

Қазақстан Республикасы  
Үкіметінің  
2019 жылғы « 31 » желтоқсандағы  
№ 1055 қаулысымен  
бекітілген

## МАЗМҰНЫ

<b>1. Бағдарламаның паспорты.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Кіріспе .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Ағымдағы жағдайды талдау.....</b>	<b>5</b>
3.1. Жалпы көрсеткіштер және факторлық талдау .....	5
3.2. Автожол инфрақұрылымы және автотасымалдар .....	13
3.3. Теміржол инфрақұрылымы және тасымалдар .....	25
3.4. Су көлігі инфрақұрылымы, теңіз және өзен көлігімен тасымалдау.....	35
3.5. Әуе көлігінің инфрақұрылымы және авиатасымалдар .....	45
3.6. Транзит және көлік-логистикалық инфрақұрылым .....	53
<b>4. Бағдарламаның мақсаты, міндеттері, нысаналы индикаторлары және іске асыру нәтижелерінің көрсеткіштері .....</b>	<b>65</b>
4.1. 1-міндет. Аумақтарды және олардың арасындағы көліктік байланыстарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету. ....	67
4.2. 2-міндет. Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы «Үлкен транзитті» тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдесу.....	69
4.3. 3-міндет. Инфрақұрылымдық кешеннің технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін арттыру.....	71
4.4. 4-міндет. Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру.....	72
4.5. 5-міндет. Көлік инфрақұрылымының пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру .....	74
<b>5. Негізгі бағыттар, мақсатқа қол жеткізу жолдары және тиісті шаралар.....</b>	<b>76</b>
5.1. «Аумақтарды және олардың арасындағы көліктік байланыстарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету» 1-міндетін іске асыру .....	76
5.2. «Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы «Үлкен транзитті» тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдесу» 2-міндетін іске асыру.....	82
5.3. «Инфрақұрылымдық кешеннің технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін арттыру» 3-міндетін іске асыру.....	90

5.4. «Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру» 4-міндетін іске асыру.....	100
5.5. «Көлік инфрақұрылымын пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру» 5-міндетін іске асыру .....	106
<b>6. Қажетті ресурстар .....</b>	<b>111</b>

## 1. Бағдарламаның паспорты

1.	<b>Бағдарлама атауы</b>	<b>Инфрақұрылымды дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы</b>
2	<b>Әзірлеу үшін негіздеме</b>	1) Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 15 ақпандағы № 636 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары. 2) Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 11 қазандағы № 633 Жарлығымен бекітілген Мемлекет басшысының 2018 жылғы 5 қазандағы «Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру» атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі жалпыұлттық іс-шаралар жоспары. 3) «Қазақстан Республикасы Президентінің «Игілік баршаға! Сабактастық. Әділдік. Өрлеу» сайлауалды бағдарламасын және «Бірге» жалпыұлттық акциясы барысында алынған ұсыныстарды іске асыру жөніндегі шаралар туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2019 жылғы 19 маусымдағы № 27 Жарлығы
3	<b>Бағдарламаны әзірлеуге жауапты мемлекеттік орган</b>	Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
4	<b>Бағдарламаны іске асыруға жауапты мемлекеттік органдар</b>	Қазақстан Республикасының орталық және жергілікті мемлекеттік органдары
5	<b>Бағдарламаның мақсаты</b>	Тиімді және бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру, транзитті және көлік қызметтерін дамыту, технологиялық және институционалдық ортаны жетілдіру арқылы экономикалық өсуге және ел халқының өмір сүру деңгейін арттыруға жәрдемдесу
6	<b>Міндеттер</b>	1. Аумақтарды және олардың арасындағы көліктік байланыстарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету. 2. Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы «Үлкен транзитті» тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдесу. 3. Инфрақұрылымдық кешеннің технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін арттыру. 4. Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру. 5. Көлік инфрақұрылымының пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру.
7	<b>Іске асыру мерзімі</b>	Бағдарламаны іске асыру алты жыл ішінде 2020 жылдан бастап 2025 жылға дейін жоспарланып отыр.
8	<b>Нысаналы индикаторлар</b>	Бағдарламаны іске асыру нәтижесінде мынадай нысаналы индикаторларға қол жеткізу жоспарлануда:

		<p>1) 2025 жылы «Көлік және қоймаға орналастыру» ЖҚҚ-ның 2019 жылмен салыстырғанда 21,9 %-ға өсуін қамтамасыз ету;</p> <p>2) 2025 жылы «Көлік және қоймаға орналастыру» еңбек өнімділігінің 2016 жылғы деңгейге қарағанда 39,9 %-ға өсуін қамтамасыз ету;</p> <p>3) 2025 жылы «Көлік және қоймаға орналастыру» саласында негізгі капиталға инвестициялардың 2016 жылғы деңгейіне қарағанда 308 %-ға өсуін қамтамасыз ету;</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 автомобиль жолдарының үлесі 100 %-ға дейін, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 95 %-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	<b>Қаржыландыру көздері мен көлемі</b>	<p>Бағдарламаның іс-шаралары мен жобаларын іске асыруды қаржыландыру көздері: республикалық және жергілікті бюджеттер, халықаралық қаржы ұйымдарының қаражаты, мемлекеттік-жекешелік әріптестік, сондай-ақ 5 559 439 млн. теңге жалпы индикативтік сомада жеке инвестициялар көзделді, оның ішінде:</p> <table border="1" data-bbox="716 1289 1435 1877"> <thead> <tr> <th>Қаржыландыру көздері</th> <th>Сомасы (млн. теңге)</th> <th>Үлес, %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Республикалық бюджет</td> <td>3 794 631</td> <td>68,2 %</td> </tr> <tr> <td>оның ішінде Халықаралық қаржы ұйымдары</td> <td>522 627</td> <td>13,7 %</td> </tr> <tr> <td>Жергілікті бюджеттер</td> <td>715 288</td> <td>12,8 %</td> </tr> <tr> <td>МЖӘ және жеке инвестициялар</td> <td>320 866</td> <td>12,9 %</td> </tr> <tr> <td>Ұлттық және мемлекеттік компаниялардың өз қаражаты</td> <td>320 866</td> <td>5,7 %</td> </tr> </tbody> </table>	Қаржыландыру 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 инвестициялар	320 866	12,9 %	Ұлттық және мемлекеттік компаниялардың өз қаражаты	320 866	5,7 %
Қаржыландыру 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 инвестициялар	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 өңдеуден бастап дайын өнімді оның соңғы 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 қазандағы № 633 Жарлығымен бекітілген Мемлекет басшысының 2018 жылғы 5 қазандағы «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 Индустрия 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 оң нәтижелерін орнықтыра түсіп, оны іске асыру аясында бастамашылық жасалған көлік саласының ауыспалы инфрақұрылымдық жобаларының аяқталуын қамтамасыз етуге бағытталған.

---

<sup>1</sup> Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығымен бекітілді, Қазақстан Республикасы Президентінің 2019 жылғы 19 сәуірдегі № 29 Жарлығымен күші жойылды.

### 3. Ағымдағы жағдайды талдау

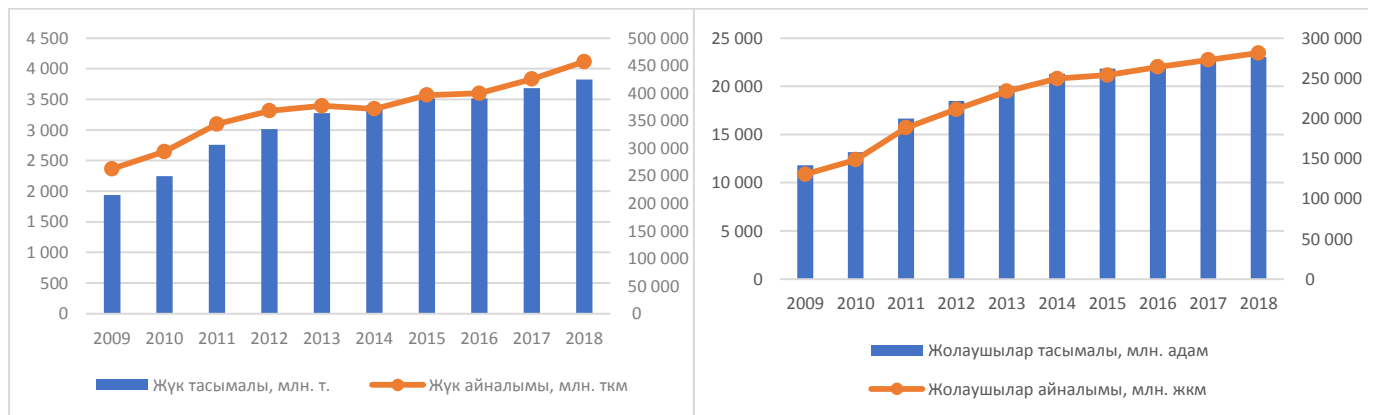
#### 3.1. Жалпы көрсеткіштер және факторлық талдау

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.



1-сурет. 2009-2018 жылдардағы көлік қызметі көлемінің серпіні

Өз 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. Өңірлік интеграция және жаңа үкіметаралық келісімдерге қосылу	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Бұдан арғы өңірлік интеграция Қазақстанның көлік жүйесінің өткізу қабілеті мен сервистік деңгейін арттыруды талап ете отырып, жүк легінің өсуіне ықпал ететін болады</li> </ul>
2. Халықаралық сауда соғысы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Энергия тасығыштар бағаларының күрт ауытқуы ұлттық валютаның жоғары құбылмалылығына және Қазақстанның көлік жүйесінің қызметтеріне сұраныс көлеміндегі елеулі ауытқуларға себеп болады, бұл бизнес-ортаның және көлік нарығының көптеген ірі ойыншыларының қаржылық жағдайының тұрақсыздығына әкеп соғады.</li> </ul>
3. Азия мен Еуропа арасындағы сауданың өсуі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Азия-Еуропа өңірлік көлік дәлізіндегі маңызды буын болып табылатын Қазақстанның көлік жүйесі үшін бұл фактор бір мезгілде сын-қатерлерді де, транзиттік жүк легін одан әрі ұлғайту мүмкіндігін де білдіреді.</li> </ul>
4. Электрондық коммерцияның одан әрі өсуі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Интернет және электрондық гаджеттердің жаппай қолжетімділігі арқасында көлік және логистика саласындағы коммерциялық мәмілелердің айтарлықтай үлесі электрондық форматта жасалатын және орындалатын болады.</li> </ul>
5. Мегакорпорациялар мен трансұлттық көлік-логистикалық компанияларды дамыту	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
6. Нарықты материалдық-техникалық базаны бірлесіп пайдалану жағына ауыстыру	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Бизнесінің тиімділігін арттыру және қызметтің бейінді емес бағыттарына қатысуды 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.</li> </ul>

(P) – саяси

(E) – экономикалық



Факторлар топтары	Әсері
7 Энергия тасығыштарға бағалардың күрделі болжамы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• «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.</li> </ul>
8 Тұтынушылардың мінез-құлықтарындағы және күтулеріндегі өзгерістер	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Тұтынушылардың жүк жеткізілуі мен сапарлардың сенімділігі мен жылдамдығына қатысты өсіп келе жатқан күтулері 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 сәйкессіздік, сөзсіз, транзиттік жүк легінің жылыстауына және елдің көлік жүйесінің өңірлік бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуіне әкеледі.</li> </ul>
9 Ерекше қажеттіліктері бар халықтың өсуі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Өмір сүру ұзақтығының 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 арнайы көлік жолдары мен технологияларын қолдану аясын кеңейтуді талап етеді.</li> </ul>
10 Білікті кадрлардың тапшылығы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
11 Көліктік терроризм	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Орталық Азия конгломератының шекараларына жақындауы байқалып отырған өңірлік 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 озыңқы ден қоюды қамтамасыз ететін жергілікті инфрақұрылымды дамыту қажеттілігі бар.</li> </ul>

