**«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік саласын реформалау мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Заңы жобасының реттеушілік саясаттың консультативтік құжаты бойынша**

# 1. Проблеманың сипаты:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Р/с№ | **Проблемалық сұрақ** | **Туындаған проблеманың негізгі себептері** | **Сипатталған мәселенің деңгейі мен маңыздылығын көрсететін талдамалық мәліметтер** | | **Мәселені өлшеу тәсілдері** |
| **1. Автомобиль жолдары** | | | | | |
|  | Автомобиль жолдарын күтіп ұстау мен жөндеуді қаржыландыру жүйесін дамыту | 1. Көлік саласына қажеттіліктерді қаржыландыруға көбірек еркіндік беру, сондай-ақ қосымша қаржыландыру көздерімен қамтамасыз ету қажеттілігі. | | 1.01.2023 жылғы жағдай бойынша республикадағы автожолдардың жалпы ұзындығы 94 781 км құрады, оның ішінде:  - халықаралық және Республикалық маңызы бар - 26,2%;  - облыстық маңызы бар-33,5%;  - аудандық маңызы бар – 40,1%.  Республикалық маңызы бар автожолдар желісінің жалпы ұзындығы 24,9 мың км, оның ішінде 5,7 мың км (жөндеу 2,6 мың км, қайта жаңарту 3,1 мың км) жөндеумен қамтылған. Бұл мақсаттарға республикалық бюджеттен 2024 жылы 389 млрд теңге қарастырылған.  2024 жылы автожолдарды салу және реконструкциялау 3,1 мың шақырымды қамтыды, оның 1,9 мың шақырымын аяқтау жоспарлануда.  Автожолдарды салу және реконструкциялау жобаларына қаражат тапшылығы шамамен 94 млрд теңгені құрайды және материалдар құнының ұлғаюына, сондай-ақ қаржыландыру көздерінің болмауына байланысты.  Айта кету керек, I санаттағы 1км 4-жолақты жолдың құрылысына жұмсалатын шығындар шамамен 900 млн теңгені (1,9 млн доллар) құрайды. АҚШ - та шамамен 5 миллион доллар, Францияда-5,2, Швецияда-5,6, Германияда-5,7, Ұлыбританияда-19,2.  Тиісінше, шет елдердегі жол киімдері конструкциясының қалыңдығы Қазақстанға қарағанда шамамен 1,5 есе көп. Құны төмен болғандықтан мердігер қаражатты үнемдейді және арзан және сапасыз материалдарды қолданады, жол-құрылыс техникасы мен жабдықтарын жаңартпайды, қызметкерлердің біліктілігін арттыруды жүргізбейді, олардың саны азаяды және жалақы уақтылы төленбейді.  Осылайша, жоғарыда аталған іс-шараларды жүзеге асыру айтарлықтай ақшалай ресурстарды қажет етеді.  Құрылыс материалдарының, отынның, еңбекке ақы төлеудің және салықтардың және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдердің жыл сайынғы қымбаттауы себебінен мердігер ұйымдардың жобалардың құнын ұлғайту туралы талаптарының саны өсуде.  Көп сатылы бюджеттік процесс шеңберінде бюджетті түзету және нақтылау мерзімдерінің ұзақтығына байланысты уақтылы және тұрақты қаржыландыруды жүзеге асыру қиын. Сонымен қатар, бюджеттеу кезеңдері аяқталған кезде бағалар жиі өзгереді, бұл жаңа шеңбер бойынша бюджетті түзетуді қажет етеді.  Мысалы, «Қостанай-Қарабұтақ» жобасының бастапқы құны 484-503 км 2020 жылы 24,7 млрд теңгені құрады, 2023 жылы түзетілгеннен кейін жобаның құны 32 млрд теңгеге дейін өсті, тиісінше жобаның қымбаттауы жалпы 7,2 млрд теңгені құрады.  Бұл жобаларды, әсіресе іске асырылуы бірнеше жылға есептелген ұзақ мерзімді жобаларды жедел қаржыландыруға теріс әсер етеді. Бұл олардың қатаюына және қымбаттауына әкеледі.  Сонымен қатар, бюджеттеу тиімділігін бағалау бөлінген қаражатты уақтылы игеруге негізделген. Бұл тәсіл жұмыстарды олардың сапасына және толық аяқталуына қарамастан, белгіленген мерзімде қабылдауға итермелейді. Кейіннен бұл кепілдік кезеңінде ақаулардың пайда болуына әкеледі. | Ашық көздерден алынған «ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ, Ұлттық статистика бюросының деректері |
| 2. Автожолдарды салуға (реконструкциялауға) және жөндеуге салмақтық және (немесе) габариттік параметрлерден асып кеткені үшін алымдар мен айыппұлдарды нысаналы пайдалану мүмкіндігінің болмауы. | | Бюджет кодексіне сәйкес ауыр салмақты және (немесе) ірі габаритті автокөлік құралдарының жүруіне арнайы рұқсат бергені үшін алымдар және таразы немесе габариттік параметрлерден асатын автокөлік құралдарының жүруі үшін айыппұлдар республикалық бюджетке түседі.  Мәселен, 2023 жылы ауыр салмақты және (немесе) ірі габаритті автокөлік құралдарының өтуі үшін алымдар  12,9 млрд. теңге, бұл республикалық маңызы бар автожолдарды жөндеуге жылдық қаржыландыру қажеттілігінің шамамен 25% -. құрайды.  2023 жылы 98 018 автокөлік құралы тексерілді, салмақ параметрлерінен асып кету бойынша 3 639 бұзушылық және габариттік параметрлерден асып кету бойынша 682 бұзушылық анықталды. | «ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ деректері |
|  | Автомобиль жолдарының тиісті сапасын қамтамасыз ету құралдарын жетілдіру | 1. Инновациялық технологияларды қолданбалы пайдаланудың, сондай-ақ автомобиль жолдарын жобалауды, салуды және жөндеуді ғылыми-техникалық қолдаудың болмауы. | | «ҚазжолҒЗИ» АҚ «Астана-Щучинск» республикалық трассасының құрылысын ғылыми – техникалық сүйемелдеуді жүзеге асырды, онда институт қызметкерлерінің бақылауымен жаңа технологиялар мен құрылыс материалдары қолданылды. Бүгінгі таңда бұл республикалық маңызы бар жалғыз жол, ол көптеген жылдар өткеннен кейін пайдалану сапасы мен жол қозғалысы қауіпсіздігінің жоғары деңгейін көрсетті.  Бұл шығындар өңірлер бөлінісінде әртүрлі климаттық ерекшеліктері бар жобаларға ғылыми зерттеулер жүргізуді, зертханалық сынақтар жүргізуді, жол киімдерінің үлгілік конструкцияларын әзірлеуді, нормативтік-техникалық құжаттарды өзектендіруді және жетілдіруді қамтиды. | «ҚазжолҒЗИ» АҚ деректері |
| 2. Жол-құрылыс материалдарының болуы, олардың көздері мен қорлары, автомобиль жолдарын жобалау, салу және жөндеу кезінде логистика және қолданылатын технологиялар туралы өзекті және сенімді мәліметтердің болмауы. | | Жолдардың сапасы көбінесе құрылыс материалдарын таңдауға байланысты. Ол үшін мұндай материалдар көздерінің болуы, олардың орналасуы мен қашықтығы, жобалық қуаты (материалдар қоры) және инертті материалдардың қасиеттері туралы өзекті ақпараттың болуы қажет.  Мысалы, жұмыстарға қажетті инертті материалдардың жеке кен орындарының жол-құрылыс жұмыстары жүзеге асырылатын өңірде болмаған жағдайда сметаға карьерлерден тасымалдау салынады. Осыған байланысты олардың орналасуы және оларда бар қорлар туралы, сондай-ақ материалдарды жұмыс объектісіне тасымалдау әдістері мен құны туралы ақпарат қажет. Мұндай ақпарат болмаған жағдайда, қажетті шығындардың барлық көлемін болжау және жалпы жол құрылысында технологиялық процесті құру өте қиын. | Ашық көздерден алынған «ҚазжолҒЗИ» АҚ деректері |
| 3. Құрылыс көлемінің бір мезгілде өсуі кезінде жол саласындағы білікті кадрлардың тапшылығы. | | Автожол құрылысы көлемінің өсуімен осы сала үшін білікті кадрларға қажеттілік артып келеді. Бүгінгі таңда мұндай кадрлардағы тапшылық шамамен 2500 адамды құрайды. Бұл автожолдар құрылысының сапасына, сондай-ақ жол-құрылыс жұмыстарын жүргізуде жергілікті қамтуды қамтамасыз етуге теріс әсер етеді.  Мысалы, жобалар бойынша учаскелерде: Талдықорған-Өскемен, Қалбатау-Майқапшағай, Қарағанды-Балқаш 27 компания тартылды, олардың тек 7-і ғана отандық компаниялар (қазақстандық компаниялар: «АБК-Автодор НС» ЖШС, «Қазақдорстрой» ЖШС, «Қыран» ЖШС, «Ақжолқұрылыс» ЖШС, «Атырауинжстрой» ЖШС-ААЖ», «ҚазГерСтрой» ЖШС, «К-Дорстрой» АҚ), қалған 20 компания - шетелдік.  Халықаралық қаржы институттарының қарыздары есебінен іске асырылатын ірі жобаларға негізінен шетелдік компаниялар тартылды, олар басқа артықшылықтардың қатарында тәжірибелі мамандар штатына ие. | «ҚазжолҒЗИ»АҚ деректері |
| 4. Автомобиль жолдарын орташа жөндеу объектілерін қабылдауды регламенттеудің болмауы. | | Заңның 15-бабына сәйкес сәулет, құрылыс және қала құрылысы қызметі туралы заңнамаға сәйкес аяқталған жол жұмыстарын пайдалануға қабылдау автомобиль жолдарын ағымдағы және орташа жөндеу жұмыстары бойынша жүзеге асырылмайды.  Қабылдау рәсімдерін регламенттеудің болмауы жөндеу жұмыстарының тиісті сапа деңгейін қамтамасыз етпейді. | Автомобиль жолдары комитетінің деректері |
| 5. Жол құрылысы және жөндеу рәсімдеріне тартылған субъектілердің жауапкершілігінің жеткіліксіз деңгейі. | | Қазақстандағы сапасыз жолдардың себептерінің бірі техникалық қадағалаудың дұрыс жұмыс істемеуі болып табылады. Тапсырыс берушімен жасалған шарт бойынша техникалық қадағалауды жүзеге асыратын компаниялар жобаны іске асырудың барлық кезеңдерінде құрылысты қадағалауға тиіс. Бұған сапа, мерзімдер, шығындар, орындалған жұмыстарды қабылдау, сондай-ақ объектілерді пайдалануға беру кіреді.  Соңғы 3 жылда 50-ден астам қадағалау компаниялары тіркелді, олардың көпшілігі жергілікті. Олардың бақылауымен автожол саласы шеңберінде 2,2 мың км пайдалануға берілді.  Үкіметтік қарыздар шеңберінде құрылысты қадағалау жөніндегі консультанттарға бөлінген жалпы сома 2022 жылы 6 197 411.69 мың теңгені, 2023 жылы 5 289 438,156 мың теңгені құрайды. Республикалық бюджеттен техникалық қадағалау қызметіне 11 800 830,965 мың теңге бөлінді. Осыған қарамастан, бұл техникалық қадағалау сапасының артуына әсер еткен жоқ.  Мәселен, 2021 жылы «Жол активтері сапасының ұлттық орталығы» ШЖҚ РМК (ҰКО) инспекторлары техникалық қадағалау қызметтері жіберген бұзушылықтар фактілері бойынша Өңірлік МАБЖ-ға 150-ден астам өтініш жолдады. Нәтижесінде 31 қызметкер жауапқа тартылды. 24 сарапшы аттестаты тоқтатылды. 2022 жылы осындай 128 өтініш жолданды. 21 сарапшы аттестаты тоқтатылды. Екі мердігер лицензиядан айырылған.  Техникалық қадағалау жөніндегі консультанттар жіберетін шығындар мен бұзушылықтар санының төменде келтірілген талдауына сәйкес қаржыландырудың жыл сайынғы екі есе өсуімен Санкциялар үлесі тікелей пропорционалды түрде төмендейді:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | Жұмсалды*млн теңге* | Айыппұл салынды  *млн теңге* | Шығындарға айыппұлдар *проценті* | | 2021 | 11 921,8 | 29,9 | 0,2 | | 2022 | 22 849,5 | 43,1 | 0,1 | | 2023 | 42 061,2 | 61,6 | 0,1 |   2021 жылы техникалық қадағалауға 11 921,8 млрд теңге жұмсалды, 29, 9 млн теңге айыппұл салынды, 2022 жылы – 22 849,5 млрд теңге бөлінді және 43,1 млн теңге айыппұл салынды, 2023 жылы – 42 061,2 млрд теңге бөлінді және 61,6 млн теңге сомасына айыппұл салынды.  Осылайша, қаржыландырудың едәуір көлеміне (айыппұлдарды жабатын 99,9% - ға) қарсы бұзушылықтар үшін санкцияларды өтеуге жұмсалатын шығындардың төмен үлесі техникалық қадағалау бойынша көрсетілетін қызметті берушілерді заңға бағынатын мінез-құлыққа ынталандырмайды. | Ашық көздерден алынған «Жол активтері сапасының ұлттық орталығы» ШЖҚ РМК деректері |
|  |  | 6. Автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау жөніндегі жобалардың материалдармен уақтылы қамтамасыз етілуіне кепілдіктердің болмауы | | Автомобиль жолдарын салу (реконструкциялау) кезінде реттік (қосалқы мердігерлік) ұйымдар жобаларды іске асыру шегінде (жобаланған жолдардың бойымен 10 км-ден аспайтын қашықтықта) жер учаскелерінде кең таралған пайдалы қазбаларды (ОПИ) барлау немесе өндіру жөніндегі операцияларды жүргізу үшін жер қойнауын пайдалану құқығын алу проблемасына тап болады (қайта жаңартылатын) автомобиль жолдары).  Жер қойнауын пайдалану құқығы ОПИ-ді барлауға немесе өндіруге рұқсат негізінде беріледі. Бұл ретте көбінесе жергілікті атқарушы органдар осы жер учаскелерінің меншік иесінің болуына байланысты ретті (қосалқы мердігерлік) ұйымдарға рұқсат алудан бас тартады.  Бұл мән-жайлар жеке және заңды тұлғаларға автомобиль жолдарын салу (реконструкциялау) жөніндегі ЖСҚ бекітілгеннен кейін осы жер учаскелеріне меншік құқығын мөртабанмен ресімдеуге мүмкіндік беретін құқықтық олқылыққа байланысты.  Кейіннен меншік иелері олардың құнын бірнеше есе көтереді, бұл сайып келгенде автожолдардың құрылысын (реконструкциясын) бұзуға қауіп төндіреді. | «ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ деректері |
|  | Автожол инфрақұрылымын дамыту | 1. Автомобиль жолдары мен жол бойындағы инфрақұрылымды салу, реконструкциялау үшін жердің нысаналы мақсатын өзгертудің күрделілігі. | | Кейбір әлеуетті инвесторлар жергілікті атқарушы органдардың автомобиль жолдарын салу, қайта құру және жол бойындағы инфрақұрылым үшін жер бөлу проблемаларына тап болады. Көбінесе жер учаскелерін алу рәсімі 1,5 жылдан астам уақытты алады. Бұдан басқа, әкімдіктер аукциондар өткізуді болдырмау мақсатында жер учаскелерін инвестициялық жобаларды іске асыру үшін әлеуметтік-кәсіпкерлік корпорацияларға (ӘКК) берді, бұдан әрі бұл учаскелер ашық емес рәсімдер бойынша берілді.  Мысалы, Қарағанды-Балқаш («қайық») жолындағы жер учаскелері «Сарыарқа» ӘКК-ге берілді, олар кейіннен заңды тұлғаларға конкурссыз берілді.  2022 жылғы 27 сәуірде экономиканы монополиясыздандыру жөніндегі комиссия ӘКК арқылы конкурстан тыс жер беру мүмкіндігін алып тастауды ұсынды. | «ҚазжолҒЗИ»АҚ деректері |
| 2. Автомобиль жолдарын салу мерзімдерін ұзарту және қымбаттату, салынған автомобиль жолдарына шағын кепілдік мерзімдері. | | Автожолдар құрылысы жобаларын іске асыру мерзімдерін кешіктіру құрылыс материалдары бағасының өсуімен және инфляцияның әсерімен байланысты олардың қымбаттауына әкеп соғады. Мысалы, соңғы жылдары қиыршық тастың құны 39% - ға, цемент 27% - ға, битум 29% - ға, Болат 68% - ға және дизель отынының құны 22% - ға өсті.  Жобалардың мерзімдерін ұзарту құрылыс кезеңінде анықталған қосымша жұмыс көлеміне, бұрын қабылданған жобалық шешімдерге өзгерістер енгізуге, қолайсыз ауа райы жағдайларына, форс-мажорлық жағдайларға байланысты кідірістерге байланысты. Сонымен қатар, бағамдық айырмашылықтың болуы болжамды бағаның сомасына сәйкес келмейді.  15 жоба бойынша 2017-2019 жылдары әзірленген жобалау-сметалық құжаттаманың құны қайта есептелді, бұл оны өзектендіруді талап етті. Нәтижесінде осы жобалар бойынша жалпы қымбаттау442,2 млрд. теңгені құрады.  «Талдықорған-Өскемен» жобалары бойынша жобалардың 212 млрд. теңге мөлшерінде қымбаттауы (88,6 млрд. теңге.), «Қарағанды-Балқаш» (58,8 млрд.тг.), «Қалбатау-Майқапшағай» (50 млрд. тг.), «Мерке-Бурылбайтал» (14,6 млрд. теңге) Эксимбанктің жеңілдетілген қарызы шеңберінде өтелді. Қымбаттауды жабу үшін (98 млрд. тг.) халықаралық даму банктері қаржыландыратын жобалар бойынша жаңа қарыздар тарту жоспарлануда.  Автожолдар салу кезеңінде жобалардың айтарлықтай қымбаттауынан басқа, ол аяқталғаннан кейін кепілдік қызмет көрсетуді қамтамасыз етудің барабар тетіктері жоқ, бұл да салынған автожолдардың жай-күйіне теріс әсер етеді. | Ашық көздерден алынған «ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ, Ұлттық статистика бюросының деректері |
|  | Автожол саласында жұмыстар мен қызметтерді сатып алу кезінде жергілікті қамтуды қамтамасыз ету. | Сатып алуды жүргізудің және өнім берушілерді айқындаудың қолда бар тетіктері отандық тауар өндірушілерден сатып алудың басымдылығын көздемейді. | | Бүгінгі таңда Қазақстанның жол құрылысында шетелдік компаниялар басым. Отандық жол-құрылыс нарығында бүгінде 8 Қытай, 8 түрік, 3 Әзірбайжан және 1 итальян компаниялары (немесе шетелдік қатысуы бар компаниялар) жұмыс істейді. Осы салада мамандандырылған 27 компанияның тек 7-і ғана отандық болып табылады.  Ірі жобаларда негізінен айналым қаражаты мен қаржылық ресурстарға ие ірі шетелдік компаниялар тартылды. Аталған артықшылықтарды, әдетте, осы компаниялар әлеуетті өнім берушілерді конкурстық іріктеу сатысында пайдаланады ұсынылған бұл көп жағдайда мердігерді таңдауды айқындайтын болып табылады. | «ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ деректері |
| **2. Азаматтық авиация** | | | | | |
|  | Азаматтық авиацияны дамыту тетіктерінің болмауы | 1. Шағын (жеңіл және аса жеңіл) және пилотсыз авиацияның қауіпсіз жұмыс істеуін қамтамасыз ететін құралдардың болмауы | 2016 жылдан бастап қазіргі уақытқа дейін жеңіл және аса жеңіл авиация әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығын сертификаттау коммерциялық емес ұйымдардың қатысуымен жүзеге асырылады. Мұндай сертификаттар уәкілетті ұйымның қатысуынсыз және бақылауынсыз бір рет беріледі және мерзімсіз болып табылады.  Бұл ретте мұндай ұйымдардың қызметіне қойылатын талаптар заң жүзінде белгіленбеген.  Жоғарыда айтылғандар әуе кемелерін пайдаланушының ұшуға жарамдылығының және оларға техникалық қызмет көрсетудің қолайлы деңгейін қамтамасыз ету тәуекелдеріне әкеп соғады және жеңіл және аса жеңіл авиация қызметтерін тұтынушылар тарапынан негізделген сын тудырады.  Мысалы, Денсаулық сақтау министрлігінің Ұлттық шұғыл медицина үйлестіру орталығының әуе кемелерінің қанағаттанарлықсыз жай-күйі туралы өтініші бойынша Уәкілетті ұйым жоспардан тыс инспекциялар жүргізді, нәтижесінде ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін бұзушылықтар анықталды.  Сондай-ақ бекітілген үлгілік конструкциясы жоқ азаматтық әуе кемелерінің 18 данасына сертификаттар беру фактілері бар.  Сондай - ақ, пилотсыз азаматтық авиация қызметін реттеу тәсілдерін (пилотсыз авиациялық жүйелерді – БАС қолдану) тұжырымдамалық қайта қарау қажет. Экономиканың барлық салаларында БАС мүмкіндіктерін барынша пайдалану қажет. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 2. Ұшу жолдарын құрудың икемді тетіктерінің болмауына байланысты транзиттік трафик үшін Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінің тартымсыздығы | 2021 жылы Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалануды шектеу мақсатында әуе кеңістігі 4303 сағат 05 минутқа резервке қойылды, ал шектеулердің нақты қолданылу уақыты 1081 сағат 24 минутты құрады.  2022 жылы Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалануды шектеу мақсатында әуе кеңістігі 2436 сағат 55 минутқа резервке қойылды, ал шектеулердің нақты қолданылу уақыты 340 сағат 15 минутты құрады.  Жоғарыда келтірілген мәліметтерге сүйене отырып әуе кеңістігін пайдалану тиімділігі:  - 2021 жылы-шамамен 25%;  - 2022 жылы-шамамен 14%.  Бұл әуе кемелерінің оңтайлы траекториялар бойынша (әуе трассаларынан тыс) ұшуын жоспарлаудың икемді тетіктерінің болмауына байланысты. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 3. Пайдаланушыға Қазақстанда тиісті ұшақтар болмаған кезде ҚР-да авиациялық жұмыстарды орындау үшін экипажы бар шетелдік әуе кемесін жалға алуға кедергі келтіретін заңнаманың жетілмегендігі | «Әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» ҚР заңы (бұдан әрі-Заң) ҚР пайдаланушысына Қазақстан Республикасының аумағында авиациялық жұмыстарды орындау үшін экипажы бар шетелдік әуе кемесін жалға алуға мүмкіндік береді.  Атап айтқанда, шетелдік ӘК мынадай жағдайларда ұшуға жол беріледі:  - Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркелгеннен кейін (Заңның 45-бабы);  - ҚР пайдаланушылары оларды экипажсыз шексіз мерзімге жалға алған жағдайда, ӘК тіркелген мемлекеттің және пайдаланушы мемлекеттің авиациялық билік орындары арасында қадағалау жөніндегі функциялар мен міндеттерді беру туралы 83 bis келісімі болған кезде (Заңның 51-бабы).  Алайда, іс жүзінде қысқа мерзімді кезеңге авиациялық жұмыстарды орындау үшін бір шетелдік ӘК-ні қазақстандық тізілімге ауыстыру орынсыз болып табылады.  Сонымен қатар, авиациялық органдар арасындағы қадағалау функциялары мен міндеттерін беру туралы 83-bis келісімін жасау 6 айдан 9 айға дейін созылады және кейде жүзеге асырылмауы мүмкін, өйткені бұл авиациялық органдардың осындай келісім жасасуға деген ұмтылысына байланысты.  Осылайша, жоғарыда аталған мүмкіндіктерді заңда қолдану ұзақ уақытты алады, кейде мүмкін емес немесе белгілі бір қиындықтар тудырады.  Мысалы, «Тау-Кен Самұрық» ҰТК» АҚ Fortescue Metals Group Ltd компаниясымен жылына 6 6-7 млн. сомасына ауданы 18 000 км2 болатын Қазақстан Республикасының аумағында геологиялық барлауға 48 лицензия алу туралы уағдаластыққа қол жеткізді.  Аэрогеофизикалық жұмыстарды жүргізу үшін Қазақстанда тиісті борттың болмауына байланысты австралиялық тізілімде тіркелген CGG Aviation Australia компаниясының Cessna 208B шетелдік әуе кемесі тартылды.  Алайда, Cessna 208B әуе кемесі Австралияның авиациялық билігімен 83-bis келісімінің болмауына байланысты уақтылы ұшуды жүзеге асыра алмады.  Сонымен қатар, CGG Aviation Australia қысқа мерзімге бір бортты қайта тіркеуді орынсыз деп санады. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 4. Авиациялық техника өндірісінің отандық нарығының дамымауы | Бүгінгі күні Қазақстан Республикасында авиациялық техника мен жабдықтарды әзірлеу (жобалау) және өндіру (дайындау) жөніндегі ұйымдарға қойылатын талаптар белгіленбеген. Бекітілген үлгілік конструкциясы жоқ азаматтық әуе кемесінің даналарын әзірлеушілер мен өндірушілерге сертификаттау талаптары жоқ. Бұл авиациялық бұйымдардың отандық өндірісін дамытуға мүмкіндік бермейді.  Мысалы, 2022 жылы Мемлекетаралық авиация комитетінде (МАК) авиациялық техниканы әзірлеуші ретінде сертификатталған және АП-21 (модификацияларды әзірлеуші) қағидаларына сәйкес әзірлеуші сертификатын алған «2TOP» отандық компаниясы Ұлттық заңнамадағы құқықтық олқылықтарға байланысты Қазақстан аумағында өндірістік қызметке толық кірісе алмайды. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 5. Заңнамалық шектеулерге байланысты елдегі авиациялық туризмді дамыту және осы саладағы кәсіпкерлікті дамыту мүмкін еместігі | Қазақстан Республикасында авиациялық туризм саласы дамымаған, ол сондай-ақ ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 килограмм және одан аз ұшақтарды, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 3175 килограмм және одан аз (жеңіл және аса жеңіл авиация) тікұшақтарды пайдаланатын жалпы мақсаттағы авиацияның дамуына теріс әсер етеді.  Мәселен, қазіргі уақытта азаматтық авиацияда 273 жеңіл және аса жеңіл әуе кемелері тіркелген, олардың 91-і ұшуға жарамды.  Жалпы мақсаттағы авиацияны (бұдан әрі - ЖМА) пайдаланушылар мәселелері жөніндегі жұмыс тобының жұмыс процесінде сала өкілдерімен елде «авиациялық туризмді» дамыту және осы саладағы кәсіпкерлікті дамыту мақсатында АОН ұшуларын жүзеге асыру мүмкіндігін көздейтін заңнамаға өзгерістерге бастамашылық жасау қажеттілігі туралы ұсыныстар берілді (6.05.2024 және 10.05.2024 хаттамалар), осылайша «кіші» авиация саласының туризм саласында авиациялық қызметтер көрсетуге сұранысы бар. Ұсыныстар іске асырылған жағдайда мынадай оң нәтижелер алынуы мүмкін:  - авиациялық туризм пайдаланушыларға әуе кемелері паркін ұстауға және дамытуға қаржы тартуға мүмкіндік береді;  - авиациялық туризм инвестицияларды тарту, жаңа жұмыс орындарын құру және қонақ үй бизнесі, мейрамхана ісі және көлік инфрақұрылымы сияқты салаларды ілгерілету арқылы кәсіпкерлер үшін табыс көзі бола алады;  - авиациялық туризм Қазақстанның бай мәдени мұрасын ашуға және оның бірегей табиғи және мәдени көрікті жерлеріне назар аударуға көмектеседі;  - авиациялық туризмді дамыту Қазақстанның халықаралық көрінуін арттырып, оның әлемдік туристік картадағы ұстанымын нығайта алады;  - Қазақстан авиациялық туризмнің болмауына байланысты көптеген әлеуетті туристер үшін қолжетімсіз болып қалатын әртүрлі табиғи және мәдени көрікті жерлерге ие. Бұл елдегі туризмді дамыту үшін мүмкіндіктерді жоғалтуға әкеледі. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 6. Азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталығына емтихан тапсырушы персоналды жұмысқа қабылдау кезіндегі артық әкімшілік кедергілер | «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңға сәйкес азаматтық авиация авиациялық оқу орталығының нұсқаушы және емтихан алушы персоналы азаматтық авиация авиациялық оқу орталығының сертификаттау және сертификат беру қағидаларында айқындалатын тәртіппен уәкілетті ұйыммен келісіледі.  Авиация индустриясы өкілдерінің емтихан персоналын келісу немесе емтихан алушыны тағайындау бөлігінде норманы екіұшты түсінуі (заңның басқа бабында көзделген) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға бірқатар қате өтінімдерге алып келді.  Мәселен, 2023 жылдан бастап аталған норма «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» ҚРЗ 54 - бабына (бұдан әрі-Заң) енгізілгеннен кейін 8 қате өтінім анықталды.  5 өтінім емтихан қабылдаушы персоналды келісуге жіберілді, дегенмен заңға сәйкес Уәкілетті ұйым тағайындауға жатады.  3 өтінім тағайындау үшін біліктілік комиссиясына жіберілді, олар, керісінше, уәкілетті ұйыммен келісуге жатады. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 7. Персоналдың біліктілігін арттыру және азаматтық авиация саласындағы жұмыстарға қол жеткізуін қамтамасыз ету үшін әкімшілік кедергілер | Қызметкерлерді авиациялық персоналға жатқызу критерийлерінің болмауы азаматтық авиация саласындағы жұмыстарды орындауға жіберуге, сондай-ақ олардың біліктілігін арттыру мүмкіндігіне байланысты мәселелерді шешу үшін белгісіздік туғызады.  Атап айтқанда, азаматтық авиация ұйымдарының мұздануға қарсы рәсім бойынша персоналды, сондай-ақ әуе кемесінің бір бөлігіне сервистік қызмет көрсетуді жүзеге асыратын персоналды кәсіптік даярлаудан өту үшін шетелдік авиациялық оқу орталығының сертификатын тануға жүгіну жағдайлары жиілеп кетті.  Нәтижесінде «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ сұранысты қанағаттандырудан бас тартуға мәжбүр, бұл инспекторлардың жұмыс көлемінің шамадан тыс ұлғаюына және инспекторлар мен азаматтық авиация ұйымдарының уақытты тиімсіз пайдалануына әкеледі. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 8. Сертификатталған пайдаланушылар үшін авиациялық жұмыстарды орындауға куәлік алу бойынша артық талап. | Қазіргі уақытта қазақстандық авиакомпаниялар коммерциялық тасымалдарды орындау үшін пайдаланушының сертификаты (AOC) және авиациялық жұмыстарды орындауға жеке куәлік (АЖК) ретінде сертификаттық тексерудің қосарланған рәсімінен өтуде.  Пайдаланушы сертификатын алу кезінде әуе кемелерін пайдаланушыларға қойылатын сертификаттау талаптары пайдаланушыға АЖК алу кезіндегі талаптардан әлдеқайда жоғары.  Сертификаттаудың және пайдаланушы сертификатын берудің жалпы мерзімі өтінім берілген сәттен бастап алпыс төрт жұмыс күнін құрайды.  Авиациялық жұмыстарды орындау құқығына куәлік алу 4 кезеңде жалпы 40 (қырық) жұмыс күні мерзімімен жүргізіледі.  Осылайша, пайдаланушы сертификаты бар пайдаланушы авиациялық жұмыстарды орындау құқығына куәлік алу үшін сертификаттаудан толығымен өтеді, бұл уақытты негізсіз ысырап етеді.  Осыған байланысты пайдаланушы сертификаты бар пайдаланушы үшін жеке АЖК алу туралы талап артық және негізсіз ауыртпалық болып табылады.  Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында пайдаланушы және АЖК сертификаты бар 7 авиакомпания, АОС бар 1 авиакомпания АЖК алуға өтініш білдірді. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 9. Авиациялық әкімшіліктің өз функцияларын үздіксіз орындау мүмкіндігі үшін тәуекелдер және оны одан әрі дамыту үшін кедергілер | Авиациялық қауіпсіздікті, ұшу қауіпсіздігін Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылатын практикасына сәйкес тиісті деңгейде қамтамасыз ету мүмкіндігі авиациялық әкімшіліктің тұрақты жұмыс істеуіне байланысты.  Алайда, бұл жұмысты тұрақты және тиімді қамтамасыз ету айтарлықтай зиян келтіруі мүмкін.  Осылайша, Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігінің 2024 жылғы 12 наурыздағы № 67/НҚ бұйрығы негізінде «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ (ААК) мемлекеттік монополия, арнайы құқық субъектілерінің мемлекеттік тізіліміне енгізілген.  Бұл баға белгілеу мәселелерін қоса алғанда, ААК қызметіне бірқатар шектеулер қоюға әкеп соғады.  ААК қызметі өзін-өзі толық қамтамасыз етуге негізделгенін назарға ала отырып, мұндай шектеулерді белгілеу оған заңнамамен жүктелген функцияларды одан әрі білікті іске асыру мүмкіндігіне теріс әсер етуі мүмкін.  Сонымен қатар, осы шектеулерді қою жаңа тәсілдерді енгізуге және ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттыруға байланысты жаңа бастамаларды іске асыруға елеулі кедергілер туғызады.  Атап айтқанда, Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) ААК қызметінің ИКАО Үйлестірілген валидациялық миссиясы (ICVM) шеңберінде тәуелсіз бағалау нәтижелері бойынша Қазақстан ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін 74% - дан 84% - ға дейін арттырды, бұл әлемдік орташа көрсеткіштен 15% - ға жоғары.  Ирландияның авиациялық билігімен және Еуропалық авиациялық қауіпсіздік агенттігімен (EASA) техникалық ынтымақтастық және адами әлеуетті арттыру жөніндегі үшжақты келісім аясында жұмыс жүргізілуде. Бұл ынтымақтастықты жүзеге асыру елдегі ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттыруға және АҚШ-қа тікелей рейстерді іске қосу үшін ИКАО мен FAA ұшу қауіпсіздігі аудитіне тиімді дайындалуға мүмкіндік береді.  Осыған байланысты жоғарыда аталған тәуекелдер аталған жобаларды іске асырудың, сондай-ақ жалпы уәкілетті ұйымның қызметінің бұзылуына қауіп төндіреді.  29.12.2022 жылғы редакциядағы «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңға сәйкес ААК қаржыландыру мәселелерін реттеу уәкілетті орган бекітетін азаматтық авиация ұшуларының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге аударымдарды аудару қағидалары мен нормативтері шеңберінде жүзеге асырылды. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  |  | 10. Шағын әуежайлар үшін тариф белгілеудің икемді тетігінің болмауы | Бүгінгі таңда жолаушылар ағынының аздығына және ұшақтардың аздығына байланысты шағын әуежайлардың әуежай қызметтерінің кірістілігі төмен.  2023 жылғы деректер бойынша қалалар әуежайларының жолаушылар ағынының деңгейі келесідей: Алматы - шамамен 9,6 млн. адам, Астана – 7,5 млн. адам, Шымкент – 1,8 млн. адам, Қостанай – 302 мың адам, Қарағанды – 291 мың адам, Талдықорған – 67 мың адам. Өз кезегінде қызмет көрсетілген жолаушылар санының айырмашылығы 31 есе немесе -97% бола отырып, Қостанай қаласының әуежайына Алматы қаласының әуежайына қойлатын талаптарға ұқсас талаптар қойылған.  Авиатасымалдар нарығындағы өзгерістерге, оның ішінде жаңа маршруттарды тарту үшін жылдам әрекет етуге мүмкіндік беретін тариф белгілеудің икемді тетігі жоқ.  Реттеліп көрсетілетін қызметтерді көрсетуге тартылған әуежайлардың негізгі құралдарының тозуының жоғары деңгейі (бұл ретте әуежай қызметінің тиісті жұмыс істеуі үшін жабдықтардың, материалдардың, қосалқы бөлшектер мен қызметтердің көпшілігі шетел валютасында жүзеге асырылады). | | әуежайлар деректері |
|  |  | 11. Авиациялық отынның жетіспеушілігі, оның құнының қымбаттауы | 2024 жылы жоспарланған авиаотын өндірісі 630 мың тоннаны құрайды. Бұл ретте авиаотынды тұтыну көлемі 1 млн. тонна деңгейінде күтілуде.  Отандық МӨЗ-дің техникалық мүмкіндігі авиаотынның жеткілікті көлемін өндіруге мүмкіндік бермейді, тапшылық негізінен Ресей Федерациясынан импорт есебінен жабылады. | | Энергетика министрлігінің, әуежайлардың деректері |
|  | Әуе жолаушыларының құқықтарын қамтамасыз етудегі кемшіліктер | 1. Туристік рейстер (чартерлік рейстер)шеңберінде ұшудың кешігуі кезінде әуе жолаушыларының құқықтарының қорғалмауы | 2023 жылы Қазақстанда авиарейстердің төрттен бір бөлігі ұсталды. 2024 жылы 52 мыңнан 2 мыңға жуық кеме кеш ұшып кетті. Негізгі себептер-борттың кеш келуі, ауа-райы және техникалық ақаулар.  Қазақстандық немесе шетелдік тасымалдаушы заңнаманы бұзған жағдайда әкімшілік жауапкершілікке тарту жөнінде шаралар қабылданады. 2024 жылы әкімшілік құқық бұзушылық туралы 10 - ға жуық іс, 2022-2023 жылдары-50-ге жуық іс қозғалды. Бұл ретте авиатасымалдаушы жолаушыға келтірілген залалды өтеуге міндетті.  Алайда, авиатасымалдаушы мен туроператор арасындағы жауапкершілік шектелмеген, нәтижесінде авиакомпаниялар жоғалған (ішінара жоғалған) туристік жолдаманың құны түріндегі залалды өтеуден бас тартады.  Мұндай жағдайларда әуе жолаушыларының құқықтарына кепілдік беру тетіктері заң жүзінде айқындалмаған. | | Ашық көздерден алынған мәліметтер |
| 2. Мүгедектігі бар адамдар үшін әуе сапарларына қолжетімділіктің шектелуі | Авиация саласында мүгедектігі бар адамдарға жеңілдіктер авиакомпаниялардың қалауы бойынша беріледі:  Air Astana ауыр науқас балаларға жеңілдікті тарифтер мен жеңілдіктер ұсынады;  FlyArystan Komek пилоттық жобасы бойынша мүгедектігі І топтағы мүмкіндігі шектеулі жолаушыларға және ілесіп жүретін адамға әуе сапарларына арналған тариф құнынан 50% жеңілдік ұсынады;  Scat жылына бір рет ішкі бағыттар бойынша І топтағы мүгедек балалар мен мүгедектерге 100% жеңілдік және ІІ топтағы мүгедектерге 50% жеңілдік береді;  Qazaq Air Басқарма төрағасының шешімі бойынша ауыр науқастарға және мүгедек балаларға жеңілдіктер береді.  Алайда, бұл жекелеген ерекшеліктер, бұл авиакомпаниялардың қалауы бойынша мүгедектігі бар адамдардың өте шектеулі тобы үшін және тек жекелеген жағдайларда ғана әуе саяхатын қолжетімді етеді. Бұл мәселеде жүйелі мемлекеттік тәсіл іске асырылмаған. | |  |
| 3. Авиажолаушылардың дербес деректерінің қорғалмауы, сондай-ақ авиабилеттерді сатып алуды әкімшілендіру кезінде шетелдік платформаларға жоғары тәуелділік | Қазіргі уақытта авиакомпаниялар мен билеттерді сату жөніндегі агенттер арасындағы өзара есеп айырысу Қазақстан азаматтарының барлық дербес деректерін шетелге толық бере отырып (дербес деректерді трансшекаралық беру) шетелдік ақпараттық платформада (BSP) жүзеге асырылады.  Қазақстан аумағында серверлерді міндетті түрде орналастыра отырып және мемлекеттік органдарға Big Data қоса алғанда, жиналатын деректерді ұсына отырып, өзара есеп айырысудың қазақстандық жүйесінің болуы авиабилеттерді сатып алуды әкімшілендіру кезінде шетелдік платформаларға тәуелділікті болдырмауға мүмкіндік береді, сондай-ақ жергілікті юрисдикцияда бақыланатын авиажолаушылардың дербес деректерін қорғауды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 4. Балаларды түнде авиатасымалдау мүмкін еместігі | Қазіргі уақытта заңнама балалардың ата-аналарының немесе баланың заңды қамқоршыларының өтініші бойынша ересектермен бірге жүретін балаларды авиатасымалдау мүмкіндігіне шектеулер қоймайды. Бұл ретте мұндай балаларды авиатасымалдау тасымалдаушының бақылауымен жүзеге асырылады.  Балаларды әуежайда еріп жүрушілер алып жүруі және қарсы алуы керек. Ішкі рейстерде еріп жүрушілер туыстары, отбасылық достары немесе мектептен келген мұғалімдер болуы мүмкін. Олар арнайы сауалнамаға енгізілуі және өзімен бірге сенімхат пен жеке басын куәландыратын құжаттары болуы тиіс.  Халықаралық рейстерде тек ата-аналар, асырап алушылар, қамқоршылар, қамқоршылар немесе нотариалды куәландырылған сенімхаты бар адамдар ғана ілеспе бола алады.  Сонымен қатар, еріп жүрмейтін кәмелетке толмағандар тасымалдауға таңғы 23-тен таңғы 6-ға дейін қабылданбайды. | | Құқықтық мониторинг деректері |
|  |  | 5. Әуе көлігінде жолаушылардың құқықтарын қорғауды қамтамасыз ететін органның болмауы | Бүгінгі таңда жолаушылар ағынының айтарлықтай өсу үрдісі байқалады. Салыстыру үшін, 2022 жылы 10,9 млн жолаушы тасымалданды, 2023 жылы бұл көрсеткіштер 23% - ға өсіп, 13,2 млн жолаушыны құрады. Ағымдағы жылы жолаушылар ағынының айтарлықтай өсуі күтілуде.  Әуе тасымалына сұраныстың артуына байланысты рейстер саны да артып келеді. Алайда, кешіктірілген рейстердің пайызы 2022 жылы 23% және 2023 жылы 26% құрады.  Айта кету керек, жолаушылар құқығының негізгі бұзылуы рейстердің кешігуі мен тоқтатылуы кезінде орын алады.  «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ-ға ақшалай қаражатты қайтару, тіркеуді ашу және жабу, артық брондау (оверсейлз), қол жүгі мен багажды тасымалдау, әуе тасымалы шартын біржақты тоқтату, рейсті кешіктіру және тоқтату кезінде өтемақы төлеу және т. б. мәселелеріне байланысты көптеген шағымдар келіп түседі, әуе жолаушыларымен байланыс мәдениетінің әлсіздігі, багаж арбаларының жетіспеушілігі, аэровокзалдың тазалығын бақылаудың әлсіздігі, багажды ұзақ күту және т.б.).  Жылына орта есеппен 100-ден астам өтініш келіп түседі. Осы мәселелер бойынша Қазақстанның авиациялық әкімшілігінің де, басқа да мемлекеттік органның да тиісті өкілеттіктері болмауына байланысты тиісті бақылау жүзеге асырылмайтынын атап өту қажет. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
|  | Қазақстан Республикасының авиациялық заңнамасының халықаралық стандарттарға және ИКАО ұсынылатын практикасына толық сәйкес келмеуі | 1. Pel, AIR, OPS және басқа да облыстар үшін Қазақстан Республикасы заңнамасының талаптарынан уақытша босатулардың (алып тастаулардың) болмауы. | ҚР Жоғарғы Кеңесінің 2.07.1992 жылғы қаулысымен ратификацияланған халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияның 37-бабына сәйкес мемлекеттер аэронавигацияға жәрдемдесу үшін әуе кемелеріне, персоналға, әуе трассаларына және қосалқы қызметтерге қатысты ережелердің, рәсімдердің және ұйымдардың біркелкілігін қамтамасыз етуге міндеттенеді.  2014 және 2016 жылдары Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы (ИКАО) жүргізген аудиттің қорытындысы бойынша Қазақстанда ұшу қауіпсіздігінің сәйкестік деңгейі 74,18% анықталды. ИКАО-ның кезекті валидациялық миссиясы Қазақстанда 2021 жылғы 2-11 тамыз аралығында өткізілді.  ИКАО-ның қорытынды есебіне сәйкес, Қазақстанға уақытша босату туралы нормаларды, ұшуға жарамдылық, персоналды лицензиялау, ұшуды пайдалану спецификациясы салаларында босатуды (шегінуді) беру саясаты мен тиісті рәсімдерін көздейтін негізгі авиациялық заңға түзетулер енгізу ұсынылды (Doc 9734, а бөлімін, 3 тарауды қараңыз). | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері, ИКАО аудитінің қорытындылары бойынша есебі |
| 2. Халықаралық актілерге және ИКАО ұсынған практикаға ұлттық заңнаманы уақтылы сәйкестендірмеу, техникалық нұсқаулық материал шығару жөніндегі нормалардың болмауы | Қазақстан Республикасы Жоғарғы Кеңесінің 2.07.1992 жылғы қаулысымен ратификацияланған Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның 38-бабына сәйкес, халықаралық стандарттар өзгерген жағдайда, өзінің қағидаларына немесе практикасына тиісті өзгерістер енгізбейтін кез келген мемлекет бұл туралы халықаралық стандартқа түзету қабылданғаннан кейін 60 күн ішінде кеңеске хабарлайды немесе ол қабылдауды болжайды.  Қалай болғанда да, кеңес барлық басқа мемлекеттерді халықаралық стандарттың бір немесе бірнеше ережелері мен осы мемлекеттің тиісті ұлттық тәжірибесі арасындағы айырмашылықтар туралы дереу хабардар етеді.  ИКАО стандарттарын уақтылы қабылдамау немесе толық енгізбеу Қазақстан Республикасының ИКАО тарапынан және басқа да халықаралық ұйымдардың (EASA, FAA және т.б.) ИКАО стандарттарына сәйкес келмейтін және/немесе Конвенцияға сәйкес оларды уақтылы енгізу жөніндегі халықаралық міндеттемелерді орындамайтын мемлекет ретінде танылуына әкелуі мүмкін.  Мысалы, 2009 жылы ИКАО ИКАО стандарттарын енгізу көрсеткіші 47% деңгейінде екенін анықтады, бұл төмен көрсеткіш. Осыған байланысты Еурокомиссия «Air Astana» компаниясынан басқа барлық қазақстандық авиакомпанияларға Еуропа елдеріне ұшуға тыйым салды, олар ұшу географиясы мен әуе кемелері паркінің кеңеюін шектеді. Бұл жағдайдан шығу үшін 7 жыл қажет болды.  Бұдан басқа, халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға «ұшу қауіпсіздігін басқару» 19-қосымшасына 1-қосымшаның 5.2-тармағына сәйкес мемлекеттер авиация саласына тиісті ережелерді орындау бойынша техникалық нұсқаулық материал ұсынады.  Сондай-ақ, ИКАО ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі Нұсқаулыққа сәйкес (Doc 8.3.8.2 тармағына 9859), мемлекет ұшу қауіпсіздігін басқару ережелерін түсіндіруге көмектесу үшін өзінің инспекторлары мен қызмет көрсетушілеріне нұсқаулық материал ұсынуды қарастыруы керек.  Алайда, қазіргі уақытта азаматтық авиация саласы үшін техникалық нұсқаулық материал шығару жөніндегі нормалар заңнамалық тұрғыдан қарастырылмаған. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 3. Әуекомпанияларға атмосфераға көмірқышқыл газының шығарындыларына мониторинг жүргізу, оларды верификациялау және шығарындылар бойынша есептерді ұсыну бойынша талаптар жоқ. | ҚР Президентінің 1995 жылғы 4 мамырдағы Жарлығымен ратификацияланған БҰҰ-ның Климаттың өзгеруі туралы негіздемелік конвенциясы елдерді парниктік газдар шығарындыларын азайтуға немесе тұрақтандыруға міндеттейді. Конвенцияға «қоршаған ортаны қорғау» деген 16-қосымшаға сәйкес қатысушы мемлекет СО2 эмиссиясын мониторингілеудің қолданылатын әдістерін айқындап, ИКАО-ға СО2 жылдық жиынтық эмиссиясы туралы есепті ұсынуы тиіс. Халықаралық авиация (CORSIA) үшін көміртегі шығарындыларын өтеу және азайту жүйесіндегі халықаралық ұшулардан көміртегі шығарындыларын бақылау және есеп беру механизмі.  ИКАО талаптарына сәйкес СО2 эмиссиясының жылдық көлемі 10 000 тоннадан кем әуе кемесін пайдаланушы СО2 эмиссиясының жылдық көлемі 10 000 тонна деңгейіне жеткенге дейін СО2 эмиссиясының мониторингін жүзеге асырудан босатылады.  Қазақстандағы екі ірі авиакомпанияның ақпараты бойынша, 2019 жылы Халықаралық ұшулардан СО2 көлемі 832 026 тоннаны құрады, алайда мұндай деректерді тәуелсіз тарап верификациялаған жоқ. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері, құқықтық мониторинг |
| 4. Азаматтық және әскери ведомстволарды үйлестірудің болмауы, әуе кеңістігін икемді пайдаланбау | ИКАО «Әуе қозғалысына қызмет көрсету» 11-қосымшасының 2.19.7-тармағына сәйкес әуе кеңістігінің қосымша өткізу қабілетін қамтамасыз ету және әуе кемелерінің ұшу тиімділігі мен икемділігін арттыру үшін мемлекеттер әскери авиация қызметі немесе басқа да арнайы мақсаттар үшін резервтелген әуе кеңістігін икемді пайдалануды көздейтін қағидаларды белгілеуі тиіс.  Осыған байланысты Қазақстан Республикасында Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін икемді пайдалану тұжырымдамасын (бұдан әрі - тұжырымдама) енгізу басталды. Тұжырымдаманың негізгі қағидасы - әуе кеңістігі таза азаматтық немесе әскери емес, пайдаланушылардың барлық талаптары мүмкіндігінше жүзеге асырылатын континуум ретінде белгіленуі керек. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 5. Авиациялық оқиғалар мен инциденттерді тергеу жүйесі тәуелсіздігінің болмауы, мұндай тергеулер жүргізу үшін білікті мамандардың жетіспеушілігі, сараптамалар жүргізу және тергеулер шеңберінде жұмыстар жүргізу үшін мамандандырылған зертхананың, жабдықтар мен құралдардың болмауы | ИКАО-ның реттеуші құжаттарына сәйкес азаматтық авиациядағы авиациялық оқиғалар мен инциденттер жүйесі тәуелсіз болуы тиіс (SARPS Халықаралық Азаматтық авиация туралы конвенцияға 13-қосымша).  Мұндай тергеулермен Көлік министрлігінің құрылымдық бөлімшесі айналысады. Сонымен қатар, арнайы дағдылары мен тәжірибесі бар білікті қызметкерлердің жеткілікті саны бойынша маңызды проблемалар бар (үлкен және кіші авиацияда заманауи авиациялық жабдықтарды білетін ұшқыштар мен инженерлер). Ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкерлердің біліктілігі бар адамдар, сондай-ақ ұшуға жарамдылық және әуе қозғалысын ұйымдастыру жөніндегі мамандар және жұмысы авиация қызметімен байланысты басқа да мамандар авиациялық оқиғаларды тергеушілер ретінде даярлау үшін қолайлы болып саналады. Мұндай мамандардың жұмыс жағдайлары олардың қызметін бақылайтын және тексеретін қызметкерлердің жағдайымен салыстырылуы керек.  ҚР Азаматтық әуе кемелерінің тізілімінде 900-ден астам әуе кемесі тіркелген, бұл ретте авиациялық оқиғаларды тергеушілер саны небәрі 6 адамды құрайды, бұл жеткіліксіз болып табылады.  Сонымен қатар, мамандар жүргізетін зерттеулерге аспаптық зерттеулер, химиялық талдау, әуе кемесінің жүйелерін сынау немесе ұшу сынақтары кіруі мүмкін. Мұндай зерттеулер мен сынақтар үшін арнайы жабдықтар мен құралдар, тиісті жағдайлар қажет.  1992 жылдан бастап Қазақстан Республикасы қатысушысы болып табылатын Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы (бұдан әрі – ИКАО) туралы конвенцияға 13 – қосымшаның 3-тарауының 3.1-тармағын стандарттарға келтіру мақсатында-тергеу жөніндегі уәкілетті ұйым мүлдем объективті және мүлдем бейтарап болуға тиіс. Ол заңнама деңгейінде басқа үкіметтік ұйымдардың, сондай-ақ саланың саяси немесе басқа араласуына немесе қысымына төтеп бере алатындай етіп құрылуы керек.  Осы мақсатқа жету үшін көптеген мемлекеттер тәуелсіз жарғылық органдар түрінде авиациялық оқиғаларды тергеу бойынша өкілетті органдар құрды немесе азаматтық авиация әкімшіліктерінен бөлек авиациялық оқиғаларды тергеу ұйымдарын құрды.  Мұндай мемлекеттерде авиациялық оқиғаларды тергеу жөніндегі уәкілетті ұйым тікелей конгреске, Парламентке немесе үкіметке министрлік деңгейде есеп береді.  Авиациялық оқиғалар мен инциденттерді тергеу жөніндегі нұсқаулықтың 1-бөлімінің 2-тарауында (Doc 9756) барлық мемлекеттер көрсетуі тиіс мынадай критерийлер баяндалған:  1. Функционалдық тәуелсіздік;  2. Тергеу автономиясы;  3. Ақпаратты жариялауға қатысты шектеусіз өкілеттіктер;  4. Тәуелсіз қаржыландыру және кадрлармен қамтамасыз ету;  5. Заңнамада бекітілген маңызды элементтер. | | Көлік министрлігінің оқиғалар мен оқиғаларды тергеу департаментінің деректері |
|  | Жолаушылардың, әуе кемелерінің және олардың экипаждарының қауіпсіздігі мәселелері, авиакомпаниялардың жеткіліксіз есептілігі | 1. Орындамау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның директиваларының орындалуын қамтамасыз ету тетіктерінің болмауы | ҚР Жоғарғы Кеңесінің 2.07.1992 жылғы қаулысымен ратификацияланған халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияға сәйкес әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығы үшін жауапкершілік әуе кемесін тіркеу мемлекетіне жүктеледі (8-қосымша, II бөлім, 4.2.3.1 (d) тарау).  Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылауды ұйымдастыруды пайдаланушы өзінің әуе кемелерін ұшуға жарамдылық жағдайында ұстап тұру үшін шаралар қабылдайтын пайдаланушы (тіркеу) мемлекеті жүзеге асырады.  Жоғарыда көрсетілген халықаралық актінің талаптарын іске асыру үшін Қазақстан «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңда (пп.16-9) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым өз құзыреті шегінде нұсқаулық материалдарды әзірлейтінін және бекітетінін, сондай-ақ ИКАО стандарттары мен ұсынылған практикасына сәйкес ұшу жарамдылығы жөніндегі директивалар мен өзге де директивалар шығаратынын айқындады.  Азаматтық авиация саласындағы пайдаланушылар мен ұйымдардың азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым шығаратын директивалардың орындалуын қамтамасыз етудің заңнамалық тетігі жоқ, бұл осы директиваларды орындау үшін міндетті емес декларативті етеді. Бұл ретте ИКАО талаптарына сәйкес азаматтық авиация ведомствосының директивалары міндетті болып табылады.  Уәкілетті ұйым құрылған сәттен бастап ұшуға жарамдылық жөніндегі 7 директива, ұшу қауіпсіздігі жөніндегі 1 директива, ұшқышсыз авиациялық жүйелер бойынша 1 Пайдалану директивасы шығарылды.  Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті бақылау мен қадағалауды тиімді жүзеге асырудың болмауы Қазақстанның Еуропалық комиссияның (EASA) «қара тізіміне» ену тәуекеліне әкеп соғады. | | «Қазақстанның  авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 2. Әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығын тексеру құралдарының жетілмегендігі | Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету проблемасының жай-күйі көбінесе әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығын қолдау жөніндегі қолданыстағы жүйенің тиімділігімен анықталады. Бұл жүйені жетілдіру міндеттері азаматтық авиацияның қалыптасуы мен дамуының барлық кезеңдерінде шешілді және қазіргі уақытта халықаралық авиациялық ұйымдар мен мемлекеттік органдардың назарында.  Әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығын сақтау мәселесі азаматтық әуе кемелерін пайдалану саласындағы өзекті мәселелердің бірі болып табылады. Оның саланың қазіргі жағдайындағы ерекше өзектілігі бірқатар маңызды жағдайларға байланысты. Оларға мыналар жатады: көптеген дербес авиакомпаниялардың құрылуы және олардың арасында қолданыстағы әуе кемелері паркінің таралуы; авиация саласындағы мемлекеттік реттеу принциптерін, ережелері мен нысандарын өзгерту; ескірген әуе кемелері паркін пайдалану; жаңа типтегі әуе кемелерінің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету және оларды құру және пайдалану процестерінің тиімділігін арттыру қажеттілігі.  Жоғарыда айтылғандар әуе кемелерін пайдаланушының ұшуға жарамдылығының және оларға техникалық қызмет көрсетудің қолайлы деңгейін қамтамасыз ету тәуекелдеріне әкеп соғады және азаматтық авиация саласындағы қызметтерді тұтынушылар тарапынан негізделген сын тудырады.  Мысалы, Денсаулық сақтау министрлігінің Ұлттық шұғыл медицина үйлестіру орталығының әуе кемелерінің қанағаттанарлықсыз жай-күйі туралы өтініші бойынша Уәкілетті ұйым жоспардан тыс инспекциялар жүргізді, нәтижесінде ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін бұзушылықтар анықталды.  Сондай-ақ бекітілген үлгілік конструкциясы жоқ азаматтық әуе кемелерінің 18 данасына сертификаттар беру фактілері бар. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 3. Төтенше жағдай жағдайында тексеру объектісіне бармай-ақ сертификаттық тексеру жүргізу мүмкіндігінің болмауы және объектіге қолжетімділіктің болмауы | «Төтенше жағдай туралы» және «Халық денсаулығы және денсаулық сақтау жүйесі туралы» Қазақстан Республикасының заңдарында көзделген қолайсыз эпидемиологиялық жағдай, өңірдегі дүлей зілзалалар, әлеуметтік шиеленістер, төтенше жағдай, төтенше жағдай туындаған жағдайларда, кейде қауіпсіз шығуды, жүріп-тұруды қамтамасыз ету немесе азаматтық саладағы уәкілетті ұйымның авиациялық инспекторларының өмірі мен денсаулығына төнетін қатерлерді болдырмау мүмкін емес авиация.  Мысалы, 2020 жылы бүкіл Қазақстан бойынша жарияланған ТЖ, COVID-19 эпидемиологиялық жағдайына байланысты карантин және 2022 жылғы қаңтарда жарияланған ТЖ нәтижесінде инспекторлардың сертификаттық тексерулерге шығу мүмкіндігі бойынша шектеулер туындады, бұл Орал, Қостанай қалалары әуежайларының, D-Island тікұшақ айлағының жұмысын тоқтата тұруға әкелді осы әуеайлақтар мен тікұшақ айлақтарындағы жарамдылық сертификаттарының ТЖ және карантин кезеңінде аяқталғаны және сертификаттық тексеруге шығу мүмкіндігі болмағаны, осыған ұқсас жағдайлар Эйр Астана, Скат, Қазақ Эйр және т.б. авиакомпанияларының ұшуға жарамдылық сертификаттары, әуе кемелерін пайдаланушылардың сертификаттары мен куәліктері өткен әуе кемелерімен болды. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 4. Аспаптар бойынша ұшу схемалары үшін талаптардың болмауы | ИКАО-ның «Әуе қозғалысына қызмет көрсету» 11-қосымшасының стандартына сәйкес аспаптар бойынша ұшу схемалары мемлекет бекіткен әзірлеу өлшемдеріне сәйкес әзірленеді және мемлекет аспап бойынша ұшу схемаларын құру жөніндегі қызметтерді жеткізушінің осы мемлекеттің нормативтік-құқықтық базасында белгіленген талаптарға сай келуіне шаралар қабылдайды.  Аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеу тәртібіне қатысты ИКАО шамамен 6 құжат әзірледі, ал ұлттық заңнамада аталған тәртіп фрагментті және толық көлемде сипатталмаған. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ және құқықтық мониторинг деректері |
| 5. Әуежайларда қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелерінде бірыңғай тәсілдер мен стандарттардың болмауы, сондай-ақ техникалық қауіпсіздік құралдарын жаңғыртудың және білікті мамандардың кадрлармен қамтамасыз етуінің жеткіліксіз деңгейі | «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңға сәйкес азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым Нұсқаулық материалды пайдалана отырып, азаматтық авиация пайдаланушылары мен ұйымдарына қойылатын сертификаттық талаптарға сәйкестігіне сертификаттық тексеруді жүзеге асырады.  ИКАО талаптарына сәйкестігін қамтамасыз ету үшін қажетті жекелеген ережелерді қоспағанда, Қазақстандағы Азаматтық авиацияның әуеайлақтары мен тікұшақ айлақтарының пайдаланушыларына нақты сертификаттау талаптары заңға тәуелді деңгейде регламенттелген. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ және құқықтық мониторинг деректері |
| 6. Әуеайлақты (тікұшақ айлағын) пайдаланушыға және әуе кемелеріне жерүсті қызмет көрсетуге қойылатын талаптар бөлігінде құқықтық олқылықтар, әуеайлақ маңы аумағындағы жер учаскелерінің үстінен ұшудың қауіпсіздігі жеткіліксіз | Перронда әуе кемесіне қызмет көрсету жердегі қызмет көрсету қызметтерінің құрамына кіреді. Бұл ретте, алжапқышта әуе кемесіне қызмет көрсетуге қойылатын талаптар айтарлықтай ескірген және ИКАО-ның қазіргі заманғы талаптарына сай келмейтін бірқатар заңға тәуелді актілер мен стандарттарда ғана бөлшектеп реттелген.  Чикаго конвенциясының 14-қосымшасына сәйкес мемлекеттер құстар мен жабайы жануарлардың әуе кемелерімен соқтығысу ықтималдығын барынша азайтуға бағытталған шараларды қабылдау арқылы әуе кемелерінің ұшуын жүргізу үшін қауіпті азайту үшін іс-қимыл жасауда.  Осы актінің 5.3.6, 5.3.2.2, 5.3.2.8, 5.3.2.12 doc 9137 (3-бөлім) тармақтарына сәйкес әуеайлақтарды пайдаланушылар құстар мен жануарлармен ықтимал соқтығысу нәтижесінде әуе кемесінің ұшу қауіпсіздігіне, жолаушылар мен экипаждың өмірі мен денсаулығына қауіп төнген кезде өлімді қоса алғанда, құстар мен жануарларды қорқыту және жою құралдарын қолданады.  Сонымен қатар, ұлттық заңнама жоғарыда аталған халықаралық актіні толыққанды іске асыру үшін қажетті барлық құралдарды қолдануға мүмкіндік бермейді.  Тағы бір проблема-ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін әуеайлақтар ауданында ғимараттар мен құрылыстарды заңсыз тұрғызу жағдайларын белгілеу. ИКАО стандарттары әуе кемелерінің қауіпсіз траекториясына әсер ететін объектілерді салуға жол берілмейтіндігін тікелей көрсетеді. Сонымен қатар, ұшу-қону жолақтарының жанында әлеуметтік объектілерді (мысалы, балабақшаларды) салу жағдайлары байқалады, бұл шу әсерінен басқа, аэродром маңындағы авиациялық оқиғалар кезінде ауыр зардаптарға әкелуі мүмкін.  Егер әуеайлақ маңындағы аумақта жер учаскелерінің үстінен ұшу қауіпсіздігін бағалау объектілерді салу немесе жерді пайдалану тәртібі нәтижесінде ұшу қауіпсіздігіне елеулі қатерлерді көрсетсе, онда бұл жерлерді алып қою, қажет болған жағдайда нысаналы мақсатын өзгерту қажеттігі туындауы мүмкін.  Алматы, Шымкент, Ақтөбе, Нұр-сұлтан және т. б. әуежайлардың айналасында аумақтың тұрғын үй қорына, ауыл шаруашылығына және т.б. берілгеніне тап болды, әуежайлардың инфрақұрылымын одан әрі дамыту үшін аумақтар жоқ және ұшу қауіпсіздігіне қауіп төнді (2019 жылғы желтоқсандағы Бек Эйр апаты). | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ және құқықтық мониторинг деректері |
| 7. Егемендігі анықталмаған аумақтарда іздеуді және құтқаруды ұйымдастыруды реттеу мәселелеріндегі олқылықтар | Қазақстан Республикасының «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңының 13-тарауының қолданыстағы редакциясы егемендігі анықталмаған Каспий теңізінің әуе кеңістігінің үстінен ұшуды іздестіру-құтқару қамтамасыз етілуін қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді, онда Қазақстан Республикасы әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауапты болады.  Азаматтық авиацияның халықаралық конвенциясына сәйкес («іздеу және құтқару» 12-қосымша) авиациялық іздестіру және құтқару ауданы мемлекеттердің іргелес аумақтары мен ұшу ақпаратының іргелес аудандары арасындағы шекаралар іздеу және құтқару аудандарының шекаралары ретінде қарастырылады.  12-қосымша уағдаласушы мемлекеттердің аумағында және ашық теңіз үстінде іздестіру-құтқару қызметтерін құру, күтіп-ұстау және пайдалану кезінде, сондай-ақ мемлекеттер арасындағы ұқсас қызметтердің өзара іс-қимылын ұйымдастыру кезінде қолданылады.  Қазіргі уақытта ҚР РФ, Әзірбайжан, Иран және Түрікменстанмен бірлесіп Каспий теңізінің үстінде аэронавигациялық қызмет көрсетуді жүзеге асырады және сәйкес ҚР мемлекеттік шекарасынан тыс жерде орналасқан өзінің жауапкершілік ауданына ие.  Әуе кемелерін іздеу мен құтқаруды орындау кезінде ауданның ұйымдастырылуын әуе кеңістігін пайдалануды түсіну кезінде біркелкілік үшін тиісті түзетулер қажет. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ, құқықтық мониторинг деректері |
| 8. Қазақстан Республикасының әуе кемелерін пайдаланушылардың халықаралық ұшу қағидаларын бұзуы | Әр түрлі себептерге байланысты ҚР пайдаланушылары шет мемлекеттерде тіркелген ӘК-ні көбірек пайдаланады. ӘК Қазақстан Республикасынан тыс жерлерде, кейде ұзақ уақыт бойы жалға немесе айырбастауға және пайдалануға болады. ӘК бір ел басқа елге жалға немесе қосалқы жалға беруі немесе бір ел басқа елден жалға алуы мүмкін. Пайдаланушының әуе паркі әртүрлі елдерде тіркелген жалға алынған әуе кемелерінен тұруы мүмкін.  Мысалы, 2019-2021 жылдары БҰҰ Қауіпсіздік Кеңесінің Ливия жөніндегі комитеті әскери мақсаттағы қару-жарақ пен материалдарды («Zhenis Air» АҚ, «Sigma» АҚ және «AzeeAir»АҚ) жеткізу үшін БАӘ-ден Ливияға қазақстандық тудың астында ИЛ-76 және АН-12 ұшақтарының ұшуы туралы Қазақстан Республикасын хабардар етті. Комитет сондай-ақ осы қазақстандық авиакомпаниялардың халықаралық ұшу ережелерін бұзғаны туралы куәландыратын ақпарат берді.  Олар Қазақстан аумағына ұшпады, қазақстандық кеңседе ұшу құжаттары болмады, экипаж тек шетелдік азаматтардан, әдетте Ресей мен Украинадан тұрды.  Сондықтан ұшу қауіпсіздігін, авиациялық қауіпсіздікті қадағалау және бақылау жөніндегі өз міндеттерін орындау үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым өзі сертификаттаған кез келген ұйымға қатысты мәжбүрлеудің тиімді, пропорционалды және тежеу шараларын қолдана алуы және оның жауапты басшысының жауапқа тартылуын қамтамасыз етуі тиіс.  Бүгінгі таңда Еуропалық Одақта мыналар анықталды:  -ұйымның бас кеңсесі немесе тіркелген кеңсесі мүше мемлекетте болуы керек;  - негізгі қаржылық функциялар және олардың операциялық қызметін негізгі жедел бақылау ЕО-ға мүше мемлекетте орналасқан бас кеңседе немесе тіркелген кеңседе болуы керек. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 9. Әуе көлігінде қауіпті жүктерді тасымалдауға байланысты қызметтің жекелеген мәселелері бойынша заңнамалық реттеудің болмауы | Тек «Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайы» АҚ - да 2023 жылы 849 және 2024 жылғы 30 сәуірдегі жағдай бойынша пошта жөнелтілімдері мен жүк жөнелтілімдерінде жарияланбаған қауіпті жүктерді анықтаудың 229 фактісі тіркелген.  Пандемиядан кейін халықаралық және ішкі авиарейстерде жүк ағыны мен пошта жөнелтілімдерін қалпына келтіру және ұлғайту үрдісі байқалады. Бұған электрондық сауданың қарқынды дамуы ықпал етеді.  2022 жылы ҚР-ға 23.8 мың тонна жүк тасымалданды.  2023 жылы ҚР-ға 23.8 мың тонна жүк тасымалданды. 2024 жылдың алғашқы 3 айында 5.8 мың тонна жүк тасымалданды.  Пошта жөнелтілімдерінің көп бөлігі әртүрлі маркетплейстерде сатып алынған литий-ионды аккумуляторлармен жұмыс істейтін электронды гаджеттерден тұрады. Қазіргі уақытта литий батареяларының өрт қаупі толық түсінілмеген.  Сонымен, 2023 жылы өрттің негізгі себептері ішінде литий-ионды аккумуляторлық өрттер электр өрттерінен, портативті жылытқыштардан және темекі шегуден кейінгі төртінші орында. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| 10. Пайдаланушы сертификатының қолданылу мерзімі мәселелеріндегі олқылықтар | Пайдаланушылар «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңның (бұдан әрі – Заң) 60-бабы 4-тармағының тәртібімен олардың қолданылуын тоқтата тұра отырып, пайдаланушы сертификатының және мерзімі өтіп кеткен авиациялық жұмыстарды орындауға арналған куәліктің қолданысын жасанды түрде ұзартады.  Бұл ретте, ИКАО-ның «пайдалану инспекциясы, сертификаттау және тұрақты қадағалау рәсімдері жөніндегі басшылық» Doc 8335-тің 7.4.2-тармағына сәйкес пайдаланушының сертификаты немесе азаматтық авиация органдары берген пайдаланушы сертификатының кез келген бөлігі қолданылу мерзімі аяқталған күнге дейін жарамды болып табылады.  Жоғарыда айтылғандарға сәйкес, қаралатын құжаттардың қолданылуын тоқтата тұру олардың қолданылу мерзімін ұзартпайды. Бұл ретте тоқтата тұру сертификаттың қолданылу мерзімін ұзарту үшін емес, пайдаланушының қызметіндегі қандай да бір талаптарға сәйкессіздіктерді жою үшін пайдаланылады.  Осыған байланысты ұлттық заңнаманы жоғарыда аталған халықаралық актіге сәйкес келтіру қажет. | | «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ деректері |
| **3. Су көлігі** | | | | | |
|  | Порт инфрақұрылымының дамымауы | 1. Шағын көлемді кемелерді пайдалану кезінде техникалық регламенттердің сақталуын бақылау тәсілдері мен құралдарының болмауы | Еуразиялық экономикалық комиссияның 15.06.2012 ж. №33 (КО ТР 026/2012) шешімімен қабылданған «Шағын көлемді кемелердің қауіпсіздігі туралы» Кеден одағының техникалық регламентінде шағын көлемді кемелердің сәйкестігін бағалау мынадай нысандарда жүргізіледі: сыныптау, сәйкестікті растау және мемлекеттік бақылау (қадағалау).  Қазіргі уақытта шағын көлемді кемелерді жіктеуді (техникалық куәландыруды) палубалық шағын көлемді кемелерге қатысты кеме қатынасы тіркелімі («Қазақстан су жолдары» РМҚК филиалы) жүргізеді.  Бұл ретте ұзындығы 6 метрден асатын палубалық емес шағын көлемді кемелерге қатысты техникалық куәландыру және жіктеу жүргізу бойынша міндет жоқ.  Бұл факторлар:  1) техрегламентті сақтамауға;  2) шағын көлемді кемелердің техникалық қауіпсіздік деңгейін төмендету. | | Темір жол және су көлігі комитетінің деректері |
|  | Көлік құралдарын қауіпсіз пайдалану тәуекелдерінің жоғары деңгейі | Ұсталған көлік құралдарын орналастыру үшін айыппұл тұрақтарының қызметін регламенттеудің болмауы | Айыппұл тұрақтарына, әдетте, ұсталған көлік құралын, шағын көлемді кемені жергілікті атқарушы органдардың шешімі бойынша құрылатын және коммуналдық меншік болып табылатын арнайы алаңдарда немесе тұрақтарда сақтауды көздейтін «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» Қазақстан Республикасы Кодексінің 797-бабының 4-бөлігі тәртібімен көлік құралдары орналастырылады.  Бұл ретте айыппұл тұрақтарын құруды және олардың жұмыс істеуін ұйымдастыруды реттеу жоқ.  Сонымен қатар, айыппұл тұрақтарында қылмыстық істер шеңберінде заттай дәлелдемелер болып табылатын көлік құралдары да сақталады. Жергілікті атқарушы орган көлік құралдарының, оның ішінде заттар мен эвакуацияланған автомобильдердің сақталуын қамтамасыз етуге тиіс. | | Құқықтық мониторинг деректері |
|  | Жүк-жолаушылар тасымалының дамымауы | Балықтың уылдырық шашу мерзіміне байланысты кеме қатынасы мен түбін тереңдету жұмыстарын жүргізудің шектеулі кезеңі | Қазіргі уақытта уылдырық шашу кезеңі навигациялық кезеңнің 180 күнінен орта есеппен 60-70 күнге созылады, оның барысында кеме қатынасы мүмкін (навигация кезеңінің 1/3).  Ішкі су жолдарындағы түбін тереңдету жұмыстары жол жұмыстарының санатына жатады және кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған. ҚР «Ішкі су көлігі туралы» Заңының 12-бабының 3-тармағына сәйкес жол жұмыстарын жүргізу арнайы рұқсатсыз жүргізіледі.  Жол жұмыстарын уақтылы жүргізу кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етеді және су көлігімен жүк-жолаушылар тасымалының дамуына ықпал етеді, бұл экономиканың басқа салаларына да оң әсер етеді. | | Темір жол және су көлігі комитетінің деректері |
| **4. Автомобиль көлігі** | | | | | |
|  | Такси жолаушыларының қауіпсіздігі мен құқықтарын қорғаудың жеткіліксіз деңгейі | Такси қызметтерін генерациялау қызметтерінің жүргізушілер мен жолаушылар алдындағы жауапкершілігінің болмауы, жүргізушілер мен жолаушылар құқықтарының қорғалмауы | Бүгінгі таңда такси қызметтерін генерациялау қызметтері (Yandex, InDriver және т.б.) арқылы ҚР-да тәулігіне 500 мыңға жуық сапар тіркеледі, нарық көлемі 120 млрд теңгені құрайды. 60 мыңға жуық жеке тасымалдаушы такси қызметімен айналысады. Республика бойынша орташа чек шамамен 620 теңгені құрайды.  Трансұлттық IT-компаниялардың нарыққа шығуы жергілікті брендтерді вытыстырды, содан кейін көптеген адамдар жұмысын тоқтатты. Қалғандары онлайн такси агрегаторларына қосылуға мәжбүр болды. Жолаушылар классикалық диспетчерлік қызметтерден агрегаторлардан такси тапсырыстарына кетті, олар серіктестік сервистердің көмегімен жеке тұлғаларды 7% - ға дейін комиссия үшін тасымалдауға тартады.  Негізінен жеке автокөлік иелері рұқсат құжаттарынсыз жұмыс істейді, олардың жағдайы мен жүргізушінің сәйкестігін, соттылығы мен медициналық көрсеткіштерін ешкім бақыламайды. Нәтижесінде жолаушылар әртүрлі тәуекелдерге ұшырайды: алдау, алаяқтық, қорлау, денсаулық пен өмірге қауіп төндіреді. Егер мұндай жағдай орын алса, жолаушы жалғыз өзі қалады және өтемақы талап етіп, жауапқа тартатын ешкім болмайды. Сонымен қатар, такси агрегаторлары цифрлық платформаға қол жеткізу қызметтерін ұсыну кезінде жолаушыларды тасымалдау бағасын тағайындайды және келіседі.  Негізгі проблемалар: көлеңкелі нарық шамамен 95% - құрайды, такси саласын реттеу мен мемлекеттік реттеудің болмауы, такси автомобильдерінің жүні, мемлекеттік ақпараттық жүйелердің болмауы, такси саласында қадағалау мен бақылаудың жеткіліксіздігі. | | Ашық көздерден алынған мәліметтер |
|  | Қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету және зиянды экологиялық әсерді барынша азайту үшін тәуекелдерге әкеп соғатын автокөлік құралдарының тиісінше техникалық жай-күйі | Техникалық байқау операторларының жауапкершілігінің төмен деңгейіне байланысты техникалық байқауды формалды жүргізу | 2022 жылғы деректер бойынша барлық шығарындылар көздерінен зиянды заттардың есептелген жалпы шығарындылары тек Алматы қаласында жылына 127 мың тоннаны құрады, оның жартысынан көбі (55% немесе 70 мың тонна) автокөлікке тиесілі. 2023 жылы Алматы қаласында 620 мың автомобиль тіркелген, оның 70% - ы жеті жылдан астам қызмет етеді. Жыл сайын бұл сан өсуде, сондықтан 2021 жылы қалада 542 мың автомобиль тіркелген, 2022 жылы – 557 мың. Осылайша, екі жыл ішінде өсім шамамен 13% құрады. Бұл ретте, қалаға күн сайын кіретін автомобильдер саны 2021 жылдан бастап 42% - ға (230 мыңнан 400 мың автомобильге дейін) ұлғайды.  Бұл техникалық байқаудан өту бойынша көрсетілетін ақылы қызметтер көлемінің болуы басым болып табылатын жеке операторлардың техникалық байқауды ресми жүргізуіне байланысты.  2024 жылы арнайы мониторингтік топ техникалық байқаудан өтудің 5000-ға жуық диагностикалық картасын анықтап, одан әрі жойды. Көбінесе бұл WhatsApp арқылы онлайн режимінде тексерілген карталар, оларға фотосуреттер немесе мемлекеттік нөмірлер жай салынған. Сондай-ақ, тексеру кезінде басқа машиналарда кейбір нөмірлер болатын карталар жиі жойылады. Және диагностикалық карталар, онда жүк көліктері жеңіл автомобиль станцияларында тексеруден өтті. | | Ашық көздерден алынған мәліметтер |
|  | Жолаушылар және жүк тасымалдарын толық есепке алуды және бақылауды қамтамасыз ету үшін мәліметтердің жеткіліксіздігі | Жолаушылар және жүк тасымалы саласындағы ағымдағы жағдайды талдау үшін қажетті деректерді цифрландырудың жеткіліксіз деңгейі | Талдау, мониторинг және сапалы шешімдер қабылдау үшін Көлік, көлік инфрақұрылымы және логистика саласында цифрлық форматта сенімді деректер жоқ. Көлік саласында барлығы 35 түрлі ақпараттық жүйе бар:  - 3 көлік министрлігінің балансында;  -15-ведомстволық бағынысты ұйымдар;  - 17-басқа ұйымдар, оның ішінде 12 «Қазақстан Темір Жолы» ҰК» АҚ.  Бұдан басқа, көліктік және ілеспе құжаттарды қағаз форматта пайдалануына байланысты жүк және жолаушылар автотасымалдарында көлеңкелі экономиканың жоғары деңгейі сақталуда («Көлік және қоймалау» саласындағы көрінбейтін экономиканың үлесі ЖІӨ-нің 2,5% - % немесе 2022 жылы 2,5 трлн теңгені құрады). | | Ұлттық статистика бюросының, теміржол және су көлігі комитетінің, Электрондық Үкіметтің деректері |
|  | Халықаралық қатынаста жүктерді тасымалдау тәсілдері бойынша халықаралық міндеттемелерді орындамау | Мүше мемлекеттердің 2025 жылғы 1 қаңтардан бастап Қазақстан Республикасының аумағында автокөлікпен жүктерді каботаждық тасымалдауды жүзеге асыруы бөлігінде Жоғары Еуразиялық экономикалық кеңестің 8.05.15 ж. №13 шешімін орындауды көздейтін ұлттық заңнамада заңнамалық норманың болмауы. | Жоғары Еуразиялық экономикалық кеңестің 2015 жылғы 8 мамырдағы шешімімен № 13 Еуразиялық экономикалық одаққа мүше басқа мемлекеттің аумағында орналасқан пункттер арасында Еуразиялық экономикалық одаққа мүше мемлекеттердің бірінің аумағында тіркелген тасымалдаушылардың жүктерді автомобильмен тасымалдауды орындауын 2016 жылдан 2025 жылға дейінгі кезеңге кезең – кезеңімен либерализациялау бағдарламасы бекітілді.  Осы бағдарламаны іске асыру шеңберінде мүше мемлекеттер мүше мемлекеттің заңнамасы негізінде жүктерді халықаралық автомобильмен тасымалдауды орындауға, жүктерді каботаждық автомобильмен тасымалдауды уақытша негізде жүзеге асыруға жіберілген кез келген тасымалдаушының құқығын белгілейтін нормативтік құқықтық актілерді қабылдауды қамтамасыз етеді.  Қазақстан Республикасы осы Бағдарламаны іске асыруға 2025 жылғы 1 қаңтардан бастап кірісуді жоспарлап отыр, бұл ұлттық заңнамаға тиісті өзгерістер енгізуді талап етеді. | | Көлік министрлігінің,  Қазақстан Республикасы Халықаралық автомобиль тасымалдаушылар одағының (KazАТО) деректері |
|  | Көлік министрлігіне тән емес функциялардың болуы | Шұғыл шақыру жүйесін төтенше жағдайлар министрлігі басқарады және ұстайды, бұл ретте осы жүйені ұйымдастыру және пайдалану қағидаларын бекітуге құзыреті, осы жүйенің операторын айқындау Көлік министрлігіне бекітіледі. | «Жол қозғалысы туралы» Заңның 11-бабының 5-2) тармақшасына сәйкес көлік және коммуникациялар саласындағы уәкілетті орган шұғыл шақыру жүйесін ұйымдастыру және пайдалану қағидаларын бекітеді.  Өз кезегінде, Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің төрағалығымен 2020 жылғы 20 ақпандағы көлік жөніндегі кеңес отырысы хаттамасының 1.2.2-тармағын орындау үшін (12.03.2020 ж. № 17-03/07-854) шұғыл шақыру жүйесі Ішкі істер министрлігінің (Төтенше жағдайлар комитеті) қарауына берілді.  Қазіргі уақытта бұл шұғыл шақыру жүйесін төтенше жағдайлар министрлігі басқарады және ұстайды.  Осыған байланысты шұғыл шақыру жүйесін ұйымдастыру және пайдалану қағидаларын бекіту, сондай-ақ шұғыл шақыру жүйесі операторының функцияларын жүзеге асыратын заңды тұлғаны айқындау жөніндегі құзыреттер азаматтық қорғау саласындағы уәкілетті органға (ТЖМ) жүктелуі қажет. | | Көлік министрлігінің деректері, құқықтық мониторинг |
|  | Автомобиль тасымалдары субъектілері үшін тең емес жағдайлар | Автомобиль тасымалдаушысының қолданыстағы анықтамасы жеке кәсіпкерлер мен заңды тұлғалар болып табылмайтын жеке тұлғаларға заңнама талаптарын сақтамай коммерциялық тасымалдаумен айналысуға мүмкіндік береді | «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасы Заңының (бұдан әрі-Заң) 1-бабының 8) тармақшасына сәйкес тасымалдаушы (бұдан әрі – тасымалдаушы) – жеңіл автокөлік құралдарын қоспағанда, меншік құқығында немесе өзге де заңды негіздерде автокөлік құралдарын иеленетін, жолаушыларды, багажды, жүктерді және пошта жөнелтілімдерін тасымалдау жөніндегі кәсіпкерлік қызметті жүзеге асыратын жеке немесе заңды тұлға.  Бұл норма заңды тұлғаларға да, жеке тұлғаларға да автомобиль тасымалдары бойынша кәсіпкерлік қызметті жүзеге асыру мүмкіндігін көздейді, алайда бұл жеке кәсіпкерлер мен заңды тұлғалар болып табылмайтын жеке тұлғаларға заңнама талаптарын сақтамай коммерциялық тасымалдаумен айналысуға мүмкіндік береді.  Осыған байланысты Көлік комитетінің қызметінде сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін сырттай талдау нәтижелері бойынша анықталған сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтар жасауға ықпал ететін себептер мен жағдайларды жою бойынша іс- шаралар жоспарының (ҚР ИИДМ-нің 10.06.2022 жылғы № 333 бұйрығы) 3-тармағымен Заңға М және N санаттағы көліктермен жолаушыларды, багажды және жүктерді тасымалдауды тек кәсіпкерлердің жүзеге асыру құқығын белгілейтін норма қосуды пысықтау қарастырылған.  Осы іс-шараны іске асыру мақсатында Заңның 1-бабының 8) тармақшасындағы «жеке тұлға» деген сөздер «жеке кәсіпкер» деген сөздермен ауыстырылсын. | | Көлік министрлігінің деректері, құқықтық мониторинг |
|  | Әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынастарын субсидиялау рәсімдерінің бюрократиялануы | Облыстардың жергілікті өкілді органдарының әлеуметтік маңызы бар қатынастардың тізбесін айқындау жөніндегі қолданыстағы өкілеттігі шамадан тыс бюрократияланған және аудандар мен облыстық маңызы бар қалалардың жергілікті атқарушы органдарына қосымша жүктемені көздейді, оларға әлеуметтік маңызы бар бағыттарды тізбеге енгізу үшін облыстың жергілікті өкілді органдарына жүгінуге тура келеді. | «Автомобиль көлігі туралы» Заңның 14-бабы 3-тармағының 1) тармақшасына сәйкес аудандардың, облыстық маңызы бар қалалардың жергілікті атқарушы органдары жолаушылар мен багажды тұрақты қалалық (ауылдық), қала маңындағы және ауданішілік тасымалдауларды ұйымдастырады, олардың маршруттарын бекiтедi, оларға қызмет көрсету құқығына конкурстар ұйымдастырады және өткiзедi, маршруттар бойынша жүру кестелерiн бекiтедi.  Бұл ретте осы Заңның 14-бабы 1-тармағының 5) тармақшасына сәйкес әлеуметтік маңызы бар тасымалдаулардың тізбесін жергілікті деңгейде субсидиялауды ұйымдастырудың икемділігі мен жеделдігін айтарлықтай төмендете отырып, облыстық деңгейдегі мәслихаттар ғана айқындайды. | | Жергілікті атқарушы органдардың деректері, құқықтық мониторинг |
| **5. Теміржол көлігі** | | | | | |
|  | Теміржол көлігі саласындағы жүйелі бұзушылықтар | 1. Бұзушыны жедел анықтауға және заңнаманы бұзудың себептерін анықтауға мүмкіндік беретін тиімді тетіктердің болмауы, тиісті алдын алу шараларын қолдану. | Қазақстанда елеулі зардаптары бар көлік бұзушылықтарының, атап айтқанда теміржол көлігі қызметкерлерінің өмірі мен денсаулығына зиян келтірудің, қоршаған ортаға зиян келтірудің, теміржол жылжымалы құрамының және теміржол жолдарының жойылу дәрежесіне дейін зақымдануының өсуі байқалады.  Магистральдық теміржол желілерінің тозуы 57,5%, локомотивтер – 64%, жүк вагондары – 55%, арнайы жылжымалы құрам – 70%, жолаушылар вагондары – 47,5% құрайды, бұл қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйіне айтарлықтай әсер етеді.  Сонымен қатар, бұзушылықтардың 61,5% - ы ақау немесе жылжымалы құрамның тиісінше ұсталмауы салдарынан жіберілгені, ал адами факторы 26,7% - құраса, жолдың жоғарғы құрылысын тиісінше ұстамау нәтижесінде барлық бұзушылықтардың 11,8% - ы орын алатыны атап өтілді.  Кәсіпкерлік кодексте тергеп-тексеру түріндегі мемлекеттік бақылаудың жекелеген түрі айқындалған, оны жүргізудің негіздерінің бірі авариялар, технологиялық бұзушылықтар немесе оқыс оқиғалар болып табылады, олар бойынша олардың алдындағы мән-жайларды анықтау, олардың себептерін, техникалық құрылғыларды пайдалану жағдайларын бұзу сипатын анықтау, салдарларды жою және осындай авариялардың, технологиялық бұзушылықтардың немесе оқыс оқиғалардың алдын алу жөніндегі іс-шараларды айқындау қажеттігі туындайды, апаттан, технологиялық бұзылудан немесе оқиғадан келтірілген материалдық залал.  Кәсіпкерлік кодекстің 144-4-бабының 5-тармағына сәйкес мемлекеттік бақылау нысандарының бірі ретінде тергеп-тексеру жүргізу тәртібі салалық заңнамада белгіленеді. Темір жол көлігі саласында мемлекеттік бақылауды жүзеге асырудың мұндай тәртібі бүгінгі күнге дейін айқындалмаған. | | Темір жол және су көлігі комитетінің деректері, құқықтық мониторинг |
|  | Теміржол көлігі саласындағы жетілмеген (болжанбайтын, ашық емес) тарифтік саясат | 1. Қызмет көрсететін ұйымдардың сервистік қызмет көрсету (сумен және қатты отынмен қамтамасыз ету, техникалық қызмет көрсету және т.б.) бойынша қызметтердің құнын жүйелі түрде арттыруы. | Жолаушылардың жол жүру құнына көптеген факторлар, соның ішінде реттелмейтін қызметтердің үлкен спектрі әсер етеді. 2022 жылдың қараша айының қорытындысы бойынша жолаушылар теміржол көлігі қызметтері бағасының өсуі бір жыл ішінде 19,3% -. құрады, бұл жалпы инфляция деңгейімен (19,6%) салыстырылады. Бір жыл бұрын секторда бағаның өсуі 5,5% (инфляция 8,7% болғанда), 2020 жылы-4,9% (инфляция 7,3% болғанда) құрады.  Қазіргі уақытта мемлекеттік реттеу магистральдық темір жол желісінің қызметтері бойынша тарифтерге (тарифтердегі үлесі - 25%), жүктерді темір жол көлігімен және локомотив тартымымен тасымалдауға (26%) қолданылады.  Вагондарды ұсыну бойынша қызметтер бәсекелестік нарықта көрсетіледі, қолданыстағы теміржол тарифтеріндегі үлесі орта есеппен 49% құрайды.  Сондай-ақ теміржол көлігі саласында мемлекеттік реттеу қолданылатын кірме жолдардың қызметтері де көрсетіледі, өйткені олар табиғи монополиялар саласына жатады.  Сонымен қатар, сервистік қызмет көрсету(сумен және қатты отынмен қамтамасыз ету, техникалық қызмет көрсету және т.б.) мәселелері реттелмеген күйінде қалып отыр.  Тарифтердің тұрақсыздығы алдағы кезеңдерге арналған субсидиялар көлемін болжау мүмкіндігіне де теріс әсер етеді. | | Ашық көздерден алынған мәліметтер |
| 2. Тармақ иелері тарапынан жекелеген учаскелердегі монополиялық жағдайды теріс пайдалану. | Бүгінгі таңда жеке кәсіпкерлердің тармақ иелеріне қатысты әртүрлі учаскелерде үстем және монополиялық жағдайды теріс пайдалану туралы көптеген шағымдары бар.  Мәселен, «Теміржол көлігі туралы» ҚР Заңының 57-1-бабының 4-тармағына сәйкес тармақ иелері бәсекелестік кірме жол болмаған жағдайда тасымалдау процесіне қатысушыларға кірме жол қызметтерін көрсетуді тоқтатуға әкеп соғатын әрекеттерге (әрекетсіздікке) жол бермеуге міндетті. Алайда, бәсекелестіктің жоқтығын немесе болуын дәлелдеуде қиындықтар бар. | | Темір жол және су көлігі комитетінің деректері |
|  | Логистикалық инфрақұрылымды дамыту үшін кедергілердің болуы | Магистральдық теміржол желісіне қосылған кезде техникалық шарттарды беру рәсімдерінің ашық еместігі және нақты регламенттелмеуі. | Бүгінгі күні ҚТЖ ішкі ережелерді басшылыққа ала отырып, магистральдық теміржол желісіне жанасуға келісім береді немесе келісуден бас тартады.  Ашық механизмнің болмауы бизнес тарапынан сұрақтар туғызады, сондай-ақ терминалдық инфрақұрылым мен кірме жолдардың дамуына әсер етеді. | | Темір жол және су көлігі комитетінің деректері |
|  | Аралас тасымалдарды дамыту үшін барлық әлеуетті пайдаланбау | 1. Аралас тасымалдарды ұйымдастыру кезінде көлік құқығының жұмыс істемейтін нормалары; 2. Халықаралық қатынаста жүктерді аралас тасымалдаудың барлық қатысушыларын халықаралық тасымалдауға жатқызу мүмкін частистігі бөлігінде салық заңнамасындағы олқылықтар (Мысалы, Қостанай қаласынан Астана қаласына дейін автомобиль көлігімен тасымалдау республикаішілік болып саналады (ҚҚС салынады), бұдан әрі темір жолға қайта тиеу бойынша терминалдық қызметтер жүзеге асырылады (ҚҚС салынады). Тек қаладан теміржол тасымалы ҚР Салық кодексінде көзделген шектеулерге байланысты барлық кезеңдер бірыңғай халықаралық экспорттық тасымалдау болып табылатынына қарамастан, Астанаға Қазақстан шекарасына ҚҚС салынбайды (2, 3-тармақтар,пп.387-баптың 4-тармағы). Бұдан басқа, транзиттік қатынас кезінде халықаралық тасымалдауды растау ретінде бірыңғай коносамент көзделген, ол енгізілген сәттен бастап қазіргі уақытқа дейін қолданылмайды (жұмыс істемейтін құжат);   3. Нормативтік деңгейде көліктің бірнеше түрімен жүктерді тасымалдаудың байланыстырушы буыны ретінде көліктік–логистикалық терминалдардың рөлі анықталмаған. | 2015 жылы аралас тасымалдарды ұйымдастыру процесін реттейтін «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңға өзгерістер енгізілді. Осы Заң қабылданған сәттен бастап бүгінгі күнге дейін Қазақстан аумағында бірде-бір аралас тасымалдау жүзеге асырылған жоқ.  Транзиттік, экспорттық, импорттық қатынастарда аралас тасымалмен тасымалданатын жүктердің үлесі нөлге тең. Негізгі себептердің бірі-ұлттық заңнамада бекітілген Бірыңғай тауар-көлік жүкқұжаты (коносамент), практикада қолданылмайтын және ҚР-дан тыс жерлерде қолдануға жарамсыз (басқа елдер мойындамайды).  Президент Қ.Қ. Тоқаев жүргізіп отырған саясатқа сәйкес, бүгінгі таңда көлік саласының негізгі мақсаты Қазақстанның Еуразиядағы тораптық транзиттік хаб ретіндегі ұстанымын нығайту болып табылады.  Осыған байланысты, бүкіл әлемде неғұрлым экономикалық және экологиялық тиімді деп танылған аралас тасымалдау үшін қолайлы жағдайлар жасау тиісті құқықтық өрісті қалыптастыруды талап етеді.  Аралас тасымалдау үшін нарықтың ағымдағы жай-күйі мен қолда бар көлемі темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау көлемі бойынша қолда бар деректерден айқындалады.  Мысалы, экспорттық қатынаста 2023 жылы– 47 379 мың тонна жүк (тау – кен көлемін қоспағанда), транзиттік қатынаста 2023 жылы-26 995 мың тонна (тау-кен жүктерін қоспағанда) тасымалданды.  Аралас тасымалдау дамыған жағдайда, экспорттық қатынаста темір жол көлігімен тасымалданатын жүктердің жоғарыда көрсетілген көлемінің кемінде 30% - ы аралас тасымалдау көлемінің болжамды санын (шамамен 14,2 млн.тонна) құрауы мүмкін.  3 жыл ішінде ЖІӨ құрылымындағы көлік-логистикалық сектордың үлесіне кемінде 9% қол жеткізуді қамтамасыз ету мақсатында ҚР Үкіметі басқа да іс-шаралар қатарында мультимодальды тасымалдауды жүзеге асыру үшін жаңа ауыстырып тиеу пункттерін, көлік – логистикалық орталықтарды салуды жоспарлады: іске асыру мерзімдері бар Құрғақ порттарды пайдалануға беру-2025-2027 жж.:  Абай облысында – 1, Қостанай облысында – 1, Алматы облысында-1.  Электрондық коммерция қызметтері нарығының дамуы мен қарқынды өсуі жағдайында заманауи логистикалық шешімдер мен қойма инфрақұрылымын қолдана отырып, мультимодальды тасымалдауға сұраныс артады.  Бұл инфрақұрылым транзиттік жүк ағындарын өңдеумен және ішінара пысықтаумен не көршілес елдердің өңірлік нарықтарына жеткізілімдерді шоғырландырумен және бөлумен логистикалық жеткізу тізбегін күшейтуге мүмкіндік береді.  Халықаралық деңгейдегі заманауи қойма үй-жайларына (клиенттің құрғақ климаттық қоймалар мен көкөніс қоймаларында сақтау, контейнерлерді қайта өңдеу, сондай-ақ «бір терезе» режимінде кешенді көліктік-логистикалық қызметтерді алу бойынша қызметтердің кең ассортиментін таңдау мүмкіндігімен) алдағы 5 жылға болжамды бағалау қажеттілігі шамамен 2 млн. шаршы метрді құрайды. Көршілес елдердің өңірлерін қамти отырып, Қазақстанда жүктерді қайта өңдеу мен дистрибуциялаудың күтілетін әлеуетті көлемі жылына шамамен 20 млн. тоннаны құрайды.  ТМТМ сияқты ҚР негізгі көлік транзиттік дәліздерінің әлеуеті 2030 жылға қарай жылына 20 млн. тоннаға дейін (ағымдағы деңгейге 10 есе) бағаланады, оның ішінде контейнерлік тасымалдауды қоса алғанда 2 млн. ЖФЭ, «Солтүстік – Оңтүстік» 240 мың ЖФЭ құрайды.  Жалпы, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзит көлемінің өсуі, 2030 жылы - 35 000 мың тонна), оның ішінде контейнерлік транзит, 2000 мың ЖФЭ немесе 48 000 мың тонна болады деп болжануда.  Осылайша, теміржол көлігімен транзиттік тасымалдаудың болжамды жүк базасы Қазақстан Республикасының аумағы бойынша аралас тасымалдарды жүзеге асыру үшін жеткілікті көлемдерді болжауға мүмкіндік береді. | | 1) ҚР Көлік министрлігінің деректері  2) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1116 Қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасынан алынған деректер  3) Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің ұлттық статистика бюросының деректері  4) «Қазақстан темір жолы» ҰК»АҚ деректері |
|  | Теміржол жолдарын ұтымсыз пайдалану | Вагондардың бос жүрісінің жоғары деңгейі теміржол жолдарын тиімсіз пайдалануға әкеледі. | 2012 жылы вагондар паркін ырықтандырғаннан кейін, тіпті магистральдық желідегі парк төмендеген кезде де, вагондардың бос жүру пайызы бірнеше көрсеткіштерге өсті (59% - дан 72% - ға дейін).  Осылайша, бос вагондар өздерінің логистикасы бойынша тиеусіз, қымбат жүкті іздеуде қозғалады.  Есептеулер бойынша, бос жүрісті 20% - ға қысқарта отырып, инфрақұрылым мен локомотивтердің физикалық жақсаруын қабылдамай, жүк айналымын орта есеппен 10% - ға арттыруға болады. | | Темір жол және су көлігі комитетінің деректері |

