы жобасының жаңа редакциядағы тұжырымдамасын әзірлеу	бірлік	ВАК қарауына шығару	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0
88	Пилотсыз әуе кемелері мен ұшу аппараттарын колдана отырып, жүк авиаатасымалдарын дамыту үшін заңнамалық және реттеуші ортаны қалыптастыру жөнінде ұсыныстар әзірлеу және енгізу	бірлік	КР Үкіметіне ақпарат	2020 жыл	ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0
89	Ақтау порты арқылы теміржол-су катынасында экспорттық тасымалдау кезінде теміржол тарифіне ҚҚС нөлдік мөлшерлемесін колдану бойынша ұсыныстар әзірлеу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ҰҚҚ, ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0
90	Уздік әлемдік тәжірибелі ескере отырып, теміржол көлігінде жолаушыларға қызмет көрсету стандарттарын өзектендіру	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ ( келісу бойынша)	1,0	0,0	0,0	0,0
91	"Инвестицияларды мемлекеттік қолдауды іске асырудың кейбір мәселелері туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 14 қантардағы №13 қауызына теңіз индустрисы (логистикасы) саласын Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген салықтық преференциялар бере отырып, қызметтің	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ҰҚҚ, ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0



98	енгізу үшін нормативтік-техникалық күжаттарды жетілдіру	бірлік	ИИДМ АЖК бүйрығы	2020-2025 жылдар	ИИДМ АЖК, "КазДорНии" АҚ	"	10	10	10	10
----	---	--------	------------------	------------------	--------------------------	---	----	----	----	----

4-міндет. Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігі Тікелей нәтижелер көрсеткіштері

#### Автожол инфрақұрылымы

1	Республикалық маңызы бар ақылы өзін-өзі өтейтін автомобиль жолдарының олардың жалпы ұзындығындағы үлесі	%	*	*	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол " ҰК" АҚ" (келісу бойынша)	11	19	27	33
---	---	---	---	---	--	----	----	----	----

#### Автомобиль көлігі

2	Халықаралық автокөлік қызметтер көрсету нарығындағы қазақстандық жүк тасымалдаушыларының үлесі	%	*	*	ИИДМ	49	51	53	55
3	Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль көлігінің жолаушылар айналымы	млн. жкм	*	*	ИИДМ	266 738	277 296	288 272	299 682
4	Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль көлігінің жук айналымы	млн. ткм	*	*	ИИДМ	185 199	191 796	198 627	205 702
5	Халықаралық тұрақты жолаушылар автомобильдері маршруттарының саны	бірлік	*	*	ИИДМ	115	116	117	118

#### Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

6	Пайдалану мерзімі 25 жылдан астам теміржол жылжымалы құрамының үлесі:	бірлік							
6.1	жолаушылар локомотивтері	%	*	*	"ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	53,2	52,7	50,9	39,4
6.2	жолаушылар вагондары	%	*	*	"ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	44	37	27	23
7	Жалпыға ортақ пайдаланылатын теміржол көлігінің жолаушылар айналымы	млн. жкм	*	*	"ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	19 743	20 390	21 059	21 750
8	Теміржол көлігімен жүктөрді тасымалдаудың жалпы көлеміндегі контейнерлік тасымалдардың үлесі	%	*	*	"ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	3,3	3,7	3,9	4,1

Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

9	Қазақстандық авиакомпаниялар сатып алатын жаңа әуе кемелерінің саны	бірлік	*	*	*		2	2	2	2
10	Жалпыға ортақ пайдаланылатын әуе көлігінің жолаушылар айналымы	млн. жкм	*	*	ИИДМ		15 150	15 301	15 454	15 608
11	Жалпыға ортақ пайдаланылатын әуе көлігінің жүк айналымы	млн. ткм	*	*	ИИДМ		58,3	58,6	58,9	59,2
12	Өнірлік әуе желілерімен тасымалданған жолаушылар саны	мың адам	*	*	ИИДМ, ЖАО		175,1	180,4	185,8	191,4