Факторлар топтары	Әсері
12 Ғылым мен техниканың озық жетістіктерін кеңінен енгізу үшін технологиялық базаны дамыту	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Қазіргі заманғы технологиялық базаның жаппай таралуы көлік-логистикалық кешеннің қызметін қамтамасыз ету үшін ультра инновациялық шешімдерді енгізудің қарқынды өсуіне себепші болады. Алдыңғы қатарға жеткізілімдер тізбегін оңтайландыру үшін жасанды интеллекті пайдалану, басқарушылық шешімдер қабылдау үшін «үлкен деректерді» талдауды пайдалану, «заттар интернеті» негізінде процестік-оңтайландырылған технологиялардың экожүйесін құру, электромобильді қалалық логистиканың және жалпы көлік жүйесінің маңызды бөлігі ретінде қалыптастыру, пилотсыз көлік сияқты қазіргі заманғы көлік технологияларын енгізу және жөнелтілімдерді мекенжайға жеткізу үшін дрондарды пайдалану сияқты инновациялар шығады.</li> </ul>
13 Логистикалық инфрақұрылымға сұраныстың өсуі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• «Бір белдеу – бір жол» атты бастама шеңберінде Орталық Азия республикаларының, оның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы өтетін «Қытай – Еуропа» халықаралық сауда бағыты бойында логистикалық инфрақұрылымды дамытуға сұраныстың одан әрі өсуі болжануда. Бәсекелес ойыншылар тарапынан өңірлік көлік-логистикалық хабтар салу және қолданыстағы жаңа өңірлік көлік-логистикалық хабтарды дамыту процесі жеделдетіледі.</li> </ul>
14 Жасыл технологияға көшу	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Парникті газдардың шығуына шектеулерді қатаңдату және жаппай енгізу арқылы жасыл технологияларға көшудің жаһандық үрдісі көлік-логистикалық кешеннің сөзсіз экологиялық-достық және қауіпсіз шешімдер мен технологияларды («жасыл логистика») пайдалануға көшуін негіздей отырып, арта түсетін болады. Бұл ретте қолданыстағы технологияларға бірте-бірте тыйым салынады және жаңасына мәжбүрлі ауыстырылатын болады.</li> </ul>
15 Климаттың жаһандық өзгеруі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ауа райының жаһандық өзгеруі Жердің әртүрлі өңірлерінде, 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.</li> </ul>

(Т) – технологиялық

(Е) – экологиялық

Факторлар топтары	Әсері
16 Табиғи ресурстар қорының сарқылуы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Осы фактордың әсері көлік құралдарын, компоненттерді, жабдықтарды, құрылыс материалдарын, отынды және т.б. өндіру кезінде пайдаланылатын әдеттегі табиғи ресурстарға қолжетімділіктің қысқаруынан көрінеді, бұл сөзсіз осындай ресурстарға нарықтық бағаның өсуіне алып келеді және қайталама пайдалану (рециклдеу) мақсаттары үшін материалдарды кәдеге жарату мен қайта өңдеуге жаппай көшу қажеттілігін тудырады.</li> </ul>
17 Заңнаманың шектейтін әсері	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дербес деректерге қол жеткізуге негізделген жаңа ақпараттық-телекоммуникациялық технологияларды енгізу (мысалы, мобильді байланыс операторларының деректері негізінде жүк легін қадағалау және болжау), дербес деректерді қорғау туралы заңнама қоятын шектеулерге тап болуы мүмкін. Әрбір нақты жағдайда Қазақстан азаматтарының кепілді құқықтары мен бостандықтарына нұқсан келтірмей, ұлттық деңгейде түзету шараларын әзірлей отырып, игіліктер мен қатерлерді бағалау қажет.</li> </ul>

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 заңнаманы уақтылы бейімдеуді және үйлестіруді, сондай-ақ инфрақұрылымның технологиялық деңгейін осындай келісімдердің талаптарына сәйкес келтіруді талап етеді.

2) Қазақстандық көлік саласының жаһандық және өңірлік сауда соғыстарына тәуелділігін төмендету 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 жарактандырылған 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 тарапынан 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, трансшекаралық және трансконтинентальдық интеграциялық процестер шеңберінде ұлттық операторлардың мүдделерін 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 қосымша 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 алшақтау 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 болуға 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 тапшылығы 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 мүлдем жаңа мамандықтар, ғылым мен техника салаларына қажеттілігін қамтамасыз ететін білім беру жүйесін озыңқы 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 тәжірибені 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 күреске 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 құрылысы 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 қайталама өңдеу технологиялары мен мәдениетін дамытуды ынталандыруы тиіс, өйткені бұл тек экологиялық қана емес, сондай-ақ қоғам үшін экономикалық игіліктерді 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 тұтастай 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 индексындағы Қазақстанның рейтингі әлемнің 140 елі арасында 42-орыннан 59-орынға дейін төмендеді.

Автожол қатынасы индексі бойынша төмен рейтинг сақталып отыр (106-орын), бұл өңірлік 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 ететіні 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 түбегейлі жақсарту үшін неғұрлым тиімді шараларды әзірлеу қажеттілігін айғақтайды.

Дүниежүзілік Банктің логистикасы тиімділігінің жалпы индексында (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 – «Кедендік ресімдеу процесінің тиімділігі» (21 позицияға жақсарды) және «Жүктерді уақтылы жеткізу» (2016 жылдан бастап 42 позицияға жақсарды) екі көрсеткіші бойынша елеулі жақсару болды. Алайда «Инфрақұрылым сапасы» және «Жеткізу тізбегінде жүктерді 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 км құрайды.

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісінің ұзындығы 24,3 мың км, 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 км автожол, оның ішінде I және II техникалық санаттағы 3 мың км 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 учаскелері реконструкцияланды, Павлодар облысында Ертіс өзені арқылы өтетін көпір өткелі салынды.

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

«Алматы – Қапшағай», «Алматы – Қорғас» және «Астана – Теміртау» учаскелерінде 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 ЭЫДҰ 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.

Республикалық желінің жекелеген учаскелері, оның ішінде «Оңтүстік-Солтүстік» және «Орталық-Батыс» бағыттары бойынша халықаралық автокөлік дәліздерінің сегменттері осы күнге дейін қанағаттанғысыз техникалық жағдайда, бұл Қазақстанның автожол инфрақұрылымының бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуіне және транзиттік жүктердің жылыстауына әкеп соғады, сондай-ақ елдің өңірлері арасында ішкі көлік қатынасын және ресурстар мен тауарлардың орын ауыстыруын қиындатады.

Жол төсемінің қанағаттанғысыз техникалық жағдайы, бір бағыттағы бір қозғалыс жолағымен жүк тасымалы учаскелердің болуы және көлік құралдарының жүру жолында тиісті жол жағдайының болмауы жолдарда авариялылық 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 республикалық 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.

Республикалық 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 суық рециклдеу технологиясын қолдана отырып жөнделді.

2018 – 2019 жылдары облыстық және аудандық маңызы бар автожолдарды қаржыландырудың жыл сайынғы нысаналы көлемі республикалық және жергілікті бюджеттерден тепе-теңдік 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>2</sup> екеніне қарамастан, автожолдар, негізінен, географиялық жағынан қажетті көлік байланыстарын қамтамасыз етеді. Сонымен қатар қолданыстағы автожолдармен жүру көбінесе техникалық жағдайдың нашар болуынан қиындайды, 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 құрылыстардың нашар техникалық жағдайы мәселесі бұрынғыдай елдің көптеген өңірлері 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 жеткізуді қиындатады немесе шектейді, сол арқылы халықтың өмір сүру сапасына тікелей әсер етеді.

Жолаушылар қатынастарынан басқа, жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдар желісі жүктерді өңіраралық және транзиттік тасымалдау үшін белсенді пайдаланылады. Субөңірлік және қала маңындағы қатынаста республикалық желі бойынша құрылыс 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 жеңіл автокөлігі болды. Бұдан басқа, республикада 11 мың бірлік мотокөлік, сондай-ақ 68 мың автомобиль тіркемесі тіркелген.

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

Халықтың жеке меншігіндегі жеңіл автомобильдердің саны 1000 тұрғынға шаққанда 200 бірліктен асты, әр отбасына бір жеке автомобиль тиесілі. Ірі

---

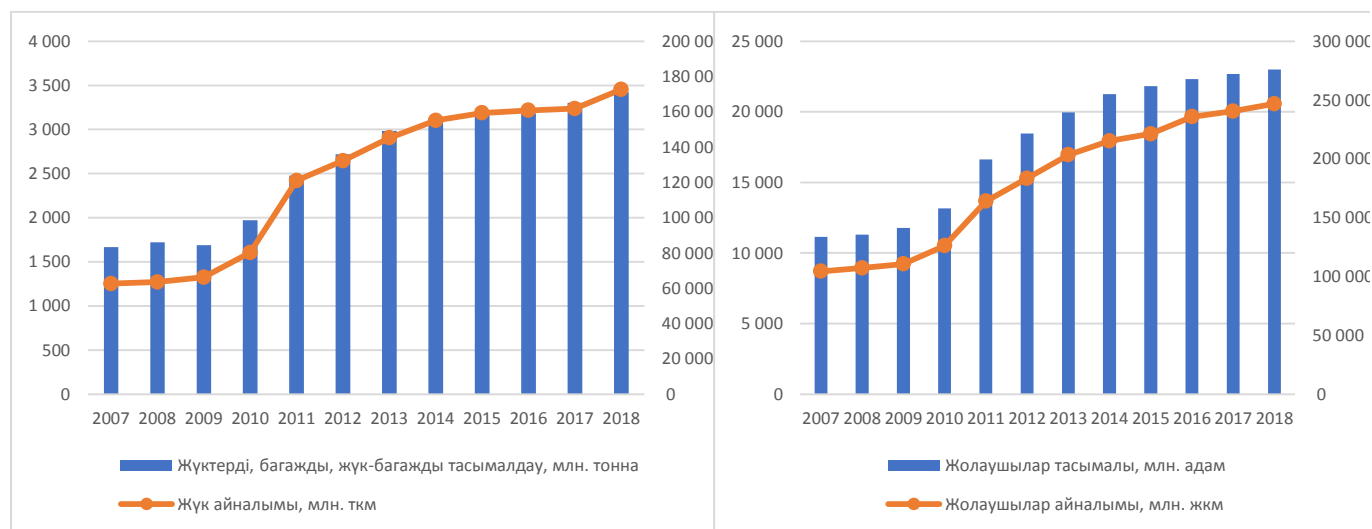
<sup>2</sup> Салыстыру үшін: Қазақстандағы автожолдың тығыздығы аумақтың 1000 км<sup>2</sup>/28,6 км, Ресейде 1000 км<sup>2</sup>/44 км, Канадада 1000 км<sup>2</sup>/91 км, Австралияда 1000 км<sup>2</sup>/106 км, АҚШ 1000 км<sup>2</sup>/670 км құрайды.

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 түрлерімен жолаушыларды тасымалдаудың жалпы көлемінің 99 %-дан астамын құрайды. Жолаушылар айналымы 104 322 млн. жкм 247 931,2 млн. жкм дейін өсті және көліктің барлық түрлерімен жалпы жолаушылар айналымының 88,1 %-ын құрады.



**2-сурет. 2009-2018 жылдардағы автомобиль көлігі қызметтерінің 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 жүруге 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 облысшілік/қалалық бағыттар жұмыс істейді, оларда тасымалдарды 467 оператор орындайды.

17 мыңнан 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 инфрақұрылыммен қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар толық көлемде іске асырылмаған. Орындалмаудың негізгі себептері – тұрақты автобус бағыттарының төмен табыстылығы, оларды жеткіліксіз субсидиялау, сондай-ақ іс жүзінде іске асырылмаған жолаушыларға қызмет көрсетудің стационарлық объектілерін салуға және реконструкциялауға ШОБ-ты тарту тетіктері.

Тұтастай алғанда жолаушылар автотасымалдарының 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 заңсыз тасымалдаушылар жүзеге асырады.

Жолаушылар автотасымалдарын 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 инфрақұрылымы 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 инфрақұрылым 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 осындай пункттердің саны артық, олардың жартысы сауда алаңдары мен базарлардың маңында орналасқан.