# 2. Ағымдағы жағдайды талдау, ұлттық реттеумен неғұрлым ұқсас әлемдік тәжірибені салыстырып тексеру:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Р/с№ | Ағымдағы жағдай | Халықаралық тәжірибе |
| **1. Автомобиль жолдары** | | |
|  | Автомобиль жолдарын күтіп ұстау мен жөндеуді қаржыландыру жүйесін институционалдық дамыту | **АҚШ**-та федералды автожолдар Федералдық жол қорынан қаржыландырылады, ол жол салығы, жанар-жағармай акциздері мен шиналар, жүк көліктері мен тіркемелерге салынатын салық және жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін айыппұлдар есебінен қосылады. Ірі жобаларда федералды бюджеттен атаулы қаржыландыру болуы мүмкін. Мемлекеттік жолдар жанармай акциздерінен басқа, жалға берілетін көліктерге немесе жылжымалы үйлерге салық түсетін жергілікті жол қорларынан ұсталады.  **Ұлыбританияда** автомобиль жолдарының көп бөлігін жол агенттігі ұстайды. Оның бюджеті жолдарды пайдаланғаны үшін салықтан және жанар-жағармай материалдарына акцизден түсетін түсімдерден қалыптастырылады. 2005 жылдың маусымында Үкімет оларды 2015-2020 жылдарға қарай бірыңғай жүгіріс салығымен ауыстыруды ұсынды. Спутниктік жүйе елдегі барлық көліктердің қозғалысын бақылайды, содан кейін олардың иелері орындалған миль үшін есеп айырысады — ауылдық жерлерде £0,02-ден қарбалас уақытта қалада £1,34-ке дейін.  **Жапонияда** федералды тректерді жер, инфрақұрылым және көлік министрлігінің Жол бюросы жанармай мен тоннаға салынатын салықтар есебінен қаржыландырады. Жергілікті трассаларды сол салықтар, сондай-ақ автомобиль сатып алуға арналған алымдар (құнының 3-5%) және жолдарды пайдалануға салынатын салықтар есебінен қалыптастырылатын жергілікті жол қорлары басқарады.  **Ресейде** 2011 жылы Федералды жол қоры, 2012 жылы аймақтық қорлар, ал 2014 жылдан бастап жергілікті қорлар құрылды. Алайда, жұмыс істеп тұрған қорлардан айырмашылығы 1990 жылдары, бұл жолы жол қорларының өз бюджеттері жоқ. Шығыстары жол шаруашылығы әлі де аймақтық немесе жергілікті бюджеттен қаржыландырылады, бірақ бұл ретте Бюджет кодексінің 179.4-бабы көрсетілген баптың 4-тармағында белгіленген кірістердің болжамды көлемінен кем емес мөлшерде жол фондының көлемін белгілеуді талап етеді.  Ресей Федерациясының Бюджет кодексі (179.4-бап) жол қорларының минималды мөлшерін анықтайды. Өңірлік Қордың көлемі Ресей Федерациясының аумағында өндірілетін, Ресей Федерациясы субъектісінің бюджетіне есептелуге жататын автомобиль бензиніне, тікелей айдайтын бензинге, дизель отынына, дизель және (немесе) карбюраторлы (инжекторлық) қозғалтқыштарға арналған мотор майларына (бұдан әрі — мұнай өнімдеріне акциздер) акциздерден түсетін кірістердің болжамды көлемінен төмен емес мөлшерде белгіленуге тиіс және Ресей Федерациясы субъектісінің шоғырландырылған бюджетіне аударылатын көлік салығы.  Муниципалдық Қордың көлемі жергілікті бюджетке есептелетін мұнай өнімдеріне акциздерден түсетін кірістердің болжамды көлемінен төмен емес мөлшерде белгіленуі тиіс.  Жол қорларын толтыру көзі сонымен қатар жоғары тұрған бюджеттен мақсатты бюджетаралық трансферттер және Ресей Федерациясының субъектісінің Заңымен (муниципалитеттің өкілді органының шешімімен) бекітілген басқа түсімдерден түсетін кірістер болып табылады.  Жол қорларын қалыптастырудың ерекшелігі ағымдағы қаржы жылының бюджет қаражатының қалдықтарын кезекті қаржы жылына ауыстыру және жол қызметіне нысаналы кредит беру мүмкіндігі болып табылады.  Шын мәнінде, осылайша, аймақтар мен муниципалитеттер үшін шығындардың минималды көлемі белгіленеді, ол міндетті түрде болуы керек жолдарға жұмсалады. |
|  | Автомобиль жолдарының тиісті сапасын қамтамасыз ету құралдарын жетілдіру | АҚШ-та жол құрылысында технологиялық инновациялар белсенді енгізілуде. Оларға қозғалысты ақылды басқару жүйелері және жаңа материалдарды қолдану жатады. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерді қоса алғанда, қоғамның қажеттіліктерін ескеруге ерекше назар аударылады.  Бұл тәсіл пайдаланушылардың әртүрлі қажеттіліктерін қанағаттандыратын тұрақты және ыңғайлы көлік жүйесін құруға ықпал етеді. Айта кету керек, Швейцарияда жол құрылысының сапасын басқару экологиялық тұрақтылықты ескере отырып жүзеге асырылады. Ел қоршаған ортаға әсері төмен материалдарды пайдалану принциптерін белсенді ұстанады. Сонымен қатар, жол жобаларын әзірлеу табиғи ресурстарды сақтауды ескере отырып жүзеге асырылады. Жасыл технологияларды енгізу стратегияның маңызды элементі болып табылады.  Бұл кешенді тәсіл жол инфрақұрылымының жоғары сапасын қамтамасыз етуге ғана емес, сонымен қатар қоршаған ортаға теріс әсерді азайтуға мүмкіндік береді.  Қытайда озық технологияларды қолдана отырып, жол құрылысы бойынша ауқымды жобалар белсенді түрде жүзеге асырылуда. Жол салу процестерін цифрлық басқару және бақылау өзгерістерге жедел жауап беруді және кең аумақтардағы құрылыс сапасын тиімді басқаруды қамтамасыз етуде шешуші рөл атқарады. Осы тәсілдің арқасында Қытайда жол жобаларын жүзеге асыру жоғары тиімділік пен дәлдікпен жүзеге асырылады.  Нидерланды тәжірибесін одан әрі зерделеу бұл елде инновациялық әдістерді қолдану, қайта өңделетін материалдарды пайдалану және экологиялық таза технологияларды әзірлеу арқылы ерекшеленетін жол құрылысына тұрақты және инновациялық тәсіл қолданылатынын көрсетті. Бұл тәсіл заманауи экологиялық талаптарға сәйкес келетін ұзақ мерзімді және энергияны үнемдейтін көлік инфрақұрылымдарын құруға мүмкіндік береді.  Зерттеулер көрсеткендей, Швецияның орталық стратегияларында жол пайдаланушыларының жайлылығы қауіпсіздікке жатады. Бұған қауіпсіздік туралы ескерту жүйелерін енгізу, жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер үшін қауіпсіз аймақтарды құру және апатты азайту үшін инновацияларды белсенді пайдалану кіреді. Швеция барлық жол қозғалысына қатысушылардың қажеттіліктерін ескере отырып, заманауи және қауіпсіз жол инфрақұрылымын құруға бағытталған.  Финляндияны қарастыра отырып, тұрақты транзиттік дамуды қамтамасыз етуге баса назар аударылатындығын атап өтуге болады. Ол заманауи технологияларға негізделген және көліктің барлық түрлерінің қажеттіліктерін ескеретін интеграцияланған көлік жүйесін құруға ұмтылады. Сонымен қатар, маңызды аспект-қоғамды шешім қабылдау процестеріне белсенді тарту. Бұл тәсіл Финляндияға пайдаланушылардың заманауи талаптары мен үміттеріне жауап беретін көлік инфрақұрылымын дамытуға көмектеседі.  Тұрақты дамуға деген ұмтылысында Австралия жол құрылысына инновацияларды белсенді түрде енгізуде. Ол озық технологияларды, соның ішінде көлікті басқару жүйелері автоматтандырылғанды пайдалануға, және электромобильдерді қолдау үшін инфрақұрылымды дамытуға негізделеді. Бұл тәсіл елге заманауи талаптар мен сын-қатерлерге сәйкес келетін заманауи және экологиялық тұрақты көлік жүйелерін құруға көмектеседі.  Оңтүстік Кореяда дәстүрлі құрылыс әдістері озық технологиялармен белсенді үйлеседі. Бұл табысты дамудың жарқын мысалы болып табылады. Ақылды қалалар мен Интеллектуалды көлік жүйелерін қоса алғанда, жоғары технологиялық жобалар көлік инфрақұрылымының өсіп келе жатқан қажеттіліктерін тиімді қанағаттандыруға ықпал етеді. Мұндай үйлесімді тәсіл елге көлік инфрақұрылымын дамыту саласында алдыңғы қатарда қалуға және қазіргі заманғы сын-тегеуріндерге сәйкес келуге көмектеседі.  Осылайша, жол құрылысында сапаны тиімді басқару халықаралық маңызға ие, географиялық шектеулерді еңсеру. Шетелдік тәжірибе Қазақстан Республикасының контекстінде бейімделуі және пайдаланылуы мүмкін түрлі идеяларды ұсынады. Мұндай тәсілдерді қолдану заманауи, тұрақты және қауіпсіз жол инфрақұрылымын қалыптастыруға және халықаралық стандарттарға сәйкес келуге ықпал етеді.  Германия көлік желісінің тығыздығы бойынша әлемдегі алғашқы орындардың бірін алады. Бұл елдегі автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы 11 мың км-ден асады. Германияның жалпы жүк айналымында 60% автомобиль көлігімен тасымалданады. Германияның жалпы жолаушылар айналымында автомобиль көлігінің үлесі 90% құрайды. Германиядағы жолдарды басқару жүйесі орталықтандырылмаған: Көлік министрлігінің болуына қарамастан, автомобиль жолдарын күтіп ұстау және пайдалану мәселелерін жердің жол әкімшіліктері басқарады. Федералдық орталық пен жер әкімшіліктері арасында жол құрылысының құзыреттілігін бөлу келесідей: федералды орталық федералды жолдардың, соның ішінде автобандардың иесі және салушысы болып табылады, жер әкімшіліктері Федералды жол құрылысының мердігерлері және оларды әкімшілік басқару функцияларын жүзеге асырады. Өңірлік және жергілікті жолдар өңірлік бюджет есебінен салынып, ұсталады. Германияда автобандар автокөлік құралдарының жалпы қозғалысының 30% - дан астамын құрайды.  Жол төсемінің құрылысына тікелей шығындар автомобиль жолының жалпы құнының 25,3% құрайды. Бұл қазіргі мағынада жол тек технологиялық Регламенттің орындалуына сәйкес белгілі бір ретпен арнайы материалдармен жабылған жер беті ғана емес, сонымен қатар жол төсемінен басқа, жолға жақын орналасқан және жолдың жұмыс істеуіне ықпал ететін (ықпал ететін) техникалық объектілерді қамтитын күрделі, кешенді объект екенін көрсетеді жолда жүргендердің де, жолаушылардың да қауіпсіздігін қамтамасыз ететін жүктер мен жолаушыларды тасымалдауға барынша ыңғайлы, жолға жақын жерде кім тұрады, сонымен қатар қоршаған ортаның қауіпсіздігін қамтамасыз етеді – әңгіме қозғалыс бағыттарын бөлетін, жүріс бөлігін жаяу жүргіншілерден бөлетін, жол төсемін өзге мақсатта шаруашылық пайдалануға тартылған аумақтан қоршайтын тосқауылдар, қорғаныс және шуға қарсы тосқауылдар, жануарлардың (жабайы да, ауыл шаруашылығы да) жүріс бөлігіне кіруіне кедергі келтіретін арнайы қоршаулар орнату, көпірлер, тоннельдер, трафикті реттеудің электрондық жүйелерінің эстакадаларында, жол инфрақұрылымы объектілерінде (автомобильдер тұрағына арналған орындар, қоғамдық тамақтандыру кәсіпорындары, автожанармай құю және сервистік станциялар), жолды тиімді пайдалану үшін қажетті басқа да объектілер.  Жобалық жұмыстарға, құрылыстың әртүрлі аспектілерін тексеруге және үйлестіруге және жолдың одан әрі жұмыс істеуіне көп көңіл бөлінеді. Жол салу кезіндегі жұмыстардың дұрыстығын мұқият жобалау және тексеру қажетті көлемде қаржыландырылады, бұл өз кезегінде дайын объектінің жоғары сапасын қамтамасыз етеді.  Германияның жедел жолдарды салудағы озық тәжірибесінің таралуына байланысты оларға қойылатын талаптар, бастапқыда Германия шегінде Ұлттық талаптар, Еуропалық Одақтың барлық аумақтарына таралды және жаңа компоненттермен толықтырылды. Қазіргі уақытта Еуропада жедел жолдарға келесі негізгі талаптар қойылады:  - бір бағытта кемінде екі қозғалыс жолағы;  - әр түрлі деңгейдегі қарама-қарсы және қиылысатын көлік ағындарының толық бөлінуі;  - қарама-қарсы ағындар арасында соқыр емес бөгеттермен ені 3,5-4 м бөлу жолағының болуы;  - асфальт төселген бетон түріндегі жол төсемінің көтергіш беті;  - жолды 50 м аспайтын аралықпен белгіленген рефлекторлық көрсеткіштермен, автотұрақтары, сервистік станциялары, жанармай құю станциялары, қоғамдық тамақтандыру кәсіпорындары бар демалыс аймақтарымен, жолдың әрбір екі километрінде көмекке шақыру үшін телефондармен, стандартталған белгілермен және көрсеткіштермен, Жануарлардың жүріс бөлігіне кіруіне кедергі келтіретін қорғаныс құралдарымен, шуға қарсы қорғаныс құрылыстарымен жабдықтау;  - автоматтандырылған трафикті және жолдың жүктемесіне, ауа райы жағдайларына және өзге де объективті жағдайлар мен жағдайларға байланысты көлік құралдарының қозғалысының ұсынылатын жылдамдығын динамикалық айқындауды қамтамасыз ету.  Германияда жолдарды жоспарлау және одан кейінгі салу «көлік қатынастарының дәрежесі әр түрлі нүктелердегі экономикалық белсенділік көлеміне тура пропорционал және кеңістіктің кедергісіне, яғни олардың арасындағы қашықтықтың квадратына кері пропорционал» деген ауырлық принципіне сәйкес жүзеге асырылады.  Еуропалық тәжірибеде көлік инфрақұрылымын стратегиялық жоспарлау екі негізгі тәсілдің біріне негізделген:  – сұранысқа бағдарлану-анықталған және қажетті ұтқырлық дәрежесі ескеріледі;  - мақсатқа бағдарлану-саяси мақсаттар назарға алынады.  Екі тәсіл де – сұранысқа да, мақсатқа да назар аудару-техникалық-экономикалық негіздемемен және  жобаны әр түрлі көздерден қаржыландыру мүмкіндігі.  Батыс Еуропаның бірқатар елдерінде жолдарды салу және жөндеу арнайы федералды стандарттармен реттеледі,  орындау үшін міндетті түрде талап етілетін жалпы ережелерді сипаттайды. Бұл стандарттар белгілі бір аумақтың немесе әкімшілік бірліктің ерекшеліктеріне сәйкес жол салу жұмыстарына қойылатын талаптарды егжей-тегжейлі сипаттайтын жергілікті деңгейдегі нормативтік құжаттармен бірге қолданылады.  Автомобиль жолдарының құрылысына қатысты федералды және жергілікті стандарттардың ұқсас жүйесі АҚШ-та да қолданылады, олар автомобиль жолдарының ұзындығы бойынша әлемдік көшбасшы болып табылады.  Федералды стандарттарды Федералды автомобиль жолдары әкімшілігі (FHWA - Federal Highway Administration) шығарады, сонымен бірге әр штатта мемлекеттік көлік департаменті (DOT – Department of Transport) құрған стандарттар бар. Стандартты қалыптастырудан басқа, DOT жол салу жұмыстарына тапсырыс беруші ретінде әрекет етеді, мердігерлік ұйымнан жол қабылдауды жүзеге асырады және жолды пайдалану және оны жөндеу үшін толық жауапкершілікті өз мойнына алады. Бұл ретте, инормативтік құжаттама тәжірибесінде жол жұмыстарына қатысты «Кепілдік мерзімі» ұғымы жоқ. DOT жолды пайдалануға толық жауап беретіндіктен және сәйкесінше жөндеу жұмыстарының жоғары шығындарында көрінетін жобалау және құрылыс жұмыстарының сапасы төмен болған жағдайда тәуекелдерді көтеретіндіктен, Dot жол құрылысы кезінде пайдаланылатын материалдарға, техникаға және технологияға қойылатын талаптардың жоғары деңгейін қамтитын қатаң стандарттарды жасауға мотивацияға ие, сондай-ақ пайдалануға қабылданатын жолдың сапасын бағалау жөніндегі рәсімнің тәртібін белгілейді, ол жалпы жолдың қызмет ету мерзіміне әсер ететін көрсеткіштерді және көрсеткіштерді міндетті тестілеуді қамтиды, жол жабынының сапасын сипаттайтын, яғни жол жабынының қызмет ету мерзіміне әсер ететін. Жол төсемінің сапасын бағалау барысында сыналатын негізгі көрсеткіш оның тегістігі мен тығыздығы болып табылады, ол бірінші кезекте қоспаның температура мен оның фракциялық құрамы бойынша бөлінуінің болмауымен қамтамасыз етіледі. Зерттеулер көрсеткендей, жол жабынының жоғары тегістігі автомобиль доңғалақтарынан түсетін динамикалық жүктемелердің жол төсеміне теріс әсерін азайтады, сондықтан жөндеу аралық мерзімдердің ұзақтығының артуына әкеледі.  АҚШ-тағы Штаттардың заңнамасында, әдетте, жол сапасына қойылатын талаптарды орындамағаны үшін жауапкершілік, оның ішінде сапаны сипаттайтын көрсеткіштер шамалы төмендеген жағдайда да, жол сапасының көрсеткіштерінің нормативтік талаптарын асырғаны үшін көтермелеу де қарастырылған. Көтермелеу ретінде орындалған келісімшарт құнының жоғары пайызы мөлшерінде қосымша қаржылық сыйақы көзделген. Сапа талаптарын орындамағаны үшін жауапкершілік ретінде мердігер өз есебінен жол учаскесін қайта жабу жөніндегі жұмыстарды жүргізуге немесе жолдарды қайта жабуға және ақауларды жоюға арналған жұмыстардың құны мөлшерінде ақшалай қаражатты қайтаруды жүзеге асыруға міндетті.  Автомобиль жолдарын жобалау, салу және жөндеу кезінде қажетті деректерге қажеттілікті қамтамасыз ету бөлігінде: Германия, Сингапур, Австралия және Қытай сатып алуды оңтайландыруға, құрылыс сапасы мен қауіпсіздігін жақсартуға және логистикалық мәселелерді шешуге мүмкіндік беретін орталықтандырылған деректерді басқару жүйесін кеңінен қолданады. Ол дәлірек талдау мен есеп беруге ықпал етеді, бұл материалдардың жетіспеушілігі мен жобалардың кешігуіне жол бермей, негізделген шешімдерді жоспарлауға және қабылдауға көмектеседі.  Атап айтқанда, 3D қалалық геоақпараттық жүйелер (ГАЖ) үшін ғимараттардың бірыңғай моделін құру тәжірибесі қызықты, бұл ғимараттар мен олардың қоршаған ортасы туралы ақпаратты үш өлшемді кеңістікте біріктіретін интеграцияланған және стандартталған деректер құрылымы. Бұл модель қалалық ортаға қатысты деректерді тиімді басқаруға, талдауға және визуализациялауға мүмкіндік береді. Модель ғимараттар туралы геометриялық деректерді ғана емес, сонымен қатар ғимараттардың функциялары, олардың компоненттері және қоршаған ортамен байланысы сияқты семантикалық ақпаратты қамтиды.  Модельді энергияны басқару, навигация, төтенше жағдайларды басқару және қалалық инфрақұрылымды жоспарлау сияқты әртүрлі қосымшаларда қолдануға болады. Бірыңғай модельді жүзеге асыру үшін Мәліметтер базасы, мәліметтер құрылымын визуализациялауға арналған UML диаграммалары және кеңістіктік талдау құралдары сияқты заманауи технологиялар қолданылады. Бұл деректерді басқарудың тиімді және интуитивті жүйелерін құруға мүмкіндік береді. |
|  | Автожол инфрақұрылымын дамыту | АҚШ-тың жол бойындағы құрылымының даму тарихы өте ұзақ. Америка сервис кәсіпорындарының көпфункционалдығы мен қанықтылығының арқасында әлемдегі ең табысты ел болып табылады. Коммерциялық жолдар АҚШ-тың жол кешенінде үлкен маңызға ие. Концессиялар принципі де іске асырылуда. Яғни, белгілі бір жобалар муниципалды органдарға емес, жеке тұлғаларға жол бойындағы учаскелерді жалға беру арқылы пайда болады.  АҚШ-та ірі тас жолдардан шығатын съездерде ұйымдастырылған көпфункционалды кешендер (КФК) құрылуда. Кешенде автокөлік жүргізушілері мен саяхатшыларға арналған қызметтердің кең спектрі бар. ХҚК мыналарды қамтиды: жанармай құю станциялары, техникалық қызмет көрсету станциялары, кафелер, бөлшек сауда пункттері, мотельдер және басқа да нысандар.  АҚШ жолдары 4 түрге бөлінеді:  1. Мемлекетаралық  2. Федералдық  3. Штаттық  4. Жергілікті.  Жылдамдық магистральдарының (тас жолдардың) бір бөлігі ақылы. Олардың Toll Roads атауы бар. Магистральдар шығу кезінде төленеді және әр түрлі шығындарға ие. Құны осындай магистральға кіру учаскесіне байланысты, егер сіз алдымен кірмесеңіз, онда кіру кезінде кіру нөмірі бар чек беріледі, ал съезде ол жүріп өткен қашықтыққа байланысты төленеді.  Оклахомада осындай екі магистраль бар, олардың әрқайсысы 4 доллардан басталады. Солтүстік Каролинадағы тау жолдарында оңға, жоғары қарай тауларға баратын жолдан бөлек, арнайы шығулар бар. Олар жүк көлігі жолында жүру қауіпсіздігіне арналған, егер кенеттен тежегіштері істен шықса немесе үлкен жылдамдыққа ие болса, пандустар тоқтауға көмектеседі.  Жолдардың периметрі бойынша, кейде орталықта (екі жағынан кіруге арналған) «Демалыс аймақтары» жабдықталған. Олардың атаулары бар: Rest Area немесе Welcome Center. Мұндай аймақтар мыналарды қамтиды:  - перголалар (пикник аймақтары);  - иттерді серуендететін орындар;  - автотұрақтар (жеңіл және жүк көліктері үшін);  - тегін дәретханалар;  - шағын мейрамханалар;  - ақпараттық орталықтар.  Мұндай аймақтарға кіре берісте әрқашан Мемлекеттік Туы мен мемлекеттік туы бар биік ту тіректері орнатылады. Ең табысты-магистральдардан шығатын жол бойындағы бизнес. Мұнда туристер үшін қажет нәрсенің бәрі орналастырылған: жанармай құю бекеттері, ТҚҚ, кафелер, мотельдер, дүкендер, дәретханалар. Жол бойында ақпараттық көрсеткіштер орналасқан, соның арқасында осы шығуда бар қызметтер туралы ақпарат алуға болады.  Америкада жол бойындағы мотельдердің ең көп таралған екі желісі бар. Олар "Motel 6" және "Super 8" деп аталады, мотельдер бюджеттік және бүкіл елде орналасқан. Бөлмелер 6 доллардан 8 долларға дейін өзгереді. Модельдердің тағы бір артықшылығы 4 адамнан тұратын екі орынды бөлмелерде тұруға рұқсат беру. Сондай-ақ, АҚШ жолдарында келесі брендтердің модельдерін табу сирек емес: Best Western, Comfort Inn, Sleep Inn, Quality Inn, Days Inn және басқалар. Олардың барлығы бөлек ірі желілерге кіреді.  Осындай желілердің ішіндегі ең үлкені-Choice Hotels International, Inc, оның жалпы саны жеті мыңнан асады. Бұл желінің мотельдері ресейлік 4 жұлдызды қонақүйлерге сәйкес келеді. Бөлмелер барлық қажетті заттармен жабдықталған:  - екі орынды төсек;  - жұмыс үстелі;  - Тоңазытқыш;  - теледидар;  - шаш кептіргіш;  - темір және үтіктеу тақтасы;  - микротолқынды пеш;  - кофеқайнатқыш;  - интернет;  - тұрақ.  Жолда демалудың тағы бір кең таралған түрі-шатырлары бар лагерьлерде тоқтау. АҚШ-та олардың саны өте көп. Барлық лагерьлерде әртүрлі баға саясаты бар және әртүрлі тәсілдермен жабдықталған. Жаңа технологияның арқасында кемпингтен орын алу үшін оны интернет арқылы алдын ала брондау жеткілікті.  Тамақтануға келетін болсақ, жол бойында көптеген фаст-фуд мейрамханалары бар: Burger King, McDonald 's, Wendy's, Arby's. Subway мейрамханалар желісінде айтарлықтай ассортимент бар: диеталық тағамдар, сорпалар, бутербродтар және жаңа салаттар. Мұндай кафелерде сусындар сатып алу ыңғайлы: кез-келген лимонадқа стакан сатып алғанда, стаканды тегін толтырып, өзіңізбен бірге ала аласыз.  Батыс және Шығыс Еуропа елдерінде жол бойындағы сервисті қалыптастырудың кешенді тәсілі байқалады. Жол бойындағы қызмет көрсету аймақтарына жанармай құю станциялары мен мотельдер, сондай-ақ ойын-сауық қызметтері сегменті бар мейрамхана кешендері кіреді.  Жол бойындағы сервисті дамытудың ең жоғары деңгейі Батыс Еуропада, атап айтқанда Бельгияда, Германияда, Голландияда байқалады. Жанармай құю станциялары мен автотұрақтар мінсіз жабдықталған. Кез-келген бюджетке арналған модельдердің, бөлшек сауда орындарының, кафелердің, мейрамханалардың кең ассортименті. Барлық жанармай құю бекеттері санитарлық блоктармен, сондай-ақ тамақтану пункттерімен жабдықталған, бұл туристер мен жүк көліктері үшін маңызды. Трассалардың бойында негізгі ақпараты бар, оның ішінде жол бойындағы аймақтарға кіру туралы көрсеткіштер орналастырылған. Жол бойындағы нысандарда бірнеше тілде сөйлейтін білікті байланыс қызметкерлері жұмыс істейді. Германиядағы айрықша ерекшелігі-3800-ден астам мамандандырылған жүк көліктерінің болуы. Сонымен қатар, Германиядағы автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы шамамен 260 мың шақырымды құрайды, ал орташа тығыздығы ел аумағының әр мың шаршы шақырымына шамамен 700 шақырымды құрайды. Бұл көрсеткіштер ресейлік көрсеткіштерден 20 есе артық.  Италия, Швейцария және Франция сияқты саяхатшылар үшін танымал елдерде демалыс орындары әр 20-30 км сайын орналастырылады. барлық ғимараттар мен іргелес аумақтар бірдей жоспарға сәйкес салынған және қызметтердің стандартты ассортиментіне ие.  Шығыс Еуропа елдері батыс жағының даму деңгейіне тез жетеді. Польшада негізгі магистральдарда жол бойындағы қызмет өте кең ассортиментке ие, оған мыналар кіреді:  - жанармай құю;  - кафе;  - мотельдер;  - дәретханалар;  - душ;  - ауыр жүк машиналарына арналған раковиналар;  - күзетілетін тұрақтар.  Сонымен қатар, Польшада жол бойындағы қызмет көрсету объектілері бір-біріне өте жақын орналасқан, бұл поляк Стандарттарымен белгіленген. Мәселен, осы нормативтерге сәйкес тамақтану пункттері мен жанармай құю станциялары бір – бірінен 40 километр қашықтықта, тәулігіне 15 мыңнан астам автокөлікті құрайтын жоғары қозғалыс қарқындылығында және 80 километрден кейін-қозғалыс қарқындылығы төмен болғанда, тәулігіне алты мыңнан он екі мыңға дейін автокөлікті құрауы тиіс.  Беларуссияда, басқа елдердегідей, жол бойындағы қызмет көрсету жүйесіне жұмыс істеп тұрған жолдардың жол бойында орналасқан және жол жүру жолында жол қозғалысына қатысушыларға қызмет көрсетуге арналған объектілер кіреді. Беларусь Республикасында жол бойындағы саяхатшыларға қызмет көрсетумен айналысатын негізгі ұйымдар: мотельдер, қонақ үйлер, кемпингтер, техникалық қызмет көрсету станциялары (ТҚҚ) және автожанармай құю станциялары (ЖҚС), жуу орындары, сауда және қоғамдық тамақтандыру объектілері болып табылады. Республикада Жол бойындағы сервистің жұмыс істеу ерекшелігі оның қызметін мемлекет тарапынан реттеу болып табылады. Бұл оның ұлттық туризмді дамытудағы маңызды рөлін түсінумен және оның жағдайын жақсарту қажеттілігімен байланысты. |
|  | Автожол саласында жұмыстар мен қызметтерді сатып алу кезінде жергілікті қамтуды қамтамасыз ету | Бірқатар елдерде шетелдік кәсіпкерлік капиталдың ағынын реттеу және жергілікті фирмалардың мүдделерін қорғау мақсатында халықаралық тендерлік рәсімдерді мемлекеттік реттеу жүзеге асырылады. Мысалы, жергілікті компаниялардың баға деңгейіндегі басымдыққа құқығы заңмен бекітілген, яғни.басқалары тең болған жағдайда, ол ұсынған баға шетелдік қатысушылардан жоғары болса да, Ұтыс жергілікті жеткізушіге беріледі. Жергілікті ойыншылар үшін баға «бастама» 6% - дан (АҚШ, Канада) 15% - ға дейін (Кувейт, Үндістан) немесе одан да көп болуы мүмкін. Бірқатар елдерде өз ұсыныстарында мердігердің бір бөлігін жергілікті фирмаларға беруді көздемейтін шетелдік қатысушыларға сауда-саттыққа жол берілмейді, шетелдік мердігер жергілікті фирмаларға беруге міндетті жұмыстар мен қызметтердің тізбесі айқындалған. Көптеген мемлекеттерде шетелдік компаниялардың тендерлерге қатысуы тек жергілікті агенттер немесе серіктестер (Египет, Оман) арқылы мүмкін болады. Кейде шетелдік мердігерлерге жергілікті өнеркәсіп шығаратын жабдықтар мен материалдарды әкелуге тыйым салынады, мердігерлік нысандар үшін жергілікті қызметкерлер санынан шетелдіктерден үш есе артық ереже бар. Кейбір елдерде мемлекеттік тапсырыстың бір бөлігі жеткізушілердің белгілі бір санаттары үшін сақталады, мысалы, шағын бизнес, мүгедектер ұйымдары, қылмыстық-атқару жүйесі мекемелері және т.б. ірі келісімшарттар ұлттық өндірушілерге қол жетімділікті жеңілдету үшін әдейі кішігірім келісімшарттарға бөлінеді. Мұндай шектеулерді еңсеру және тапсырыстарды ұтып алу мүмкіндігін арттыру үшін шетелдік компаниялар жергілікті фирмалардың қатысуымен консорциумдар құруға жүгіне бастады.  Сонымен қатар, ұлттық өндірушілерді қорғау жөніндегі мемлекеттердің күш-жігерін толықтыратын Сауда-саттықты ұйымдастырушылардың құқықтары кеңейтілуде. Бағаны төмендету мақсатында қайта сауда жасау тәжірибесі кеңінен қолданылады. Баға саясатымен қатар, тендерлік комитеттер мердігерлік Сауда-саттықты өткізу кезінде тапсырыс берушілердің мүддесі үшін «кредиттер бәсекелестігін» кеңінен қолдана бастады, бұл тендерге қатысушыларды кредиттеуге және тіпті объектілерді салу бойынша шығындарды қаржыландыруға қатысу міндеттемелерін қаАвтожол саласында жұмыстар мен қызметтерді сатып алу кезінде жергілікті қамтуды қамтамасыз ету Бірқатар елдерде шетелдік кәсіпкерлік капиталдың ағынын реттеу және жергілікті фирмалардың мүдделерін қорғау мақсатында халықаралық тендерлік рәсімдерді мемлекеттік реттеу жүзеге асырылады. Мысалы, жергілікті компаниялардың баға деңгейіндегі басымдыққа құқығы заңмен бекітілген, яғни.басқалары тең болған жағдайда, ол ұсынған баға шетелдік қатысушылардан жоғары болса да, Ұтыс жергілікті жеткізушіге беріледі. Жергілікті ойыншылар үшін баға «бастама» 6% - дан (АҚШ, Канада) 15% - ға дейін (Кувейт, Үндістан) немесе одан да көп болуы мүмкін. Бірқатар елдерде өз ұсыныстарында мердігердің бір бөлігін жергілікті фирмаларға беруді көздемейтін шетелдік қатысушыларға сауда-саттыққа жол берілмейді, шетелдік мердігер жергілікті фирмаларға беруге міндетті жұмыстар мен қызметтердің тізбесі айқындалған. Көптеген мемлекеттерде шетелдік компаниялардың тендерлерге қатысуы тек жергілікті агенттер немесе серіктестер (Египет, Оман) арқылы мүмкін болады. Кейде шетелдік мердігерлерге жергілікті өнеркәсіп шығаратын жабдықтар мен материалдарды әкелуге тыйым салынады, мердігерлік нысандар үшін жергілікті қызметкерлер санынан шетелдіктерден үш есе артық ереже бар. Кейбір елдерде мемлекеттік тапсырыстың бір бөлігі жеткізушілердің белгілі бір санаттары үшін сақталады, мысалы, шағын бизнес, мүгедектер ұйымдары, қылмыстық-атқару жүйесі мекемелері және т.б. ірі келісімшарттар ұлттық өндірушілерге қол жетімділікті жеңілдету үшін әдейі кішігірім келісімшарттарға бөлінеді. Мұндай шектеулерді еңсеру және тапсырыстарды ұтып алу мүмкіндігін арттыру үшін шетелдік компаниялар жергілікті фирмалардың қатысуымен консорциумдар құруға жүгіне бастады.  Сонымен қатар, ұлттық өндірушілерді қорғау жөніндегі мемлекеттердің күш-жігерін толықтыратын Сауда-саттықты ұйымдастырушылардың құқықтары кеңейтілуде. Бағаны төмендету мақсатында қайта сауда жасау тәжірибесі кеңінен қолданылады. Баға саясатымен қатар, тендерлік комитеттер мердігерлік Сауда-саттықты өткізу кезінде тапсырыс берушілердің мүддесі үшін «кредиттер бәсекелестігін» кеңінен қолдана бастады, бұл тендерге қатысушыларды кредиттеуге және тіпті объектілерді салу бойынша шығындарды қаржыландыруға қатысу міндеттемелерін қабылдауға мәжбүрлеуге мүмкіндік береді. Көбінесе тендерлік ұсыныстардың несиелік және қаржылық шарттары сауда-саттықтың жеңімпазын анықтауда шешуші критерий болып табылады. Қазіргі жағдайда кедендік баждар мен тарифтік емес шаралар (стандарттар, сертификаттар, лицензиялар және т.б.) сияқты шектеулердің айқын емес әдістері көбірек қолданыла бастады.  Осылайша, көптеген елдер шетелдік бәсекелестердің нарықтарына кіруді шектеудің әртүрлі әдістерін қолданатынын атап өтуге болады. былдауға мәжбүрлеуге мүмкіндік береді. Көбінесе тендерлік ұсыныстардың несиелік және қаржылық шарттары сауда-саттықтың жеңімпазын анықтауда шешуші критерий болып табылады. Қазіргі жағдайда кедендік баждар мен тарифтік емес шаралар (стандарттар, сертификаттар, лицензиялар және т.б.) сияқты шектеулердің айқын емес әдістері көбірек қолданыла бастады.  Осылайша, көптеген елдер шетелдік бәсекелестердің нарықтарына кіруді шектеудің әртүрлі әдістерін қолданатынын атап өтуге болады. |
| **2. Азаматтық авиация** | | |
|  | Азаматтық авиацияны дамыту тетіктерінің болмауы | Көптеген елдерде жеңіл және баяу ұшатын аппараттарды анықтайтын ережелер енгізілді, оларды пайдалану билік тарапынан қосымша реттеуді қамтымайды. Осылайша, шағын өлшемдермен және қарапайым жылдамдық көрсеткіштерімен ерекшеленетін ультра жарық және микролайт санаттарының модельдері әртүрлі заңдарда әртүрлі шектеулер мен шектеулермен жіктеледі.  Қосмекенділер мен теңіз ұшақтарына қатысты жағдайларда құрылымның жалпы салмағына 10% қосу стандартты тәжірибе болып саналады. Франция мен Германияны қоса алғанда, жекелеген елдерде ұшқыштардың қосымша қауіпсіздігін қамтамасыз ететін парашют орнату үшін максималды массаның тағы 5% қосуға болады.  SLA объектілеріне қол жеткізу тәртібін анықтайтын ережелер юрисдикцияға байланысты айтарлықтай айырмашылықтарға ие екенін ескеру қажет. Ең қатаң талаптар Англияда, Швецияда және Италияда қолданылады, ал американдық және француздық заңдар ультра жеңіл ұшақтарды пайдаланудың негізгі аспектілерін ғана реттейді. Көптеген сарапшылар ережелердегі айырмашылық халықаралық сауда қызметін жүргізу тұрғысынан да, жалпы әуе кемелерінде ұшуды ұйымдастыру үшін де қиындықтар туғызатынын атап өтті. Сонымен қатар, мұндай талаптарды ICAO толықтырулары санатына жатқызуға байланысты оларды жалпыға бірдей танылған құқықтық стандарттар деп санауға болмайды, бұл даулы жағдайларда нормативтік реттеудің күрделілігін анықтайды.  Ең дамыған елдерде SLA бүкіл азаматтық флоттың едәуір бөлігін құрайды. Мысалы, Канададағы авиация статистикасы ультра жеңіл ұшақтардың саны тіркелген азаматтық машиналардың жалпы санының шамамен 20% құрайтынын көрсетеді. АҚШ-та, өз кезегінде, мұндай иелену объектілерін міндетті тіркеу туралы талаптың болмауына байланысты нақты мәндер туралы айту мүмкін емес.  Операциялық реттеудің арнайы ережелері қолданылмайтын елдер үшін қарастырылып отырған типтегі әуе кемелері әдепкі бойынша жалпы санатқа жатады. Тиісінше, ұшу үшін стандартты сертификаттаудан өту ғана емес, сонымен қатар ұшуға рұқсат алуға мүмкіндік беретін тест тапсыру қажет.  Тәжірибеде қолданылатын терминологиялар да әртүрлі. Британдық және Жаңа Зеландия билігі ультра жеңіл авиациялық ұшақтарды «Ультралайт» деп атайды. Италия мен Францияда Ulm аббревиатурасы, ал Ресейде SLA аббревиатурасы қолданылады. Басқару принципіне негізделген машиналарды бөлу тәжірибесі бар. Егер біз әдеттегі салмақ ауысымы туралы айтатын болсақ, онда құрылғы microlight ретінде жіктеледі, ал үш осьті аэродинамикалық бақылау жүйелері ultralight санатына жатады. Сонымен қатар, АҚШ-тағы соңғы класс басқа елдерден ерекшеленеді, ал Британдық «микролайтқа» ұқсас жеңіл машиналар жеке-жеке анықталады және лицензияланады.  **Ұшқышсыз авиация (als) бөлігінде:** Ресей Федерациясында als қолданудың кеңеюі келесі экономикалық әсерді көрсетеді:  ауыл шаруашылығы саласында-еңбек өнімділігі 2 есе өсті, өсімдіктерді қорғау құралдарына жұмсалатын шығындар 12,8 пайызға қысқарды, жекелеген дақылдар бойынша егін жинаудың үлестік өсуі 10 - ға - 30 пайызға өсті, жоғары технологиялық өңдеумен байланысты шығындардың жалпы шығын құрылымындағы 2-4 пайыздық тармаққа ғана өсті;  энергетикалық желілік кәсіпорындарда-электр беру желілерін объективті инспекциялау есебінен авариялық жағдайлардың туындау қаупі 8 есе төмендеді, желілік инфрақұрылымды ұстауға бюджет шығысының тиімділігі артты, инспекциялар 5 есе жылдам орындалады, сондай-ақ инспекциялар барысында жазатайым оқиғалардың саны азайды;  отын секторында-газ құбырларын әуеде патрульдеу шығындары 3 есеге төмендеді, жұмыс ұзақтығы 70 пайызға қысқарды, бұзушылықтарды объективті бақылау және анықтау 5 есеге төмендеді;  құрылыс саласында-тек жер жұмыстары кезеңіне қатысты қаржылық шығындар 30 пайызға төмендеді, құрылыстың жалпы мерзімі үштен біріне қысқарды, Құрылыс және техникалық қадағалау сапасының өсуіне байланысты құрылыстың кеш кезеңдерінде бұзушылықтарды анықтау тәуекелдері екі есе қысқарды;  картография және кадастр саласында-кешенді кадастрлық жұмыстардың құны 20 пайызға төмендеді, жер учаскелерінің нақты санын анықтауға, бұрын қойылмаған учаскелерді есепке қоюға мүмкіндік туды;  мемлекеттік, муниципалды мүлікті басқару саласында-пилотсыз авиациялық жүйелер қол жетімді емес жерлерде орналасқан әрбір екінші объектідегі бұзушылықтарды анықтауға және жоюға мүмкіндік береді (жоқ объектілерді есепке алу, тек қағазда бар объектілерді анықтау);  экологиялық бақылау саласында-ұшқышсыз авиациялық жүйелер сол инспекторлар штатында төрт есе көп бұзушылықтарды анықтауға және бұзушылықтарды ертерек кезеңдерде жоюға мүмкіндік береді;  геологиялық барлау саласында-дала жұмыстарының құны 2 есе төмендеді, басқарылатын ұшақтың дәстүрлі аэромагниттік түсірілімімен салыстырғанда ұшқышсыз авиациялық жүйелерді қолдана отырып, жоғары дәлдікті және геологиялық барлау жұмыстарын тезірек орындауды қамтамасыз ету мүмкін болды.  **Авиациялық техниканы өндіру бөлігінде:**  Бүгінгі таңда Еуропалық Одақта, АҚШ-та мак әуе тізілімін жүзеге асырады:  -азаматтық авиация туралы және әуе кеңістігін пайдалану туралы Келісімге қатысушы мемлекеттердің мүддесі үшін сертификаттар мен басқа да мақұлдау құжаттарын бере отырып, авиациялық техниканы, оны әзірлеушілерді, дайындаушылар мен жөндеу ұйымдарын, әуеайлақтар мен әуе трассаларының жабдықтарын сертификаттау;  - авиациялық техниканы әзірлеушілерді шет мемлекеттердің авиациялық органдарының мақұлдауын алуға дайындау.  - авиация және әуе кеңістігін пайдалану жөніндегі кеңесте авиациялық Қағидаларды, сондай-ақ ұсынымдық циркулярларды, нұсқаулықтарды, сәйкестікті айқындау әдістерін және авиациялық Қағидалардың орындалуын қамтамасыз етуге бағытталған басқа да құжаттарды әзірлеу, қабылдау үшін дайындау.  - авиациялық техниканы өндіруге және жөндеуге, әуеайлақтар мен әуе трассаларының жабдықтарын өндіруге қойылатын сертификаттық талаптарды іске асыруды, сондай-ақ авиациялық техниканы әзірлеушілер мен дайындаушылар кәсіпорындарында, авиациялық техниканы жөндеу жөніндегі ұйымдарда ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін іске асыруды әдістемелік қамтамасыз ету.  Өз құзыреті шегінде шет мемлекеттердің авиациялық органдарымен әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығы мәселелері бойынша өзара іс-қимыл жасау.  **Авиациялық туризм бөлігінде:** бұл қызмет түрі Еуропа, Австралия және Америка елдерінде кеңінен таралды.  Еуропа мен АҚШ-та шағын авиация авиациялық туризм мақсатында кеңінен қолданылады және оны дамыту мен реттеудің әртүрлі әдістері мен тәсілдері бар.  Францияда шағын ұшақтар мен тікұшақтарға авиациялық турлар ұсынуға маманданған көптеген компаниялар бар. Мұндай турлар көбінесе атақты адамдарға, сарайларға, шарап аймақтарына және басқа да құстарға арналған мәдени орындарға баруды қамтиды.  Италияда шағын авиация әртүрлі тарихи және табиғи көрікті жерлерге барғысы келетін туристер арасында танымал. Мысалы, көптеген туроператорлар Тоскана үстіндегі тікұшақ турларын немесе римдік ежелгі дәуірдегі авиациялық турларды ұсынады.  АҚШ-та шағын авиация ұлттық саябақтарға, елес қалаларға, таулы аймақтарға және басқа да туристік орындарға авиациялық турларды ұйымдастыру үшін кеңінен қолданылады. Көптеген әуежайлар мен аэродромдар туристік мақсатта ұшақтар мен тікұшақтарды жалға беру қызметін ұсынады.  Ұлыбританияда шағын ұшақтар мен тікұшақтардағы авиациялық турлар, әсіресе Шотландия, Уэльс және Лейк ауданы сияқты әдемі табиғаты бар аудандарда танымал. Мұндай турларға көбінесе құлыптар, жағалаулар мен тау шыңдары арқылы өту кіреді.  Бұл мысалдар әртүрлі елдердегі авиациялық туризм үшін шағын авиацияны пайдаланудың әртүрлі тәсілдерін, сондай-ақ олардың туризмді дамыту мен туристерді тарту үшін маңыздылығын көрсетеді.  **Емтихан алушыларды келісу бөлігінде:** DOC «рәсімдері» II бөлімінің 5-тарауының 5.4.3-бөліміне сәйкес. 9379 ICAO," авиациялық персоналға мемлекеттік куәлік беру жүйесін құру және осы жүйені басқару жөніндегі Нұсқаулық " (2013), куәліктерді беру жөніндегі уәкілетті орган емтихан алушылар тағайындау үшін Біліктіліктің ең төменгі деңгейлерін белгілеуі керек. Сондай-ақ, 5.4.7-бөлімге сәйкес куәліктерді беру жөніндегі уәкілетті орган ВГА емтихан алушысын (азаматтық авиация ведомствосы) тағайындағаннан немесе ВГА қызметкері болып табылмайтын адамды емтихан алушыға тағайындағаннан кейін ол емтихан алушының кейінгі қызметін мұқият қадағалауға жауапты болады.  Бұл ретте ИКАО құжаттарына сәйкес емтихан алушының келісімі бойынша талап көзделмеген.  **Авиациялық персонал бөлігінде:** "авиациялық персоналға куәлік беру" Халықаралық Азаматтық авиация туралы конвенцияға 1-қосымша авиациялық персонал санатына жататын адамдардың нақты тізбесін белгілейді.  Сол сияқты, АҚШ-тың Федералды авиация қызметі № Dot/FAA/CT-tn89/53 бекіткен тұжырымдамалық аппарат авиация персоналына нақты анықтама берді.  Сонымен қатар, Ұлыбританияның авиациялық билігі (UKCAA) қолданатын глоссарий жұмысшылардың тізімін де нақты анықтайды.  2020 жылғы 10 қарашадағы № EB 2020/55 электронды бюллетеніне сәйкес, "covid-19 пандемиясы кезінде авиациядағы психикалық әл-ауқатты көтермелеу және қолдау" ИКАО түсіндіреді авиация персоналы мен жолаушылар үшін психоәлеуметтік қауіпсіз және қолайлы авиациялық ортаны қамтамасыз ету контекстінде авиация персоналы санатына жататын адамдар "авиация персоналы" термині авиация персоналы сияқты персоналды білдіреді. ұшқыштар, стюардессалар, әуе диспетчерлері, техникалық персонал, жердегі қызмет көрсету персоналы және әуеайлақ персоналы. және авиациялық медициналық сарапшылар (AME).  **Авиациялық әкімшілікті қаржыландыру бөлігінде:**  EASA. Еуропалық Одақ Агенттігі. ЕО агенттігі ретінде EASA Еуропалық жария құқықпен реттелетін орган болып табылады; ол қауымдастық институттарынан (Кеңес, Парламент, комиссия және т.б.) ерекшеленеді және өзінің заңды тұлғасына ие. Төлемдер мен тарифтерге оңай қол жеткізу ережелерінде (EASA 2019/2153 ережесі:  1) 2018/1139 (ЕО) регламентіне сәйкес, Еуропалық Одақтың авиациялық қауіпсіздік агенттігінің (Агенттіктің) кірістері, басқалармен қатар, өтініш берушілер мен агенттік берген сертификат иелері, сондай-ақ Агенттікте декларацияны тіркеген адамдар төлейтін алымдарды, сондай-ақ жарияланымдар, апелляцияларды өңдеу, оқыту және кез келген басқа қызметтер үшін төлемдерді қамтиды, агенттік ұсынған.  2) комиссияның (ЕО) № 319/2014 (2) регламенті Агенттік алатын алымдар мен тарифтерді белгіледі. Алайда, 2018/1139 (ЕО) регламентінің 126 (2) - бабында баяндалған ережелерге сәйкес, шығындарды өтеуге қол жеткізу үшін тарифтерді түзету қажет.  3) осыған байланысты Агенттіктің оның жұмыс жүктемесіне, осыған байланысты шығыстарға және басқа да тиісті факторларға қатысты болжамдарын назарға алған жөн.  4) Азаматтық авиацияның қауіпсіздігі бірінші кезектегі міндет болуға тиіс болса да, Агенттік өзіне жүктелген міндеттерді орындау кезінде осы міндеттердің көлемін регламент күшіне енгеннен кейін бар күйінде ескере отырып, экономикалық тиімділікті толық көлемде ескеруі тиіс. (ЕО) 2018/1139 және оған қол жетімді ресурстар.  5) тарифтерді қайта қарау агенттіктің осы Регламентті қолдану, ресурстар мен жұмыс әдіснамаларының тұрақты мониторингі, сондай-ақ қаржылық қажеттіліктерді тұрақты бағалау нәтижесінде алынған тәжірибесіне сүйене отырып, негізсіз кідіріссіз түзетулер енгізуге мүмкіндік беретін рәсімге сәйкес жүзеге асырылуға тиіс.  UK CAAi. Ұлыбританияның азаматтық авиация агенттігі Ұлыбританияның авиациялық реттеушісі ретінде: авиация саласы қауіпсіздіктің ең жоғары стандарттарына сәйкес келеді. Пп сәйкес. (1) 1982 жылғы Ұлыбританияның азаматтық авиация туралы Заңының 11-бабы, Британдық модельді қаржыландырудың негізгі формуласы-Британдық мемлекеттік авиация агенттігі өз қызметін жүзеге асыруы және шығындарын жабуға жеткілікті кіріс алуы және авиация саласының субъектілерінен төлем түрлері мен мөлшерін өзі белгілеуі керек. Осыған ұқсас норма ЕАЅА-ға қатысты 2018/1139 Еуропалық Одақ регламентінің 126-бабының 2-тармағында қамтылған.  Сондай-ақ, өзін-өзі қаржыландыру бойынша ұсынылған түзетулер Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылған тәжірибесіне сәйкес келеді.  **Шағын әуежайлар тарифтері бөлігінде:**  ACI еуропалық бөлімшесінің (халықаралық әуежайлар кеңесі) мәліметтері бойынша, қазіргі уақытта әлемдегі әуежайлардың басым көпшілігі табиғи монополиялар жағдайынан шығып, халықаралық және ішкі нарықтарда әртүрлі либерализацияланған дәрежеде жұмыс істейді (Airports Council International, Policy Brief 2017/01).  ЕҚДБ есебіне сәйкес, Еуропаның жекелеген әуежайларында (Франкфурт, Мадрид, Амстердам, Мюнхен, Рим, Барселона, Милан) әуежай қызметтерінің тарифтері тек әуежай шығындарын бақылау бөлігінде реттеледі, ал Цюрих қаласының әуежайында мемлекеттік реттеу жүзеге асырылмайды.  2013 жылы Ресей Федерациясы шетелдік авиатасымалдаушыларға қатысты әуежайлардың негізгі қызметі бойынша барлық реттелетін қызметтерге шетел валютасында тарифтер белгіледі (дереккөз – Федералды монополияға қарсы қызметтің интернет-ресурсы). |
|  | Әуе жолаушыларының құқықтарын қамтамасыз етудегі кемшіліктер | ICAO doc 9587 "халықаралық әуе көлігін экономикалық реттеу саласындағы саясат және нұсқаулық материал" 3.2-тармағына сәйкес мемлекет әуе қатынасы бұзылған жағдайда жолаушыларға тиісті назар аударуы керек, нәтижесінде жолаушы әуе кемесінің бортына көтеріле алмады немесе межелі жерге жоспарланған уақыттан кейін келді.  Жолаушылардың құқықтарын сақтау саласында халықаралық тәжірибеде бірыңғай талаптар көзделмеген. Алайда, көптеген елдерде авиациялық билік бұл мәселемен айналысады.  **Ресей Федерациясы**  Қазіргі уақытта Ресей Федерациясының әуе кодексінің 28-бабына сәйкес азаматтық авиация саласындағы бақылау тақырыбы ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік талаптарынан басқа, жолаушыларды, багажды, жүктерді және поштаны әуе тасымалына қатысты талаптар, сондай-ақ мүгедектерге қол жетімділікті қамтамасыз ету талаптары болып табылады.  **Ұлыбритания**  Ұлыбританияның авиациялық реттеушісі (UK Civil aviation authority) рейстерді кешіктіру немесе тоқтату, сондай-ақ Қызмет көрсету класын төмендету немесе қонудан бас тарту кезінде әуе жолаушыларының құқықтарын реттейтін заңдарға қатысты атқарушы орган болып табылады. Осылайша, жолаушылардың құқықтары реттеуші деңгейінде қорғалады.  **Сауд Арабиясы**  Сауд Арабиясының Азаматтық авиация бас дирекциясының (GACA) құрылымдық бөлімшесі болып табылатын тұтынушылардың құқықтарын қорғау департаменті жолаушылар құқығының сақталуын қадағалайды және бақылайды.  **Канада**  Канаданың авиациялық реттеушісі (Canadian Transportation Agency) 2019 жылы көлік туралы Заңға реттеушіге жолаушылардың (тұтынушылардың) құқықтарын қорғауға мүмкіндік беретін түзетулер қабылдады. Бұл негізінен қайта сату, жолаушылар құқығын сақтау, рейстерді кешіктіру және/немесе тоқтату кезінде қызмет көрсету мәселелері.  **ИАТА**  Жолаушылардың құқықтары бұзылған жағдайда халықаралық әуе көлігі қауымдастығы жолаушыларды азаматтық авиация саласындағы реттеуші тұлғасында тиісті елдердің авиациялық билігіне жібереді.  **Рейстерді кешіктіру бөлігінде:** кейбір елдерде, мысалы, Иранда ьһрейстерді тоқтату және кешіктіру тек өз заңдарымен реттеледі. Егер мемлекет халықаралық конвенцияларға қосылса, онда 1929 жылғы Варшава конвенциясы және 1999 жылғы Монреаль конвенциясы сияқты халықаралық нормалар қолданылады.  Конвенцияларда тасымалдаушы рейстің кешігуіне байланысты жолаушыларға немесе багажға келтірілген зиян үшін жауап береді делінген. Бұл ретте, егер оның қызметкерлері зиян келтірмеу үшін барлық шараларды қабылдағанын дәлелдесе, тасымалдаушы жауапкершіліктен босатылады. Сондай-ақ-авиакомпания өкілдері болған жағдайға әсер ете алмаған кезде.  Конвенциялар жалпы принциптерді белгілейді. Ал оларға қосылған елдер өздерінің базасында өз нормаларын бекітеді.  Еуропалық Одақ елдерінде рейсті кешіктіру және тоқтату кезінде Еуропалық Парламент пен кеңестің 2004 жылғы 11 ақпандағы ЕО 261/2004 регламентінде жазылған ережелер қолданылады. Олар ЕО елдері арасындағы, сондай-ақ Еуропалық Одақ мемлекеттеріне үшінші елдерден және керісінше рейстерге қолданылады. Мысалы, Армениядан Германияға немесе Нидерландыдан АҚШ-қа.  Еуропада рейс кешіктірілген кезде жолаушылар мұндай қызметтерге құқылы:  Тамақтану және алкогольсіз сусындар-күту ұзақтығына байланысты, екі-үш сағаттық кідірістен басталады. Әдетте, олар белгілі бір сомаға ваучер береді. Оның жолаушысы әуежай кафесінде қолма-қол ақша ала алады.  Қонақүйде тұру және әуежайдан қонақүйге және кері тасымалдау — алты сағаттық кідірістен басталады.  Екі қысқа телефон қоңырауын шалу немесе екі электрондық поштаны жіберу мүмкіндігі — рейстің бір сағаттық кешігуінен басталады.  Егер ұшақ 5 сағаттан артық кешігіп қалса, жолаушы билеттің құнын немесе оның пайдаланылмаған бөлігін қайтаруға құқылы, егер маршрут күрделі болса және апат жолдың ортасында орын алса. Ол үшін 7 күн бар.  Егер рейс төтенше жағдайларға байланысты тоқтатылса немесе жолаушыларға ұшудан кемінде екі апта бұрын бас тарту туралы ескертілсе, өтемақы төленбейді. Басқа жағдайларда туристер рейсті тоқтатқан кезде нұсқалардың бірін таңдай алады:  билеттің толық құнын немесе пайдаланылмаған ұшу учаскелерін қайтарыңыз, егер билет күрделі маршрутта болса және жолаушылар жолдың бір бөлігін ғана жасаған болса;  маршрутты қосымша ақысыз өзгертіңіз-егер бос орындар болса, сол немесе басқа күнге.  Сондай-ақ, саяхатшыларға ұшудың кешігуі сияқты қызметтер жүктелген: тамақ, сусындар, телефон арқылы қоңырау шалу немесе факс немесе e-mail жіберу мүмкіндігі. Егер жаңа ұшу келесі күні ғана болса, онда туристер қонақ үйге орналастырылады және трансфер беріледі.  АҚШ-та рейс тоқтатылған жағдайда, жолаушылар билеттер мен алымдардың құнын, мысалы, багажды қайтаруға құқылы. Бірақ Америкада бұл мәселені федералды деңгейде реттейтін заңнама жоқ. Сондықтан әрбір авиакомпания мәселені шешу ережелерін өзі белгілейді.  Егер рейс тоқтатылса, американдық тасымалдаушылардың көпшілігі қосымша ақысыз жаңа әуе билетін ұсынуға дайын. Егер жаңа рейс саяхатшыларға сәйкес келмесе, олар ақшаны қайтаруды талап етуге құқылы.  Сондай-ақ, жолаушылар өтемақы талап етуге құқылы.  Alaska Airlines рейстері кешіктірілген немесе тоқтатылған саяхатшыларға рейсті басқа күнге ауыстыруға немесе билет үшін ақшаны қайтаруға мүмкіндік береді.  American Airlines рейстен бас тартса немесе кестеге өзгертулер енгізсе, ақшаны қайтарылмайтын билетпен де қайтаруға дайын, бұл ұшу уақытын 4 сағаттан астам уақытқа ауыстырады.  Ұшу тоқтатылған жағдайда JetBlue жолаушыларға жақын маңдағы рейске билетті қайта брондауды немесе ақшаны қайтаруды ұсынады. Егер ауа-райының қолайсыздығына, төтенше жағдайға немесе авиакомпания қызметкерлері әсер ете алмайтын басқа оқиғаға байланысты рейс тоқтатылса немесе кешіктірілсе, туристер өтемақы алуға құқылы емес.  Жолаушылар қандай авиакомпаниямен жүрсе де, халықаралық маршруттарда олар Монреаль Конвенциясының 19-бабына сәйкес рейсті тоқтату немесе кешіктіру шығындарын өтеуді талап етуі мүмкін. Ол үшін авиакомпанияға шағым беру керек. Егер тасымалдаушы бас тартса, жолаушы сотқа жүгінуге құқылы.  Air China өз жолаушыларына ұшуды ескертусіз тоқтатуға, рейсті кешіктіруге және ұшу қауіпсіздігі мақсатында және күтпеген және бақыланбайтын жағдайларға байланысты маршрутты өзгертуге құқығы бар екенін ескертеді. |
|  | Қазақстан Республикасының авиациялық заңнамасының халықаралық стандарттарға және ИКАО ұсынған практикаға толық сәйкес келмеуі | 2023 жылдың 1 қаңтарындағы жағдай бойынша 115 ел Біріккен Араб Әмірліктері, Грузия, Жаңа Зеландия, Ұлыбритания, Германия, Норвегия, АҚШ, Польша, Армения, Венгрия, Португалия, Австралия, Исландия, Катар, Австрия, Индонезия, Республика сияқты елдерді қоса алғанда, corsia өтемақы жүйесіне өз еркімен қатысқанын растады Корея, Ирландия, Бельгия, Румыния, Италия, Жапония және басқалар.  **Ұлыбритания**  2021 жылдың 26 мамырында Ұлыбританияның авиациялық билігі (UK CAA) № 534 әуе навигациясы туралы бұйрыққа (Халықаралық авиация үшін көміртекті өтеу және азайту жүйесі) қол қойды. Осы бұйрыққа сәйкес тұрақты халықаралық ұшуларды орындайтын ұшақ пайдаланушылары ИКАО-ның 16-қосымшасының 4-томында көрсетілген талаптарды жыл сайын орындауға міндетті. Бұл талаптарға халықаралық авиацияның көміртегі шығарындыларын бақылау, жыл сайынғы есептерді тексеру, UK CAA-ға жыл сайынғы есептерді ұсыну және өтемақы бірліктерін сатып алу туралы есептер кіреді.  Аумақтағы азаматтық авиациядағы авиациялық оқиғаларды және оның шетелдегі иеліктерін тергеумен Көлік министрлігінің қарамағындағы авиациялық оқиғаларды тергеу бөлімі айналысады.  **Канада**  Канада CORSIA жүйесін имплементациялау жұмысын 2019 жылдың 1 қаңтарында бастады және бүгінгі күнге дейін CO2 шығарындыларын бақылау, тексеру және есеп беру бойынша реттеуші құралды енгізді.  2021 жылдың 1 қаңтарынан бастап Канада CO2 шығарындыларының белгіленген нормасынан асып кеткен жағдайда өтемақы міндеттемелерін енгізу бойынша жұмысты бастады.  **Беларусь**  2019 жылдан бастап Беларусь Республикасы ИКАО Ассамблеясының 39-сессиясында А39-3 қарарымен қабылданған CORSIA халықаралық авиациясы үшін көміртегі шығарындыларын өтеу және азайту жүйесі арқылы халықаралық авиация үшін нарықтық шаралардың жаһандық жүйесін кезең-кезеңімен енгізуді жүзеге асыруда. Corsia міндеттемелерін орындау Беларусь Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2020 жылғы 29 мамырдағы № 27 "Беларусь Республикасы Азаматтық әуе кемелерінің көмірқышқыл газының жылдық эмиссиясын мониторингтеу, есеп беру және верификациялау"қаулысымен заңнамалық түрде бекітілген.көптеген бар  **АҚШ**  Авиация, автомобиль, теңіз, құбыр және теміржол оқиғалары мен оқиғаларын АҚШ үкіметінің тәуелсіз тергеу агенттігі болып табылатын ұлттық көлік қауіпсіздігі Кеңесі зерттейді.  **Түркия**  Авиациялық оқиғалар мен инциденттерді Көлік және инфрақұрылым министрлігінің құрамында орналасқан көлік қауіпсіздігін тергеу орталығы тексереді.  **Сингапур**  Көлік оқиғаларын тергеуге жауапты орган көлік қауіпсіздігін тергеу бюросы болып табылады.  **Ұлттық заңнама талаптарынан босату бөлігінде**  Халықаралық тәжірибе кейбір жағдайларда ұлттық заңнамадан ерекшеліктердің болуын көрсетеді. Нақты ерекшеліктер елге және реттеушіге байланысты өзгеруі мүмкін.  Әр елде авиациялық операцияларды қадағалауға және ережелерді сақтауға жауапты өзінің азаматтық авиацияны реттеу органы бар. АҚШ-тағы Федералды авиация басқармасы (FAA) немесе ЕО-дағы Еуропалық Одақтың авиациялық қауіпсіздік агенттігі (EASA) сияқты бұл органдар ережелерден босатулар немесе шегіністер беруге құқылы.  Сондай-ақ, Еуропалық Одақ елдерінен басқа, уақытша шегіну/заңнамалық талаптардан босату Сингапур, Ұлыбритания Біріккен корольдігі, Австралия, Молдова, Сан-Марино, Жаңа Зеландия және басқа да көптеген шет елдерде кеңінен қолданылады.  **Жаңа Зеландия**  1990 жылғы «Азаматтық авиация туралы» Заңның 37-бөліміне сәйкес, азаматтық авиация өкіметінің директоры (бұдан әрі - ВГА) қажет деп санаса және қажет деп санайтын шарттарда кез келген адамды, әуе кемесін, авиациялық өнімді, әуеайлақты немесе авиациямен байланысты қызметтерді кез келген ережеде көрсетілген кез келген талаптан босата алады.  Рұқсат алу үшін адам босату туралы өтінішхат береді, ол көлік министрі қабылдаған Азаматтық авиация ережелеріндегі қандай да бір белгілі бір талаптан алып тастау туралы ВГА директорына сұрау салу болып табылады.  **АҚШ** Федералдық ережелер кодексінің 14-бөлімінің 44701-тармағына сәйкес, әкімші (FAA) егер мұндай ерекшелік қоғамдық мүдделерге сәйкес келеді және қауіпсіздіктің баламалы деңгейін қамтамасыз етеді деп санаса, нормативтік актінің талаптарынан ерекшелік бере алады (49 АҚШ § 44701(f) және 14 CFR § 11.81(e)).  Ерекшелік федералды ережелер кодексінің 14-бөлімінде (14 CFR) қамтылған талаптардан босату түрінде беріледі, мысалы, авиатасымалдаушылар мен пайдаланушыларға ақы төлеу немесе жалдау, мектептер және басқа сертификатталған мекемелер, әуежайлар, әуе кемелері, навигациялық құралдар, сондай-ақ әуе қозғалысы Ережелері және жалпы пайдалану ережелері және т. б.  **Актілерді әзірлеу және қабылдау ерекшеліктері бөлігінде**  **Молдова Республикасы**  Молдова Республикасының 2017 жылғы 21 желтоқсандағы авиациялық Кодексінің 1b) тармақшасына (3) тармақшасына сәйкес азаматтық авиация саласындағы саясатты енгізу мен іске асыруды, бақылау мен қадағалауды қоса алғанда, өз миссиясын және негізгі функцияларын орындау мақсатында азаматтық авиация саласындағы саясатты енгізу және іске асыру жөніндегі әкімшілік орган сондай-ақ азаматтық авиация саласындағы техникалық саясатты бекіту жөніндегі өкілеттіктерді талаптарды және сертификаттау стандарттарын, сертификаттау талаптарын, ережелерге, стандарттарға, Ұсынылатын практика мен рәсімдерге сәйкес келетін техникалық сипаттағы өзге де нормативтік актілерді, Молдова Республикасы мүшесі болып табылатын Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы және басқа да Халықаралық Азаматтық авиация ұйымдары әзірлеген.  Осылайша, Молдова Республикасында азаматтық авиация саласындағы сертификаттауға, бақылауға және қадағалауға жауапты орган жекелеген техникалық НҚА қабылдауға да жауапты.  **Еуропалық авиациялық қауіпсіздік агенттігі, Ұлыбритания**  2018/1139(ЕО) регламентінің 76 (3) бабына, агенттік (EASA, UK CAA), 115-бабына және осы ЕО регламентінің негізінде қабылданған қолданылатын делегаттық және атқарушылық актілерге сәйкес осы Регламентті қолдану үшін сертификаттық ерекшеліктерді және басқа да егжей-тегжейлі ерекшеліктерді, қолайлы сәйкестік құралдары мен нұсқаулық материалдарды шығарады және осы регламентті қолдану үшін олардың негізінде атқарушылық актілер. |