Теніз және ішкі су көлігі

13	Су көлігі жаңа кемелерін сатып алу саны, оның ішінде:	бірлік	*	*	ИИДМ, ҚТКФ		2	2		
13.1	әмбебап паром кемелері	бірлік	*	*	ИИДМ, ҚТКФ		2			
13.2	фидерлік кемелер (контейнерлерді тасымалдаушы)	бірлік	*	*	ИИДМ, ҚТКФ			2		

Іс-шаралар

Автожол инфрақұрылымы

99	Жол жүру акысын алу жүйесін монтаждау	км	"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ ақпараты	2020- 2025 жылдар	"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ" (келісу бойынша), ИИДМ	2 000*	1 950*	1 950	1 450
100	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автомоттандырылған өлшеу станциясын (АӨС) орнату	бірлік	қабылдау комиссиясының актісі	2020- 2024 жылдар	ИИДМ, "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ" (келісу бойынша)	0	15	20	25

Автомобиль көлігі

101	ҚР өнірлері бойынша автобус жолаушылар тасымалын дамытудың кешенді схемаларын әзірлеу	бірлік	кешенді схемалар	2020 жыл	ИИДМ, ЖАО	17,0	0,0	0,0	0,0
102	О таң ды қ тасымалдаушылар паркін жаңарту бойынша, оның ішінде кәдеге жарату алымының мөлшерін төмендету және жүк көлік күралдары мен автобустардың импорты	бірлік	ҰЭМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, Оператор РОП" ЖШС	1,0	0,0	0,0	0,0

	кезінде бастапқы тіркеу үшін алым жасау арқылы ұсыныстар енгізу				(келісім бойынша), "Атамекен" ҰКП (келісу бойынша)				
103	Кредиттер мен лизинг бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялау тетігін жетілдіру жолымен жүктөрдің халықаралық тасымалдарына тартылған жүк көлік құралдарының паркін жаңарту үшін тасымалдаушыларға қолайлы жағдайлар жасау бойынша ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ҮӘМ, Қаржымині, "Даму" коры, "Атамекен" ҰКП (келісу бойынша) 1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
104	Автовокзалдар, автостанциялар және жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің қызметін, оның ішінде тарифтік реттеу тетіктерін қолдана отырып ұйымдастыруды жетілдіру бойынша ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ЖАО, "Атамекен" ҰКП (келісу бойынша) 1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі									
105	Теміржол вокзалдарын салу, реконструкциялау және пайдалану кезінде МЖӘ тетіктерін ендіру бойынша ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша) 1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
106	Жүк және жолаушылар жылжымалы құрамы паркін (магистральдық және маневрлік локомотивтер, жүк вагондары, жолаушылар вагондары, фитингтік платформалар, контейнерлер) жаңартуды ынталандыру бойынша ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, ҰКП, ҚазТОҚ, "ҚТЖ"ҰК"АҚ (келісу бойынша) 1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
107	Тарту жылжымалы құрамын, оның ішінде маневрлік локомотивтерді жаңарту	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша) 1,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	жөнінде ұсыныстарды өзірлеу және қажеттілікті талдау								
108	Теміржол бағыттарында (оның ішінде туристік) жолаушылар отыратын орындары бар жайлы вагондарды енгізу мүмкіндігін талдау	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1,0	0,0	0,0	0,0
109	Мемлекетаралық түйіспе станцияларында вагондарды өндеу мерзімдерін қысқарту жөнінде ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1,0	0,0	0,0	0,0
110	Ұлттық теміржол компаниясы мен мемлекет арасында функциялар мен жауапкершілікті бөле отырып, "желілік инфрақұрылымдық келісімшартты" қолдану тетігін құру бойынша ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2022 жыл	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша)	0,0	0,0	1,0	0,0
111	Жолаушылар электровоздарын сатып алу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020-2025 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша)	16 223,9	26 016,8	18 209,1	28 099,4
112	Жолаушылар тепловоздарын сатып алу	млн. тенге	Қабылдау комиссиясының актісі	2020-2025 жылдар	ИИДМ, "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша)	10 050,9	23 497,8	18 209,1	28 099,4
113	Жолаушылар вагондарын, оның ішінде лизингтік қаржыландыру тетігі бойынша сатып алу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020-2025 жылдар	"ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша), "КДБ-Лизинг" АҚ (келісу бойынша)	6 173,0	2 519,0		
114	Теміржол көлігі саласындағы тарифтік саясатты жетілдіру бойынша талдау жүргізу және ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ұсыныстар	2020 жыл	ҰӘМ, ИИДМ "ҚТЖ"ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1,0	0,0	0,0	0,0
115	Әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша теміржол жолаушылар тасымалдарын субсидиялау	млн. тенге	келісім-шарттар жасасу	2020-2025 жылдар	ИИДМ, ЖАО	33 500,0	34 012,0	33 071,0	33 071,0

Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі

116	"QAZAQ AIR" АҚ үшін үш Bombardier әуе кемесін сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдарға арналған	"Самұрық-Қазына" ҮӘҚ" АҚ, "QAZAQ AIR" АҚ (келісу бойынша)	3 500,0	3 500,0	3 500,0	3 500,(
117	"Air Astana" қолда бар кемелерінде "Fly Arystan" "лоукостерін іске қосуға байланысты "Air Astana" АҚ үшін төрт Airbus әуе кемесін сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020 - 2025 жылдарға арналған	"Самұрық-Қазына" ҮӘҚ" АҚ, "Air Astana" АҚ (келісу бойынша )	2 4500,0	2 4500,0	2 4500,0	2 4500,(
118	МИ-171 үлгісіндегі немесе отанда өндірілетін ұқсас ауыр тікұшақтарды сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2021 - 2025 жылдар	ИИДМ	0,0	1 6189,2	3 5690,7	4 6598,2
119	Өнірлік ұшуларап үшін DHC-6 TS 400 немесе ұқсас кластағы ұшақтар сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020- 2025 жылдар	ПМ, ДСМ, ЭГТРМ	0,0	0,0	0,0	7 354,8
120	Өніраалық ұшуларап үшін L-410 немесе ұқсас кластағы ұшақтар сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020- 2023 жылдар	ПМ, ДСМ	0,0	0,0	0,0	3 029,5
121	Реактивті ұшақтар сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2023- 2025 жылдар	I I M , ДСМ	0,0	0,0	0,0	7 479,6
122	Eurocopter H-145 класты тікұшақтарды сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020- 2025 жылдар	I I M , ДСМ, ЭГТРМ	2 718,9	3 884,1	3 884,1	3 884,1
123	Eurocopter H-130 класты тікұшақтарды сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020- 2024 жылдар	ПМ, ЭГТРМ	1 110,8	0,0	1 586,9	0,0
124	Ми-8/171 класты тікұшақтарды сатып алу	млн. теңге	қабылдау комиссиясының актісі	2020- 2024 жылдар	ПМ, ЭГТРМ	1 1793,7	0,0	3 3696,3	0,0
125	Әуежайлар мен әуеайлақтарды салу, реконструкциялау және пайдалану кезінде, оның ішінде шағын авиация мұктаждары үшін МЖӘ тетіктерін ендіру бойынша ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, ҰӘМ, Каржымині, Атамекен" ҰКП ( келісу бойынша)	" 1,0	0,0	0,0	0,0
126	Әуежайларға, әуеайлақтарға және қону аландарына оларды күтіп-ұстаяға және пайдалануға арналған шығындарды азайту мақсатында олардың өндірістік қызметі	бірлік		2020 жыл	ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0