Қазақстан мен шет мемлекеттер арасында жыл сайын тепе-теңдік 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 % – құрылыс материалдарын, 3,7 % – түсті металл кендерін тасымалдауға және 2,5%-ға жуығы шикі мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдауға тиесілі. Контейнерлік автотасымалдар үлесі 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 үлесіне 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 үлесін төмендетеді. Ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін

2019 жылғы сәуірде көлік құралдарын мемлекеттік тіркеу үшін алым мөлшерлемесін азайтуды көздейтін заңнамалық норма қабылданды.

Транзиттік қатынаста жүктер 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 интермодальдық 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 мыңнан 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 неғұрлым 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 мыңнан 16 мыңға дейін) артты, жараланғандар саны сонша өсті, ал қаза болғандардың саны 2 есеге артты. Тиісінше экономикалық шығындар да жоғары. Сарапшылардың бағалауы бойынша ЖКО-дан келетін шығын орташа есеппен жылына 200 млрд.теңгеге 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 заңға 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 өңірлерін ЕАЭО және Еуроодақ елдерімен, сондай-ақ Өзбекстанмен, Тәжікстанмен, Түрікменстанмен, Иранмен және Ауғанстанмен байланыстырады.

Ақылы жолдарды одан әрі дамыту үшін институционалдық, заңнамалық және технологиялық негіздің болуы. Ақылы жол учаскелерін 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. Кедендік ресімдеудің оңайлатылған режимі енгізілді, оған сәйкес кедендік декларация ұсынылмайды және Қытайдан Қазақстан арқылы тасымалданатын жүктер кедендік тексеруден өткізілмейді. Аталған жүктер Қазақстанда кедендік ресімдеуден өткеннен кейін ЕАЭО аумағы бойынша ішкі кедендік 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 оң трендтерінің қалыптасқанын куәландырады.

Автотасымалдаушыларды мемлекеттік қолдау тетігінің болуы. Мүдделі тасымалдаушыларға қазақстандық өндірістің автобустарын лизингке өткізу мақсатында ИИДМ «Бәйтерек» ұлттық басқарушы холдингі» АҚ-мен бірлесіп «ҚДБ-Лизинг» АҚ арқылы жеңілдікті лизингтік қаржыландыру тетігін әзірледі.

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-ұстауға 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 өңірлердің 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-ұстау үшін мердігерлік базаның жеткілікті дамымауы. Автожол құрылысы саласындағы негізгі өндірістік қуаттар негізінен ірі қалалар мен облыс орталықтарында қалыптасқан, бұл барлық автожол желісіндегі жоспарланған жұмыс көлемін сапалы орындау үшін жеткіліксіз. Жол-құрылыс техникасы айтарлықтай дәрежеде тозған және технологиялық жағынан артта қалған.

Жол жұмыстарының сапасын бақылау жүйесі тиімділігінің төмендігі. Жұмыс жүргізу технологиясын сақтамау және сапасыз құрылыс 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 жүктерді, әсіресе, құрылыс материалдарын тасымалдау қажеттілігінің өсуі жол төсемінің қарқынды бұзылуына себеп болып отыр. Салмақ параметрлерін бақылаудың автоматтандырылған өлшеу құралдары тиімді бақылауды жүзеге асыру үшін жеткіліксіз. Осы тік 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 сәйкессіздігі және даярлау сапасының төмендігі салдарынан инфрақұрылымдық объектілерді жобалау, жобалардың іске асырылуын басқару, дамуды жоспарлау, құрылыс және

күтіп-ұстау технологиясы, сондай-ақ орындалған жұмыстардың сапасын бақылау сияқты бағыттарда білікті мамандардың тапшылығы байқалады.

Автомобиль жолдарын салу, жөндеу және күтіп-ұстау 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 күтіп-ұстау бойынша жұмыстардың өзіндік құны өте жоғары, бұл ретте олардың техникалық жағдайы мен орындалатын жұмыстардың сапасы көбінесе төмен деңгейде қалып отыр.

Жергілікті жолдар мен көшелерді дамытуды қаржыландырудың баламалы тетіктерінің болмауы. Жергілікті атқарушы органдардың инфрақұрылымдық жобаларды төмен пайыздық мөлшерлеменен сыртқы қарыздық қаржыландыруға қолжетімділігі жоқ. Қаржыландыруға қажеттілік тек ішкі көздер: жергілікті бюджет немесе республикалық бюджеттен трансферттер 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 туындайды.

Көлік саласының ақпараттық жүйелерін цифрландыру және қолдану деңгейінің төмендігі. Ақпараттық технологияларды дамытудың қазіргі заманғы деңгейі бизнес-процестердің тиімділігін айтарлықтай 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 қиын. 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 ұйымдастырудың барлық



аспектілеріне (қауіпсіздік, тасымалдау сапасы, білікті кадрлардың жетіспеушілігі) теріс әсер етеді.

Автомобиль көлігі саласындағы ғылыми зерттеулер көлемінің жеткіліксіздігі. Соңғы 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 жайлылық 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 зарядтауға 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 өңдеу көлемінің өсуі, сондай-ақ агроөнеркәсіптік кешенді дамыту үшін әлеуеттің болуы. Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарында айқындалған қайта өңдеу өнеркәсібі мен агроөнеркәсіптік 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 әртараптандыру 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 есептегенде 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 есептегенде 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 өңірлер арасында тікелей қатынас жасау жолымен республикаішілік тасымалдар бағыттарын оңтайландыруға, сондай-ақ транзиттік жүк жөнелтушілер үшін қазақстандық бағыттардың тартымдылығын арттыруға баса назар аударып отырып, оңтайлы теміржол желісін қалыптастыру іс жүзінде аяқталды.

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

Транзиттік әлеуетті дамыту аясында Қытай шекарасында «Алтынкөл (Қазақстан) – Қорғас (ҚХР)» екінші теміржол өткелі құрылды. «Достық (Қазақстан) – Алашанькоу (ҚХР)» қолданыстағы өткеліне қосымша жаңа өткел қосу жүктердің 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 Түрікменстан 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 жарақтандырылуы (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 жарақтандыру және жұмысын ұйымдастыру бойынша талаптарға сәйкес келмейді, бұл өткізу пункттерінің өткізу қабілетіне 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 учаскесінде екінші жолдар салынды. Осылайша, 1998 – 2016 жылдар аралығында салынған жаңа теміржол желілерінің жалпы ұзындығы 2,4 мыңнан 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 жөнелтушілер күтуінің өсіп келе жатқан қажеттілігі жүктерді өңдеу 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 жанарту бойынша қадамдар жасалды.

Бүгінгі 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 жөнелтушілерге қолайлы тарифтерді ұсыну болып табылады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ активтерінің құрылымындағы магистральдық теміржол желісі Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес жекешелендіруге жатпайтын стратегиялық объект 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 учаскелерін жөндеу және күтіп-ұстау 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 жөнелтушінің 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 учаскелердің едәуір ұзақтығы магистральдық теміржол желісінің жылдамдығы мен өткізу қабілеті бойынша шектеулер тудырады. Магистральдық теміржол желісінің құрамындағы қолданыстағы дара жолды және электрлендірілмеген учаскелер 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, багажды және жүк-багажды 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 бұйрығымен 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.

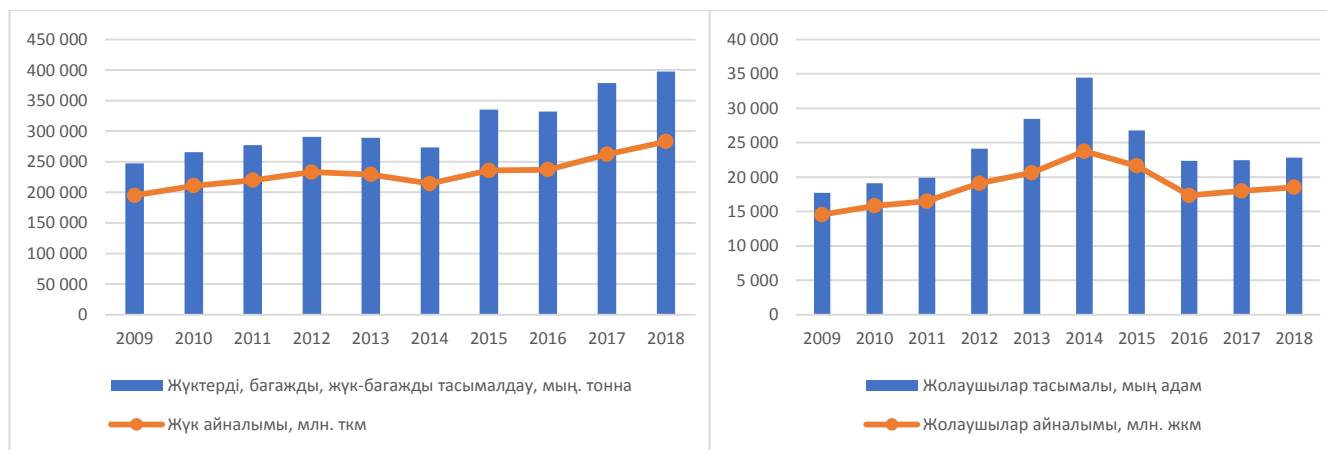
Локомотивтік құрамда локомотивтік тартқыш (электр, жылу тартқыш) түрлері бойынша саралаудың болмауы және орташа тарифті қолдану тартқыштың қандай да бір түрін пайдалануға арналған шығыстардағы айырмашылықты ескере отырып, тоғыспалы субсидиялауға әкеледі.

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 жүктердің көлемі 1,6 есе өсіп, 2018 жылдың қорытындысы бойынша бос қайтаруды ескере отырып, 397 884,8 мың тоннаны құрады, бұл көліктің барлық түрлерімен тасымалданған жүктердің 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 паркінің 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. «Шығысмапзавод» 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 шыққан 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 әзірленді 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 электрпойызы) 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 әзірленіп, 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 әзірледі.

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 туындап отыр.

Пайдалану қауіпсіздігі саласында 2019 жылғы I – III тоқсан ішінде теміржол көлігінде 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 өңірлерін қамтиды және теміржол шекаралық өткізу пункттерінің дамыған желісі арқылы шектес мемлекеттердің магистральдық желілерімен байланысты қамтамасыз ете отырып, республика ішіндегі және өңіраралық (транзиттік) қатынаста халықтың және бизнестің жүк және жолаушылар тасымалдарына

қажеттілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. МТЖ кен өндіру және өңдеу 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 жүктердің 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 учаскелердің 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 ұстау деңгейі Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу пункттерін ашу (жабу), олардың жұмыс істеуі (пайдалану), санаттарға бөлу, жіктеу, жайластыру қағидаларының талаптарына, сондай-ақ техникалық жарақтандыру 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 енгізудің бірыңғай тәсілдерінің болмауы «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының технологиялық процестерін автоматтандыру мен цифрландыру деңгейі төмендігінің негізгі себебі болып табылады. Оның қызметінің ауқымы (қызметкерлер саны, сондай-ақ деректерді енгізу, өңдеу, сақтау 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 куәландырады. 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 мөлшерлемен 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) учаскесінің құрылысын ілгерілету Қазақстан аумағын айналып өтетін, транзиттік жүк ағындарын қайта бағдарлау үшін алғышарттар жасайды.

Теміржол тасымалдарының көліктің басқа түрлерімен бәсекелестігі. Тарифтерді қалыптастыруда, жүктерді тасымалдауды ұйымдастыруда және жүзеге асыруда неғұрлым икемді, құрама, азық-түлік пен жабдықтар жүктері сегментінде «Есіктен 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 түрлеріне 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 ұлғаю 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 уәкілетті 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 жүктерді өңдеу 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 жүктер бойынша жылына 3 млн. тонна қосымша өткізу қабілеттілігі бар Ақтау порты солтүстік терминалының жүкті ауыстырып тиеу 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.

«КТЖ» ҰК» АҚ маркетингтік зерттеулеріне сәйкес 2020 жылға қарай Қазақстанның теңіз порттары бағытында құрғақ және паромдық жүктердің 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 өңірінің 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 құрылысын жүзеге асырды.