|  | Ұшу және әуежайларда болу қауіпсіздігін төмендететін факторлардың болуы | Еуропалық ұшу қауіпсіздігі агенттігінің (EU) no 1321/2014) Annex Vc (PART-CAMO) ұшуға жарамдылығын сақтау талаптарына сәйкес, еуропа елдерінде орналасқан пайдаланушылар мен EASA ережелерін ұстануды қалайтын басқа адамдар үшін ұшуға жарамдылықты сақтау ұйымы құрылуы керек. Бұл ұшуға жарамдылықты сақтау (тұрақты басқару) бойынша тапсырмаларды орындауға жауапты сертификатталған ұйым. Ұшуға жарамдылықты сақтау үшін түпкілікті жауапкершілік әзірлеуші мемлекетке жүктеледі, бірақ тұрақты жетістікке жету бағдарламасы яғни. ұшуға жарамдылығын сақтау тіркеу мемлекетіне жүктелген.  **Еуропалық Одақ**  Директивалар бөлігінде: Еуропалық Парламент пен кеңестің 2018 жылғы 4 шілдедегі (ЕО) 2018/1139 қаулысына (бұдан әрі-қаулы) сәйкес қауіпсіздік жөніндегі Еуропалық авиациялық агенттік осы Қағидалардың қолданылу аясына кіретін ұшу қауіпсіздігінің шұғыл проблемасына негізсіз кідіріссіз ден қоюы тиіс:  (a) өздеріне қатысты құзыретті орган ретінде әрекет ететін жеке және заңды тұлғалар қабылдауы тиіс түзету іс-әрекеттерінің анықтамалары және егер бұл 1-бапта баяндалған мақсаттарды қамтамасыз ету үшін қажет болса, директиваларды немесе ұсынымдарды қоса алғанда, осы тұлғалар арасында тиісті ақпаратты тарату;  (b) қол жеткізілетін қауіпсіздік мақсаттарын анықтау және жасалуы тиіс түзету әрекеттері бойынша ұсыныстар және 1-бапта көрсетілген мақсаттарды қамтамасыз ету үшін қажет болған жағдайда тиісті ақпаратты тарату арқылы.  **Әуе кеңістігін икемді пайдалану бөлігінде:**  Еуропалық Одақта комиссияның (ЕО) 2005 жылғы 23 желтоқсандағы № 2150/2005 Қаулысы қабылданды, ол әуе кеңістігін икемді пайдаланудың жалпы ережелерін белгіледі. Аталған қаулының негізінде Еуропалық Одаққа мүше елдер әуе кеңістігін икемді пайдалану тәжірибесін әзірледі және енгізді.  Сонымен қатар, Еуропа аймағында 39-дан астам мемлекет әуе кеңістігін пайдаланудың икемділігі мен тиімділігін арттыруға ықпал еткен еркін маршруттау әуе кеңістігі тұжырымдамасын (Франция, Норвегия, Германия, Австрия және т. б.) енгізді.  **Молдова Республикасы**  Директивалар бөлігінде: Молдова Республикасының 2017 жылғы 21 желтоқсандағы авиациялық Кодексінің 5-бабына сәйкес ұшуға жарамдылық директивасы-белгілі бір үлгідегі/үлгідегі әуе кемелерін пайдаланушылар үшін азаматтық авиация саласындағы саясатты енгізу және іске асыру жөніндегі әкімшілік орган шығарған немесе валидациялаған, ұшуға жарамдылығын қолдауға кедергі келтіретін шарттардың бар екендігі туралы хабарланатын міндетті жазбаша талап әуе кемесінің, оның қозғалтқышының, жүйелерінің, компоненттерінің немесе өзге де авиациялық жабдықтардың және ұшуға жарамдылығын жоғалту қаупімен жоюға жататын; ұшу қауіпсіздігі директивасы-ұшу қауіпсіздігі үшін қолайсыз, сөзсіз және тікелей тәуекелді болғызбау және/немесе дереу жою мақсатында немесе қолданылатын қауіпсіздік нормаларын көшіру мақсатында авиациялық агенттер үшін азаматтық авиация саласындағы саясатты енгізу және іске асыру жөніндегі әкімшілік орган шығарған нормативтік акт; пайдалану директивасы-авиациялық агенттер үшін азаматтық авиация саласындағы саясатты енгізу және іске асыру жөніндегі әкімшілік орган шығарған, ол арқылы азаматтық авиация қағидалары мен пайдалану стандарттарын енгізу немесе Ұшуды пайдалануға немесе өзге де пайдалану қызметіне байланысты және/немесе ұшудың белгілі бір түрлеріне тыйым салынатын, шектелетін немесе белгілі бір шарттар белгіленетін нормативтік акт, ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті.  **Чехия Республикасы**  Әуе кеңістігін икемді пайдалану бөлігінде: әуе кеңістігін басқару стратегиялық, тактикалық және тактикалық деңгейде жүзеге асырылады:   1. стратегиялық деңгейде әуе кеңістігін басқаруды азаматтық авиация басқармасы Қорғаныс министрлігімен бірлесіп, әуе кеңістігін басқару жөніндегі комиссиямен ынтымақтаса отырып жүзеге асырады. Бұл ретте әуе кеңістігін басқару жөніндегі Комиссия әуе кеңістігін басқару жөніндегі жобалар мен ұсыныстарды талқылау үшін әуе кеңістігін басқару жөніндегі жұмыс топтарын құрады. 2. тактикаға дейінгі деңгейде әуе кеңістігін басқаруды, сондай-ақ оны бөлуді Чехия Республикасының әуе кеңістігін басқару жөніндегі бөлімшесі жүзеге асырады. Аталған бөлімше әуе кеңістігін пайдалануға өтінімдерді өңдейді және оны барлық мүдделі пайдаланушылар арасында бөледі. Әуе кеңістігін алдын ала тактикалық деңгейде резервтеу кезеңі қатарынан үш күн ішінде 24 сағаттан аспайды. Әуе кеңістігін басқару бөлімі азаматтық әскери мамандардан тұрады. 3. тактикалық деңгейде әуе қозғалысын басқаруды әуе кеңістігін басқару жөніндегі бөлімшемен өзара іс-қимыл жасау кезінде ӘҚҚ және ӘҚБ органдары жүзеге асырады. ӘҚҚ және ӘҚБ органдары нақты уақыт режимінде әуе кеңістігінің уақытша резервтелген аудандарын белсендіреді және сөндіреді, сондай-ақ оны икемді пайдалану мақсатында пайдаланушылардың мүдделерін ескере отырып, әуе кеңістігін қайта бөлуді жүзеге асырады.   **Ресей Федерациясы**  **Әуе кеңістігін икемді пайдалану бөлігінде**  2015 жылы Ресей Федерациясы Үкіметінің 28 тамыздағы № 901 қаулысымен «Ресей Федерациясының әуе қозғалысын ұйымдастырудың бірыңғай жүйесі туралы ереже» бекітілді. Бірыңғай жүйе Ресей Федерациясының әуе кеңістігін пайдалануды ұйымдастыруға және Ресей Федерациясының аумағынан тыс жерлерде әуе қозғалысын ұйымдастыруға арналған, онда әуе қозғалысын ұйымдастыруға жауапкершілік Ресей Федерациясына жүктелген. Бірыңғай жүйе мемлекеттің қауіпсіздігі және әуе кеңістігін пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін стратегиялық маңызға ие.  Бірыңғай жүйенің басқарушы органы Федералды әуе көлігі агенттігі болып табылады, ол бірыңғай жүйенің тұрақты және үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету үшін оның жұмысына басшылық жасайды, соның ішінде:  1) бірыңғай жүйенің жедел органдары туралы ережені және бірыңғай жүйенің жедел органдарының тізбесін бекітеді;  2) бірыңғай жүйенің жедел органдарының басшыларын аттестаттауды жүзеге асырады;  3) бірыңғай жүйенің жедел органдарының және олармен өзара іс-қимыл жасайтын авиациялық-ғарыштық іздеу және құтқару бірыңғай жүйесінің бөлімшелерінің, аэронавигациялық ақпарат органдарының (қызметтерінің) және аэронавигацияны метеорологиялық қамтамасыз ету органдарының (бөлімшелерінің) қызметін үйлестіреді;  4) бірыңғай жүйенің жедел органдарының әуе кеңістігін пайдаланушылардың әуе қозғалысына қызмет көрсету (ұшуды басқару) органдарымен өзара іс-қимылын үйлестіреді;  5) бірыңғай жүйенің жедел органдарының әуе кеңістігін пайдаланудың федералдық ережелерінің сақталуын бақылау мәселелері бойынша Әуе қорғанысы органдарымен өзара іс қимылын үйлестіреді;  6) бірыңғай жүйенің жедел органдарының үлгілік құрылымдық схемаларын белгілейді;  7) әуе қозғалысына қызмет көрсету, навигация, қону және байланыс құралдары мен жүйелерінің жерүсті объектілерінің жұмыс істеу тәртібін, соның ішінде деректер мен телеграф хабарламаларын берудің жерүсті авиациялық желісін, сондай-ақ осы жүйелер мен құралдарды бірыңғай жүйенің жедел органдарының пайдалану тәртібін белгілейді;  8) бірыңғай жүйенің жедел органдарының персоналын даярлау және жұмысқа жіберу тәртібін белгілейді;  9) бірыңғай жүйенің жедел органдарының іргелес мемлекеттердің әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйелерінің органдарымен өзара іс қимылын үйлестіреді.  Бірыңғай жүйенің жедел органдары олар үшін белгіленген аймақтар мен аудандарда:  1) Ресей Федерациясының әуе кодексінің 13-бабында белгіленген мемлекеттік басымдықтарға сәйкес әуе кеңістігін пайдалануды жоспарлау және үйлестіру;  2) әуе кеңістігін пайдаланудың рұқсат беру немесе хабарлама жасау тәртібін қамтамасыз ету;  3) әуе қозғалысын ұйымдастыру, оның ішінде:  әуе қозғалысына қызмет көрсету;  әуе қозғалысының ағындарын ұйымдастыру;  әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету және әуе қозғалысы ағындарын ұйымдастыру мақсатында әуе кеңістігін ұйымдастыру;  4) әуе кеңістігін пайдаланудың федералды ережелерінің сақталуын бақылау.  Осылайша, Еуропалық Одақ елдерінің, сондай-ақ Ресей Федерациясының тәжірибесі авиация саласындағы азаматтық және әскери ведомстволардың Үйлестірілген жұмысымен әуе кеңістігін пайдаланудың тиімділігі мен әуе кеңістігін пайдаланушыларға қызмет көрсету сапасы артып келе жатқанын көрсетеді.  **Ұлыбритания**  Әуе кеңістігін икемді пайдалану және шығарындыларды бақылау бөлігінде: 2021 жылдың желтоқсанында ұлттық ӘҚҚ қызметі (NATS) Ұлыбританияның әуе кеңістігінде FRA тұжырымдамасын енгізді. Бұл жоба Шотландияның әуе кеңістігінің үстінен белгіленген маршруттарды алып тастады, бұл Ұлыбританияның әуе кеңістігінің шамамен 1/3 бөлігін құрайды. Әуе қозғалысының жоғары қарқындылығын ескере отырып (тәулігіне 2000 рейске дейін және барлық трансатлантикалық рейстердің шамамен 80%), бұл өзгерістер отын шығыны мен ұшу уақытын оңтайландыру арқылы авиакомпаниялардың шығындарын айтарлықтай азайтуға көмектеседі деп күтілуде, бұл CO2 шығарындыларының төмендеуіне де оң әсер етеді.  Сонымен қатар, Еуропа аймағында 39-дан астам мемлекет әуе кеңістігін пайдаланудың икемділігі мен тиімділігін арттыруға ықпал еткен еркін маршруттау әуе кеңістігі (Франция, Норвегия, Германия, Австрия және т.б.) тұжырымдамасын енгізді.  **Қауіпті жүктерді тасымалдау бөлігінде:**  Азаматтық авиацияда ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған әртүрлі ережелер мен ережелер бар.  Әр елде авиациялық операцияларды қадағалауға және ережелерді сақтауға жауапты өзінің азаматтық авиацияны реттеу органы бар. АҚШ-тағы Федералды авиация басқармасы (FAA) немесе ЕО-дағы Еуропалық Одақтың авиациялық қауіпсіздік агенттігі (EASA) сияқты бұл органдар ережелерден босатулар немесе шегіністер беруге құқылы.  **ИКАО ережелері**  Қауіпті жүктерді тасымалдау қағидаларының сақталуын қамтамасыз ету мақсатында әрбір Уағдаласушы Мемлекет осы Қағидаларда белгіленген функцияларды іске асыратын барлық ұйымдар үшін осы Қағидалардың орындалуын тексеру, Бақылау және қамтамасыз ету рәсімдерін белгілейді.  Бұл рәсімдерге қауіпті жүктермен жүк жөнелтілімдерін тексеру, тасымалдаушы ұйымдардың қызметін тексеру және ықтимал бұзушылықтарды тергеу туралы ережелерді қосу көзделеді.  Әрбір Уағдаласушы Мемлекет бұзушылықтар үшін тиісті санкциялар белгілеуді қоса алғанда, қауіпті жүктерге қатысты өз ережелерінің сақталуын қамтамасыз ету үшін қажет деп санайтын шараларды қабылдайды.  Әрбір Уағдаласушы Мемлекет басқа Уағдаласушы Мемлекеттен бұзушылық туралы ақпарат алынған кезде, мысалы, Уағдаласушы мемлекетке қауіпті жүктер партиясы келгеннен кейін оның Техникалық нұсқаулықтардың талаптарына сәйкес келмейтіні анықталған кезде, оларды бұзғаны үшін тиісті санкциялар белгілеуді қоса алғанда, қауіпті жүктерге қатысты өз қағидаларының сақталуын қамтамасыз ету үшін тиісті шаралар қабылдауы тиіс және осы мемлекет бұл туралы жөнелтуші мемлекетке хабарлайды.  **Әлемдік тәжірибе** көрсеткендей, барлық дамыған елдерде қауіпті жүктерді тасымалдау қызметін бақылау реттеушіге (САА) жүктелген және заңдарда жазылған.  Мысалы, Сингапурдың авиациялық билігі пошта жөнелтілімдеріндегі жабдықтағы литий батареяларын тасымалдауға рұқсат бере алады.  Сондай-ақ, ИКАО-ның әуе арқылы қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдау жөніндегі техникалық нұсқаулығына (Doc 9284) сәйкес осы Нұсқаулыққа сәйкес қауіпті жүктерді тасымалдауды қамтамасыз етуге бағытталған функцияларды орындайтын персоналдың жұмыс берушісі қауіпті жүктерді (ТИ ИКАО 1;4.1) саласында персоналды даярлау бағдарламасын әзірлеуі және жүзеге асыруы тиіс. Пайдаланушылар үшін қауіпті жүктерді дайындау саласындағы бағдарламаларды "әуе кемелерін пайдалану" 6-қосымшасының (ТИ ИКАО 1;4.5) ережелеріне сәйкес пайдаланушы мемлекеттің тиісті өкілетті органы бекітуі тиіс, пайдаланушылар болып табылмайтын ұйымдар және тағайындалған пошта операторлары үшін тиісті ұлттық өкілетті орган белгілегендей бекітілуі тиіс.  Тағайындалған почта операторлары үшін қауіпті жүктерді даярлау саласындағы бағдарламаларды почта жөнелтімін тағайындалған почта операторы қабылдайтын мемлекеттің азаматтық авиация ведомствосы қайта қарауға және бекітуге тиіс. (ТИ ИКАО 1; 4.7). |
| **3. Су көлігі** | | |
|  | Порт инфрақұрылымының дамымауы | 2014 жылы ЮНКТАД (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development – БҰҰ Сауда және даму жөніндегі конференциясы) жүргізген әлемдік порттардың жұмыс істеуін талдау порт қызметінің негізгі даму тенденцияларын анықтады:  арнайы порт экономикалық аймақтарын, еркін кеден аймақтарын құру және дамыту;  − логистиканың жоғары деңгейіне байланысты порттардың өткізу қабілеттілігін арттыру;  − порт жабдықтарын жаңарту, әсіресе кемелерге қызмет көрсету бөлігінде-  контейнерлік кемелер;  − халықаралық талаптардың орындалуын қамтамасыз ету үшін «жасыл» технологияларды пайдалану  экологиялық және энергия тиімділігі талаптары;  − басқару процестерін автоматтандыру және ақпараттық жүйелерді белсенді пайдалану, оларды кейіннен жаһандық жеткізу тізбегін басқару жүйелеріне біріктіру. Айта кету керек, жүк ағындарының таралуында Азия-Тынық мұхиты (АТР) елдері материалдық ағындардың қалыптасу көзі ретінде ерекше рөл атқарады.  Әлемдік порттардың даму тенденцияларына АТР порттарының қызметі айтарлықтай әсер етеді, олардың елеулі нәтижелері, ең алдымен, өткізу қабілеті бойынша көшбасшы бола отырып, олар терминалдарды жаңғырту жөніндегі инвестициялық жобаларды, оның ішінде порттардың айналасында арнайы экономикалық және еркін кеден аймақтарын құру есебінен үздіксіз іске асыратындығымен байланысты.  Порт индустриясы саласында жұмыс істейтін мамандардың пікірінше, қазіргі уақытта контейнерлік порттар үшін басты мәселелердің бірі-кемелер көлемінің ұлғаюына қызмет көрсету үшін порт объектілері мен инфрақұрылымды жаңғырту, сондай-ақ контейнерлерді өңдеу және ресімдеу уақытын қысқарту үшін портта логистикалық операциялардың жоғары деңгейін қамтамасыз ету қажеттілігі болып табылады.  Контейнер сыйымдылығы 21000 TEU-дан асатын post-Triple E-Class типті контейнерлік кемелерді пайдалануға беруге байланысты порт инфрақұрылымы кеме жасаудағы қазіргі заманғы үрдістерге сәйкес келуі тиіс: кемелер үшін неғұрлым тереңірек кіру жолдарын, кең бұрылыс аймақтарын, порт акваториясындағы кемелер қозғалысының жоғары қарқындылығын қамтамасыз ету, қойма аймақтарын кеңейту, сондай-ақ порт шегінде неғұрлым күрделі терминалдық операциялық (Ақпараттық) жүйелерді пайдалану.  Post-Triple E-Class типті кемелер санының ұлғаюымен контейнерлік сыйымдылығы аз кемелер жетілдірілген порттары көп кеңейтілген «Шығыс – Батыс» көлік желісінен «Солтүстік – Оңтүстік» бағыттарына ауыстырылатын болады. Бұл бағыттар, әдетте, экономикасы заманауи жабдықтарға қаражат салуға мүмкіндік бермейтін дамушы елдердің порттарына қызмет етеді, нәтижесінде олар қолданыстағы мәртебесін жоғалтып, көмекші порттарға айналады.  Контейнер тасымалдаушы кемелердің келесі буындарының сыйымдылығы артады (22800-24000 TEU). Мұндай кемелер кеңірек, тұрақты болады, кішірейеді, бұл оларға тереңдету жұмыстарын жүргізуге жоғары шығындарды көтере алмайтын дамушы елдердің порттарында қызмет көрсетуді жақсартуға мүмкіндік береді.  Порттардағы жүк жұмыстарының, кеме қатынасының қарқындылығының артуы экологиялық жағдайға айтарлықтай әсер етеді. Порт аймақтарындағы негізгі зиянды заттар-парниктік газдар, көмірқышқыл газы (СО2), метан (CH4), азот оксиді (N2O), азот оксиді (NOx), бөлшектер және күкірт оксидтері (SOx).  Порттар қызметінің қоршаған ортаға әсерін талдау теріс әсердің үш негізгі түрін анықтауға мүмкіндік береді: ластаушы заттардың шығарылуы, жүк операцияларын жүргізу және кездейсоқ ластану.  Зиянды заттар шығарындыларын азайту, порттардағы қоршаған ортаны ластау, порт құрылыстарының энергия тиімділігін арттыру мақсатында мынадай практикалық шаралар іске асырылуда:  - кемелердің портта отынды пайдалануына және кемелерді жағалаудағы электр желілеріне қосуға тыйым салу;  -көлік жабдықтарында шығарындыларды акустикалық-эмиссиялық бақылау жүйелерін немесе тотығу дизелькатализаторлары мен күйе сүзгілерін пайдалану;  - Көлік құралдарын пайдалану кезінде жүктердің шашылуына, төгілуіне, майдың ағуына байланысты оқиғалардың салдарынан нөсер ағындары арқылы порттың акваториясына зиянды заттардың түсуін болдырмау үшін су жинау құрылғыларын орнату;  - тиеу-түсіру жұмыстарынан, маневрлік пойыздардың қозғалысынан және т. б. жұмыс уақытында шу көздерін шектеу жөніндегі регламенттерді енгізу;  - сусымалы жүктердің биіктігі мен құлау жылдамдығының қысқаруы;  - сусымалы жүктермен жұмыс кезінде шаңды кетіру технологиясын қолдану;  - авариялық төгілулерді жою үшін шұғыл ден қою жоспарларын әзірлеу;  - порт құрылыстарының энергия тиімділігін арттыру мақсатында кеңсе ғимараттарын оқшаулау;  - жаңартылатын энергия көздерін пайдалану.  Бірқатар порт әкімшіліктері қаржылық ынталандыруды портқа жеңілдіктер түрінде пайдаланады  флоттың тиімділігін арттыру үшін технологиялар мен шараларға инвестиция салатын кеме иелерін осылайша ынталандыру арқылы төлемдер. Жеңілдіктер экологиялық тиімділік индексіне, кемеден азот оксиді мен күкірт шығарындыларының мөлшерін бағалауға негізделген. Сонымен қатар, жаңа кемелер үшін кеменің ластануын болдырмау жөніндегі халықаралық конвенцияның (МАРПОЛ 73/78) VI қосымшасына сәйкес энергия тиімділігінің көрсеткіші (Eedi – the energy Efficiency design Index for New Ships) және «А-G» – «CarbonWarRoomandRightShip» әзірлеген парниктік газдар шығарындыларының рейтингтік жүйесі бар, онда кеменің ластануын болдырмау жөніндегі халықаралық конвенцияның VI қосымшасына сәйкес Қолданыстағы 70 000 кеме. Бұл құралдарды пайдалану порттарға кеме иелерін қосымша құжаттарсыз ынталандыруға мүмкіндік береді.  **Теңіз порты инфрақұрылымын салу бөлігінде шетелдік тәжірибе** мыналарды қарастырады:  - логистиканы, жоспарлауды және мониторингті оңтайландыру үшін ақпараттық технологиялар мен басқару жүйелерін пайдалану;  - автоматтандырылған крандарды (ASC) және көлік жүйелерін (AGV)пайдалану;  - порт инфрақұрылымын қуаттандыру үшін күн панельдері мен жел турбиналары сияқты жаңартылатын энергия көздерін пайдалану;  - су мен ауаның ластануын азайту үшін технологияларды енгізу, мысалы, Ағынды суларды кәдеге жарату қондырғылары және шығарындыларды бақылау жүйелері;  - экологиялық іздерді төмендететін тұрақты Құрылыс материалдары мен технологияларын қолдану.  - порт нысандарының теңіз деңгейінің өзгеруіне және ауа райының қолайсыздығына қарсы тұру мүмкіндігін ескере отырып жобалау;  - жүктердің әртүрлі түрлерін (контейнерлік, құю, жалпы)өңдей алатын мультифункционалды терминалдар құру;  - логистикалық байланыстарды жақсарту үшін порт терминалдарын ішкі көлік желілерімен (темір жолдар, автомагистральдар) біріктіру;  - круиздік кемелердің жолаушыларына қызмет көрсету үшін ыңғайлы және заманауи терминалдар құру.  Алдыңғы қатарлы порттардың мысалдары: Сингапур (жоғары тиімді автоматтандырылған жүйелер), Роттердам (тұрақты даму және жоғары технологиялар), Шанхай (инфрақұрылымды жаңғыртуға және процестерді автоматтандыруға ауқымды инвестициялар). |
|  | Көлік құралдарын қауіпсіз пайдалану тәуекелдерінің жоғары деңгейі | Халықаралық тәжірибеде Көлік құралдарын жүргізушілер жасаған бұзушылықтар үшін ұстау, эвакуациялау және қамауға алу рәсімдері кеңінен қолданылады.  **Ресей Федерациясында** Көлік құралдарын мамандандырылған тұраққа ауыстыру, оларды сақтау және иелеріне қайтару, сондай-ақ ұсталған көлік құралдарын жылжыту және сақтау құнын төлеу тәртібі Ресей Федерациясы субъектілерінің заңдарымен белгіленеді (Ресей Федерациясының Әкімшілік кодексінің 27.13-бабының 10-бөлігі), ұсталған көлік құралдарын иелеріне қайтару оларды ұстау себебін жойғаннан кейін дереу жүзеге асырылады (10-бөлім). 27.13 Ресей Федерациясының Әкімшілік кодексі), ұсталған көлік құралын жылжыту және сақтау құнын төлеу міндеті осындай ұстауды қолдануға әкеп соқтырған әкімшілік құқық бұзушылық үшін әкімшілік жауапкершілікке тартылған адамға жүктеледі. Адамның ұсталған көлік құралын жылжыту және сақтау құнын төлеу міндеті әкімшілік жаза тағайындау туралы қаулыда көрсетілген (Ресей Федерациясының Әкімшілік Кодексінің 27.13-бабының 11-бөлігі).  Төлем мерзімдері мен тарифтерді Ресей Федерациясының субъектісінің Үкіметі Федералды монополияға қарсы қызмет бекіткен әдістемелік нұсқауларға сәйкес белгілейді. Бұл ретте, егер жиынтығында мынадай шарттар сақталса: ұстаудың себебі жойылса, көрсетілген ұстауды тоқтату немесе көлік құралын қайтару туралы шешім берілсе және көлік құралы ұсталған сәттен бастап 30 күннен аз уақыт өтсе, айыппұл тұрағы қызметкерлерінің айыппұл тұрағы қызметтеріне ақы төлеуді талап етуге құқығы жоқ.  **АҚШ**-та айыппұлдар үш күн ішінде төленбеген жағдайда, билік құқық бұзушының көлігін аукционға шығарып, сата алады.  Нью-Йоркте бұл әдіс көлік құралы дұрыс тұраққа қойылмаған кезде немесе айыппұлдар бойынша айтарлықтай қарыз болған кезде қолданылады. Бұл жағдайда көлікті ұзақ уақыт сақтау қарастырылмаған, Егер иесі оны үш күн ішінде алмаса – ол аукционнан сатылады. Түскен ақша айыппұлдарды төлеуге жұмсалады, ал иесіне айырмашылықты қайтарады. Процесті кез-келген NYC Finance Business Center-ге жүгіну және сатуды кешіктіру туралы өтініш арқылы тоқтатуға болады.  **Беларусь Республикасында** көлік құралын тоқтату және тоқтату бойынша жол қозғалысы ережелерін бұзған жағдайда, егер жүргізуші көлік құралында болмаса немесе оған тікелей жақын болмаса, билік мәжбүрлеп сүйреп апаруға құқылы. Жол жүруге кедергі келтірмеу үшін көлікті мемлекеттік қауіпсіздік, Мемлекеттік күзет, Шекара Қызметі, әскери автоинспекция, жол-пайдалану, коммуналдық қызметтер және басқа да қызметкерлер сүйреп апара алады.  Көлік құралын мәжбүрлі сүйрету (эвакуациялау), сондай-ақ күзетілетін тұрақта сақтау жөніндегі Қызметтерге тарифтерді жергілікті атқарушы және өкімдік органдар бекітеді. Олар сондай-ақ эвакуациялау құралдары мен күзетілетін тұрақтары Көлік құралдарын мәжбүрлеп сүйрету (эвакуациялау, жеткізу) кезінде пайдаланылуы мүмкін мемлекеттік ұйымдарды айқындайды. |
|  | Жүк-жолаушылар тасымалының дамымауы | Өнеркәсіптік мемлекеттерде көлік жүйесі барлық көрсетілген көлік түрлерімен ұсынылған. Әсіресе Жапонияда, АҚШ-та және Еуропалық Одақта инфрақұрылым дамыған. Олардың үлесіне әлемдік жүк айналымының 85% - ы келеді. Батыс Еуропа елдерінде жүк тасымалдау көлемі бойынша автомобиль көлігі көш бастап тұр (40%), одан кейін теміржол көлігі (25%). Қалғаны теңіз және ішкі су.  Халықаралық теңіз жүктерін негізінен «теңіз» мемлекеттері қолданады: Греция, Ұлыбритания, Финляндия, Норвегия, Жапония.  Әлемдік сауда флотының көшбасшылары-Жапония, Греция, Кипр, Қытай, АҚШ. Либерия, Панама, Сингапурға тиесілі арзан жалаулар деп аталатын кемелер белсенді қолданылады. Бұл елдерде тасымалдау құны еуропалық кемелерге қарағанда, соның ішінде салық жеңілдіктері есебінен үш есе төмен. Көбінесе мұнай мен мұнай өнімдері халықаралық теңіз сауда жолдары арқылы тасымалданады. Парсы шығанағында Еуропаға, Жапонияға және АҚШ-қа қарай ірі жүк ағындары қалыптасады. Көмір мен темір кенін тасымалдаудың едәуір көлемі. Дәнді дақылдарды жеткізу үлкен үлесті алады.  Теңіз тасымалы нарығында қызмет көрсету еркіндігі, бәсекелестік, нарыққа еркін қол жетімділік қағидаттары белгіленді, шыққан еліне қарамастан барлық көлік операторлары үшін жағалау тасымалы бойынша қызмет көрсету еркіндігі белгіленді.  Сонымен қатар, құқықтық тұрғыдан алғанда, халықаралық келісімдерге сәйкес бір мүше мемлекеттен екіншісіне дейінгі теңіз маршруттары сыртқы болып саналады. Бұл фактор ЕО-да әртүрлі көлік түрлерінің жұмыс істеуінің реттеуші шеңберлерін оңтайландыру, ішкі сауданы жеңілдету жолында Еуроодақ үшін қиындықтар туғызады, бұл өз кезегінде жағалаудағы кеме қатынасын одақішілік логистикалық тізбектерге толық енгізуге кедергі болып табылады.  **Үздіксіз кеме қатынасына және түбін тереңдету жұмыстарын уақтылы жүргізуге кедергі келтіретін маусымдық кедергілерді жою бөлігінде:**  **АҚШ**-та қоршаған ортаға әсерді бағалауды талап ететін және жұмыстарды жүргізуге маусымдық шектеулерді қамтуы мүмкін таза су туралы Заң (таза су актісі) және түрлерді қорғау туралы Заң (anangered Species Act) сияқты заңдар бар. Алайда, кейбір жағдайларда жұмыстарға толық тыйым салудан гөрі әсерді азайту үшін шарттары бар рұқсаттар қолданылуы мүмкін.  Бүгінгі таңда АҚШ федералды үкіметі көптеген органдар арқылы жүйелерді реттейді, стандарттарды белгілейді, басқарады және ұстайды, бақылауды жүзеге асырады, ақпарат шығарады және таратады және әртүрлі жобалар мен зерттеулерді қаржыландыруды қамтамасыз етеді (Роджерс, 1996). Үкіметтік емес және жергілікті (штат ішінде) ұйымдардың көбеюі су жинау жүйесін немесе өзен бассейнін кешенді интеграцияланған жоспарлаудың көзқарасы мен басшылығына ықпал етеді. Су мәселелеріне қатысы бар әрбір федералды орган оған ұсынуға рұқсат етілген қызметтерді ұсынуға қатысатындықтан және оған ықпал ететіндіктен, бірлескен федералды күш-жігер су ресурстарын үйлестірілген және тұрақты басқаруға әкеледі деген қорытындыға келу мүмкін емес. Көбінесе федералды органдардың өкілеттіктері мен бағдарламаларының айырмашылығы біртұтас тәсілдерді жүзеге асыруға кедергі келтіруі мүмкін.  Жергілікті ұйымдар әдетте федералды органдардан арнайы мақсаттарға көмек алады, мысалы, ағынды сулардың ластануын бақылау немесе су тасқынын реттеу немесе кеме төсегін тереңдету немесе кейбір жағдайларда қолданбалы зерттеулер үшін. Жобаларды орындау және жүйелерді басқару шеңберінде олар көптеген федералды, штаттық және жергілікті нұсқауларды орындауы керек.  Мысалы, Колумбия өзенінің төменгі сағалық бағдарламасы (LCREP, 2002), АҚШ қоршаған ортаны қорғау басқармасының Ұлттық сағалық бағдарламасының мүшесі, Колумбия өзенінің төменгі экожүйелерін қорғауға бағытталған. Сұрақтарға кеме қатынасын жақсарту үшін тереңдету және қоршаған ортаға және балықтарға ықтимал жағымсыз әсерлер жатады.  **Ұлыбританияда** қоршаған ортаға әсерді бағалау қажет және сыни кезеңдерде шектеулер енгізілуі мүмкін, бірақ уылдырық шашу кезеңінде навигация мен тереңдетуге толық тыйым салынбайды; оның орнына теріс әсерді азайту шаралары қолданылады.  **Беларусь Республикасында** уылдырық шашу кезеңінде өзендер мен су айдындарында шағын көлемді кемелерді пайдалануға тыйым салынады, алайда су объектісі бойынша шаруашылық, Көлік, спорттық және туристік мақсаттарда жүру үшін кемелерді пайдалану қажет болған жағдайда, аудандық және қалалық атқару комитеттері тыйым салу мерзімінде кемелерді пайдалануға рұқсат беру туралы шешім қабылдауға құқылы. Рұқсатта балық аулау алқабының атауы, кемелерді пайдалану кезеңі (ол болған кезде тіркеу нөмірі), жеке не заңды тұлға туралы мәліметтер, су объектісі бойынша жүріп-тұру мақсаты көрсетіледі. |
| **4. Автомобиль көлігі** | | |
|  | Такси жолаушыларының қауіпсіздігі мен құқықтарын қорғаудың жеткіліксіз деңгейі | Жеңіл таксимен тасымалдау Қазіргі әлемдегі ең кең таралған қызметтердің бірі болып табылады. Көбінесе сапар тұтынушылардың құқықтарын бұзумен байланысты.  **Ресей Федерациясында**  "Автомобиль көлігі және қалалық жер үсті электр көлігінің Жарғысы" федералды Заңы азаматтарды жеңіл таксимен тасымалдау мәселелерін реттейді, ал "тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы" Федералдық заң тауарларды, жұмыстарды және қызметтерді тұтынушылар ретінде азаматтардың мүдделерін қорғау туралы негізгі ережелерді, соның ішінде тұтынушылардың негізгі құқықтарын, соның ішінде қауіпсіздік құқығын, шығындарды өтеуді талап ету құқығын белгілейді шарт орындалмаған немесе тиісінше орындалмаған жағдайда.  "Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы" Заңға сәйкес агрегаторлар-бұл " жолаушыны жеңіл таксимен тікелей тасымалдау бойынша қызметтер көрсетпейтін, бірақ Жолаушылар тасымалы үшін автокөлікке тапсырыс бергісі келетін адам мен тиісті рұқсаты болған кезде жолаушыларды тікелей тасымалдауды жүзеге асыратын дара кәсіпкер/заңды тұлға (нақты тасымалдаушы) арасындағы делдал ғана болып табылатын таксиге тапсырыс беруге арналған сервистер белгіленген тәртіппен берілген".  Бұл сервистер (агрегатордың иесі) мобильді қосымшаның пайдаланушысына ақпараттық мәліметтерді ұсынады (тиісті ұсыныстың/сұраныстың болуы туралы ақпаратты орналастырады, серіктестердің (такси қызметінің) такси тасымалдау қызметтерінің ұсынылған құнын көрсетеді және т.б.). Тиісінше, такси клиенті мен тасымалдауды тікелей жүзеге асыратын тұлға арасында құқықтық қатынас туындайды – ол жеке кәсіпкер немесе заңды тұлға бола алады".  Ресей Федерациясының Жоғарғы Соты N 5-КГ17-220 N бойынша 09.01.2018 жылғы ұйғарымда " агрегаторға талап қоюдан бас тарта отырып, сот органдары Ресей Федерациясының Азаматтық кодексінің 1005-бабының 1-тармағының агент өзінің атынан және директордың есебінен үшінші тұлғамен жасаған мәміле бойынша міндетті болып табылатындығы туралы ережелерін ескермеді. агент, кем дегенде, директор мәміледе аталған немесе үшінші тұлғамен мәмілені орындау бойынша тікелей қарым-қатынасқа түскен".  Жалдау шарты бойынша көрсетілетін қызметтерді тұтынушы (яғни, такси жолаушысы) Тауарларға (жұмыстарға, көрсетілетін қызметтерге) тек қана жеке, отбасылық, үй және кәсіпкерлік қызметті жүзеге асыруға байланысты емес өзге де мұқтаждар үшін тапсырыс беруге немесе сатып алуға ниеті бар не тапсырыс беретін, сатып алатын немесе пайдаланатын азамат болып табылады.  Таксиге тапсырыс беру және сапарды жүзеге асыру кезінде жолаушылардың заңнамада белгіленген құқықтары мен міндеттері болады, оларды жүргізуші де, жолаушының өзі де сақтауы тиіс. Осы құқықтар мен міндеттерді білу жолаушыларға өз мүдделерін қорғауға және сапалы қызмет алуға көмектеседі.  **Беларусь Республикасында**  Таксидің қызметі "автомобиль көлігі және автомобиль тасымалдары туралы" Заңмен реттеледі, оның шеңберінде автомобиль тасымалдарына тапсырыс беру кезінде жолаушының тарифтер немесе қызметтің болжамды құны туралы ақпарат алу құқығы бекітілген, бұл жолаушыны ұқсас қызметке қалыптасқан тарифтер деңгейінен бірнеше есе асатын тарифтерді белгілейтін тасымалдаушылардан қорғауды күшейтуге тиіс.  **Қырғыз Республикасында**  Такси парктерінің қызметін ретке келтіру үшін Министрлер Кабинеті "автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды таксимен тасымалдау қағидаларын бекіту туралы" қаулы жобасын әзірледі, ол басқалардың қатарында такси салонында фотосуреті, тегі, аты және әкесінің аты көрсетілген жүргізуші карточкасының такси жүргізушілеріне (21 жылдан кем емес және автомобильді басқару өтілі кемінде 3 жыл), сондай-ақ барлық жолаушылар түзуші пункттерде (әуежайлар, вокзалдар, ірі сауда және мәдени орталықтар және басқалар) жеңіл такси тұрақтарының болуы туралы талаптар. Жеңіл автокөлікке такси отырғызу және одан Жолаушыларды түсіру арнайы жабдықталған такси тұрақтарында және автомобиль жолдарының жол қозғалысы ережелерімен автомобильдерді тоқтатуға рұқсат етілген учаскелерінде жүргізіледі.  **Францияда**  Париждегі такси жүргізушісі лауазымына үміткер "қабілеттілік сертификаты" (CDC) деп аталатын куәлікті алу үшін емтихан тапсыруы керек. Ұлттық және жергілікті ережелерге сәйкес әртүрлі пәндер бойынша бірнеше емтихандар, содан кейін жүргізу емтиханы өткізіледі. Ол төрт компоненттен тұрады: жол қауіпсіздігі, француз тілі, басқару, ведомстволық нормативтік сынақтар, карталарды, ескерткіш мекенжайларын және бағаны зерттеу, полиция штабы мен кәсіби такси жүргізушілерінің қатысуымен жүргізуші емтиханы. Үміткерге белгілі бір мекен-жай беріледі, онда емтихан алушы ең жақсы маршрутқа жетуі керек, көлік жүргізу қабілеті мен жақсы қарым-қатынас дағдыларын көрсетуі керек.  Көптеген Еуропа елдеріндегідей, такси жүргізушісі белгілі бір қызмет аймақтарына байланысты. Әдетте, жолаушымен сапардың басталуы мен аяқталуы лицензия алынған муниципалитетте болуы керек.  Францияда такси лицензиясы тегін және оны префектуралар береді, бірақ оларды беру лимиттері бар: мысалы, Парижде жылына 15-тен аспайтын жаңа лицензия кезек бойынша беріледі.  Сапардың бағасы белгіленген (нормаланған) және уақытқа, күнге, орынға, бағытқа, қашықтыққа және қозғалыс жылдамдығына байланысты. Жол жүру бағасын такси жүргізушісі өзгерте алмайды, тіпті трафик тығыз немесе бұзылған болса да. Нормаланған багаж үшін қосымша ақы алынбайды. Жүргізушінің өзі сапар бағытын таңдайды. Егер жолаушы айналма жолды сұраса, тариф есептегіші қолданылады.  **Ұлыбританияда**  Англия мен Уэльсте егер көлік құралы такси немесе жеке жалға берілетін көлік (PHV) ретінде пайдаланылса, жеке тұлға тиісті автокөлік лицензиясын алып, такси жүргізушісінің куәлігін алуы керек. Жүргізуші куәлігі әдетте 3 жылға беріледі. Такси жүргізушісінің жүргізуші куәлігіне өтініш беру үшін адам Ұлыбританияда заңды түрде жұмыс істей алуы керек. Сондай-ақ, кем дегенде 12 ай бойы Ұлыбританияның немесе Солтүстік Ирландияның толық жүргізуші куәлігі (немесе ЕО-ның толық жүргізуші куәлігі) болуы керек. Егер жүргізуші куәлігі басқа елде алынған болса, онда лицензиялау органы адамның PHV немесе такси жүргізушісі лицензиясын ала алатынын шешеді. Такси жүргізушісінің куәлігіне үміткер адам да "дұрыс және адал адам" болуы керек — бұл оның өткені мен сипаттамалары тексерілетінін білдіреді. Сондай-ақ, адам ақпаратты ашу қызметінен (DBS) кеңейтілген соттылықты тексеруден өтуі мүмкін.  Адамның қай жерде жұмыс істегісі келетініне байланысты басқа сәйкестік критерийлері болуы мүмкін. Мысалы, лондондық такси жүргізушілері 21 жастан асқан болуы керек. Сондай-ақ келесі шарттарды сақтау қажет болуы мүмкін: медициналық тексеруден өту; білім сынағы; жүргізу емтиханын тапсыру .  Такси жүргізушісінің жүргізуші куәлігін алудан басқа, адам такси немесе жеке жалға алынған көлік (PHV) ретінде пайдаланылатын көлік құралына лицензия алуы керек.  Көлік құралына такси жүргізуші куәлігін немесе PHV берген орган лицензия беруі керек:  - Егер көлік Лондоннан тыс жерде қолданылса, жергілікті кеңес;  - "Лондонға арналған көлік" ұйымы (TFL), Егер көлік құралы Лондонда қолданылса.  Егер жеке тұлға такси қызметін тиісті такси жүргізушісінің куәлігінсіз және көлік құралына лицензиясыз көрсетсе, онда ол жауапқа тартылуы мүмкін . |
|  | Қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету және зиянды экологиялық әсерді барынша азайту үшін тәуекелдерге әкеп соғатын автокөлік құралдарының тиісінше техникалық жай-күйі | **Ұлыбритания**  Ұлыбританиядағы техникалық тексеруді автокөлік сатып алынған салонда ғана емес, кез келген жақын маңдағы автосервисте жасауға болады. Егер автосервисте тапсырыстар аз болса, онда техникалық тексеруден күнді алдын-ала брондаусыз өтуге болады. Кәдімгі қызметтерде, автокөлік сатып алынғандардан айырмашылығы, олар "ауыстыру үшін" автокөлікті ұсынбайды және кофеге әрең қарайды, бірақ егер автомобильде Елеулі ақаулар болмаса, олар оны 2-3 сағат ішінде өткізеді. Бұл ретте техникалық байқаудың сапасы фирмалық автосалоннан жаман болмайды, бағасы да салыстыруға болады.  **АҚШ**  Техникалық тексеруден өту қажеттілігі 13 штатта мүлдем жоқ, қалған Штаттарда міндетті техникалық тексеру қолданылады, бірақ оны азаматтық фирмалар жүргізеді, қайда — жыл сайын және Қайда — екі жылда бір рет. Бұл жағдайда штат әкімшілігі негізінен қозғалтқыштың шығатын жерлеріндегі СО деңгейіне қызығушылық танытады.  Нью-Йорк штатында тіркелген барлық көліктер әр 12 ай сайын қауіпсіздік пен пайдаланылған газдың уыттылығын тексеруден өтуі керек. Автокөлік иесін ауыстырған кезде екі тексеру де міндетті болып табылады. Екі тексеруді де жергілікті көлік құралдары бөлімі сертификаттаған инспектор бір уақытта жүргізеді. Техникалық байқаудан тек көлік құралдары бөлімінің лицензиясы бар жеке Автосервис станцияларында өтуге болады. Әдетте мұндай станцияларда «ресми тексеру станциясы» белгісі болады.  Егер сіз Нью-Йорк штатында дилерден автокөлік сатып алсаңыз, онда техникалық тексеруден өту міндеті оған жүктеледі. Техникалық тексеру сатып алынған күннен бастап 30 күннен кешіктірілмей және иесіне жеткізілгенге дейін жүргізілуі керек.  **Еуропа**  Еуропаның көптеген елдерінде тек лицензиясы бар шеберханалар бар. Олардағы тексеру процедурасы орта есеппен жарты сағатты алады және шамамен 70 евро тұрады.  Францияда мемлекеттік лицензия алған жеке фирмалар техникалық тексерумен айналысады.  Испанияда техникалық тексеруден өту қызметін ресми дилерлер ұсынады.  Австрия Мен Германияда техникалық тексеру үш жастан асқан автомобильдерге тағайындалады, оны екі жылда бір рет өткізеді. Австриялық көліктің жасы туралы алдыңғы әйнектің артқы жағындағы түрлі-түсті жапсырмалардың гирляндасынан байқауға болады. Немістер үшін техникалық нормаларға сәйкестіктің дәлелі — артқы нөмірдегі түрлі-түсті дөңгелек, ал алдыңғы жағында экологиялық, олар жыл соңына дейін жалпы жүйеге біріктіріледі.  **Германия**  Бақылау екі жылда бір рет жүргізіледі, содан кейін автокөлік иесі тиісті сертификатты, сондай-ақ нөмірлік белгіге дөңгелек жапсырманы алады, оған қарап, полиция қызметкері тексерудің қашан өткенін және келесі күні қашан болатынын бірден анықтайды. Алайда, тәртіп сақшыларының өздері Туфты өткізуге ешқандай қатысы жоқ (Германияда техникалық қадағалау бірлестігі атынан шыққан техникалық байқау атауы - ТЮФ).  Германияда ТҚК өткізетін екінші тәуелсіз ұйым-кез келген көлік құралдарын бақылауды жүзеге асыруға лицензиясы бар ДЕКРА. Ол Тюфке ұқсас автокөлікті бақылау туралы куәлік береді.  Автокөлікті тексеру осы мақсаттар үшін арнайы жасалған барлық бақылаушылар үшін біріздендірілген және бір типті жабдықтың көмегімен жүргізіледі. Автокөліктің қауіпсіздігіне, сондай-ақ оның нормативтік талаптарға сәйкестігіне басымдық беріледі. Сондықтан диагностиканың негізгі бағыттары-тежегіш жүйесі, пайдаланылған газдар, дөңгелектердің жағдайы, жарықты реттеу, қозғалтқыштың тұрақтылығы және т. б.  **Ресей**  Министрлікке тиесілі EAISTO жүйесі қолданылады жол полициясына жетекшілік етеді.  **Қытай**  Бірыңғай тексеру жүйесі жоқ, әр провинция немесе қала әкімшілігі өз шектеулерін белгілейді.  **Австралия**  Техникалық тексеру тек иесін есепке алу немесе ауыстыру кезінде қажет. |
|  | Жолаушылар және жүк тасымалдарын толық есепке алуды және бақылауды қамтамасыз ету үшін мәліметтердің жеткіліксіздігі | Жапонияда its оқыту, дамыту және танымал етудің бірыңғай штабы, сондай-ақ мемлекеттік деңгейде АЖ басқарудың бірыңғай тетігі бар. Жапониядағы its ұйымдық құрылымы МЖӘ түрінде болады. «ИТС-Жапония» ұйымы бес министрліктің (Ұлттық полиция агенттігі, халықаралық сауда және өнеркәсіп министрлігі, Көлік министрлігі, хабарламалар және телекоммуникациялар министрлігі және құрылыс министрлігі) күш-жігерін біріктіру арқылы мемлекеттік блоктан шыққан ИТС саласындағы қызметті жүзеге асырады, осылайша «мемлекеттік блокты» құрады.  Канадада 2020 ж. Канаданың its архитектурасы 3.0 нұсқасы бекітілді. Its Canada хабы its-ті цифрландыруға және енгізуге жауап береді, сонымен қатар Канаданың барлық көлік түрлерін қамтитын көлік деректері мен ақпарат орталығы жұмыс істейді.  Америка Құрама Штаттарында its енгізуді жетілдірілген ғылыми жобалар агенттігі - Инфрақұрылым (ARPA-I) және Джон А.Вольпе көлік жүйелерінің ұлттық орталығы жүзеге асырады. Its-ті кезең-кезеңімен енгізу АҚШ Көлік министрлігінің 2022-2026 жылдарға арналған стратегиялық жоспарында қарастырылған.  Түркияда 2018 жылы uids көлікті бақылау және бақылаудың электрондық жүйесі енгізілді, онда жүктер мен жолаушыларды электронды түрде тасымалдау туралы барлық ақпарат бар.  Финляндияда Департаменттің э-қызметтер порталы енгізілді (eteenindus.mnt.ee), онда көлік саласында барлық мемлекеттік қызметтер, карталар, ақпарат, сілтемелер және т.б. қолжетімді.  Электрондық көлік құжаттарына көшу көптеген елдерде қолданылады.  Еуропаның көптеген елдері 1956 жылғы Халықаралық жүк тасымалдау шарты туралы конвенцияның (КДПГ) қосымша хаттамасына қосылу арқылы халықаралық электрондық тауар-көлік жүкқұжаттарына cmr көшті.  Қазіргі уақытта 30-дан астам мемлекет eCMR-ге көшті.  Мысалы, 2017-2018 жылдары Франция, Испания және Бенилюкс елдері арасында ECR қолдана отырып автокөлікпен алғашқы жүк тасымалы жүзеге асырылды.  2022 жылы Беларусь пен Ресей арасында ecr қолданумен пилоттық тасымалдар жүргізілді.  Мұндай жұмысты ТМД елдері де, ЕАЭО жобалары аясында да жүргізуде. |
|  | Халықаралық қатынаста жүктерді тасымалдау тәсілдері бойынша халықаралық міндеттемелерді орындамау | Жоғары Еуразиялық экономикалық кеңестің 2015 жылғы 8 мамырдағы №13 шешімімен Еуразиялық экономикалық одаққа мүше мемлекеттердің бірінің аумағында тіркелген тасымалдаушылардың Қазақстан қатысушылары болып табылатын 2016-2025 жылдар кезеңіне Еуразиялық экономикалық одаққа мүше басқа мемлекеттің аумағында орналасқан пункттер арасында жүктерді автомобильмен тасымалдауды орындауын кезең-кезеңімен лықтандыру бағдарламасы бекітілді, Армения, Беларусь, Ресей, Қырғызстан.  Қазіргі уақытта Қазақстан мен Беларусь, Қырғызстан және Ресей арасында екіжақты және транзиттік бағытта автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдауға рұқсат беру жүйесі жұмыс істейді, Үшінші елдерге/елдерден тасымалдау рұқсат беру негізінде жүзеге асырылады.  Бұл ретте, Қазақстан мен Армения арасында рұқсатсыз автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау жүйесі жұмыс істейді. |
|  | Көлік министрлігіне тән емес функциялардың болуы | Ресейде Ресей Федерациясы Үкіметінің 2012 жылғы 25 мамырдағы № 522 қаулысымен навигациялық қызмет саласындағы федералды желілік оператор, оның ішінде шұғыл шақыру жүйесінің қызметтері бойынша "навигациялық технологияларды дамытуға және пайдалануға жәрдемдесу" НП анықталды.  Сондай-ақ, Ресей Федерациясы Үкіметінің 2022 жылғы 12 мамырдағы № 855 қаулысымен доңғалақты көліктерге қатысты міндетті талаптарды қолдану және олардың сәйкестігін бағалау Ережелері бекітілді.  Беларуссияда "БелТрансСпутник" жедел шақыру жүйесінің қызметтері бойынша желілік оператордың функциялары анықталды. |
|  | Автомобиль тасымалдары субъектілері үшін тең емес жағдайлар | **Ресейде** қаулымен бекітілген Автомобиль көлігі және қалалық жер үсті электр көлігі Жарғысының 2-бабының 13) тармақшасына сәйкес  Ресей Федерациясының Үкіметі 2007 жылғы 8 қарашадағы № 259-ФЗ: "13) тасымалдаушы-жолаушыны тасымалдау шарты, жүк тасымалдау шарты бойынша жолаушыны тасымалдау және багажды жеткізу, сондай-ақ жүк жөнелтуші сеніп тапсырған жүкті межелі жерге тасымалдау және оларды алуға уәкілеттік берілген багажды, жүкті беру міндетін өзіне алған заңды тұлға, жеке кәсіпкер бетке".  **Беларусьте** "автомобиль көлігі және автомобиль тасымалдары туралы" Беларусь Республикасының 2007 жылғы 14 тамыздағы № 278-З Заңының 1 – бабының алтыншы абзацына сәйкес: "автомобиль тасымалдаушысы-заңдарға сәйкес автомобиль тасымалдарын орындауға құқығы бар және осындай тасымалдарды орындайтын заңды тұлға немесе жеке кәсіпкер". |
|  | Әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынастарын субсидиялау рәсімдерінің бюрократиялануы | **Ресейде** № 131-ФЗ "Ресей Федерациясында жергілікті өзін-өзі басқаруды ұйымдастырудың жалпы принциптері туралы" 2003 жылғы 6 қазандағы Федералды заң жергілікті муниципалды әкімшіліктің тұрақты тасымалдау маршруттары бойынша жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын шаруашылық жүргізуші субъектілерге шығындарды өтеуге субсидия беру өкілеттігі қарастырылған.  **Беларусьте** Үкіметтің 2008 жылғы 7 наурыздағы № 345 қаулысымен жергілікті бюджеттен қоғамдық көлік тасымалдаушыларының шығындарын субсидиялау жөніндегі жергілікті басқару органдарының өкілеттігін көздейтін жалпыға ортақ пайдаланылатын жолаушылар көлігімен жол жүру бойынша азаматтардың жекелеген санаттарына жеңілдіктер беруге байланысты шығыстарды өтеу тәртібі туралы ереже бекітілді. |
| **5. Теміржол көлігі** | | |
|  | Теміржол көлігі саласындағы жүйелі бұзушылықтар | Қытай Халық Республикасы-9,6 миллион км2 аумақ, халқы 1,41 миллиард адам, қарқынды дамып келе жатқан экономика. Мұндай жағдайда ел үшін басым міндет – тиімді логистикалық жүйені құру және ауқымды инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру. 2021 жылдың соңындағы жағдай бойынша Қытайдағы теміржол магистральдарының ұзындығы – 150 000 км – ден астам, автожолдардың ұзындығы – 5,28 млн км, авиарейстердің ұзындығы-6,9 млн км, сертификатталған әуежайлардың саны-241. Жоғары жылдамдықты жолдар желісі елдегі қалалардың 90% - дан астамын қамтыды. Ал көлік саласына инвестициялардың жалпы көлемі соңғы 8 жылда $3,9 трлн құрады.  Қытайдың жоғары жылдамдықты теміржол желісінің дамуы ұлттық пойыздарды басқару жүйесінің (CTCS) дамуымен қатар жүреді. Бұл жүйеде автопилоттың соңғы технологияларына, сондай-ақ интеллектуалды динамикалық басқаруды басқаруға, ақаулардың интеллектуалды диагностикасына баса назар аударылады. Big Data технологиялары, техникалық қызмет көрсетуді болжамды басқару (PHM), сондай-ақ толықтырылған шындық негізге алынады. Мұның бәрі адам факторына байланысты қателерді болдырмауға және пойыздардың қауіпсіз жүрдек қозғалысын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.  Сонымен бірге инспекциялық-тексеру кешендерінің (ИДК) желісі белсенді дамып келеді. Қазіргі уақытта олардың саны 50-ден асады. Қытайда әр түрлі типтегі ИДК қолданылады: бір және екі проекциялы, стационарлық, оңай салынатын, мобильді. ИДК көмегімен контрабандаға байланысты жүздеген қылмыстардың алдын алуға болады.  Гуанчжоу, Шэньчжэнь және Бейжің метро станциясының бірнеше теміржол вокзалдары мен кіреберістерінің алдында тегін саяхаттауға құқығы бар адамдарды тіркеу және ықтимал қауіпті тұлғаларды анықтау үшін бетті тану жүйесі (биометриялық қауіпсіздік қақпасы) енгізілді. Жүйені енгізу бойынша Эксперимент басқа қалаларда да жүзеге асырылады: Цзинань, Шанхай, Циндао, Нанкин және Наньнин.  Жеке көліктің қауіпсіздігіне келетін болсақ, Қытайда оған толық бақылау орнатылды. 2016 жылдан бастап өз көліктерін елде сататын шетелдік компаниялар билікке барлық автокөлік деректерін, соның ішінде орналасқан жері, қозғалтқыш функциялары және т.б. туралы ақпаратты ұсынуға міндетті (тізімде барлығы 61 элемент бар).  Көлік қауіпсіздігі саласында бірқатар заңдар бар. Мысалы, теңіз тасымалы қауіпсіздігін қамтамасыз ету көзі 1983 жылы қабылданған және 2008 жылы қайта қаралған ҚХР-ның «Теңіз көлігі қауіпсіздігі туралы» Заңы болып табылады. Жер үсті, әуе және су көлігінің қауіпсіздігімен Көлік министрлігі айналысады, бірақ оның қарамағында қатынас жолдары министрлігі қадағалайтын кәдімгі теміржол көлігі жоқ. Көлік қауіпсіздігіне жауапты құқық қорғау органдары қоғамдық қауіпсіздік министрлігіне және ҚХР Көлік министрлігіне екі есе бағынады.  АҚШ-та көлік қауіпсіздігі ұғымы ең алдымен терроризмнің алдын алуды, сондай-ақ автокөлік жүргізушілері мен жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігін қамтамасыз етуді білдіреді. Осы мақсатта елде бірқатар федералды ұйымдар жұмыс істейді, соның ішінде ұлттық көлік қауіпсіздігі кеңесі (NTSB), федералды автомобиль жолдары басқармасы, федералды теміржол әкімшілігі және т.б.  Көлік қауіпсіздігі басқармасы автожолдардағы өлім-жітім статистикасын төмендетуге ықпал ететін жаңа бағдарламалар әзірлеуде. Атап айтқанда, Road to Zero бағдарламасы қабылданды, бірақ ол тек жеке қалаларда жұмыс істейді: Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Сан-Матео, Сиэтл, Бостон, Денвер, Темпе және Боулдер.  АҚШ көлік департаменті биологиялық қауіпті заттарды анықтау және сәйкестендіру жүйелерін үнемі іске қосады және жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жаңа технологияларды қолданады. Мысалы, кейбір станцияларда ықтимал қауіпті биологиялық агенттерді анықтайтын арнайы датчиктер қолданылады, ал бірнеше жолдарда арнайы жарылысқа төзімді вагондар жүреді. Станцияларда жедел әрекет ету қызметінің қызметкерлерімен жедел байланыс үшін телефондар орнатылған, поездар машинистерінің кабиналары сымсыз байланыс және борттық бейнебақылау құралдарымен жабдықталады. Пойыздардың қозғалысын бақылау тәулік бойы жүреді. |
|  | Теміржол көлігі саласындағы жетілмеген (болжанбайтын, ашық емес) тарифтік саясат | ЕО шеңберінде теміржол саласын реформалау 1991 жылы ЕО no 91/440 директивасын қабылдағаннан кейін басталды. Директивада реформалаудың негізгі мақсаттары қамтылды: теміржол көлігінің мемлекеттік кәсіпорындарын қайта құрылымдау және жекешелендіру, тасымалдаушыларға инфрақұрылымға қол жетімділікті қамтамасыз ету және жүк және жолаушылар тасымалын айқас субсидиялауға тыйым салу, тасымалдау түрлері бойынша бағыттарды мамандандыру үшін ақы енгізу. ЕО елдеріндегі теміржол көлігін реформалау ұлттық және аймақтық ерекшеліктерді ескере отырып, сондай-ақ ЕО қатысушылары құрамының өзгеруін ескере отырып жүргізілгенін ескеру қажет.  Профессор К. Кирчнердің IBM Дүниежүзілік бизнесті қолдау қызметінің тапсырысы аясында жүргізген зерттеулерінде реформалау процестерінің біркелкіянстігі, «озық» елдердің, «Кестеге сәйкес» және «Артта қалған» реформаларды жүргізетін мемлекеттердің болуы атап өтілді. Сондай-ақ теміржол көлігіндегі реформаларға енді ғана кірісіп жатқан елдердің төртінші санаты бар.  Жалпы тасымалдау процесінде теміржол көлігінің аз үлесіне байланысты ЕО-дағы теміржол тасымалдаушылары еркін тарифтер бойынша жұмыс істейді. Негізгі міндет – бәсекеге қабілеттілікті арттыру өте өзекті және келесі әдістермен шешіледі:  - теміржол инфрақұрылымын пайдаланғаны үшін тарифтерді реттеу;  - инфрақұрылымды қаржыландыруды пайдаланушы мен мемлекет арасында бөлу;  - ЕО-ға мүше кез келген елдің операторларының бірыңғай теміржол желісінде тасымалдауды орындауы.  Осылайша, ЕО мен Ресейдің теміржол көлігі жүйелерін қайта құрылымдау тәсілдерін салыстыру кезінде бірқатар ұқсастықтар анықталды. Қазіргі уақытта Ресей Федерациясының теміржол көлігі туралы қолданыстағы заңнамасында жалпыға ортақ инфрақұрылымға кемсітусіз қол жетімділік туралы нұсқаулар бар. Бұл факт Ресей мен ЕО арасында инфрақұрылымға қол жеткізу бөлігінде нормативтік - құқықтық базаға қатысты заңнама шеңберінде айтарлықтай сәйкессіздіктер жоқ екенін көрсетеді. Тарифтік саясатқа келетін болсақ, Ресейде бұл саясат орта желілік көрсеткіштерге негізделген және ЕО-мен салыстырғанда баға шеңберінде белгілі бір еркіндікке ие емес.  АҚШ тәжірибесі  Бір ғасырдан астам уақыт бойы АҚШ-та теміржол көлігіне қатысты мемлекеттік саясат Көлік қызметтерінің барлығына қол жетімділігіне бағытталған. Негізінде теміржол жеке компанияларының бәсекеге қабілеттілігі жатыр. Негізгі шара жеке және коммерциялық тасымалдаушыларды мемлекеттік деңгейде қолдау болды.  Нарық қатысушылары арасындағы бәсекелестікті сақтаумен қатар, тарифтерді белгілеу және реттеу маңызды рөл атқарды. «Тариф» ұғымына тарифтік ставкаларды, субсидияларды және Тарифтердің өзгеруін белгілеу де кіреді. Желілік тариф-бұл тасымалдаушының жөнелту орнынан межелі жерге дейінгі бүкіл маршрут бойынша жүктерді жеткізу құны. Тиісінше, бірлескен тарифке тасымалдаушылар тобы қатысады. Басқа салаларда бірлескен тарифті белгілеу нарық қатысушылары арасындағы заңсыз сөз байласу ретінде түсіндіріледі.  Тарифтерді мемлекеттік реттеу аясындағы жұмыстың қорытындысы бойынша инвестициялық қаражатты бөлу 1960 жылдары тасымалдаушы компаниялардың жаппай банкроттыққа ұшырауына әкелді. Негізгі құралдар сатылды, көптеген теміржол компаниялары таратылды, жұмыссыздық деңгейі артты. Бірақ осы жағдайдың аясында да негізгі проблема көлік қызметіне мұқтаж өнеркәсіптің үлкен көлеміндегі жылжымалы құрамның тапшылығы болды. Жолаушылар тасымалына келетін болсақ, компаниялар жолаушыларға қызмет көрсету сапасының қасақана нашарлауы арқылы мемлекетаралық коммерциялық комиссияның жолаушылар тасымалын тоқтату туралы шешіміне қол жеткізуге тырысты. АҚШ-тағы реттеу принциптері отандық қағидаттардан түбегейлі ерекшеленді, соның ішінде АҚШ-та теміржол тарихында жеке қолға берілген қала маңындағы жолаушылар тасымалын реттеу.  1970 жылдары теміржол жолаушыларына қызмет көрсету туралы Заң қабылданды (Rail Passenger Service Pack), оның негізінде AMTRAK және CONRAIL корпорациялары құрылды. Бұл қадам мемлекеттің теміржол көлігінде меншік иесі мен менеджер ретінде әрекет етудегі алғашқы әрекеті болды. Алынған ақшаға компаниялар жылжымалы құрамды сатып алды, вокзалдарды, деполарды және басқа да инфрақұрылым объектілерін залалсыз қызметке қарай жаңғыртады, бірақ бұл болған жоқ. Сарапшылардың бірі, т.ғ.д. проф. РҒА көлік проблемалары Институты И.М. Кокурин бұл құбылыс «өте тиімсіз басқарудың арқасында - барлық мемлекеттік компаниялардың әдеттегі апаты» деп санайды.  Қазіргі уақытта АҚШ-та теміржол көлігіндегі жолаушылардың негізгі тасымалдаушысы Amtrak болып табылады, ол соңғы жылдары шығындарды оңтайландыруды жүзеге асырады, бұл Шығыс компонентін және тасымалдаудың тарифтерін төмендетуге мүмкіндік береді. АҚШ - та қала маңындағы теміржол тасымалын Amtrak компаниясынан және жүк компанияларынан жалға алынған меншікті желілерден тұратын 14 мың км. желі ұзындығы бойынша 19 компания жүзеге асырады. |
|  | Логистикалық инфрақұрылымды дамыту үшін кедергілердің болуы | Шет мемлекеттерде, мысалы, Еуропалық Одақта (ЕО) теміржол инфрақұрылымына дискриминациясыз қол жеткізу принципі алғаш рет 1991 жылғы 29 шілдедегі «Қоғамдық теміржол кәсіпорындарын дамыту туралы» / 91 /440 (EWG) директивасында бекітілген. Оны енгізудің мақсаты теміржол кәсіпорындарын қаржылық сауықтырумен, олардың қарыздарын төмендетумен байланысты болды.  Содан кейін келесі директивалық құқықтық құжаттар қабылданды: 18/95, теміржолдарда кәсіпкерлік қызметті лицензиялауға қойылатын талаптарды және 19/95, теміржолдардың өткізу және тасымалдау қабілеттерін бөлу принциптерін және инфрақұрылымды пайдалану тарифтерін белгіледі. Ресей Федерациясында «Жекелеген қызмет түрлерін лицензиялау туралы» 2011 жылғы 22 сәуірдегі No 99 және Ресей Федерациясы Үкіметінің «Теміржол көлігіндегі жекелеген қызмет түрлерін лицензиялау туралы» 2012 жылғы 21 наурыздағы қаулысына сәйкес. № 221 лицензияланатын қызметтің құрамына теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерінде жүзеге асырылатын қауіпті жүктермен тиеу-түсіру операциялары, сондай-ақ жолаушылар мен қауіпті жүктерді теміржол көлігімен тасымалдау жөніндегі қызмет кірді.  Қабылданған 2001/12 директивасы инфрақұрылымды басқаратын әкімшіліктер мен тасымалдаушы операторлардың кірістері мен шығыстарының шоттарын, сондай-ақ өткізу қабілеттілігін бөлуді бөлді. Ол инфрақұрылымға тікелей және кемсітусіз қол жеткізуді қамтамасыз ету үшін маңызды функциялары бар тәуелсіз орган құруды көздеді. Маңыздысы, ол ЕО – ға мүше елдердің басқа елдерде лицензияланған тасымалдаушылар одағы мүшелерінің желісіне шығу құқығын белгілі бір шектерде кеңейту немесе шектеу мүмкіндігін қарастырды.  2001/14 директивасын ерекше атап өткен жөн. Ол теміржол кәсіпорындарының құқықтарын дәлірек анықтауды, кесте жіптеріне сұраныстарды қанағаттандыру кезінде жанжалды жағдайларды шешу тетігін және қызметтерді пайдаланушылардың көпшілігі жалпыға ортақ пайдаланылатын теміржол көлігінің инфрақұрылымын барлық уақытта бірдей қамтамасыз етуге жүгінген жағдайда проблемаларды қамтыды.  Операциялық үйлесімділік және қауіпсіздік жөніндегі директиваларды жүзеге асыру үшін Еуропалық теміржол агенттігі құрылды, «Халықаралық теміржол қатынасында инфрақұрылымды пайдалану туралы шарттың бірыңғай құқықтық ұйғарымдары» (CUV, cui) қабылданды және «Вагондарды пайдалану туралы жалпы шарт (AW)» жасалды.  Ресейде жалпыға ортақ теміржол көлігінің инфрақұрылымына ашық қол жетімділік «РЖД» ААҚ-ның міндеті болып табылады, ол инфрақұрылымның бас иесі және тасымалдаушы ретінде әрекет етеді. Ресей Федерациясы – «РЖД» ААҚ-ның жалғыз акционері, оның атынан акционердің өкілеттігін Ресей Федерациясының Үкіметі жүзеге асырады. Мысалы, Норвегияда Норвегия Мемлекеттік теміржолдарына (Норвегия азаматтары) инфрақұрылымға кемсітусіз қол жетімділікті Ұлттық инфрақұрылым әкімшілігі қамтамасыз етеді.  Ұлыбританияда инфрақұрылымға еркін қол жеткізу принципі (жүк компанияларына қатысты) басқа мемлекеттерге қарағанда жақсы жүзеге асырылды. Ұлыбританияның Инфрақұрылым туралы заңнамасы пойыздардың жалпы желілік кестесін белгілі бір мерзімге сақтау мақсатында пайдаланушылардың желінің жағдайы мен сипаттамалары туралы толық және сенімді ақпарат алу құқығын белгіледі. Францияда "француз ұлттық теміржол компаниясы" жұмыс істейді және инфрақұрылымдық қызметтер кемсітушілік сипатқа ие: нақты жеңілдіктер тек жыл бойына мыңнан астам маршруттық тасымалдауды жүзеге асыратындарға беріледі. 2008 жылдан бастап бүкіл еуропалық теміржол желісі халықаралық жүк операторлары үшін ашық болуы керек еді. |
|  | Аралас тасымалдарды дамыту үшін барлық әлеуетті пайдаланбау | Ғаламдық Интернет желісіндегі материалдарға негізделген деректер:  Аралас тасымалдауды дамытудың халықаралық тәжірибесі, кейде мультимодальды тасымалдау деп аталады, қазіргі логистиканың маңызды аспектісі болып табылады. Бұл тәсіл жөнелтушіден алушыға жүктерді жеткізу үшін бірнеше көлік түрлерін (мысалы, автомобиль, теміржол, теңіз және әуе) біріктіреді. Аралас тасымалдауды дамытудағы халықаралық тәжірибенің бірнеше негізгі аспектілері:  Еуропалық тәжірибе: Еуропалық Одақ өзінің бағдарламалары мен бастамалары арқылы мультимодальды тасымалдауды дамытуға белсенді ықпал етеді. Мысалы, Еуропалық комиссия TEN-T (Трансеуропалық көлік желісі) сияқты мультимодальды тасымалдау инфрақұрылымын дамытуға бағытталған жобаларды қолдайды.  Еуропалық Одақ сарапшыларының болжамы бойынша, 2030 жылға қарай автомобиль көлігімен жүк тасымалдау көлемі 2050 жылға қарай шамамен 40% - ға және 80% - дан сәл асады. тиісінше, Еуропалық одақтың көлік саясаты көлік жүйесінің жұмысшыларына әсер етудің бірнеше тәсілдерін қолдана отырып, автомобиль көлігін аз ластайтын және энергияны үнемдейтін көлік түрлеріне қысқартуға бағытталған:  • сыртқы бағаны реттеу, яғни тасымалдаудың Әлеуметтік және экологиялық шығындары "ластаушы төлейді" қағидатына сәйкес төленуі керек;  • инфрақұрылымға және жеке модальды желілер арасындағы байланысты жақсартуға бағытталған жобаларға бағытталған инвестициялар;  • трафик, өткізу қабілеті туралы ақпараттың қолжетімділігі, инфрақұрылымның қолжетімділігі, жүктер мен көлік құралдарын орналастыру.  Еуропадағы модальділікті қалыптастыру мен дамытудағы тағы бір маңызды элемент-Еуропа Кеңесінің жүк бірліктері үшін бір мультимодальды стандартты енгізу, сондай-ақ мультимодальды терминалдарды еуропалық логистикалық орталықтарға (хабтарға) айналдыру жөніндегі бастамасы.  Colliers International зерттеулеріне сәйкес Еуропада мультимодальды логистиканы қалыптастыратын негізгі ойыншылар:  • Еуропалық Одақ пен Еуропалық Парламенттің саяси басшылығы. «Көлік 2050» жол картасында көрсетілген мақсаттардың бірі-2030 жылға қарай теміржол немесе су көлігімен 300 км-ден астам қашықтыққа жүк тасымалының кем дегенде 30% - осуществ жүзеге асыру қажеттілігі туралы императив, бұл үлесті 2050 жылға қарай 50% - ға дейін жеткізді %;  • Құрылыс және өнеркәсіптік компаниялар. Жаппай жүк тасымалдау қызметтерінің негізгі тұтынушылары бола отырып, мультимодальды нарықтың мұндай ойыншылары теміржол және су инфрақұрылымы әкімшіліктерінен жеткізу және қызмет көрсету бойынша максималды артықшылықтарды, соның ішінде жергілікті өзін-өзі басқару органдарының артықшылықтарын алуға тырысады;  • бөлшек саудагерлер. Тұтыну нарығын жоспарлауда, оның ішінде супермаркеттердің жұмысы үшін логистикалық тәсілдерді дамыту шағын партиялы тауарларды мерзімінде жеткізуді жоспарлауға мүмкіндік береді, бұл жүк көтергіштігі жоғары автокөлікпен жүктерді тасымалдаудан бас тартуға мүмкіндік береді.  Еуропалық Одақтың халықаралық мультимодальды саясатының дамуын бағалай отырып, өз шығындарын азайтуды, клиенттердің талаптарын қанағаттандыруды, көрсетілетін қызметтер санын дамытуды мақсат ететін халықаралық көлік операторларының рөлін атап өткен жөн. Осылайша, Германияда халықаралық мультимодальды жүйелерді дамыту үшін «Deutsche Bahn AG» еншілес кәсіпорны болып табылатын «TFG Transfracht» мамандандырылған фирмасы құрылды, ол әртүрлі көлік түрлерінің көлік фирмаларымен, сондай-ақ ел банктерімен белсенді ынтымақтасады, бұл оған Еуропадағы, Азиядағы мүдделі тұлғалар пулының қатысуымен бірқатар қаржылық кепілдендірілген мультимодальды жүйелерді құруға мүмкіндік берді, Таяу Шығыс пен Солтүстік Африкада.  Польшаның халықаралық тасымалдарында мультимодальды жүйелерді дамытудың негізгі стратегиясы контейнерлерді шамадан тыс тиеуге болатын порт терминалдары мен станциялар арасында ірі тоннажды контейнерлерде жүктерді тасымалдау болып табылады.  Батыс пен шығыс арасындағы контейнерлер транзитін ЕО-ның «Interconteiner» бағдарламасы шеңберінде тұрақты құрамдағы жүк пойыздары жүзеге асырады.  Трендтердің бірі-көптеген компаниялардың just-in-time логистикалық философиясын қолдануы және сақтау орындарына деген қажеттіліктің төмендеуіне және әртүрлі көлік түрлерін пайдалануға, демек, мультимодальды тасымалдауды дамытуға әкелетін ақпараттық технологияларды дамыту.  Муниципалитеттердің бір бөлігі «Ұтқырлықты басқару» (mobility management) принципін енгізді, оның мақсаты қалада немесе аймақта көлік ағындарын (кіріс, шығыс және транзиттік) бөлу, қала ішіндегі көлік рейстерінің санын едәуір азайтқан арнайы тарату орталықтарын құру болып табылады.  Мультимодальды тасымалдауды пайдаланудың бұл тәсілі экологиялық артықшылықтарға әкеліп қана қоймай, көліктің бос жүрісін төмендетуден, тапшы қалалық аумақты ұтымды бөлуден және халықты жұмыспен қамтуды арттырудан синергетикалық әсер берді.  Соңғы бірнеше жылда Еуропада мультимодальды тасымалдауды дамытудың маңызды бағыты "жасыл" қалаға табынушылықты қалыптастыру, яғни ірі агломерацияларда мобильді көліктің жүк көлігінің жұмысына шектеу немесе толық тыйым салу болып табылады.  Мультимодальды жеткізу тізбегінің дамуына ықпал ететін қосымша фактор экология саласындағы аймақтық заңнамалық нормалар болып табылады. Мысал ретінде өндірістік автомобильдерді тасымалдау үшін DB Schenker Rail's Eco Plus («жасыл» деп аталатын) технологиясын қолдана отырып, теміржол тасымалын қолданатын Audi компаниясын келтіруге болады.  Солтүстік Америка тәжірибесі: Солтүстік Америкада аралас тасымалдау халықаралық жүк тасымалы үшін де кеңінен қолданылады. Мұнда жүктерді көзден соңғы межелі жерге жеткізу үшін теміржол және автомобиль көлігін пайдалануды қоса алғанда, контейнерлік тасымалдау жүйесі дамыған.  Азия тәжірибесі: Азия аймағында аралас тасымалдарды пайдаланудың артуы байқалады. Бұл теңіз порттары мен теміржол желілері сияқты инфрақұрылымға сауда мен инвестицияның өсуіне байланысты.  Технологиялық инновациялар: халықаралық логистикада жаңа технологияларды енгізу бағытында тұрақты эволюция бар. Бұған жүктерді бақылау, түгендеуді басқару және маршруттау жүйелерін дамыту кіреді, бұл аралас тасымалдаудың тиімділігі мен сенімділігін арттырады.  Реттеу және стандарттау: аралас тасымалдардың тиімді жұмыс істеуі үшін әртүрлі көлік түрлері мен мемлекеттер арасындағы құқықтық және техникалық аспектілерді үйлестіру маңызды. Бұл қауіпсіздік стандарттарын, кедендік рәсімдерді және тарифтерді белгілеуді қамтиды.  Аралас тасымалдауды дамытудағы халықаралық тәжірибе өзгермелі қажеттіліктер мен технологиялық мүмкіндіктерге сәйкес дамуын жалғастыруда және бұл болашақта да жалғасатын болады. |
|  | Теміржол жолдарын ұтымсыз пайдалану | АҚШ-та көліктің бірнеше түрін пайдаланатын жүк тасымалы көлемі бойынша екінші орында, тек көмір тасымалдаудан кейін екінші орында, ал контейнерлік тасымалдау теміржол жүк тасымалы бизнесінің тез өсіп келе жатқан сегментін білдіреді. Соңғы 20 жыл ішінде қос қатарларды тиеуге арналған жабдықтың дамуы контейнерлік теміржол жүктерінің тартымдылығын айтарлықтай арттырды.  Солтүстік Америка мен Еуропадағы шекаралар арқылы контейнерлерді жылжыту Солтүстік Атлантикалық еркін сауда аймағы мен Еуропалық одақтың құрылуы нәтижесінде дамуға қосымша ынталандыру алды. Еуропада Еуропалық Одақ мүшелері теміржол арқылы контейнерлерді тасымалдауды жеңілдету үшін теміржол стандарттарын үйлестіруге тырысады.  Үкіметтер сонымен қатар контейнерлік тасымалдауды жүк көлігімен тасымалдауға балама ретінде ілгерілетуге байланысты қауіпсіздік пен қоршаған ортаны қорғаудың қоғамдық артықшылықтарын мойындайды. Еуропалық Одақ Роттердам мен Германия шекарасы арасындағы жаңа теміржол «Бетюв сызығын» салуға ықпал етеді.  Солтүстік Ирландия теміржолдары (NIR) испандық CAF фирмасымен жаңа үш Вагонды дизельдік пойыздарды жеткізуге келісімшарт жасады. Бұл пойыздардың вагондары 332/333 сериялы Heathrow Express/ Nortern Spirit пойыздары үшін CAF шығарған шанақтармен бірдей, бірақ жаңа дизайнның алдыңғы жағында қарапайым контуры бар, орындау жағынан онша күрделі емес, сондықтан арзанырақ. Әр пойыз вагонының астында шамамен 300 кВт қозғалтқыштар ілінеді, олар 145 км/сағ жылдамдықпен жүруді және 350 с жылдамдықпен жүруді қамтамасыз етеді. Жаңа вагондардың ұзындығы — 23м. ол стратегиялық себептерге байланысты таңдалады: белгілі бір шығындардың шамалы өсуімен пойыздың ұзындығы 15 м — ге, ал пайдалы, оның ішінде тамбурлар, дәретханалар және т.б. - 20 м-ге артады. NIR үшін олар міндетті емес, бірақ Ұлыбританияда қабылданған Rail Group стандарттары сияқты компанияның орындауы қажет деп танылады [4].  Электровоз экология тұрғысынан тепловозға қарағанда үлкен артықшылыққа ие. Тепловоздық тарту кезінде Дизельдердің пайдаланылған газдары тікелей атмосфераға шығарылады. Электровоздар үшін электр энергиясын өндіретін жылу электр станцияларында бөлінетін газдарды тазартудың өте жоғары деңгейіне қол жеткізіледі. Электрлік тартылыс атмосфераға зиянды шығарындылар үшін ақы төлеу қажеттілігін болдырмауы маңызды. |