	көлемінің ерекшелігін ескере отырып, сарапанған сертификаттау талаптарын қолдану жөнінде ұсыныстар енгізу		ИИДМ-ге ақпарат							
127	Жолаушылар ағыны жылына 100 мың жолаушыдан аз әуежайларды субсидиялау тетігін әзірлеу (аэродромдар ЖӘЖ қоса алғанда)	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, ҰӘМ, Қаржыміні, Атамекен" ҰКП (келісу бойынша)	" 1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
128	Тұрақты авиарейстерді субсидиялау	млн. теңге	субсидияланатын авиамаршруттар	2020-2025 жылдар	ИИДМ	5 626,5	5 626,5	5 626,5	5 626,5	5 626,5

Теңіз және ішкі су көлігі

129	2 әмбебап паром жасау	млн. теңге	орындалған жұмыс актісі	2021-2022 жылдар	ҚТКФ (келісу бойынша)	0,0	1 7 100,0	1 1 400,0	0,0
130	4 фидерлік кеме (контейнерлер тасымалдаушы) жасау	млн. теңге	орындалған жұмыс актісі	2021-2024 жылдар	ҚТКФ (келісу бойынша)	0,0	6 840,0	4 560,0	6 840,0

5-міндет. Көлік инфрақұрылымын пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері

Автожол инфрақұрылымы

1	100 мың тұрғынға шаққанда жол-көлік оқиғаларында қаза болғандар	100 мың тұрғынға шаққанда 1 адам	*	*	ІІМ	82	77	71	65
---	---	----------------------------------	---	---	-----	----	----	----	----

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

2	Электр тартымдағы және отынның баламалы түрлерімен жүретін теміржол жылжымалы құрамының үлесі	%	*	*	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	32,3	31,4	30,3	29
3	Теміржолдарды пайдалану кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі талаптарға сәйкестігін тұрақты тексерулермен қамту	км	*	*	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1 1 200	1 1 500	1 1 800	1 2 000
4	Теміржол жылжымалы құрамын оны пайдалану кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі талаптарға сәйкестігін тұрақты тексерулермен қамту	бірлік	*	*	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1 8 200	1 8 500	1 8 700	1 9 000

Теніз және ішкі су көлігі

5	Сатып алынатын арнайы флоттың жана кемелерінің саны, оның ішінде:	бірлік	*	*	ИИДМ, ҚТТФ	2	10	2	11
5.1	МАТЖ кемелері	бірлік	*	*	ИИДМ, ҚТТФ	0	0	0	0
5.2	сервистік флот кемелері	бірлік	*	*	ИИДМ, ҚТТФ			2	
5.3	техникалық флот кемелерінің	бірлік	*	*	ИИДМ	2	10	0	11
6	Көлік комитетінің арнайы су көлігі кемелерінің жалпы санын ұлғайту	бірлік	*	*	ИИДМ	7	10	13	15
7	Ішкі су көлігіндегі көліктік оқиғалар санының төмендеуі (1000 кемеге % 0,5 көліктік оқиға көрсеткішінен жоғары емес)		*	*	ИИДМ	1	0,9	0,8	0,7

Азаматтық авиация

8	Ұшу қауіпсіздігі бойынша ИКАО стандарттарын енгізу деңгейі	%	*	*	ИИДМ, "Казақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ	74	80	80	80
---	--	---	---	---	---	----	----	----	----

Іс-шаралар

131	Табиги монополиялар субъекттерінің кызметтеріне олардың энергия тиімділігі мен коршаган ортаға әсер ету өлшемдері негізінде тарифтік саясатты оңтайландыру бойынша ұсыныстар әзірлеу	бірлік	Үкіметке акпарат	2020 жыл	ҰЭМ (жинақтау), ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0
132	Коршаган ортасын ластануына байланысты көліктегі авариялық жағдайларды жою жөніндегі озық қауіпсіз технологияларды енгізу жөнінде ұсыныстар әзірлеу	бірлік	орындалған жұмыстар актісі	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ, ЭМ	1,0	0,0	0,0	0,0
133	Гибридті, электр қозғалтқыштары бар және табиги газды мотор отыны ретінде пайдаланатын автокөлік құралдарын пайдалану бойынша ынталандыру шараларын одан әрі	бірлік	ИИДМ-ге акпарат	2020 - 2021 жылдар	ИИДМ, "Казлогистикс" СК, "Атамекен" ҰКП (келісу бойынша)	1,0	0,0	0,0	0,0