Осылайша Каспий теңізіндегі паромдық тасымалдар қазақстандық флоттың қатысуынсыз 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 жүктердің 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 танкері 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 жүктер мен дәнді дақылдарды құрғақ жүк таситын кемемен тасымалдау басталды.

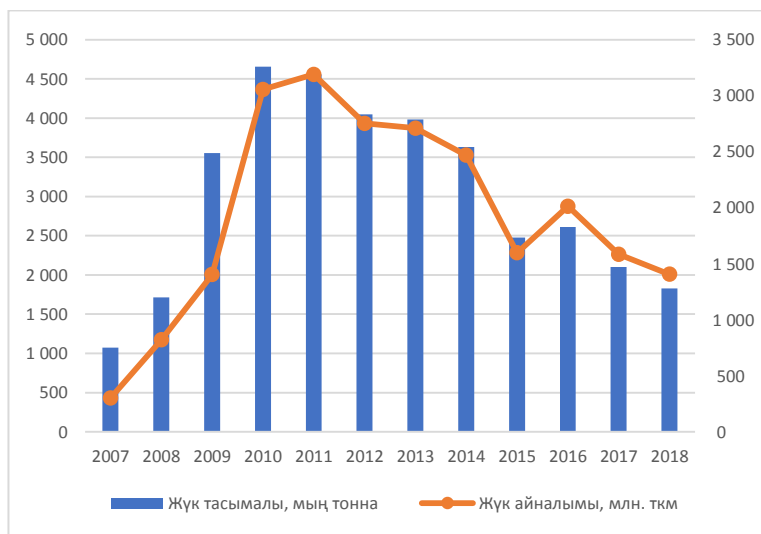
Өңірдегі елдер жүк легі үшін шиеленіскен бәсекелестік жағдайында өз флоттарын дамыту үшін кредит берудің жеңілдетілген мөлшерлемелері (РФ), инвестициялық субсидиялар және мемлекеттік бірлесіп қаржыландыру (Әзербайжан, РФ, Түрікменстан), порттарда қызмет көрсетудің жеңілдетілген шарттары (Иран, Түрікменстан), мамандандырылған лизингтік компаниялар тарапынан операциялық лизингтің жеңілдікті шарттары, кедендік 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 жүктердің көлемі 4,3 есе өсіп, 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 өңірі, 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 қайраңында шоғырланған. Каспий теңізінің қазақстандық секторын (бұдан әрі - КТҚС) қарқынды игеру шеңберінде 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 ҚР кеме тізілімдерінде қосалқы флоттың 310 кемесі тіркелген, олар Каспий теңізінің қазақстандық қайраңында теңіз операцияларын қолдауға тартылған.

Алайда Каспий деңгейінің төмендеуіне байланысты шөгіндісі аз кемелердің жаңа түрлеріне көшу қажеттілігі туындайды. 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 жоятын (МАТЖ) авариялық-құтқару кемелерінің міндетті түрде болуы теңіз мұнай-газ кен орындарын игерудің маңызды буыны болып табылады. МАТЖ бойынша көрсетілетін қызметтер теңіз кен орындарында көмірсутек шикізатын барлау және одан әрі өндіру жөніндегі жұмыстарды жүргізу кезінде теңіз операцияларының міндетті 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 экипаждарының 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 порттық бақылау және мемлекеттің туын пайдаланылуын бақылау бойынша функцияларды жүзеге асырады.



Каспий маңы мемлекеттері арасындағы порттық бақылауды біріздендіру мақсатында қазіргі уақытта осы елдердің теңіз әкімшіліктерімен бірлесіп порттарда кемелерді инспекциялауды жүзеге асырудың бірыңғай режимін құру, оның ішінде кемелерге қойылатын міндетті 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.

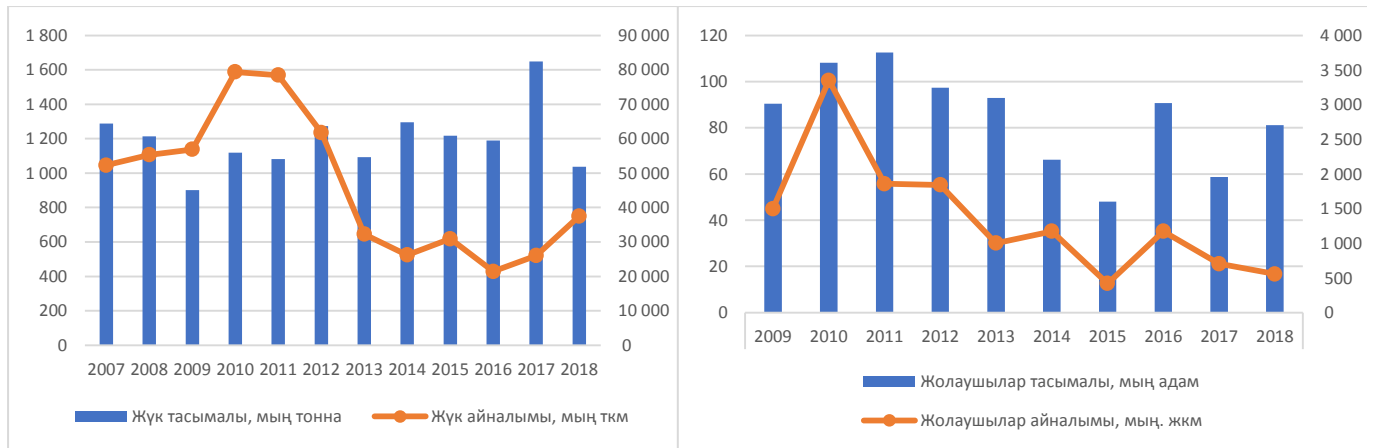
Ішкі су көлігінің дамуы елдің аумағындағы бай табиғи ресурстардың өндірістік игерілуімен тығыз байланысты. Қазақстанда Ертіс, Жайық, Іле және Есіл өзендерінде, Балқаш көлінде кеме қатынасы болуы мүмкін. Осыған қарамастан, өзен көлігі негізінен шығыста – Ертіс өзенінің бассейнінде, батыста – Жайық-Каспий 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 Шүлбі шлюзінің қорғау ғимаратының құрылысы 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 өсу 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 тиіп 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 куәландырады. 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 жарактандырылуы 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.

Уәкілетті көлік операторының болуы. Ақтау және Құрық порттарының қуатын пайдалану арқылы мультимодальдық тасымалдау кезінде бірыңғай логистикалық өнім беруге мүмкіндігі бар уәкілетті 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 көңіл 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 тиеу-түсіру жабдығы мен айлақтық құрылыстарының әбден тозуы. Ақтау портының қаржылық жағдайы нашар болғандықтан, порттың өз инфрақұрылымын жаңғыртуға инвестиция салу мүмкіндігі жоқ, бұл тиісінше тиеу-түсіру және қосалқы жабдықтардың, сондай-ақ бірқатар гидротехникалық және айлақ құрылыстарының тозуына әкеп соғады.

Сауда флотының бәсекеге қабілеттілігінің төмендігі. Сауда флотының аздығы және арнайы кемелер (атап айтқанда, құрғақ жүк тасымалдағыштар, паромдар, фидерлік кемелер (контейнер тасымалдағыштар) тапшылығының 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. Мультимодаьдық тасымалдарды дамыту үшін нормативтік құқықтық қамтамасыз етудің жеткіліксіздігімен қатар порттардың әлсіз маркетингтік жұмысы орын алуда.

Навигациялық жарактандырылудың 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,

Күнгей Кавказбен және Ресейдің өзен арналары арқылы – Қара және Балтық теңіздерімен, сондай-ақ Батыс Еуропамен байланысты қамтамасыз етеді.

2017 жылы «Транскаспий халықаралық көлік бағыты» халықаралық қауымдастығы (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 Түркия 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.

Жүктерді транзиттік тасымалдаудың оңтайлы бағыттарын қалыптастыру кезінде Қазақстанның берік позициялары. Қазақстан Каспий өңіріндегі жүк базасын қалыптастыру бөлігінде де, оңтайлы 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 ұйымдастырудағы 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 таңдау 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 (ИМО) шешімі күшіне енді. 2020 жылға қарай Еуроодақ теңіз порттарында да, ішкі су жолдарында да сұйытылған табиғи газды бункерлеу жүйесін жасауды жоспарлап отыр. Бүгінгі 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.

ИМО 2020 жылы теңіз көлігіндегі күкірттің шығарындыларына жаһандық ауқымда шектеу енгізілгенін растады. Алайда дағдарыс құбылыстары аясында кеме иелеріне отынның жаңа түріне көшудің пайдасын бағалау қиын.

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 өңірлерінде 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 қиындатады. Республикада мұндай зауыттың болуы теміржол және автомобиль көлігі үшін отын түрінде СТГ-ны біртіндеп пайдалануды ынталандырады еді.

Қазақстаннан 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 (ІСК) өзінің дамуы үшін тасымалдаудың жеткілікті көлемін тартуға қабілетсіздігі. Соңғы жылдары қалыптасқан құрғақ жүктерді тасымалдаудың логистикалық схемалары ІСК технологиялық және сервистік дамымағандығына байланысты әлеуетін пайдаланбайды. Ынталандыру және қолдау схемалары қабылданбаса, ІСК үшін кейіннен толық тоқтау және нарықтағы әлеуетті үлесінен айырылу қаупі төнеді.

Талдаудың нәтижесінде мынадай тұжырым жасауға болады – Қазақстанда қолданыстағы су көлігінің даму деңгейі экономиканың көлік қызметтерін көрсету қажеттіліктеріне толық көлемде жауап бермейді, сондай-ақ шектес

мемлекеттердегі су көлігінің дамуынан артта қалған. Қалыптасқан жағдайдың негізгі себептері: кеме қатынасы компанияларының ұйымдасқан 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) қатысушы 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 құрылысы 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.

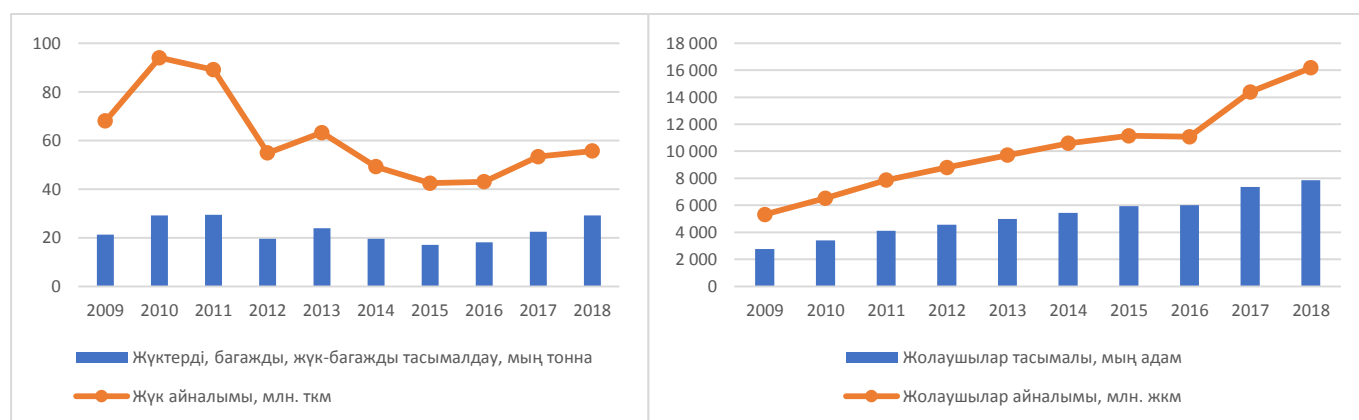
Шағын әуеайлақтардың қолданыстағы желісін негізінен авиациялық жұмыстарды орындау үшін жекелеген ұйымдар мен авиакомпаниялар пайдаланады. Техникалық жағдай мен жарақтану деңгейіне байланысты барлық әуеайлақтар ЖӘЖ тұрақты қатынасын ұйымдастыру үшін пайдаланыла алмайды, ол негізінен ірі қалалардың әуежайлары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

2019 жылғы жағдай бойынша Қазақстанда 59 авиакомпания, оның ішінде авиациялық жұмыстарды орындайтын – 36 пайдаланушы, тұрақты емес рейстерді

<sup>3</sup> Салыстыру үшін: Ұлыбритания – 93 %, әлемдік орташа деңгей – 63 %, еуропалық орташа деңгей – 76 %.