1. Сипатталған мәселені шешудің ұсынылған жолдары:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Шешім | Артықшылықтары | Кемшіліктері |
| **1. Автомобиль жолдары** | | | |
| 1.1. | Республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарды қаржыландыру үшін ақылы жолдарды пайдаланғаны үшін төлемақы қаражатын пайдалану мүмкіндігі үшін шектеу алынып тасталсын. | Шұғыл қажеттіліктерді қаржыландыру қажет болған жағдайда жеделдік | Қаражаттың шектеулілігі |
| 1.2. | Жол-көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі, оның ішінде автожолдарды салуға (реконструкциялауға) және жөндеуге арналған жобаларды қаржыландыру үшін ауыр салмақты және (немесе) ірі көлемді автокөлік құралдарының жүруіне арнайы рұқсат бергені үшін алымдар мен айыппұлдардан *(ӘҚБтК 571-бабының 6 және 7-бөлігі бойынша)* қаржы қаражатын пайдалану мүмкіндігін көздеу. | Автожолдарды нормативтік техникалық жай-күйде келтіру және күтіп-ұстау үлесін ұлғайту | Мемлекеттік бюджеттің кіріс бөлігін қысқарту |
| 2.1. | Автожол объектілерінің жобаларын ғылыми-техникалық сүйемелдеуді (ҒТК) енгізу, оны жүргізу қағидаларын, ҒТК жүргізу құнын айқындау тетігін бекіту | Қауіпсіздік пен сенімділікті арттыру. Техникалық сарапшыларды тарту арқылы жол жобалары қауіпсіздік пен сенімділіктің жоғары стандарттарын қамтамасыз ете алады.  Тәуекелдерді басқару: техникалық қолдау жобаның өмірлік циклінің басында ықтимал тәуекелдерді анықтауға және азайтуға көмектеседі.  Сәйкестік: жобаның барлық аспектілері қымбат айыппұлдар мен кідірістерді болдырмай, заңнамалық және нормативтік талаптарға сәйкес келуін қамтамасыз етеді. | **Жобаны басқарудың күрделілігі.** Бірнеше мүдделі тараптар арасындағы үйлестіру жобаны басқаруды қиындатуы мүмкін.  **Уақыттың кешігуі:** қарқынды техникалық бағалау және қатаң стандарттарды сақтау жобаның мерзімін ұзартуы мүмкін.  **Техникалық сараптамаға тәуелділік.** Жобалар сыртқы кеңесшілерге тәуелді болуы мүмкін, бұл ішкі әлеуеттің дамуына әсер етуі мүмкін. |
| 2.2. | Жол-құрылыс материалдары мен жаңа технологиялардың бірыңғай базасын енгізу, оны қалыптастыру және жүргізу қағидаларын бекіту, автомобиль жолдарын жобалау, салу, реконструкциялау және жөндеу, осы мақсаттар үшін жол-құрылыс материалдарын қолдану кезінде осы базаны пайдалануға қойылатын талаптарды белгілеу | - Озық технологияларды ашық және ашық енгізу  - Отандық ғылым мен өндірісті дамыту және қолдау  - Автомобиль жолдарын салу және жөндеу сапасын арттыру  - Жобалау-сметалық құжаттамаға енгізу  - Базаға енгізудің ашықтығы | Деректерді басқарудың күрделілігі. Деректердің үлкен көлемін басқару және олардың дәлдігі мен өзектілігін қамтамасыз ету.  Деректер қауіпсіздігі тәуекелдері. Құпия ақпаратты орталықтандырылған дерекқорда сақтау, егер ол дұрыс қорғалмаған болса, қауіпсіздікке қауіп төндіруі мүмкін. |
| 2.3. | Автожол саласы қызметкерлерінің біліктілігін міндетті түрде арттыруды және қайта даярлауды енгізу, осы жұмысты ұйымдастыру қағидаларын бекіту | 1. Жұмыс сапасын арттыру: біліктілікті арттыру көрсетілетін қызметтердің немесе орындалатын жұмыстардың сапасын жақсартуға көмектеседі, бұл маманның және жалпы ұйымның беделіне жағымды әсер етеді.  2. Жол қауіпсіздігі: автожол саласы қызметкерлерінің біліктілігін арттыру жол қауіпсіздігін арттыруға ықпал етеді, өйткені оқытылған мамандар жол қозғалысы ережелерін жақсы түсінеді және өз жұмысын жақсы орындай алады.  3. Жаңа технологияларды тиімді пайдалану: автожол саласындағы технологиялардың дамуымен білім мен дағдыларды үнемі жаңартып отыру қажет. Біліктілікті арттыру мамандарға жұмыстың жаңа технологиялары мен әдістерін игеруге мүмкіндік береді, бұл жұмыстың өнімділігі мен сапасын арттыруға ықпал етеді.  4. Кәсіби өсу: міндетті біліктілікті арттыру қызметкерлердің кәсіби өсуіне серпін береді. Олар жаңа дағдылар мен білім ала алады, бұл ұзақ мерзімді перспективада мансаптық өсуге және жалақының өсуіне әкелуі мүмкін.  5. Кәсіби даму: міндетті біліктілікті арттыру кәсіби дағдыларды байыта отырып, өз саласындағы соңғы тенденциялар мен жаңа әдістерден хабардар болуға мүмкіндік береді.  6. Әлеуметтік қауіпсіздік: көбінесе міндетті түрде біліктілікті арттыру заңнамамен байланысты, бұл қызметкерді әлеуметтік қорғауды қамтамасыз етеді және оның еңбек нарығындағы мәртебесін жақсартады. | 1. Қаржылық шығындар: оқыту және біліктілікті арттыру қызметкерлерден де, жұмыс берушілерден де айтарлықтай қаржылық шығындарды талап етуі мүмкін.  2. Уақыт шығындары: жаңа дағдыларды үйрену және алу процесі айтарлықтай уақытты алуы мүмкін, бұл бос емес мамандар мен ұйымдар үшін ыңғайсыз болуы мүмкін.  3. Бейімделу қажеттілігі: автожол саласындағы талаптар мен стандарттардың өзгеруі мамандарды жаңа жұмыс жағдайларына бейімдеу үшін қосымша күш пен уақытты қажет етуі мүмкін.  4. Табысқа кепілдік жоқ: біліктілікті арттыру әрдайым жаңа білімді іс жүзінде сәтті қолдануға немесе мансаптық өсуге кепілдік бермейді. |
| 2.4. | Автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті органның автомобиль жолдарын орташа жөндеу объектілерін қабылдау жөніндегі қағидаларды бекітуі | Автомобиль жолдарын орташа жөндеу объектілерін қабылдау рәсімдерін егжей-тегжейлі регламенттеу есебінен жұмыс сапасын арттыру | Автомобиль жолдарын орташа жөндеу объектілерін қабылдау рәсімінің күрделілігі |
| 2.5. | 1. Автомобиль жолдары бойынша техникалық қадағалауды жүзеге асыратын заңды тұлғаларды аккредиттеуді бөлу | Автожол саласындағы мамандарды техникалық қадағалауға тарту арқылы жұмыс сапасын арттыру | Шектеулі кадрлар құрамы |
|  | 2. Жол құрылысы және жөндеу рәсімдеріне тартылған барлық субъектілердің жауапкершілігін ажырату | Субъектілердің жауапкершілігін күшейту және дербестендіру есебінен автожол саласындағы сапаны арттыру | Субъектілердің жауапкершілігінің артуына байланысты мерзімдерді кешіктіруі |
| 2.6. | Осындай жобаларға ЖСҚ бекітілгеннен кейін автожолдарды салу (реконструкциялау) жөніндегі жобаларды іске асыру шегінде жер учаскелерін резервке қою енгізілсін. | Автожолдарды салу (реконструкциялау) жөніндегі жобаларды шартта белгіленген мерзімдерде және сметалық құны шегінде іске асыру | Жеке және заңды тұлғалардың құқықтарын шектеу |
| 3.1. | Автомобиль жолдары мен жол бойындағы инфрақұрылымды салу, реконструкциялау кезінде жерді ауыстыру рәсімдерін жеңілдету. Автожолдарға іргелес жер учаскелерін көлік жерлері санатына жатқызу мүмкіндігін айқындау. | Жолдарды салу және реконструкциялау мерзімдерін қысқарту | Қоршаған ортаның сақталуын қамтамасыз ету тәуекелдері |
| 3.2. | 1. Икемді шарттары бар автожолдарды жобалау, салу (жөндеу) және күтіп ұстау бойынша ұзақ мерзімді келісімшарттарды (соның ішінде FIDIC, EPC) енгізу:  - салынған объектілерге ұзақ мерзімді кепілдік мерзімдері;  - Құрылыс және қайта құру шығындарына сақтандыруды қосу.  Осындай келісімшарттарды орындау барысында үздіксіз бюджеттік қаржыландыру мүмкіндігін қарастыру. | Автожол құрылысының сапасын арттыру | Қысқа мерзімді перспективада жобалардың қымбаттауы мүмкін, бірақ жобаның аяқталу қорытындысы бойынша оның арзандауына айтарлықтай кедергі келтіреді. |
|  | 2. Техникалық-экономикалық негіздемелерді бекіту рәсімдерін жеңілдету  және автожолдарды салуға (реконструкциялауға) және жөндеуге арналған жобалау-сметалық құжаттаманы, жобаның сметалық құнын айқындау және бекіту рәсімін алып тастау бөлігінде. | Мердігерлердің автожолдар қымбаттаған кезде оларды салу (реконструкциялау) және жөндеу жөніндегі жобаларды іске асыруы | Қысқа мерзімді перспективада жобалардың қымбаттауы мүмкін, бірақ жобаның аяқталу қорытындысы бойынша оның арзандауына айтарлықтай кедергі келтіреді. |
| 4. | Заңнамада мыналарға бағытталған шараларды көздеу:  - сатып алулардағы баға демпингінің алдын алу;  - халықаралық келісімдер жасасу кезінде сатып алу бөлігінде ұлттық заңнаманың басымдығы;  - квазимемлекеттік сектор субъектілерін сатып алуды жүзеге асыру кезінде ұлттық режимді қолдану мүмкіндігі. | Ұлттық өндірісті дамыту | Ірі шетелдік компаниялардың Қазақстанның ішкі нарығына әсерін қысқарту |
| **2. Азаматтық авиация** | | | |
| 5.1. | Шағын және пилотсыз авиацияны мемлекеттік ынталандыру шараларын, сондай-ақ жеңіл және аса жеңіл авиация әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығын сертификаттауды жүзеге асыратын ұйымдарды бақылау және қадағалау тетігін енгізу. | Ұшу қауіпсіздігін арттыру | Бизнес субъектілеріне қосымша жүктеме |
| 5.2. | Әуе кеңістігінде еркін маршруттау үшін құқықтық негіз енгізілсін (әуе трассалары бойынша емес, әуе кеңістігінің қолжетімділігін ескере отырып, әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары секторларының шекараларында белгіленген нүктелер бойынша). | Әуе кеңістігін икемді және үйлестірілген пайдалану мүмкіндігі | Ұшу қауіпсіздігі тәуекелдері |
| 5.3. | ҚР пайдаланушысына белгіленген шарттар мен шектеулерді сақтай отырып, авиациялық жұмыстарды орындау үшін экипажы бар шетелдік әуе кемесін ұзақ мерзімге жалға алудың қосымша мүмкіндіктерін енгізу ұсынылады, олардың бірі ҚР аумағында ұқсас әуе кемесінің болмауы болады | 1) шетелдік әуе кемесін жалға алу ҚР-да қолжетімсіз болуы мүмкін технологияларға қол жеткізуге мүмкіндік береді;  2) авиациялық жұмыстарға уақытша немесе маусымдық сұраныс болған жағдайда шетелдік әуе кемесін жалға алу жаңа әуе кемесін сатып алуға қарағанда неғұрлым икемді және бейімделгіш нұсқа болуы мүмкін;  3) жалға алу жеке әуе кемесін сатып алудан гөрі экономикалық тұрғыдан тиімдірек болуы мүмкін, әсіресе егер міндеттер шектеулі мерзімде орындалса немесе әуе кемесіне тұрақты қол жеткізуді талап етпесе. | Жоқ |
| 5.4. | Әзірлеушілер мен дайындаушылардың қолданылуы, біліктілігі, сертификатталуы бойынша талаптарды қоса алғанда, авиациялық техниканы өндіру жөніндегі ұйымдарға қойылатын талаптар белгіленсін. Қадағалау және сертификаттар беру жүйесін қалыптастыру. | Авиациялық бұйымдардың отандық өндірісін дамыту | Жоқ |
| 5.5. | Заңнамаға "туристік шолу ұшуы" ұғымы енгізілсін және жалпы мақсаттағы авиация пайдаланушыларының аралық қонусыз ұшу және қайту әуеайлақтарынан, уақытша әуеайлақтардан және қону алаңдарынан туризм мақсатында сертификатталған әуе кемелерінде ақылы немесе жалдау бойынша туристік шолу ұшуларын орындау мүмкіндігі үшін тиісті реттеу енгізілсін. | Авиациялық туризм инвестицияларды тарту, жаңа жұмыс орындарын құру және қонақжайлылық, мейрамхана дело және көлік инфрақұрылымы сияқты салаларды ілгерілету арқылы кәсіпкерлер үшін табыс көзі бола алады;  Авиациялық туризм Қазақстан Республикасында шағын авиацияның авиациялық техникасы мен авиациялық Инфрақұрылым паркін жаңартуды ынталандырады.  Әлеуетті туристер үшін Қазақстан Республикасының Табиғи және мәдени көрікті жерлерінің қолжетімділігін арттырады. | Жоқ |
| 5.6. | Азаматтық авиация авиациялық оқу орталығының емтихан алушы персоналының келісімі алынып тасталсын | 1) ӘОО емтихан персоналының уәкілетті ұйыммен келісуі бойынша талаптардың болмауына байланысты ӘОО емтихан алушы персоналын жұмысқа қабылдау кезінде Қазақстанның АОО үшін артық әкімшілік кедергілерді азайту.  2) Уәкілетті ұйымның авиациялық инспекторларына жүктемені азайту | Жоқ |
| 5.7. | Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның Азаматтық авиацияның авиациялық персоналының тізбесін, сондай-ақ адамдарды көрсетілген тізбеге енгізу үшін өлшемшарттарды әзірлеу және бекіту жөніндегі құзыреті бекітілсін. | Азаматтық авиация саласындағы жұмыстарды орындауға рұқсат беру, сондай-ақ олардың біліктілігін арттыру мүмкіндігі туралы шешімдер қабылдау кезінде әкімшілік кедергілерді болдырмау | Жоқ |
| 5.8. | Пайдаланушы сертификаты болған кезде пайдаланушыларды авиациялық жұмыстарды орындауға бір мезгілде қол жеткізу мүмкіндігін көздейтін авиациялық жұмыстарды орындауға куәлік алудан босату. | Жұмысқа рұқсат алу кезінде "бір терезе" қағидатын енгізу.  Азаматтық авиация саласындағы қызметті жүзеге асыратын авиакомпанияларға қойылатын артық және негізсіз талаптарды алып тастау. | Жоқ |
| 5.9. | Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым арнайы құқық субъектілері қатарынан заңмен алып тасталсын. | 1) азаматтардың ұшу қауіпсіздігінің тиісті деңгейін қамтамасыз ету;  2) халықтың тұрақты әуе сапарларына қажеттілігін қанағаттандыру;  3) жоғары білікті кадрларды тарту және ұстап қалу, тәжірибе сабақтастығын қамтамасыз ету;  4) авиация саласы субъектілерінің сапалы қызмет көрсету үшін тренажер құрылғыларына, жабдықтарға және бағдарламалық өнімдерге қолжетімділікпен қамтамасыз етілуі;  5) халықаралық деңгейде отандық авиация саласы мамандарының бәсекеге қабілеттілігін арттыру;  6) ұлттық заңнаманы халықаралық стандарттарға және ИКАО ұсынған практикаға сәйкес келтіру;  7) авиация саласындағы экологиялылық деңгейін тиісті деңгейде ұстап тұру;  8) елдің авиация саласының кірістерін ұлғайту, сондай-ақ Қызметтің авиациялық емес салаларында мультипликативтік әсер алу (лизинг, сақтандыру) ;  9) халықаралық қағидалар мен стандарттарға сәйкес саланың құқықтық және нормативтік-техникалық базасын жетілдіру;  10) уәкілетті ұйымнан уақтылы және сапалы мемлекеттік көрсетілетін қызметтерді алу Қазақстан Республикасының ИКАО стандарттарына сәйкестік деңгейін арттырады, бұл авиация саласының отандық субъектілерінің бәсекеге қабілетті болуына және авиациялық көрсетілетін қызметтердің халықаралық нарығына қатысуын кеңейтуге мүмкіндік береді;  11) Қазақстан Республикасының ИКАО стандарттарына сәйкестігінің жоғары деңгейі шетелдік инвесторлардың сенімін арттырады, бұл авиация саласының отандық субъектілеріне бірлескен бизнес-жобаларды іске асыруға және пайда алуға мүмкіндік береді. | Жоқ |
| 5.10. | Жолаушылар ағыны жылына 500 мың адамнан кем әуежайлардың қызметтеріне тарифтерді бекіту мемлекеттік реттеуден шығарылсын. Бұл тәсілді пилоттық режимде, уақытша әрекет ету нормасы түрінде (үш жылдық кезеңге) іске асыру, оның қорытындысы бойынша оның тұрақты әрекет етуінің орындылығын айқындау. | Әуежайлардың қызметі үшін нарық конъюнктурасының өзгеруіне ден қоюдың икемділігі мен уақтылығын арттыру, олардың инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту, жолаушылар үшін жайлылықты жақсарту. | Авиатасымалдаушылардың шығындарын ұлғайту |
| 5.11. | Тауар биржалары арқылы авиаотынды сатуға толық көшу. | Авиациялық отын құнын және авиатасымалдаумен байланысты барлық өзара байланысты қызметтерді төмендету, отын сатып алу шарттары мен көлемінің икемділігін арттыру. | Жоқ |
| 6.1. | Рейс кешіктірілген жағдайда туроператорлар мен авиакомпаниялар арасындағы жолаушылар алдындағы жауапкершілікті реттеу және шектеу. | Жолаушылардың құқықтарын қорғау жөніндегі шараларды күшейту | Жоқ |
| 6.2. | Мүгедектігі бар адамдар үшін әуе сапарының құнын субсидиялау енгізілсін. | Мүгедектігі бар адамдар үшін әуе сапарларының қолжетімділігін қамтамасыз ету | Бюджет шығындары |
| 6.3. | Қазақстан аумағында серверлерді орналастырумен және мемлекеттік органдарға жиналатын деректерді ұсынумен өзара есеп айырысу жүйесін енгізу. | Жолаушылардың дербес деректерін қорғау жөніндегі шараларды арттыру | Билеттерді сату жөніндегі агенттерді шетелдік ақпараттық платформадан қазақстандыққа ауыстырудың күрделілігі |
| 6.4. | Ата-аналарынан/қамқоршыларынан сенімхат болған жағдайда, балаларды түнде тасымалдауға тыйым салу алып тасталсын. | Түнгі уақытта балалар үшін дербес ұшулардың қолжетімділігін қамтамасыз ету | Түнгі қауіпсіздік тәуекелдері |
| 6.5. | Әуе көлігіндегі жолаушылар құқықтарының сақталуын бақылау функциялары азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның уәкілетті органынан берілсін. | 1. Жолаушылардың құқықтарын сақтауға байланысты бұзушылықтар санын азайту.  2. Азаматтық авиация саласында көрсетілетін қызметтердің сапасына халықтың қанағаттануын арттыру.  3. Жолаушылар құқығын қорғау бойынша дамыған мемлекеттердің танымал тәжірибесін енгізу.  4. Қазіргі уақытта жолаушылардың өтініштері бойынша олардың құқықтарын сотқа дейінгі тәртіппен сақтау бөлігінде шешімдердің болмау түріне авиакомпаниялардың жауапкершілігін арттыру.  5. Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы заңнамаға сәйкес мемлекеттің жолаушылардың құқықтарын қорғау жөніндегі саясатты орындауы.  6. Бәсекелестікті дамыту: жолаушылардың құқықтарын бақылау және қадағалау адал авиакомпаниялардың бейінін қалыптастыруға мүмкіндік береді, бұл олардың ішкі, өңірлік және халықаралық нарықтардағы бәсекеге қабілеттілігін күшейтеді. | Жоқ |
| 7.1. | Пайдаланушыларға және азаматтық авиация ұйымдарына Қазақстан Республикасының ұшу жарамдылығы, персоналды лицензиялау, ұшуды пайдалануды сертификаттау саласындағы заңнамасының талаптарынан уақытша босатулар (алып тастаулар) беру тәртібі айқындалсын., аэродромдар, аэронавигациялық қызмет көрсету және ИКАО стандарттарына сәйкес басқа да салалар | 1. Қазақстан Республикасында азаматтық авиация жүйесін ИКАО стандарттары мен ұсынылған практикасына сәйкес келтіру.  2. 2025-2026 жылы өтетін ИКАО аудитінің нәтижелері бойынша Қазақстанның ИКАО стандарттарына сәйкестігінің жоғары деңгейіне 90-93% деңгейінде қол жеткізуі;  3. Қазақстанның шетелдік пайдаланушылары үшін олардың әуе кемелерін Қазақстан Республикасының әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркеу үшін ел ретінде тартымдылығын арттыру;  4. Пайдаланушыларға, азаматтық авиация ұйымдарына және авиация персоналына өз қызметінде икемділік, шығындарды үнемдеуге мүмкіндік беру және жұмыстың үздіксіздігін қамтамасыз ету. | Жоқ |
| 7.2. | Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның құзыретін айқындау техникалық мәселелерді реттейтін актілерді және нұсқаулық материалды, оның ішінде инспекторлар, азаматтық және эксперименттік авиация саласындағы қызметті жүзеге асыратын жеке және заңды тұлғалар үшін бекітуге.  ИКАО-ның халықаралық стандарттарымен және ұсынылатын тәжірибелерімен ұлттық заңнаманы келтіруге бағытталған актілерді әзірлеу және қабылдау жөніндегі ерекшеліктерді көздеу. | 1. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудің оң мәдениетін қалыптастыру;  2. Қызмет көрсетушілерге үлес қосады  3. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы мемлекеттік мақсаттарға қол жеткізу.  4. Ұлттық заңнаманы азаматтық авиация саласында ұсынылатын практикалардың халықаралық стандарттарының талаптарына уақтылы сәйкестендіру | Жоқ |
| 7.3. | Қазақстандық авиакомпаниялардың әуе кемелерінен атмосфераға көмірқышқыл газының шығарындыларына мониторинг жүргізу, верификациялау және есеп беру жөніндегі міндетін енгізу.  Қазақстан Республикасының авиациялық заңнамасына толықтырулар енгізу, авиакомпанияға қатысты талаптарды белгілеу бөлігінде халықаралық ұшулардан атмосфераға СО2 шығарындыларының мониторингін, верификациясын және есептілігін жүзеге асыру ұсынылады. Сондай-ақ азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға халықаралық ұшуларды жүзеге асыратын әуе кемелерінен CO2 шығарындыларының мониторингін, верификациясын және есептілігін жүргізу жөніндегі қағидаларды әзірлеу және бекіту жөніндегі құзыретті беру ұсынылады. | 1. «Жасыл» технологияларға мемлекеттік және жеке инвестицияларды ынталандыру және көміртегі шығарындыларын азайту;  2. Авиаотынның тұрақты түрлерін пайдалану;  3. Атмосфераға СО2 шығарындылары туралы толық ақпарат алу, бұл болашақта ауаның ластану деңгейін төмендету бойынша шаралар қабылдауға мүмкіндік береді;  5. Көлікті төмен көміртекті дамытуға, бизнес-климатты «көгалдандыруға» инвестициялар тарту;  6. Климаттың өзгеруіне қарсы күресте халықтың хабардарлығын арттыру;  7. Адам денсаулығына, экожүйелерді сақтауға және дамытуға оң әсер етеді.  8. Верификациялаушы органдар, авиаотын әзірлеушілер және т. б. сияқты көміртегі тұрақтылығы шеңберінде ілеспе индустрияларды дамытуды ынталандыру.;  9. Елдің және авиакомпаниялардың экологиялық имиджін арттыру;  10. Транзиттік әлеуетті арттыру және ҚР рейстерін ашу үшін шетелдік авиакомпанияларды тарту. | Көрінбейді |
| 7.4. | Авиация саласындағы азаматтық және әскери ведомстволардың іс-қимылдарын ведомствоаралық үйлестіру тетігін енгізу, әуе кеңістігін резервтеу, тыйым салынған және басқа аймақтарды белгілеу тетіктерін жетілдіру, әуе кеңістігін икемді жоспарлау және пайдалану үшін өзге де тетіктерді көздеу | Азаматтық және әскери кемелердің ұшуларының үйлестірілуін күшейту | Жоқ |
| 7.5. | Көліктегі оқиғалар мен инциденттерді тергеу жөніндегі ұйым құру | Стандарттарға және ұсынылатын халықаралық тәжірибеге толық сәйкестік, тергеудің барлық кезеңдерінде жеделдікті арттыру, Шет мемлекеттерге оқиғаларды тергеуге жәрдемдесу.  Авиациялық оқиғалар мен инциденттерді тергеп-тексеру саласындағы уәкілетті ұйымның бюджеті Азаматтық авиацияның ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге аударымдар есебінен қалыптастырылады. | Жоқ |
| 8.1. | Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның директиваларының орындалмауы "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Заңға сәйкес бірінші деңгейдегі бұзушылықтарға жатқызу | 1) Халықаралық Азаматтық авиация туралы Конвенцияға сәйкес ИКАО стандарттары мен ұсынылатын практикасына сәйкес ұлттық заңнаманы келтіру жөніндегі мемлекеттің халықаралық міндеттемелерді орындауы;  2) Уәкілетті ұйымның ұшу жарамдылығы директиваларының және басқа да директиваларының орындалуын қамтамасыз ету жолымен ұшу қауіпсіздігінің қолайлы деңгейін қамтамасыз ету, оның ішінде әуе кемелерін жобалау мемлекеті тіркеу мемлекетіне беретін және әуе кемесінің ұшу жарамдылығын қолдау және қауіпсіз пайдалану үшін қажетті ақпарат негізінде әзірленеді;  3) Азаматтық авиацияны пайдаланушылар мен ұйымдарға уәкілетті ұйымның директиваларын орындамауға мүмкіндік беретін заңнамадағы олқылықтарды болдырмау. | Жоқ |
| 8.2. | Ұшу жарамдылығын қолдау жөніндегі ұйымдарға сертификаттық талаптар белгілеу; ұшу жарамдылығын қолдау жөніндегі ұйымның сертификаттау және сертификат беру қағидаларын бекіту жөніндегі құзыреттер; ұшу жарамдылығын қолдау жөніндегі ұйымдарды бақылау және қадағалау жөніндегі тетіктер ұсынылады. | Әуе кемесінің және оның жүйелерінің ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкестігін қамтамасыз ету арқылы ұшу қауіпсіздігін арттыру және оларды пайдалану қызмет ету мерзімі ішінде қауіпсіз пайдалану үшін қажетті жағдайда ұстау. | Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым үшін өтпелі кезеңде ұшу жарамдылығын бағалау жөніндегі жұмыстар көлемін уақытша ұлғайту |
| 8.3. | Заңды және жеке тұлғалар ұсынған құжаттарды, ақпарат пен материалдарды талдау арқылы объектіге бармай-ақ төтенше жағдай кезінде азаматтық авиация субъектілеріне сертификаттық тексеру жүргізу мүмкіндігін көздеу. | Азаматтық авиация ұйымдарының ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі сертификаттық талаптардың үздіксіз сақталуын қамтамасыз ету.  Азаматтық авиация ұйымдарының төтенше жағдай немесе өзге де шектеу іс-шараларын енгізу жағдайында олардың сертификаттарын ұзарту кезінде олардың үздіксіз қызметін қамтамасыз ету |  |
| 8.4. | Белгіленген нақты өлшемшарттары бар аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеу тәртібін сипаттайтын азаматтық авиацияда аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеу қағидаларын енгізу. | 1. Ұлттық заңнаманың ИКАО талаптарына сәйкестігін арттыру, бұл елдің халықаралық аренадағы имиджін арттыруға, сондай-ақ аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеудің қолданылатын критерийлері бөлігінде нақты, бейімделген талаптардың болуына әкеп соғады.  2. Тұрақты қадағалауды жүзеге асыру барысында бұзушылықтар анықталған кезде нормативтік құқықтық актілердің нақты талаптарына сілтеме жасау мүмкіндігі.  3. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға ведомстволық бағынысты мемлекеттік кәсіпорын болып табылатын аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші тарапынан аспаптар бойынша ұшудың аспаптық схемаларын әзірлеу жөніндегі қызметті жүзеге асыру жөніндегі өкілеттіктер берілген барабар түзету шараларын әзірлеу мүмкіндігі. | Жоқ |
| 8.5. | Авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етудің бірыңғай жүйесін құру | Мемлекеттің қауіпсіздігін қамтамасыз ету және әуе кеңістігін пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету | Жоқ |
| 8.6. | Әуеайлақты (тікұшақ айлағын) пайдаланушыға сертификаттау талаптарын ресімдеу, перрондағы әуе кемелеріне жерүсті қызмет көрсетуге қойылатын талаптарды белгілеу, әуеайлақтар ауданында құстар мен жануарлардың болуына жол бермеудің тиімді әдістерін, әуеайлақ ауданында өсімдіктерді кесу немесе тәж кигізу мүмкіндігін енгізу, қажет болған жағдайда ғимараттардың иелері үшін ақылға қонымды көлем шегінде шығындарды өтей отырып, әуеайлақтардың ұшу-қону жолағына жол берілмейтін жақын жерде тұрғын ғимараттардың болу тәуекелдерін жою. | Әуеайлақ маңындағы аумақта жер учаскелерінің үстінен ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету | Бизнес субъектілеріне және мемлекеттік бюджетке жүктеме |
| 8.7. | Егемендігі анықталмаған әуе кеңістігінде апатқа ұшыраған немесе зардап шеккен әуе кемелерін іздеу және құтқару мәселелерін реттеу тетігін енгізу | Қазақстан Республикасы әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауапты болатын, егемендігі анықталмаған әуе кеңістігін қамтитын әуе кемелерін іздестіру мен құтқаруды орындау кезінде әуе кеңістігін пайдалану ауданын ұйымдастыруды бірыңғай түсіну. | Жоқ |
| 8.8. | Бақылау мен қадағалауды жүзеге асыру мақсатында азаматтық әуе кемесін пайдаланушының бас кеңсесі мен басшы қызметкерлерінің оның қаржылық және пайдалану қызметін жүзеге асыру орны бойынша, сондай-ақ ӘК-ні ҚР аумағына жеткізу бойынша талаптар белгіленсін. | 1) әк пайдаланушыларының қызметін тиімді қадағалауды және бақылауды қамтамасыз ету;  2) қолданыстағы Қағидалар шеңберінде ұйымның қызметі мен операцияларын басқаруға, бақылауға, жоспарлауға, үйлестіруге және корпоративтік қаржыландыруға әсер ететін жедел және қаржылық шешімдерге қатысты жазбалар әрқашан қол жетімді және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым тарапынан физикалық тексеруге және бағалауға жатады.  3) әуе кемелерін пайдаланушылардың ҚР аумағында жалақы, жұмысқа орналастыру бойынша жәрдемақылар, шот-фактуралар және т. б. төлеу сияқты өздерінің негізгі әкімшілік-қаржылық функцияларын орындауы;  4) ӘК пайдаланушысының жауапты басшысының ҚР аумағында болуы ӘК пайдаланушысының қызметі үшін жауапкершілікке тартуды, ұшулардың қауіпсіздігін және ӘК ұшуға жарамдылығын қолдауды қамтамасыз етеді. | Жоқ |
| 8.9. | Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның құзыретін белгілеу:  - тағайындалған оператордың (почта операторының), азаматтық авиация ұйымдарының және қауіпті жүктерді әуе арқылы тасымалдау кезінде тартылған өзге де ұйымдардың қызметін бақылау және қадағалау;  - тағайындалған операторға (пошта операторына) жекелеген қауіпті жүктерді тасымалдауға рұқсат беру бойынша;  - радиоактивті материалдарды қабылдау, өңдеу, тиеу және тасымалдау бойынша бірлескен өзара іс-қимыл технологиясын келісу;  - қауіпті жүктерді әуе арқылы тасымалдау кезінде іске қосылған пайдаланушылар, тағайындалған операторлар және өзге де ұйымдар үшін қауіпті жүктерді даярлау бағдарламасын бекіту. | 1) 2025 жылы өтетін ИКАО аудитінің нәтижелері бойынша Қазақстанда ұшу қауіпсіздігінің жоғары деңгейіне 90-95% деңгейінде қол жеткізу;  2) қауіпті жүктермен болған оқиғалар санын азайту. | Кәсіпкерлік субъектілеріне қосымша жүктеме |
| 8.10. | Заңда пайдаланушы сертификатын тоқтата тұру мерзімі пайдаланушы сертификатының қолданылу мерзімінен аспайтыны туралы нақты норма көзделсін. | Пайдаланушы сертификатының қолданылуын тоқтата тұру мерзімі мәселесінің әртүрлі түсіндірілуін болдырмауға мүмкіндік береді. | Жоқ |
| **3. Су көлігі** | | | |
| 9 | Теңіз порт инфрақұрылымын салу кезінде жер учаскелерін беруді уәкілетті органмен келісу енгізілсін. | Жер учаскелерін беру рәсімдерін ретке келтіру | Келісудің қосалқы рәсімдері |
| 10. | Ұсталған көлік құралдарын орналастыру үшін айыппұлдарды реттеуді енгізу. | Айыппұл тұрақтарында ұсталған көлік құралдарын орналастыру және ұстау рәсімдерін ретке келтіру | Жоқ |
| 11. | Балықтың қауіпсіз уылдырық шашуын қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін шектеулер белгілей отырып, кеме қатынасы және түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу үшін кезеңді кеңейту. | Жүк және жолаушылар тасымалдарының экономикалық тиімділігін арттыру | Қоршаған ортаның сақталуын қамтамасыз ету тәуекелдері |
| **4. Автомобиль көлігі** | | | |
| 12. | Такси қызметтерін генерациялау қызметтері үшін, оның ішінде жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру кезінде реттеу енгізілсін. | Такси қызметтерінің қауіпсіздігі мен сапасын арттыру | Бизнес субъектілеріне жүктеме |
| 13. | 1. Техникалық байқау операторларының қызметі үшін рұқсат беру тәртібін енгізу, олардың қызметіне қойылатын талаптарды қатаңдату.  2. Міндетті техникалық байқаудың бірыңғай ақпараттық жүйесінің операторын айқындау тәртібін қайта қарау. | Автокөлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігін арттыру.  Ведомстволық бақылауды күшейту. | Жоқ |
| 14. | 1. Ақпараттық жүйелерді интеграциялау жөніндегі талаптарды және деректермен өзара алмасу тәртібін енгізу:  - электрондық (цифрлық) тахографтар бойынша ұлттық деректер базасы бар сервистік орталықтар;  - көлік саласындағы уәкілетті органмен шекаралық бақылау;  - реттеу субъектілерінің осы ақпараттық жүйеге ақпаратты ұсыну міндетін енгізе отырып, зияткерлік көлік жүйесімен "е-Көлік".  2. Ішкі істер министрлігінің функцияларын жол жүрісін және қалалық жолаушылар көлігін басқарудың жеке зияткерлік жүйесіне – жол жүрісі саласында бөле отырып, Көлік, көлік инфрақұрылымы және логистика саласындағы көлік министрліктерінің жекелеген зияткерлік көлік жүйесін іске асыру.  3. Жол парақтары мен тауар-көлік жүкқұжаттарын ресімдеуді электрондық форматқа көшіру. | Автокөлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігін арттыру.  Барлық шашыраңқы ақпараттық жүйелердің деректерін бір its-ке біріктіру.  Көлік, көлік инфрақұрылымы және логистика саласында цифрлық форматта сенімді деректердің болуы.  Сенімді деректер негізінде уақтылы және сапалы шешімдерді талдау, бақылау және қабылдау.  Сыбайлас жемқорлық тәуекелдері мен адами факторды қоспағанда, its арқылы цифрлық көліктік бақылауға одан әрі көшу мүмкіндігі.  Көлік және ішкі істер министрліктері арасындағы көліктік бақылаудағы функциялардың қайталануын болдырмау.  Жосықсыз тасымалдаушыларды көлеңкелі экономикадан шығару.  Жолаушылар және жүк автотасымалдарындағы ашықтық.  Қағаз құжаттарды алып тастау, жүк тасымалдаушылар, жүк жөнелтушілер және жүк алушылар үшін уақыт пен бюджеттік шығындарды үнемдеу.  Цифрлық көліктік бақылауға көшу мүмкіндігі.  Елімізде тасымалданған жүктің, тасымалдаушылардың, жөнелтушілер мен алушылардың нақты саны бар жүк тасымалы туралы сенімді деректердің болуы. | Мемлекеттік бюджет шығындарын ұлғайту |
| 15. | ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің тасымалдаушыларының жүктерді каботаждық автомобильмен тасымалдауын жүзеге асыру мүмкіндігін енгізу. | Халықаралық шарттар міндеттемелерінің орындалуын қамтамасыз ету. | Жоқ |
| 16. | Авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру жүйесін (ЭВАК) ұйымдастыру мен пайдалануды реттеу мәселелерінің ведомстволық бағыныстылығын айқындау. | Шұғыл шақыру жүйесін пайдалану мәселелерін ведомстволық реттеуді күшейту. | Жоқ |
| 17. | Автомобиль тасымалы саласындағы жекелеген терминдер мен анықтамаларды нақтылау. | Автомобиль тасымалы нарығының барлық қатысушылары үшін тең және әділ жағдайлар жасау. | Жоқ |
| 18. | Әлеуметтік маңызы бар қатынастар мен маршруттар бойынша авиатасымалдарды субсидиялау мәселелерінде жергілікті өкілді органдардың өкілеттіктерінің аражігін ажырату. | Әлеуметтік маңызы бар қатынастар мен маршруттар бойынша авиатасымалдарды субсидиялау рәсімдерін оңтайландыру және оңайлату. | Жоқ |
| **5. Теміржол көлігі** | | | |
| 19. | Бұзушылықтардың себептерін анықтау, осындай бұзушылыққа жол берген субъектіні айқындау және тиісті шаралар қабылдау үшін тергеу түрінде теміржол көлігі саласындағы мемлекеттік бақылаудың жаңа нысанын жүргізу. | Теміржол тасымалы саласындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету | Бизнес субъектілеріне жүктеме |
| 20.1. | Қызмет көрсететін ұйымдармен көрсетілетін қызметтерге тарифтік саясатты уәкілетті органдармен келісуді қоса алғанда, тарифтерді тұрақтандыру тетіктерін енгізу. | Қызметтерді субсидиялауға арналған шығындарды болжауды және барабар жоспарлау мүмкіндігін арттыру | Тарифтерді өзгерту бойынша бизнес субъектілерінің мүмкіндіктерін шектеу |
| 20.2. | Тасымалдау процесіне қатысушыларға кірме жолды ұсыну қызметтеріне тарифтерді сөзсіз реттеуді енгізу. | Тариф белгілеу рәсімдерінің ашықтығын арттыру | Тарифтерді өзгерту бойынша бизнес субъектілерінің мүмкіндіктерін шектеу |
| 21. | Магистральдық теміржол желісіне жанасу кезінде техникалық шарттарды берудің бірыңғай және ашық қағидалары бекітілсін. | Магистральдық теміржол желісіне жанасуды келісу рәсімдерінің ашықтығын арттыру | Жоқ |
| 22. | Теміржол және автомобиль көлігінің қатысуымен халықаралық аралас тасымалдарға жеңілдіктер беру мақсатында салықтық және кедендік әкімшілендіруді жүзеге асыруға мүмкіндік беретін бірыңғай құжат енгізу.  Бірыңғай коносаментті көлік экспедициясы шартына ауыстыру, сондай-ақ аралас тасымалдардың барлық түрлеріне халықаралық тасымалдарға салық салу нормаларын қолдану арқылы аралас тасымалдаулар саласындағы ұлттық заңнамаға өзгерістер енгізу. | 1. Аралас тасымалдарды ұйымдастыру туралы шарттар жасасудың міндетті шарттарын заңнан алып тастау жолымен аралас тасымалдауды ұйымдастыру процесін оңайлату.  2. Аралас тасымалдау операторының, жүк тасымалдаушылардың және КЛО-ның қолданыстағы салалық құқықтық өріс шеңберінде көліктің әрбір түрі бойынша жеке-жеке өзара қарым-қатынас процесін регламенттеу.  3. Жұмыс істемейтін құжатты алып тастау: «»бірыңғай тауар-көлік жүкқұжаты (бірыңғай коносамент)»».  4. Аралас тасымалдауды ұйымдастыру процесіне тартылған адамдар ретінде көлік–логистикалық терминалдарды, қайта тиеу пункттерін бекіту. | Жоқ |
| 23. | Жүк тасымалдаушылардың (вагондардың меншік иелерінің) теміржол жолдарын ұтымды пайдалану тетіктерін енгізу. | Вагон паркін пайдалану тиімділігін арттыру | Бизнес субъектілеріне жүктеме |