	енгізу жөнінде ұсыныстар әзірлеу									
134	Теміржол көлігін пайдалану кезінде қоршаған ортаға теріс әсерді төмендету бойынша ұсыныстар әзірлеу және енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ (келісу бойынша)	1,0	0,0	0,0	0,0	
135	Теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерін пайдалану және экологиялық қауіпсіздікті бақылау және қамтамасыз етудің қазіргі заманғы арнағы құралдарымен және жабдықтарымен техникалық жарактандыру деңгейін арттыру жөнінде ұсыныстар енгізу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0	
136	КТКС навигациялық орталық базасында Теніз құтқару үйлестіру орталығын құру	бірлік	орындалған жұмыстар актісі	2021-2023 жылдар	ИИДМ	0,0	695,5	1 850,0	744,2	
137	Әуеайлақтардың жарық-сигналдық жабдықтарын және әуежай кешендерін жарықтандыруды қоса алғанда, әуе көлігі инфрақұрылымы объектілерін жобалау, реконструкциялау және жөндеу кезінде энергия үнемдейтін технологияларды енгізу жөнінде ұсыныстар әзірлеу	бірлік	ИИДМ-ге ақпарат	2020 жыл	ИИДМ	1,0	0,0	0,0	0,0	
138	Каспий маңы елдерінің теніз әкімшіліктерімен Каспий тенізіндегі портта кемелерді мемлекеттің бақылауы жөніндегі өзара түсіністік туралы меморандум жасасу	бірлік	меморандум	2023 жыл	ИИДМ	0,0	0,0	0,0	1,0	
139	Мемлекеттік техникалық флотты жаңарту	млн. теңге	орындалған жұмыстар актісі	2020 - 2025 жылдар	ИИДМ	4 657,9	5 222,2	6 411,4	7 022,4	

140	2 МАТЖ кемесін салу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2024-2025 жылдар	КТТФ (келісу бойынша)	0,0	0,0	0,0	0,0
141	2 сервис флоттың кемесін салу	млн. тенге	орындалған жұмыстар актісі	2021-2022 жылдар	КТТФ	0,0	14820,0	9880,0	0,0
142	Көлік комитетінің арнағы су көлігі кемелерін сатып алу	млн. тенге	қабылдау комиссиясының актісі	2020-2024 жылдар	ИИДМ, Каржымині	28,0	21,0	21,0	14,0
	Бағдарлама бойынша барлығы, млн. тенге	*	*	*	*	664 524	822 390	818 180	1 000 076
	оның ішінде:								
	- республикалық бюджет					490 384,2	500 895,9	462 894,5	687 963,5
	- жергілікті бюджеттерге					125 005,4	112 035,7	113 117,7	118 123,0
	- халықаралық қаржы ұйымдары					0,0	0,0	0,0	0,0
	- ұлттық және мемлекеттік компаниялардың меншікті қаражаты					15 050,9	72 457,8	6 5 025,1	6 7 336,4
	- мемлекеттік-жекешелік әріптестік жобалары					7,5	4 060,5	4 4 745,0	4 7 391,5
	- коммерциялық банктер					6 173,0	2 519,0	0,0	0,0
	- жеке инвестициялар					2 7 903,0	130 821,0	132 397,5	8 4 264,0

\* жыл сайын ақы төлеу жүйесін монтаждауды инвестор анықтайды