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 «Әйр Астана» АҚ-ға тиесілі.

2018 жылы 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 жылы 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 жылы 45 %-ға өсті (2017 жылы – 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 қауымдастығының (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, персоналы мен флотын дайындауды талап етеді.

Өңірлік 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 құрылысын және аудан орталықтарына жақын орналасқан үш әуеайлақты реконструкциялауды ұйымдастыру қажеттілігін айқындады.

Өңірлік авиакөлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі міндеттерді шешумен қатар, ЖӘЖ әуе кемелері паркін жаңартудың аса қажеттілігі туындап отыр. Қазіргі уақытта ЖӘЖ әлеуетті пайдаланыла алатын ұшақ паркінің саны орташа есеппен 33 жыл пайдалануда болған 24 бірлікті құрайды. 2025 жылға дейін ел халқының өңірлік 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 өңірлік 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 орындайтын 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 тікұшақ 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 тікұшақтардың ұшуы тиісті жарық сигналымен және басқа да жабдықтармен жабдықталған алаңдардан ғана жүзеге асырылуы мүмкін. Қазіргі кезде түнгі уақытта және қолайсыз ауа 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 ауа райын талғамайтын тікұшақ алаңдарының дамымаған желісі жағдайында тікұшақ техникасын қолдану спектрі айтарлықтай қысқарады, ведомстволық, 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 тікұшақ 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 қиындатады. Тікұшақ авиациясын қолданудың өзекті және әлеуметтік маңызды салаларының бірі уақтылы медициналық көмек көрсету, соның ішінде ЖКО және техногендік апаттарда зардап шеккендерді құтқару болып табылады.

Дамыған елдерде ЖКО-да зардап шеккендерді эвакуациялау, әдетте, тікұшақ 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 контекстінде тікұшақ 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 тікұшақ алаңдарының желісін дамыту қажеттілігін көрсетеді.

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

Шағын авиацияның авиапаркін жаңарту қажеттілігін талдау 2019 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасында тікұшақтардың орташа қызмет ету мерзімі 23 жылды құрайтынын анықтады. Бұл ретте тікұшақтардың көпшілігі (41 %) КСРО кезінде шығарылған. Жоғарыда сипатталған міндеттерді шешу үшін көбіне 1-сыныпты ауыр тікұшақтар талап етіледі. Қазіргі уақытта олардың үлесі барлық авиапарктің 39 %-ын құрайды, олардың көпшілігі Ми-8/171 тікұшақтары.

---

<sup>4</sup> Дамыған елдерде халықтың 50 – 100 мың адамына орташа есеппен бір тікұшақ алаңы келеді.

2025 жылға дейін әбден тозуы себебінен кемінде 33 бірлік ауыр тікұшақ ауыстыруды талап етеді.

2018 жылы отандық «№ 405 авиажөндеу зауыты» АҚ-да (Алматы қаласы) Ми-171Е/8АМТ типті заманауи тікұшақты құрастыру өндірісі игерілді, ол ауыр тікұшақтар класында пайдаланудың жергілікті жағдайлары үшін ең жақсы шешім болып табылады.

Орташа класты тікұшақ паркін толықтыру үшін ЕС-145 Eurocopter тікұшағы оңтайлы шешім бола алады. Оның ірі тораптық құрастыруды Нұр-Сұлтан қаласындағы «Еврокоптер Қазақстан инжиниринг» ЖШС жүргізеді.

2015 – 2019 жылдарға арналған ИДМБ-да отанда өндірілген ЕС-145 тікұшақтарын «Қазавиақұтқару» АҚ-ға «ҚДБ-Лизинг» АҚ арқылы жеңілдікті лизинг тетігі арқылы жеткізу қарастырылған, алайда ЕС-145 4 тікұшағын сатып алуға бөлінген 10 млрд. теңге мөлшеріндегі бюджет қаражаты қарыз қаражатының қайтарылуын қамтамасыз ету мүмкіндігінің болмауы себебінен игерілмеген.

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

Тұтастай 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 күшімен дамытуға жәрдемдесу қажеттілігі туындайды.

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 %, еуропалық 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 өңіріндегі қазақстандық ұлттық авиатасымалдаушының көшбасшылығы. «Эйр Астана» авиакомпаниясы Skytrax нұсқасы бойынша «Орталық Азия мен Үндістанның үздік авиакомпаниясы», сондай-ақ TripAdvisor халықаралық сервисінің нұсқасы бойынша жетекші өңірлік авиакомпания болып танылды.

Магистральды ұшақтардың қазіргі заманғы авиапаркі. Ұлттық тасымалдаушы – «Эйр Астана» АҚ ұшақтарының орташа қызмет ету мерзімі 8,5 жылды құрайды. «FlyArystan» бюджеттік авиакомпаниясы ұшақтарының орташа қызмет ету мерзімі 6 жылды құрайды.

Өзінің тікұшақ техникасы өндірісінің болуы. Қазақстан Республикасында «№ 405 авиажөндеу зауыты» АҚ-да (Алматы қаласы) саладағы неғұрлым сұранысқа ие ауыр класты Ми-171Е және «Еврокоптер Қазақстан инжиниринг» ЖШС-да (Нұр-Сұлтан қаласы) орташа класты EC-145 Eurocopter тікұшағын құрастыру өндірісі игерілді.

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

#### *Әлсіз жақтары*

Авиациялық жұмыстар мен ЖӘЖ рейстерін қамтамасыз ету үшін жерүсті инфрақұрылымының дамыған желісінің болмауы. Қолданыстағы әуеайлақтар ЖӘЖ ұшуларын тәулік бойы және кез келген ауа райы жағдайында қамтамасыз ету үшін толық көлемде жабдықталмаған және халықтың, бизнестің және ведомстволардың өңірлік 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 рейстерін орындайтын 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 облысшілік 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 тікұшақтар 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 жерүсті инфрақұрылымын дамытуға арналған тетіктердің болуы. 2015 – 2019 жылдарға арналған ИДМБ іске асыру тәжірибесі Қазақстанда әуе көлігінің жерүсті инфрақұрылымын дамыту жөніндегі инвестициялық жобаларды іске асыру үшін бюджеттік қаржыландырудың жеткілікті тиімді тетіктерінің бар екенін көрсетті. Өңірлерде базалық өмір сүру сапасын қамтамасыз етудің өңірлік стандарттарына баса назар аударып, өңірлерді дамыту стратегиясын айқындайтын 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 тәжірибені кеңейту үшін мүмкіндік береді.

### *Қауіп-қатерлер*

Транзиттік авиатасымалдаушылардың Қазақстанның әуе жолдарынан және жерүсті инфрақұрылымдарынан кетуі. Өңір елдері әуе транзиті және жерүсті 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 қиын елді мекендер тұрғындарының көліктік қамтылмауы. Жерүсті инфрақұрылымының және өңірлік авиатасымалдардың жеткілікті дамымауы жыл бойы жерүсті көлік қатынасы жоқ, шалғайдағы ауылдар тұрғындарын әлеуметтік маңызы бар қызметтердің, ең алдымен, уақтылы білікті медициналық көмектің абсолютті минимумына тең қол жеткізуіне мүмкіндік бермейді.

Жерүсті инфрақұрылымының жедел ден қою үшін жеткілікті дамымауы. Медициналық мекемелердің, табиғат қорғау орындарының, магистральдық автожолдардың, өндірістердің қауіпті түрлері бар кәсіпорындардың, спорттық және туристік объектілердің, құқық тәртібі мен төтенше жағдайлар желісі бойынша әлеуетті қауіпті объектілердің жанында тәулік бойы тікұшақ алаңдарының болмауы авиация үшін уақтылы және қауіпсіз ден қоюды қиындатады және көбінесе мүмкін болмауына әкеледі. Дайындалған және қауіпсіз инфрақұрылымның болмауы тікұшақ индустриясының және сабақтас бағыттардың дамуын айтарлықтай 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 тұрақтанды. 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 жүктер үшін ғана қолданылатын практикадан 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 айтарлықтай 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 өңіріндегі 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 жерүсті көлік жолдары пайдаланылатын болады.

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

Контейнерлік технологияларды ескере отырып, еуроазиялық 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 өңірлерінің Шығыстан Батысқа дейін байланысын қамтамасыз етеді. «Өзен – Болашақ» жаңа теміржол желісі Түрікменстанның теміржол желісімен түйісуді және Парсы шығанағының порттарына шығуды, ал перспективада Үндістанның сауда легіне қолжетімдікті қамтамасыз етті.



2015 – 2019 жылдарға арналған ИДМБ іске асыру шеңберінде Қытайдың Шығыс жағалауынан (Ляньюньган 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 – «Қорғас 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 – Түрікменстан шекарасы;
- 5) Омбы – Павлодар – Семей – Майқапшағай;
- 6) Нұр-Сұлтан – Қостанай – Челябинск – Екатеринбург.

Инфрақұрылымдық даму басымдықтарын көршілес және қатысатын елдермен үйлестіру табысты жүргізілді. Қазақстандық 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 мыңнан 12 мың км 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 жүктерді 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 теңгерімді тарифтік саясат жүргізуде. Инфрақұрылым иелері мен ұлттық операторлар технологиялық көлік активтерін және кері тиеуді қолдана отырып, тасымалдауды ұйымдастыру шығындарын оңтайландыруда.

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

Бүгінгі таңда Трансқазақстан бағыты арқылы жүктерді 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 жүктердің 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 жүктерді тасымалдаудағы теңгерімді 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 алаңдарда, терминалдарда, құрғақ порттарда жүкті өңдеу және сақтау жылдамдығын арттыра отырып, сапалы қызмет көрсету мүмкіндігі, кедендік және логистикалық операцияларды қолдау, кәсіпорындардың, кірме жолдардың, терминалдардың, қойма үй-жайларының инфрақұрылымында тиеу және түсіру де бағдарламаның нысаналы міндеті болып табылады.

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

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

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

Бұл ретте Еуропа мен Қытай арасындағы жүктердің 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 ферроқорытпалар мен түсті металдар жүреді және кері қарай көлік құралдары іс жүзінде тиелмейді) мен транзиттік жүк легінің теңгерімсіздігі.

*Институционалдық:* кедендік 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 тиеу және қаптап-орау үшін жағдайдың болмауы.

Теміржол және мультимодальдық терминалдардың жалпы өңдеу қабілеті тәулігіне 5 – 6 мың ЖФБ, алаңдардың жалпы сыйымдылығы тәулігіне 40 426 ЖФБ-ны құрайды. Бұл ретте контейнерлік жүктермен 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 КЛЮ-да және Ақтау теңіз портында инфрақұрылым және өңдеу сапасының қажетті деңгейі бар. Қалған желі айтарлықтай жаңғыртуды және қайта жабдықтауды талап етеді.

Контейнерлерде жүктерді тасымалдауды ішінара жүзеге асыратын ірі өнеркәсіптік кәсіпорындардың терминалдық шаруашылығы да жаңғырту мен қазіргі заманғы контейнерлік технологияларды енгізуді қажет етеді. Көптеген кәсіпорындар өзіндік құнының жоғарылығына және контейнерлік технологиялармен әлсіз жабдықталуына байланысты жүктерді вагондық жөнелтілімдермен тасымалдауды жүзеге асырады. Көрсетілген қала құраушы кәсіпорындар қажетті технологиялық жарақтандыру 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 түсуде. Таяу перспективада электрондық коммерцияны дамыту қажеттілігін қамтамасыз ету үшін контейнерлік тасымалдар қызметтерінің өсуі «Үлкен 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 тартудың 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 өсуде. 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 өсуде. 2010 жылдан бастап электрондық коммерция нарығы көлемінің өсуі 250 %-ды құрады, сәлемдемелерді жылдам және сапалы жеткізуге сұраныс артып, сәлемдемелер көлемі 150 %-ға өсті, бұл тиісінше трансшекаралық 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 экспортының 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 кедендік тізілімдерді және басқа да босаңсытатын кеден режимдерін қолдана отырып, пошта жөнелтілімдерін ресімдеуге құқылы, бұл сондай-ақ оларға осы тауарларды жеткізудің барлық логистикалық тізбегін әрбір жөнелтілімді декларациялау қажеттілігінсіз қалыптастыруға мүмкіндік береді.