# 4. Ұсынылған шешім жолдарының әсері:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Артықшылықтары | Кемшіліктері |
| 1. Әлеуметтік даму (адами капиталды өлшеу деңгейі) | Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету ыңғайлы және қауіпсіз көлік жүйесін дамытуға, жолаушылар тасымалының қолжетімділігі мен сапасын қамтамасыз етуге қолайлы ықпал етеді. Бұл өмірге қанағаттану деңгейін жоғарылатуы мүмкін. | Көрінбейді |
| 2. Кәсіпкерлікті дамыту | Көлік саласында нақты және түсінікті реттеу құру есебінен бизнес-ортаны дамыту | Көрінбейді |
| 3. Мемлекеттік билік органдары | Заңның қабылдануы көлік саласындағы уәкілетті органның басқару тиімділігіне оң әсер етеді. Ұсынылған түзетулер уәкілетті органға өз міндеттерін сапалы орындауға мүмкіндік береді. Реттеуді жетілдіру көлік саласының тұрақты дамуына ықпал ететін болады. | Көрінбейді |
| 4. Экономикалық жүйе | Көліктің әртүрлі түрлерін пайдалануды оңтайландыру арқылы көлік шығындарын азайту, логистикалық процестердің тиімділігін арттыру, уақыт кідірістерін азайту және тұтынушылар үшін қызметті жақсарту. | Көрінбейді |
| 5. Экологиялық орта | Экологиялық жағдайды жақсарту, авиациядан көміртегі шығарындыларын азайту, автомобиль және су көлігінің тиісті техникалық жағдайы. | Көрінбейді |
| 6. Мемлекеттік бюджеттің кірістері мен шығыстарының көлемі | Жаңа салық салу объектілерін құру, инвестициялар тарту есебінен мемлекеттік бюджетке түсетін түсімдерді ұлғайту. | Мемлекеттік бюджетке түсу көздерінің бір бөлігін бюджеттен тыс қорға, бірақ тікелей нысаналы пайдаланумен беру. |
| 7. Өзге | Көрінбейді | Көрінбейді |