### **3.6.6. Мультимодаьдық тасымалдар және авиалогистика**

Жаңа технологиялық көлік жолдарын, оның ішінде құрама жүктер мен электрондық коммерция жүктері үшін аралас – мультимодаьдық тасымалдарды (Rail-Air, LCL (Less Container Load), сондай-ақ контрейлерлік тасымалдарды дамыту мен қолдану қосылған құны жоғары әртүрлі тауарлар үшін жеткізу жылдамдығы мен құнын оңтайландыруға мүмкіндік береді.

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

Жоғары технологиялық және қымбат өнімдерді жедел жеткізуді жүзеге асыруда теміржол көлігі сервистерін, әуежайлар мен жүк авиатасымалдаушының

жұмысын біріктіру жүктерді тікелей контейнерлік тасымалдаумен салыстырғанда негізгі артықшылықты (15 күннің орнына 7 күн) іске асыруда маңызды элемент болып табылады.

Бүгінгі күні Қазақстан не Орталық Азия елдері бағытындағы жүктер Еуропа, БАӘ (Дубай), Ресей (Мәскеу), Оңтүстік Кавказ (Баку) авиахабтарында орналасқан магистральдық әуе кемелерімен және одан әрі Қазақстан әуежайларына өңірлік 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 өңірлік дистрибуцияны жүзеге асыру мүмкіндігі бола отырып, Қазақстан осы нарықта өзінің орнын ғана емес, сондай-ақ өңірлік жеткізуді қамтамасыз ете алады және Ресей, Орталық Азия, Кавказ, Иран үшін жүк базасы бола алады, сондай-ақ болашақта Еуропаға тасымалдаудың мультимодальдық схемасы бойынша ұшуларды орындай алады.

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

Қазақстанның нарығының елеулі әлеуеті бар және жүк авиатасымалдарын өңірлік 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 жүктерді 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**

Жүктерді транзиттік тасымалдауды дамытудың маңызды бағыты Ресейдің, Орталық Азия мен Кавказдың жақын өңірлерін қамти отырып, жүк ағындарының пайда болуы мен дистрибуциясының негізгі тораптарында көлік-логистикалық орталықтардың ішкі («шұғыла» 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 қиылысында өңірлік көлік-логистикалық хаб ретінде ішкі логистикалық инфрақұрылым құрылуда. АЭА-да «А» 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 кедендік қызмет көрсету орталықтарымен өзара іс-қимыл жасау арқылы қызмет көрсететін қазіргі заманғы ірі өңірлік КЛЮ құрылды.

Халықаралық сыныптағы қазіргі заманғы қойма үй-жайларына болжамды бағалау қажеттілігі (клиенттің құрғақ климаттық қоймаларда және көкөніс қоймаларында сақтау, контейнерлерді өңдеу, сондай-ақ кешенді көлік-логистикалық қызметтерді «бір терезе» режимінде алу бойынша қызметтерді түрлі ассортиментін таңдау мүмкіндігі бар) жақын арадағы 5 жылда шамамен 2 млн. шаршы метрді құрайды. Қазақстанда шектес елдердің өңірлерін қамти отырып, жүктерді өңдеу 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 өңірлік 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 қалыптастырды. 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 тиеу 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 төмендету коэффициенттерін белгілеу бойынша ТМД-ның шектес елдерінің практикалық тәжірибесіне негізделген, жүктерді 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 (Ыстамбұл, 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 тиеу 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 өңдеу мен тасымалдау жылдамдығын төмендетеді. ЕАЭО сыртқы шекарасының қазақстандық учаскесіндегі 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 рәсімдерді 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 сыбайлас 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 туындайды (ХЖҚК, ЦИМ/ХЖҚК, 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 орындайды, 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 туындайтын жүк

легі Қазақстан арқылы транзитке тартылатын жерүсті трансконтинентальды тасымалдарының көлемін одан әрі ұлғайтуға алып 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 Қиыр шығыс бөлігінің өнеркәсіптік және ауыл шаруашылығы өнімдері). Иранға әріптес елдермен саудадағы валюталық операцияларға рұқсат бере отырып санкцияларды алып тастау осы тасымалдардың өсуіне алып 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 Түрікменстан тарапынан Қазақстан арқылы транзитті тежеу саясатынан бас тарту осы елдердің тарифтік саясатын оңтайландырумен қатар, Қазақстан арқылы транзиттің өсуін ынталандыратын болады. Осы тұрғыдан 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 атқарады.

### *Қауіп-қатерлер*

Шектес мемлекеттерде баламалы транзиттік бағыттарды дамыту. Транссібір бағытының өткізу қабілетін ұлғайту және Ресейдің Қиыр шығыстағы порттарын, Қытаймен Забайкалье шекаралық өткелін, «Наушки – Эрлян» ресей – моңғол учаскесін дамыту, «Қытай – Қырғызстан – Өзбекстан» теміржол желісінің құрылысы, сондай-ақ «Солтүстік – Оңтүстік дәлізінің Астара (Әзербайжан) – Решт (Иран)» теміржол учаскесінің құрылысын аяқтау Қазақстан арқылы транзиттік жүк легінің төмендеуіне себеп болуы мүмкін.



1	«Көлік және қоймаға орналастыру» жалпы қосылған құнының НКИ	ҰЭМСК	%, өткен жыл мен салыстырғанда	ИИДМ	104,6	103,8	103,2	103,2	103,2	103,5	103,6	103,6
2	«Көлік және қоймаға орналастыру» саласында еңбек өнімділігінің өсімі	ҰЭМСК	%, 2016 жылдың деңгейіне	ИИДМ	7,4	16,2	23,0	26,7	29,8	33,5	36,9	39,9
3	«Көлік және қоймаға орналастыру» саласында негізгі капиталға инвестициялар өсімі	ҰЭМСК	%, 2016 жылдың деңгейіне	ИИДМ	112,3	119,8	137,7	162,9	190,9	224,0	262,9	308,9
4	Тұрақты және уақытша жұмыс орындарын құру	ҰЭМСК	мың адам	ИИДМ	30	37	76,2	108,7	98,3	88,0	95,8	83,7
4.1	соның ішінде тұрақты:	ҰЭМСК	мың адам	ИИДМ	3,0	3,7	7,3	9,7	6,2	7,4	9,5	8,4
4.2	оның ішінде уақытша*:	ҰЭМСК	мың адам	ИИДМ	27,4	33,4	68,9	99	92,1	80,6	86,3	75,3
5	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы автомобиль жолдарының үлесі, соның ішінде											
5.1	республикалық маңызы бар	ИИДМ, «Қазавтожол» АҚ (келісім бойынша)	%	ИИДМ, «Қазавтожол» АҚ (келісу бойынша)	87	88	89	90	91	94	97	100

5.2	облыстық және аудандық маңызы бар	ЖАО	%	ЖАО, ИИД М	68	69	71	75	80	85	90	95
6	«Инфрақұрылым» көрсеткіші бойынша ДЭФ Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингіндегі Қазақстанның орны	ДЭФ	орын	ИИД М	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	ИИД М	71	*	65	*	60	*	50	*

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

Қойылған 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:

Р / с №	Тікелей нәтижелердің көрсеткіштері	Дерек тер көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 нақты	2019 (баға)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Автожол инфрақұрылымы</b>												
1	Жаксы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	ИИДМ	%	ИИДМ, «Қазавтожол» ҰК» АҚ (келісу бойынша)	87	88	89	90	91	94	97	100

2	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу	ИИДМ	км	ИИДМ, «Казавтожол» ҰК» АҚ (келісу бойынша)	1 483	1 146	1 400	1 500	1 600	2 000	2 000	2 500
3	Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі	ЖАО	%	ИИДМ, ЖАО	67	68	71	75	80	85	90	95
4	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, күрделі 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 үлесі	ИИДМ	%	ИИДМ, «Казавтожол» ҰК» АҚ (келісу бойынша)	31	33	36	40	45	50	55	60
<b>Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі</b>												
6	Қытай-Еуропа бағытындағы контейнерлік пойыздар қозғалысының орташа тәуліктік жылдамдығы	ҚТЖ	км/тәулік	ҚТЖ	1 050	1 050	-	-	-	-	1 150	1 150
<b>Теңіз және ішкі су көлігі</b>												
7	Кеме қатынасы жүзетін шлюздерінде гидродинамикалық оқиғалардың болу үлесін қысқарту	ИИДМ	%	ИИДМ	94	91,6	81,9	56,5	43,6	31,5	14,1	10,3

Автомобиль көлігі												
8	Ұлттық стандартқа сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялар санын ұлғайту	ИИДМ	бірлік	ЖАО, ИИДМ	0	0	0	7	16	23	37	37
Әуежай инфрақұрылымы және әуе көлігі												
9	ЖӘЖ әуе айлағы бар шалғайдағы елді мекендер және аудан орталықтарының саны	ИИДМ	бірлік	ЖАО, ИИДМ	3	3	4	4	5	10	14	16
10	1 адамға (*) шаққанда халықтың әуе көлігімен жылына көліктік мобильділігі (қозғалысы)	ҰЭМ СК деректері негізіндегі 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 (қозғалысы) елдің көліктік кешенін пайдалану белсенділігін сипаттайды және кезең бойы (сапар саны) тасымалданған жолаушылар санының халықтың жалпы санына қатынасы ретінде есептеледі.

#### 4.2. 2-міндет. Тиімді транзиттік, экспорттық және логистикалық инфрақұрылымды дамыту арқылы «үлкен транзитті» тартуға және экспорттық саясатты іске асыруға жәрдемдесу

Осы міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Р / 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 қатынаста жүктерді автомобиль көлігімен тасымалдау	Қаржы министрі 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 қатынаста жүктерді теміржол көлігімен тасымалдау	ҚТЖ	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	ҚТЖ	мың ЖФБ	ИИДМ КТЖ	537,4	824,6	1108	1362	1498	1649	1655	1661
Теңіз және ішкі су көлігі												
3	Қазақстан Республикасының теңіз порттарында транзиттік жүктерді ауыстырып тиеу	ҚТЖ	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 жүктерді 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 автомобильдер өткізу пункттерінің орташа өткізу қабілеті	ҰҚК ШҚ	жүк АТС бірл. /тәул.	ҰҚК ШҚ	1200	1200	1200	1250	1400	1450	1600	2000
6	Халықаралық транзиттегі электрондық коммерция тауарларын тасымалдау көлемі	Қаржы міні	млн. бірл.	«Казпошта» АҚ (келісу бойынша)	53,5	70,9	83,3	98,8	148,2	222,3	333,4	500,1



7	Контейнерлерде жүктерді өңдеудің қазіргі заманғы технологияларын пайдаланатын экспортқа бағдарланған кәсіпорындардың саны	ИИДМ	Бірл.	ИИДМ	2	3	5	6	7	8	9	10
---	---	------	-------	------	---	---	---	---	---	---	---	----

### 4.3. 3-міндет. Инфрақұрылымдық кешеннің технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін 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 (баға)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автожол инфрақұрылымы												
1	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының Ұлттық стандартқа сәйкес келетін жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі	ИИДМ, ҚАЖ	%	ИИДМ, «ҚАЖ» ҰК» АҚ (келісу бойынша)	42	50	58	66	74	82	90	100
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 (баға)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автожол инфрақұрылымы												
1	Республикалық маңызы бар өзін-өзі ақтайтын ақылы автомобиль жолдарының олардың жалпы ұзындығындағы үлесі	ИИДМ	%	ҚАЖ (келісу бойынша), ИИДМ	1	3	11	19	27	33	39	45
Автомобиль көлігі												
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 жүктерді 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 алатын 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	ҰЭМСК	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
Теңіз және ішкі су көлігі												
13	Сатып алынған жаңа су көлігі кемелерінің саны, оның ішінде:	ИИДМ	бірлік	ИИДМ, ҚТКФ				2	2		2	
13.1	әмбебап паромдар	ИИДМ	бірлік	ИИДМ, ҚТКФ				2				
13.2	фидерлік кемелер (контейнерлер тасымалдағыштар)	ИИДМ	бірлік	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:

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

##### Автожол инфрақұрылымы

1	100 мың тұрғынға шаққанда жол-көлік оқиғаларында қаза болғандар	ИИМ	100 мың тұрғынға шаққанда 1 адам	ИИМ	89	87	82	77	71	65	58	51
---	---	-----	----------------------------------	-----	----	----	----	----	----	----	----	----

##### Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі

2	Электрмен және отынның баламалы түрлерімен жүретін теміржол жылжымалы құрамының үлесі	ҚТЖ	%	ҚТЖ	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
Теңіз 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	бірлік	ҚТКФ	0	0	0	0	0	0	0	2
5.2	сервистік флот кемелері	ИИДМ	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 арнайы су көлігі кемелерінің жалпы санын көбейту	ИИДМ	бірлік	ИИДМ, Қаржымин і	3	3	7	10	13	15	18	-

7	Ішкі су көлігіндегі көліктік оқиғалар санының төмендеуі (1000 кемеге 0,5 көліктік оқиға көрсеткішінен жоғары емес)	ИИДМ	%	ИИДМ	1	1	1	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5
Азаматтық авиация												
8	Ұшу қауіпсіздігі бойынша ИКАО стандарттарын енгізу деңгейі	ИИДМ, «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ	%	ИИДМ, «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» 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-міндетін іске асыру

Осы міндет шеңберінде өңіраралық көлік байланыстарын жақсарту, 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 учаскелерін, 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, күрделі 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 схемасымен байланыстыра отырып айқындайды.

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

Елді мекендердің автожолдары мен көше-жол желілерінің техникалық-пайдалану жағдайының талап етілетін деңгейін күтіп-ұстау үшін оларды жөндеу және күтіп-ұстау 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 республикалық 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 кеңістікте дамуының перспективалық моделінің басымдығы мен қажеттілігінің өлшемшарттарын негізге ала отырып, жәрдемдесуге тиіс.

Ұлттық жол активтері сапасы орталығы тапсырыс берушілер, инжинирингтік 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 республикалық 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 жүргізуші субъектілердің бір-бірімен және басқа да көлік инфрақұрылымы объектілерімен жыл бойы көлік байланыстарының бұзылуына себеп болатын, жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдардың жоқ (жоғалған, қираған) учаскелерін салуға және реконструкциялауға;

жаңа өнеркәсіптік аймақтарды құруды, өнеркәсіптік өсу нүктелерін және экономикалық аймақтарды құруды, жаңа елді мекендер мен агломерацияларды құру мен дамытуды қоса алғанда, өңір 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, күрделі 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 жүру 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 жүргізілуі тиіс. Осы мақсаттар үшін ЖАО жол бюджетінде резервтік қаражатты көздеуі 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 өңірлердің 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 жүргізуші субъектілердің балансында жатқызылуы тиіс.

Уәкілетті органның, автомобиль жолдарының ұлттық операторының және жергілікті атқарушы органдардың қолдауымен мүдделі шаруашылық жүргізуші 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) учаскелерін және қажет болған жерлерде жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының учаскелерін (оның ішінде МЖӘ тетігі шеңберінде) 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, ауданаралық 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 учаскелерін реконструкциялау арқылы «Үйге дейінгі жол» қағидаты бойынша халықтың күнделікті жүретін жолы маршруттарының үздіксіздігі мен байланыстылығы қамтамасыз етілуі тиіс.

Тірек елді мекендер шекарасында қанағаттанғысыз жағдайдағы, сондай-ақ топырақ жамылғысы бар және онсыз көшелер учаскелерінің 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 «ҚДБ-Лизинг» АҚ лизингтік қаржыландыру тетігі арқылы іске асыру және олардың тәсілдері мәселесі пысықталатын болады.

МЖӘ тетігі шеңберінде 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 құрылысы 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, жеңілдікті 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 жеңілдікпен 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 жаңғыртуды жүргізумен қатар теміржол көлігін техникалық пайдалану қағидаларына тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізе отырып, МТЖ жекелеген учаскелерінде 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, Үшарал, 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 әуевокзалдарын 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 күрделі 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 учаскелерінде порт құрылыстары мен жағалау өндірістік объектілерін реконструкциялау және жаңғырту, сондай-ақ бұл экономикалық орындылығы бар жерлерде көліктің жерүсті 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 экспортын 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 шеңберінде автожол инфрақұрылымы саласында халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және күрделі жөндеу жөніндегі басым жобаларды іске асыруды жалғастыру қажет.

2020 – 2025 жылдар ішінде Бағдарлама шеңберінде 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 – Түрікменстан 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 – Қарабұтақ» 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 пунктiнен «Қорғас» ШЫХО дейiнгi учаске автожолын I техникалық санатқа реконструкциялау;

«Қабанбай батыр даңғылы», «Астана жұлдызы» айналымынан «Нұрсұлтан Назарбаев» халықаралық әуежайының айналымына дейiнгi учаскедегi автожолды I техникалық санатқа реконструкциялау;

«Үлкен Алматы айналмалы автомобиль жолдары» I техникалық санаттағы автожолын салу;

«Шымкент қаласының Оңтүстік-Батыс айналма жолы» I техникалық санаттағы автожолын салу;

«Б. Қонысбаев өткізу пунктiмен Сарыағаш қаласының айналма жолы» I 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 инвестициялық жобаларды іске асырудан ұзақ мерзімді әсерді қамтамасыз ету үшін құрылыс-жол жұмыстары мен материалдарының сапасын бақылаудың тиімді жүйесін құру қажет.

Жол төсемінің және жасанды құрылыстардың техникалық жағдайына тұрақты мониторинг және аспаптық диагностика жүргізілуі 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-ұстау 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-ұстау 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 учаскелерін ағымдағы және орташа жөндеу және күтіп-ұстау 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 ұқсас).

Автомобиль өткізу пункттерінде автокөлік қозғалысының жолағын жаңғырту, жүргізушілер мен жолаушыларға, сондай-ақ транзиттік көлік 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 жарақтандыру және жұмысын ұйымдастыру жөніндегі талаптарға сәйкестендіру қажет.

Әрбір өткізу пункті үшін көліктік және сервистік инфрақұрылымның қосымша орнатылатын элементтерінің көлемін 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 көліктік бақылау органдары мен әкімшілік полиция тарапынан себепсіз тоқтатуға және тексеріп қарауға шектеу енгізе отырып (тіпті толық тыйым салуға дейін), транзиттік жүк көлік құралдары үшін «жасыл дәліздерді» ұйымдастыру қағидатын енгізу қажет.

Теміржол көлігі саласында күрделі жөндеуді, екінші жолдарды салуды (қауырт учаскелерде), жасанды құрылыстарды жөндеуді және ауыстыруды, транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін бірінші дәрежелі маңызы бар магистральдық теміржол желісі учаскелерінде сигнал беру, орталықтандыру және бұғаттау (СОБ), байланыс және электрлендіру жүйелерін жаңғырту қажет.

«КТЖ» ҰК» АҚ ұлттық операторына мынадай инвестициялық жобаларды іске асыру құнын өтеу үшін республикалық бюджет қаражаты есебінен мемлекеттік қолдау көрсетілуі тиіс:

«Достық – Мойынты» транзиттік теміржол дәлізінің учаскесін жаңғырту;

«Мойынты – Ақтоғай» және «Тобыл-Никельтау» теміржол учаскелерін электрлендіру;

Қарасай көлін айналып өтетін «Көкпекті – Қарағайлы» айналма теміржол желісінің құрылысы.

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 өңірлерін 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 заңды 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 УСҚ-да жүктерді кедендік тазарту кезінде ҚҚС нөлдік мөлшерлемесін қолдануды қарастыру қажет.

Электрондық коммерция жүктері (ЭКЖ) көлемінің өсуін ынталандыру және қойма дистрибуциялық желісін (ЭКЖ тапсырыстарын өңдеу және орындау пункттері) дамыту үшін транзиттік декларациялау рәсімін қолданбай жүк жөнелтушінің тізілімі бойынша ЭКЖ рәсімдеу 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 жүктерді халықаралық тасымалдауды жүзеге асыруы, сондай-ақ қолайлы институционалдық ортаны 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 жеңілдікті қаржыландыру түрінде мемлекеттік қолдау көрсету 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 аэрохаттардың 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 жаңғырту 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 жаңғырту 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.

Жүктердің 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 өңірлік авиатасымалдаушыларды тарта отырып, әуежайлардың жүктелуіне ықпал етуі мүмкін.

Жанар-жағармай материалдарының (ЖЖМ) құны және оларды сақтау мен өткізу үшін тиісті инфрақұрылыммен нақты қамтамасыз етілуі өңірлік 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 қауымдастығы 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 едәуір 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 жерүсті 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 учаскесінде 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 КЛЮ) 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 алаңдарын құру/дамыту қажет. Бұл алаңдар тиеуді механикаландыру құралдарымен, таразылармен жабдықталуы, сапаны тексеру мүмкіндігімен, негізгі өңірлердегі 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 ұйымдастыру үшін қоймалық инфрақұрылымның болуын талап етеді.

Контейнерлердің айналымын кедендік реттеудің құқық қолдану практикасында операторларға Қазақстан заңнамасына тиісті норманы енгізе отырып, кедендік баждар мен салықтарды төлеу туралы CARNET ATA кітапшасын ресімдемей еркін нысанда толтырылған жазбаша міндеттемелерді ұсыну мүмкіндігін регламенттейтін Уақытша әкелу туралы конвенцияның (Ыстамбұл, 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 жүкқұжатын 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 индустриялық объектілердің шығындарын оңтайландыру процесіне жеке секторды белсенді тарта отырып, жүзеге асырылуы тиіс.

### **5.3. «Инфрақұрылымдық кешеннің технологиялық, ғылыми-әдістемелік және ресурстық қамтамасыз етілуін арттыру» 3-міндетін іске асыру.**

#### *Технологиялық дамыту және инновацияларды енгізу*

Осы бастаманы іске асыру шеңберінде 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 тиесіліктегі 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 шұғыл 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 жүргізудің барлық сатыларында техникалық бақылау және қадағалау бөлігінде бақылаудың бұзылмайтын әдістерінің технологиялары енгізілетін болады. Жол-құрылыс 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-ұстау 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-құрылыс материалдарын барынша оқшаулау қағидаттарына негізделетін болады. Бұл ретте автожол саласының нормативтік-техникалық базасын жетілдіру ЕАЭО және ЭЫДҰ елдерінің үздік практикаларымен интеграциялауға, сондай-ақ барлық нормативтік-техникалық құжаттаманы толық цифрлау шеңберінде техникалық реттеудің параметрлік нормативтік жүйесіне көшу арқылы техникалық олқылықтар мен сәйкессіздіктерді жоюға бағдарланатын болады. Автожол саласының «Индустрия 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 (инклюзивтілігін) арттыру үшін жүріп-тұруы шектеулі азаматтарды тасымалдау үшін жабдықталған қоғамдық көліктің жылжымалы құрамы паркінің үлесін кезең-кезеңімен ұлғайту қажет.

Теміржол инфрақұрылымы мен тасымалдар саласында өңірлік экономикалық даму басымдықтарымен және трансшекаралық көлік бастамаларымен байланыстыра отырып, негізгі көлік хабтары арасында осы мақсаттар үшін бөлінген жүрдек магистральдық жолдарды салудың

перспективалы мүмкіндігін зерделей отырып, жүрдек 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, өңдеу 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 оңтайлы 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, кедендік және қадағалау мемлекеттік органдарының мультимодальдық өзара іс-қимылының бірыңғай ақпараттық ортасын құру көзделеді, бұл көлік жүйесінің

тиімділігін арттыруға, көлік процесіндегі физикалық емес кедергілерді жоюға, жүктерді өңдеуді едәуір жеделдетуге мүмкіндік береді және көлік саласының бәсекеге қабілеттілігіне жалпы оң әсер етеді.