# 5. Ұсынылған шешім жолын енгізуден күтілетін нәтижелер:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Ағымдағы көрсеткіштер | Нәтижесі | Мерзімі (негіздемесі) |
|  | Көлік трафигі ең нашар елдер рейтингінде Қазақстан 84-тен 47-ші орынды иеленді. ҚР индексі 131,8 құрады. Көлік трафигі индексі елдегі жол қозғалысының жетілмегендігін бағалайды және жол жүру уақыты, кептелісте өткізілген уақытқа қанағаттанбау, CO2 шығарындылары және жол жүйесінің жалпы тиімсіздігі сияқты факторларды ескереді.  Тиімсіздік индексі 144,3 құрады. Жоғары тиімсіздік, әдетте, адамдардың қоғамдық көлікте емес, көлікте жүруінен және жолда көп уақыт өткізуінен болады.  Екі жаққа қозғалыс кезінде шығарындыларды ескеретін СО2 шығарындыларының индексі Қазақстанда 4004,3 құрады.  Нигерия, Шри-Ланка, Бангладеш, Кения және Египет сияқты көлік трафигі жағынан ең нашар елдер рейтингті ашады. Рейтингті жабатын үздік үш елдің қатарында Австрия, Финляндия және Эстония болды.  Рейтингте ұсынылған ТМД елдерінің арасында Қазақстанға қарағанда жағдай тек Беларуссияда (62-орын) жақсы. ҚР-дан жоғары, ең нашар позицияларда Ресей, Әзірбайжан, Украина орналасқан. | Жоғарыда көрсетілген ұсыныстарды іске асыру Қазақстанға рейтингте 60 орын алуға мүмкіндік береді. | Мерзімі - 2028 жыл |