Көлік саласында мемлекеттік қызмет көрсетудің АКТ-инфрақұрылымын дамыту бойынша бағыт, оның ішінде халықаралық қатынастарда жолаушыларды тұрақты тасымалдауға рұқсат беруді, ірі көлемді және ауыр салмақты бөлінбейтін жүктерді 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 талшықты-оптикалық байланыс желілерін және өзге де желілік-кабельдік құрылыстарды кейіннен өрістетуге үшін базалық инфрақұрылымды (кабельдік арналар мен лотоктарды, құбырларды, кондуиттерді, қара талшықтарды 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 АКТ-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 істен шығуға төзімді жүйелерін, сондай-ақ АТ және цифрландыру саласындағы бастамалар шеңберінде 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 жүктердің 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 графиктің 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 қатысуынсыз автоматты оңтайлы басқару қағидаттарына негізделген пойыздар қозғалысын басқару жүйесі енгізілетін болады. Осы мақсаттар үшін орталықтандыру бекетінде қауіпсіз есептеу платформаларын, сондай-ақ кеңейтілген диагностиканың кіріктіріме 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 учаскелерінде интеллектуалдық көлік жүйелерін (ИКЖ) енгізу, тұрақты жолаушылар тасымалын жоспарлаудың



бірыңғай ақпараттық жүйесін құру, бағыттар мен тасымалдаушылардың тізілімін жүргізу жоспарлануда. Олардың техникалық жағдайы туралы деректерді, жөндеу және күтіп-ұстау 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 алатындай 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 өзендік 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 жеңілдетуге 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 аэронавигациялық жүйелерді енгізу жалғастырылатын болады.

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

Әртүрлі көліктің және көлік процесіне барлық қатысушылардың технологиялық өзара іс-қимылының бірыңғай ақпараттық ортасын құру транзакциялық шығындарды азайтуға елеулі үлес қосады және экономикадағы жалпы көліктік шығындарды азайтады. Көлік түрлері мен көлік процесіне қатысушылардың өзара іс-қимылының 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 төмендету 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 түрлерімен интеграциялау мақсатында ғылыми зерттеулер жүргізілетін болады.

Көлік-коммуникация кешенінің өзекті басымдықтары мен қажеттіліктеріне сәйкес кейіннен ҒЗТКЖ 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 тәжірибенің 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 ұйымдастыруды 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 мүдделерінің 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 шеңберінде қолданыстағы институционалдық құрылым мен тұтастай 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 шеңберінде 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 кешеннің 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 даярлауға 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 практикадан өту үшін білім беру мекемелері студенттерінің өндірістік және диплом алдындағы практикадан 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 түлектерді 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 әріптестікті дамыту оқытудың қолданбалы сипатын (оның ішінде аталған саланың мамандықтары бойынша колледждерде дуальды оқытуды 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 (акпараттық жүйелер мен бағдарламалық қамтылымды қоса алғанда) әзірлеу және енгізу бойынша ғылыми-өндірістік орталықтар мен технопарктер 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 курстарын ұйымдастыру қажет.

Көлік-коммуникация саласындағы мамандықтар бойынша түлектер 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.

Теңіз 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 теңіз кадрларын даярлауды қамтамасыз ету үшін ортақ жауапкершілігі заңнамалық деңгейде белгіленетін болады.

Сондай-ақ уәкілетті орган таныған теңіз оқу-жаттығу орталықтарында теңізшілерді даярлау курстарынан өту тетіктері жетілдірілетін болады.

#### **5.4. «Көлік инфрақұрылымы субъектілері мен тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру» 4-міндетін іске асыру**

Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарында айқындалған елдің әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштеріне қол жеткізу едәуір дәрежеде көлік-инфрақұрылымдық кешеннің 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 шеңберінде 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 белсенді 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 осындай шаралары мен басымдық өлшемшарттары арнайы мақсаттағы автомобиль техникасын (оның ішінде жол техникасын және машина-трактор паркін) сатып алуды жүзеге асыратын коммуналдық кәсіпорындарға қатысты қолданылуы тиіс.

Сыртқы нарықтарға қызметтер көрсету үшін индустриялық-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 объектілерінің тізіміне енгізілуі қажет.

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

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

2) лизинг мерзімі – отанда өндірілетін автобустар, тракторлар және комбайндар үшін 7 жылдан аспайды; жол-құрылыс 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.

Жүктерді халықаралық тасымалдауға тартылған жүк автокөлік құралдарының паркін келесі жылдары осы пропорцияны сақтап немесе ұлғайта

отырып, автокөлікпен тасымалданатын экспорттық-импорттық жүктердің жалпы көлеміндегі қазақстандық жүк автотасымалдаушыларының үлесін 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 учаскелерін бөлу, инженерлік желілерді жүргізу және т.б.) жолымен мемлекеттік қолдау шараларын қабылдайтын болады, сондай-ақ ұлттық стандарттың талаптарына сәйкес келмейтін объектілер біртіндеп 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, ауданішілік) жолаушылар бағыттарында туындайтын 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 шеңберінде 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 шеңберінде 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 (KPI) белгілеу жолымен реттеу функциялары мен стратегиялық жоспарлау сақталатын болады. Осы модельді іске асыру желілік инфрақұрылымдық келісімшарттар тетігін енгізу арқылы болжанады.

Осы бағытты іске асыру шеңберінде уәкілетті орган ақылы жолдар бойынша жүріп өту 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, жүктерді 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.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ және/немесе оның еншілес ұйымдарын «ҚДБ-лизинг» АҚ лизингтік қаржыландыруы 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.

Осыған 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 күтіп-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 ұйымдастыру және жүзеге асыру жөніндегі шығындарын өтеуге атаулы субсидиялар бөлуді көздейтін бағдарламаларды іске асыру жалғастырылатын болады.

Теміржол саласының жұмыс істеу тиімділігін арттыру үшін қатысушылар 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 өңірлік авиакөлік әуе қатынасын дамыту үшін өңірлік авиакомпаниялардың жеңіл әуе кемелерін кейіннен сатып алуын 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 өңірлік тасымалдарды дамыту үшін «Жетісу» АҚ әуе паркін таяумагистральдық жаңа әуе кемелерімен толықтыру жалғастырылады.

Жеке авиакомпаниялардың әуе флотын жаңарту процесінде «ҚДБ-лизинг» АҚ қатысуымен жеңілдікті 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 «ҚДБ-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 шеңберінде ішінара субсидиялау ұсынылады. «Жетісу» АҚ әуе паркін жаңарту кезінде республикалық және жергілікті бюджеттен қаражат бөлінетін болады.

Тікұшақ авиапаркін жаңарту мынадай индикативтік жағдайларда «ҚДБ-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 «ҚДБ-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 етілетін болады. Рейстік ұшуларды қаржыландыру билеттерді сатудан түскен қаражат есебінен жүзеге асырылады. Табысы төмен әлеуметтік маңызы бар тасымалдарды орындау ЖАО-ның субсидиялары есебінен өтелетін болады.

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

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

### **5.5. «Көлік инфрақұрылымын пайдалану және экологиялық қауіпсіздігін арттыру» 5-міндетін 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-ұстау 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 әзірленетін 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, қиылыстардың, жаяу жүргіншілер өтпелерінің геометриялық параметрлері, жол құрылыстарының техникалық параметрлері, сондай-ақ белгілеулердің, 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 құрылыстардың, 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 жерүсті 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 әзірленетін және іске асырылатын болады.

Магистральдық теміржолдардың әлеуетті қауіптілік деңгейі мен тіркелген жол-көлік оқиғаларының саны жоғары автомобиль жолдарымен қиылысу 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 құрылысының элементтерінде, СОБ және электрмен жабдықтау жүйелерінде, жасанды құрылыстарда) 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 жарактандырылуын жақсарту көзделеді.

Әуежайлардың медициналық пункттерін жарактандыру 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, «ҚДБ-Лизинг» АҚ-ның барлық құралдарын пайдаланып, оларға республикалық бюджеттің қаражаты 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 жеңілдіктер 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 қаражатын бөлу есебінен кеменің 42 бірлігін, оның ішінде жер снарядтарын, сүйреткіш теплоходтарды, жүзбелі доктарды, баржаларды және т.б. салу жолымен іске асырылатын болады.

Көлік-инфрақұрылымдық кешені ұйымдарының технологиялық процестерді үздіксіз жаңғыртуды 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 өңірлік 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 шеңберінде кейіннен энергия, шикізат және материалдар көздері ретінде пайдалану үшін көлік инфрақұрылымы объектілерін салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау кезінде қалдықтарды саралап жинау мен өңдеудің инновациялық технологияларын енгізуді 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 жеңіл 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 құрылыстарының қазіргі заманғы үлгілерімен жайластыру деңгейін арттыру жөніндегі іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

Қалдықтарды өңдеу және кәдеге жарату процестерінің тиімділігін арттыруға және тазарту құрылыстарын 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 алаңдар құру есебінен қол жеткізілетін болады.

Әуе көлігінде авиатехника мен жабдықтарды кәдеге жаратудың экологиялық қауіпсіз технологияларын енгізу, әуежайларда тазарту құрылыстарын 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 тікұшақ алаңдарының конструкциясы оларды 95 %-ға дейін өңдеу мүмкіндігін көздейтін болады.

Энергия үнемдейтін технологияларды енгізу шеңберінде әуеайлақтардың жарық сигналдық оттары жүйесінде де, әуежай кешенінің ғимараттары мен құрылыстарын 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 оңтайландыруды қамтамасыз ететін интеллектуалдық көлік жүйелерін енгізу есебінен жоспарланады.

Жаңартылатын энергия көздерін пайдаланатын көлік инфрақұрылымының мұқтаждары үшін энергетика объектілерін дамытумен қатар, көлік құралдарының қозғалыс бағыттарын оңтайландыру 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 мониторингілеу, талдау және бағалау құралдарын қамтитын экологиялық менеджмент жүйесі әзірленетін және енгізілетін болады. Осы жүйені енгізу бақыланатын көрсеткіштердің статистикалық дерекқорын қалыптастыруға, олардың өзгеруін болжауға мүмкіндік береді, сондай-ақ экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі алдын алу шараларын әзірлеу және іске асыру жөніндегі оңтайлы 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:

Қаржыландыру 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 қаражаты	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 қауымдастығы
ICAO	– Халықаралық азаматтық авиация ұйымы
LPI	– Logistic Performance Index (Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігінің индексі)
АТСТ	– Ақтау теңізінің солтүстік 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
Қаржыминінің	– Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік
МКК	кірістер комитеті
КТҚС	– Каспий теңізінің қазақстандық секторы
«ҚТЖ» ҰҚ»	– «Қазақстан теміржолы» ұлттық компаниясы» акционерлік
АҚ	қоғамы
МАТЖ	– мұнайдың авариялық төгілуін жою
ПТӘ	– порттың теңіз әкімшілігі
ІМ	– Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі
ЖӘЖ	– жергілікті әуе желілері
ДСМ	– Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрлігі
ИИДМ	– Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
ЖАО	– жергілікті атқарушы органдар
ХТҰ	– Халықаралық теңіз ұйымы
ҰЭМ	– 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
Қаржымині	– Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі
ҒЗТКЖ	– ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар
КТО	– көтерме-тарату орталығы
ҚҚТҚ	– құм-қиыршық тас қоспасы
АДЖ	– аумақтарды дамыту жоспары
ҰҚК ШҚ	– Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Шекара қызметі
РБ	– республикалық бюджет
ҚР	– Қазақстан Республикасы
РТЖ	– «Ресей теміржолдары» ашық акционерлік қоғамы
УСҚ	– уақытша сақтау қоймасы
АЕМ	– ауылдық елді мекен
ТАТЖМ	– трансазиялық теміржол магистралі
КЛО	– көлік-логистикалық орталық

---