# Заңнамалық реттеу жағдайында іс-қимыл алгоритмдерін көрсете отырып іске асыру тетіктері *(институционалдық және ұйымдастырушылық іс-шаралар):*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Іс-шаралар | Мерзімдері | Жауапты МО (лауазымды тұлға) | Қаражат |
|  | Консультативтік құжатты әзірлеу, оны мүдделі органдармен, ұйымдармен және нысаналы топтармен талқылау *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабының 4-тармағы, заң шығару жұмысы қағидаларының 12-тармағы)*. | 2024 жылғы  сәуір-маусым | КМ |  |
|  | Құқықтық актілер туралы заңнамада айқындалған тәртіппен заң жобалау қызметі мәселелері жөніндегі ведомствоаралық комиссия (Комиссия) мүшелерінің позицияларын, қоғамдық кеңестердің, кәсіпкерлік мәселелері жөніндегі сараптамалық кеңестердің (сараптамалық кеңестер), Қазақстан Республикасының Ұлттық Кәсіпкерлер палатасының (ҰКП) қорытындыларын жария талқылау, алу үшін Ашық НҚА интернет-порталында консультативтік құжатты орналастыру *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 19-бабының 1 және 6-тармақтары, 20-бабының 2-тармағы, заң шығару жұмысы қағидаларының 18, 19, 27, 30-тармақтары)*. | 2024 жылғы маусым | КМ |  |
|  | Консультациялық құжатты комиссия отырысына шығару мүмкіндігі туралы алдын ала қорытынды алу үшін Қазақстан Республикасының Әділет министрлігіне (бұдан әрі – Әділет министрлігі) Жолдау *(заң шығару жұмысы қағидаларының 27-тармағы)*. | 2024 жылғы маусым | КМ |  |
|  | Комиссия отырысында консультативтік құжатты қарау *(заң шығару жұмысы қағидаларының 30 және 31-тармақтары)*. | 2024 жылғы қаңтар | ӘМ, КМ |  |
|  | Комиссия консультативтік құжатты мақұлдаған жағдайда заң жобасын әзірлеу жөніндегі жұмыс тобын құру *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабының 9-тармағы, заң шығару жұмысы қағидаларының 36-тармағы)*. | 2024 жылғы қаңтар | КМ |  |
|  | Егер заңның тиісті жобасында оларды қабылдау көзделсе, заң жобасын, оның ішінде заң жобасына ілеспе материалдарды келісуге енгізу үшін қажетті заң жобасын әзірлеу *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабының 9 және 11-тармақтары, заң шығару жұмысы қағидаларының 36-40-тармақтары)*. | 2025 жылғы наурыз | КМ және басқа да мүдделі мемлекеттік органдар |  |
|  | Кәсіпкерлік жөніндегі уәкілетті орган айқындайтын тәртіппен кәсіпкерлік субъектілеріне қатысты Реттеуші құралды енгізуді немесе реттеуді қатаңдатуды көздейтін заң жобасының реттеушілік әсеріне талдау жүргізу, оны жүргізу қажеттілігі Кәсіпкерлік кодексте көзделген жағдайларда *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 19-бабының 3-тармағы, заң шығару жұмысы қағидаларының 42-тармағы)*. | 2025 жылғы  мамыр | КМ |  |
|  | Заң жобасын ашық талқылау, ғылыми сараптамалардың (лингвистикалық сараптаманы қоспағанда), қоғамдық кеңестердің, сараптамалық кеңестердің және ҰКП қорытындыларын алу үшін осы Қағидаларда айқындалған тәртіппен Ашық НҚА интернет-порталында орналастыру *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабының 4-тармағы, 30, 33, 33-1, 33-2-баптары, заң шығару жұмысы қағидаларының 45-47-тармақтары)*. | 2025 жылғы маусым | КМ |  |
|  | Мемлекеттік органның бірінші басшысының не оның міндетін атқарушы адамның шешімі бойынша заң жобасы бойынша Жария тыңдаулар өткізу *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабының 4-тармағы, заң шығару жұмысы қағидаларының 45-тармағы)*. | 2025 жылғы шілде | КМ |  |
|  | Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 2 маусымдағы № 355 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Үкіметінің Заңы мен регламентіне сәйкес мүдделі мемлекеттік органдармен және ұйымдармен заң жобасын келісу, егер мұндай болжанатын болса, мемлекеттік бюджет шығыстарына РБК қорытындысын алуды қоса алғанда *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабы 11-тармағы, заң шығару жұмысы қағидаларының 52-тармағы)*. | 2025 жылғы тамыз | КМ |  |
|  | Заң жобасын Ашық НҚА интернет-порталында орналастыру *(заң шығару жұмысы қағидаларының 54-тармағы)*. | 2025 жылғы қыркүйек | КМ |  |
|  | Заң жобасын Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің Кеңсесіне (бұдан әрі – Премьер-Министр Кеңсесі) енгізу және оны Үкімет регламентіне сәйкес қарау *(заң шығару жұмысы қағидаларының 55-тармағы)*. | 2025 жылғы  қыркүйек | КМ |  |
|  | Заң жобасын Қазақстан Республикасы Президентінің 2002 жылғы 17 мамырдағы № 873 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасы Үкіметінің заң жобалау жұмыстарының жоспарларын Қазақстан Республикасының Президентімен және Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігімен Қазақстан Республикасы Парламентінің Мәжілісіне Үкімет енгізетін заң жобаларын келісу қағидаларына сәйкес Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігімен (Президент Әкімшілігімен) келісу *(Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігімен заң жобаларын келісу Ережесінің 7-тармағы)*. | 2025 жылғы қараша | КМ |  |
|  | Заң жобасын Президент Әкімшілігімен, Үкімет аппаратымен келіскеннен кейін олар Парламенттің қарауына енгізілгенге дейін заң жобасына ғылыми лингвистикалық сараптама жүргізу *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 33-бабы, заң шығару жұмысы қағидаларының 4-тармағы 18) тармақшасы)*. | 2025 жылғы қараша | ӘМ, КМ |  |
|  | Заң жобасын Қазақстан Республикасы Парламентінің Мәжілісіне енгізу *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 29-бабы, заң шығару жұмысы қағидаларының 4-тармағы 19) тармақшасы).* | 2025 жылға желтоқсан | КМ |  |
|  | Заң жобасын Қазақстан Республикасы Парламентінің Палаталарында қарау кезінде ұсыну және сүйемелдеу *(заң шығару жұмысы қағидаларының 4-тармағының 20 тармақшасы)*. | 2026-2027 жылдар | КМ және басқа да мүдделі мемлекеттік органдар |  |
|  | Қабылданған Заңды іске асыру үшін қажетті заңға тәуелді НҚА әзірлеу және бекіту *("Құқықтық актілер туралы" Заңның 17-1-бабы 11-тармағы, заң шығару жұмысы Қағидаларының 40-тармағы)*. | ҚР Премьер-Министрінің өкімімен көзделген мерзімдерде | КМ және басқа да мүдделі мемлекеттік органдар |  |
|  | Қабылданған заңның іске асырылуын түсіндіру бойынша кешенді медиа жоспар әзірлеу *(Заң шығару жұмысы қағидаларына 5-қосымша)*. | Заң қабылданғаннан кейін 2 ай ішінде | КМ |  |

# 7. Ықтимал тәуекелдер:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Ықтимал тәуекелдер (соның ішінде әлеуметтік тәуекелдер) | Ықтимал тәуекелдердің себептері | Тәуекелдерді басқару жүйесі |
|  | Іс-шараларды қаржыландырудың жеткіліксіздігі қаупі | Бюджетте қажетті қаражаттың болмауы. | Түзетулерді әзірлеумен және оларды талқылаумен қатар оларды РБК қарауына шығару үшін мемлекеттік бюджет шығындарының тиісті есептеулері бар жоспарлар қалыптастырылатын болады. |
|  | Реттеу субъектілеріне реттеуші жүктеменің негізсіз ұлғаю қаупі, бұл ұсынылған реттеудің тиімсіздігі мен шамадан тыс ауыртпалығына әкеледі. | Жүргізіліп жатқан реформаны талдамалық сүйемелдеу жеткіліксіз болған жағдайда тәуекел мүмкін болады. Сондай-ақ нысаналы топтардың өкілдерімен қажетті консультациялар жүргізілмеген жағдайда. | Бизнеске реттеушілік жүктеменің туындауына немесе ұлғаюына әкеп соғатын барлық бастамалар бойынша ҚР Кәсіпкерлік кодексінің талаптарына сәйкес реттеушілік әсерге талдау жүргізілетін болады. Сондай-ақ әзірлеудің барлық кезеңдерінде ұсынылатын бастамалар бойынша ашық жария талқылаулар жүргізілетін болады. Жобалау кезінде реттеу озық әлемдік тәжірибе қолданылатын болады. Реттеуді қатаңдатқан жағдайда жағымсыз әсерді қолдау мен өтеудің қарсы шаралары ұсынылатын болады. |
|  | Ақылы жолдарды пайдаланғаны үшін төлемді арттыру және автожолдардың сапасына қойылатын талаптарды арттыру жөніндегі жұмыстарды жетілдіру құрылыс шығындарының ұлғаюына байланысты халыққа қызмет көрсетудің қолжетімділігін төмендету және инвестициялық ахуалдың ықтимал нашарлау тәуекелдерін болжайды. | Төлемдерді жинаудағы өзгерістер және сапа стандарттарының жоғарылауы жол компанияларына қаржылық жүктемені және соңғы пайдаланушылар үшін қызметтердің қымбаттауын арттыратын айтарлықтай бастапқы инвестициялардың қажеттілігіне әкелуі мүмкін. Бұл сонымен қатар операторлар мен жүргізушілердің наразылығы мен қарсылығын тудыруы мүмкін. | Для снижения риска будут внедрены гибкие механизмы сбора платы, с дифференцированными тарифами для разных категорий пользователей. Также будут предусмотрены меры поддержки наиболее уязвимых групп населения и бизнеса, которых коснутся ужесточения. Будет налажен постоянный диалог с отраслевыми ассоциациями и общественностью для корректировки политики в соответствии с обратной связью с рынком. |
|  | Тасымалдаушыларға қойылатын талаптарды қатаңдату және техникалық байқау рәсімдерін өзгерту жаңа стандарттарға сәйкес көлік паркін күтіп ұстау шығындарының өсуіне әкелуі мүмкін, бұл осы саладағы шағын және орта кәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. | Тасымалдаушыларға қойылатын талаптарды өзгерту қаражатты жаңартуға және қызметкерлерді оқытуға қосымша инвестицияларды қажет етеді, бұл әсіресе мүмкіндігі шектеулі шағын компаниялар үшін қиын болуы мүмкін. Өзгерістерге ақпараттық дайындықтың жеткіліксіздігі инновацияларды түсінбеуге және қабылдамауға әкелуі мүмкін. | Жаңа стандарттар мен әдістемелердің артықшылықтарын түсіндіру үшін ауқымды ақпараттық науқан өткізіледі, сондай-ақ осы саладағы мамандарға арналған оқыту семинарлары мен курстары ұйымдастырылады. |
|  | Әуе кемелерін пайдаланушыларды бақылауды күшейту, авиациялық қауіпсіздік талаптарын қатаңдату және авиациялық қызметтерді тұтынушылардың құқықтарын қорғауды қамтамасыз ету жоспарлары авиация үшін операциялық шығындардың артуына әкелуі мүмкін. Бұл билеттердің құнына және әуе тасымалының қолжетімділігіне әсер етуі мүмкін, әсіресе аз қамтылған аймақтарда. Экономиканы жаңа нормаларға тез бейімдеуде қиындықтар туындауы мүмкін. | Қатаң бақылау және қауіпсіздік шараларын енгізу техникалық базаны жаңартуға және кадрларды даярлауға айтарлықтай инвестицияларды қажет етеді, бұл әсіресе шағын және орта авиатасымалдаушылар үшін көп уақытты қажет етеді. Сонымен қатар, нормаларды қатайту салада қарсылық тудыруы мүмкін. | Тәуекелді азайту үшін жаңа ережелердің қолжетімділігін және олардың практикалық қызмет салаларына сәйкестігін қамтамасыз ету үшін авиациялық қоғамдастықпен консультациялар жүргізілетін болады. Сондай-ақ, ақпараттық сүйемелдеу бағдарламасы шеңберінде тұтынушылардың авиациялық қызметтер саласындағы олардың құқықтары мен оларды қорғау тәсілдері туралы хабардарлығын арттыруға бағытталған ақпараттық науқан іске асырылатын болады. |
|  | ТЖ көлігінің жолаушыларын қорғау бөлігінде жалпы бақылау тәртібінен ерекшеліктерді қосу, мемлекеттік үлестері бар Біріккен теміржол компаниясын құру, жеке инвесторлардың теміржол желісін салуға шектеулерді алып тастау, сондай-ақ вагондар паркін ұлғайту және жаңғырту мемлекет тарапынан бақылаудың жеткіліксіздігі тәуекелдерін тудыруы мүмкін. Тиісінше, қызметтердің қауіпсіздігі зардап шегуі мүмкін. | Мемлекеттік бақылаудың жалпы тәртібінің болмауы жолаушылардың құқықтарын қорғаудың төмендеуіне әкелуі мүмкін. Мемлекеттің қатысуымен ірі компания құру бюрократияны ынталандырып, бәсекелестікті төмендетуі мүмкін, бұл қызметтердің сапасы мен құнына теріс әсер етеді. Тұрақты реттеуші ортасыз төмендету шегін алып тастау тұрақсыздық пен инвестициялық белсенділіктің өзгеруіне әкелуі мүмкін, бұл ұзақ мерзімді жоспарлауды қиындатады. | Для снижения рисков в рамках проекта закона, будут усилены регуляторные механизмы и установлены четкие требования для всех участников рынка. Будет обеспечено сохранение баланса между государственным участием и частной инициативой для поддержания здоровой конкуренции и предотвращения монополизации рынка. Регулярное обновление и модернизация технических стандартов обеспечит безопасность и качество услуг. Привлечение независимых экспертов и общественности к разработке процессов и реализации проектов обеспечит прозрачность и ответственность за все изменения в процессах. |
|  | Теңіз кемелеріндегі шетелдік капитандардың жұмысына шектеулерді алып тастау жөніндегі ұсыныстар, Көлік министрлігімен түбін және порт инфрақұрылымын тереңдету жөніндегі жұмыстарды келісу жөніндегі талаптар, сондай-ақ шағын және өзен кемелерін реттеуді қатаңдату кеме қатынасы үшін кедергілердің күшеюі мен жағдайлардың нашарлау тәуекелдерін қамтиды. | Шетелдік капитандар үшін шектеулерді алып тастау жергілікті теңізшілер арасында наразылық тудыруы мүмкін, бұл ықтимал қақтығыстарға әкелуі мүмкін. Министрлікпен міндетті келісімді енгізу уақыт пен бюрократияның ұлғаюына байланысты порттық Жұмыспен қамтудың дамуына кедергі келтіруі мүмкін. Шағын және өзен кемелері үшін нормаларды қатаңдату осы саладағы жеке және шағын кәсіпкерліктің дамуына күмән келтіруі мүмкін. | Тәуекелді азайту үшін халықаралық тәжірибені ескере отырып, жаңа ережелерді әзірлеу және енгізу кезінде барлық тараптардың мүдделері ескерілетін болады. Келісу рәсімдерінің ашықтығын қамтамасыз ету және бюрократиялық процестерді барынша азайту су көлігі саласының дамуын жеделдетуге ықпал етеді. Ықтимал Әлеуметтік және кәсіби қақтығыстардың алдын алу үшін шетелдік капитандардың жұмыс жағдайларын талқылау үшін кәсіби теңізшілер қауымдастығымен кеңесу жүргізіледі. Сондай-ақ, заң жобасында шағын және өзен кемелерін олардың пайдаланылуына, демек, қауіпсіздік пен экологиялық нормалардың сақталуына кедергі келтірмейтін реттеу бойынша теңдестірілген шаралар ұсынылатын болады. |

8. Қоғамдық талқылауға арналған жұмыс топтары:

1) азаматтар;

2) мүдделі мемлекеттік органдар;

3) көлік компаниялары мен өзге де кәсіпкерлік субъектілері, сондай-ақ олардың салалық одақтары мен қауымдастықтары;

4) «Атамекен» Ұлттық Кәсіпкерлер палатасы және салалық қауымдастықтар;

5) «Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК;

6) қоғамдық бірлестіктер.

9. Қоғамдық талқылау тәсілі:

Реттеуші саясаттың консультативтік құжатын (КДРП) жария талқылау мыналар арқылы жүзеге асырылатын болады:

1) «Ашық НҚА» интернет-порталында КДРП орналастыру;

2) дөңгелек үстел өткізу;

3) жұмыс топтарын өткізу.

10. Қоғамдық талқылау нәтижелері

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п | Ұсынылған шешім | Жұртшылықтың (нысаналы топтардың)қатынасы |
|  | Жария талқылаулар 2024 жылғы ҰБТ-дан ҰБТ-ға дейінгі «Ашық НҚА» порталында өткізілді. | Барлығы ескертулер мен ұсыныстар түсті: 0,  Оның ішінде, қабылданды: 0,  Қабылданбады: 0 |

11. Заң жобасының құрылымы мен мазмұны (заңнамалық актіні әзірлеу қажеттілігі туралы шешім қабылданған жағдайда)

Заң жобасы екі баптан тұрады:

1-бап мыналарға өзгерістер мен толықтыруларды көздейтін болады:

1. 1999 жылғы 1 шілдедегі Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексі (Ерекше бөлім) ;

2. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 20 маусымдағы Жер кодексі;

3. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 8 шілдедегі Орман Кодексі;

4. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 9 шілдедегі Су кодексі;

5. Қазақстан Республикасының 2008 жылғы 4 желтоқсандағы Бюджет кодексі;

6. Қазақстан Республикасының 2015 жылғы 29 қазандағы Кәсіпкерлік Кодексі;

7. Қазақстан Республикасының 2021 жылғы 2 қаңтардағы Экологиялық кодексі;

8. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Қазақстан Республикасының Заңы;

9. «Терроризмге қарсы іс-қимыл туралы» 1999 жылғы 13 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

10. «Коммерциялық емес ұйымдар туралы» 2001 жылғы 16 қаңтардағы Қазақстан Республикасының Заңы;

11. «Қазақстан Республикасындағы жергілікті мемлекеттік басқару және өзін-өзі басқару туралы» 2001 жылғы 23 қаңтардағы Қазақстан Республикасының Заңы;

12. «Қазақстан Республикасындағы туристік қызмет туралы» 2001 жылғы 13 маусымдағы Қазақстан Республикасының Заңы;

13. «Автомобиль жолдары туралы» 2001 жылғы 17 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

14. «Теміржол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы;

15. «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» 2002 жылғы 17 қаңтардағы Қазақстан Республикасының Заңы;

16. «Қазақстан Республикасындағы Бала құқықтары туралы» 2002 жылғы 8 тамыздағы Қазақстан Республикасының Заңы;

17. «Акционерлік қоғамдар туралы» 2003 жылғы 13 мамырдағы Қазақстан Республикасының Заңы;

18. «Автомобиль көлігі туралы» 2003 жылғы 4 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

19. «Ішкі су көлігі туралы» 2004 жылғы 6 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

20. «Жануарлар дүниесін қорғау, өсімін молайту және пайдалану туралы» 2004 жылғы 9 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

21. «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» 2010 жылғы 15 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

22. «Мұнай өнімдерінің жекелеген түрлерінің өндірісі мен айналымын мемлекеттік реттеу туралы"2011 жылғы 20 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

23. «Жол қозғалысы туралы» 2014 жылғы 17 сәуірдегі Қазақстан Республикасының Заңы;

24. «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» 2014 жылғы 16 мамырдағы Қазақстан Республикасының Заңы;

25. «Мемлекеттік сатып алу туралы» 2015 жылғы 4 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы;

26. «Пошта туралы» 2016 жылғы 9 сәуірдегі Қазақстан Республикасының Заңы;

27. «Табиғи монополиялар туралы» 2018 жылғы 27 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы;

28. «Квазимемлекеттік сектордың жекелеген субъектілерін сатып алу туралы» Қазақстан Республикасының 2021 жылғы 8 маусымдағы Заңы;

29. «Қазақстан Республикасындағы сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы» 2001 жылғы 16 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

30. «Өсімдіктер әлемі туралы» Қазақстан Республикасының 2023 жылғы 2 қаңтардағы Заңы;

2-бап Заң жобасының қорытынды және өтпелі ережелерін көздейтін болады.

12. Қайта қарау мерзімдерін көрсете отырып, енгізілетін реттеудің тиімділігін бағалау индикаторлары

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индикатор | 2023 жыл | 2028 жыл |
| Көлік және қойма саласындағы еңбек өнімділігінің өсуі *(2019 жылғы бағадағы 2019 жылғы деңгейден өсім)* | 9,8% | 25,3% |
| Көлік және қойма саласындағы негізгі капиталға инвестициялар *(2019 жылғы деңгейге нақты өсу)* | 41,9% | 95,4% |
| Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі | 92% | 97% |
| Нормативтік жағдайдағы облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі | 86% | 94% |
| Жүктерді темір жол көлігімен тасымалдаудағы жеке тасымалдаушылардың үлесі | 10% | 26% |
| Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзит көлемі | 27,7 млн. тонна | 33,6 млн. тонна |
| Кеме қатынасы шлюздерінде гидродинамикалық оқиғалардың туындау тәуекелінің үлесі | 54,6% | 51,7% |
| Пайдалану мерзімі 25 жылдан асатын теміржол жылжымалы құрамы (жолаушылар вагондары) үшін | 27,9% | 2,1% |