



"Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 27 наурыздағы N 207 Қаулысы

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

"Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы"
Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы Қазақстан
Республикасы Президентінің қарауына енгізілсін.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Премьер-Министрі

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІНІҢ
ЖАРЛЫҒЫ**

**Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік
стратегиясы туралы**

Қ А У Л Ы Е Т Е М І Н :

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы (бұдан әрі - Стратегия) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Үкіметі:

1) бір ай мерзімде Стратегияны іске асыру жөніндегі іс-шаралар Жоспарын әзірлесін және бекітсін;

2) жыл сайын 30 қаңтарға қарай Мемлекет басшысына Стратегияның орындалу барысы туралы ақпарат берсін;

3) осы Жарлықтан туындайтын өзге де шараларды қабылдасын.

3. Стратегияның орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне жүктелсін.

4. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Президенті

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы

П р е з и д е н т і н і ң

2 0 0 6 ж ы л ғ ы

2 7

н а у р ы з д а ғ ы

N

2 0 7

Ж а р л ы ғ ы м е н

бекітілген

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы

Астана, 2006

"... деңгейі жоғары өмірдің басты шарты - тұрақты экономикалық өсуді қамтамасыз ету.

Бұл міндетті біз атқара аламыз. Біз экономикада жылына 8-9% деңгейінде экономикалық өсуді қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін қажетті негізді жасадық. Енді бізге алға қарқын басуға және екінші онжылдықтың басында жаһандық экономикада лайықты орынға ие болуға мүмкіндік беретін стратегиялық бағыттарға күш-жігерімізді салу қажет.

... Қазақстан әлемдік көлік-коммуникация жүйесінің бөлігі болуы тиіс, бұл бізден еліміздің барлық көлік инфрақұрылымын жеделдете дамытуды талап етеді.

Біз аумақтық дамумен қисынды байланысқан ұзақ мерзімді көлік стратегиясын қабылдауға тиіспіз. Солтүстік-Оңтүстік және Батыс-Шығыс бағыттарында континентальды және трансконтинентальды транзитті жүзеге асыруға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы магистральдар желісін құруымыз қажет.

Еліміздің әуе кеңістігі арқылы транзиттік бағдарғылар желісін қалыптастыру жөніндегі жұмысты өрістетуге қажет. Тек еліміздің барлық қалаларын ғана емес, сонымен қатар дүниежүзінің ірі қалаларын да байланыстыруға мүмкіндік беретін қуатты көлік тораптарын - қазіргі заманғы "хабтар" жасауға айырықша басымдық беріледі."

Қазақстан Республикасының Президенті

Н.Ә.Назарбаев

Мазмұны

СТРАТЕГИЯНЫҢ ПАСПОРТЫ

КІРІСПЕ

1. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК-КОММУНИКАЦИЯ КЕШЕНІНДЕ ҚАЗІРГІ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУ

2. МАҚСАТ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МІНДЕТТЕР МЕН ҚАҒИДАТТАР

3. СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ

3.1. КӨЛІК ҚЫЗМЕТІН МЕМЛЕКЕТТІК РЕТТЕУ ЖҮЙЕСІН ЖЕТІЛДІРУ

3.2. КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ ЖӘНЕ ДАМУ

3.3. КӨЛІК ҚЫЗМЕТТЕРІ РЫНОГЫН ДАМУ

3.4. КӨЛІК ЖҮЙЕСІН ӨҢІРЛІК ДАМУ

3.5. КӨЛІК ПРОЦЕСТЕРІНІҢ ҚАУІПСІЗДІГІН АРТТЫРУ

3.6. ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТТІ ПАЙДАЛАНУ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ

3.7. КӨЛІК САЛАСЫНДАҒЫ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУ

3.8. КӨЛІК САЛАСЫНДАҒЫ ҒЫЛЫМИ ЖӘНЕ КАДР ӘЛЕУЕТІН АРТТЫРУ

4. КӨЛІКТІҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТҮРЛЕРІНДЕ СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

4.1. ТЕМІР ЖОЛ КӨЛІГІНДЕ

4.1.1. Көлік қызметтері рыногын дамыту

- 4.1.2. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
- 4.1.3. Транзиттік әлеуетті іске асыру
- 4.1.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру
- 4.2. АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІНДЕ
 - 4.2.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
 - 4.2.2. Автокөлік қызметтері рыногын дамыту
 - 4.2.3. Транзиттік әлеуетті пайдалану
 - 4.2.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру
- 4.3. ҚАЛАЛЫҚ ЖОЛАУШЫЛАР КӨЛІГІНДЕ
 - 4.3.1. Дамытуды жоспарлау
 - 4.3.2. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру
 - 4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат
- 4.4. ӘУЕ КӨЛІГІНДЕ
 - 4.4.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
 - 4.4.2. Ұшулардың қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік
 - 4.4.3. Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету және сертификаттау
 - 4.4.4. Әуе тасымалдары рыногын дамыту және реттеу
 - 4.4.5. Аэронавигациялық кешенді дамыту
 - 4.4.6. Транзиттік әлеуетті пайдалану
 - 4.4.7. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру
- 4.5. СУ КӨЛІГІНДЕ
 - 4.5.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
 - 4.5.2. Транзиттік әлеуетті пайдалану
 - 4.5.3. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру
- 5. СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ КЕЗЕҢДЕРІ МЕН ТЕТІКТЕРІ
 - 5.1. I-КЕЗЕҢ 2006-2010 ЖЫЛДАР
 - 5.1.1. Темір жол көлігі саласында
 - 5.1.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлігі саласында
 - 5.1.3. Әуе көлігі саласында
 - 5.1.4. Ішкі су көлігі саласында
 - 5.1.5. Теңіз көлігі саласында
 - 5.2. II-КЕЗЕҢ 2011-2015 ЖЫЛДАР
 - 5.2.1. Темір жол көлігі саласында
 - 5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлігі саласында
 - 5.2.3. Әуе көлігі саласында
 - 5.2.4. Ішкі су көлігі саласында
 - 5.2.5. Теңіз көлігі саласында
- 5.3. ІСКЕ АСЫРУ ТЕТІКТЕРІ
- 6. ҚАЖЕТТІ ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ

6.1. НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР

6.2. ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ

7. КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕР

Стратегияның паспорты

Атауы

Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы

Өзірлеу үшін негіздеме

Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпіліс қарсаңында" атты Жолдауына, Қазақстан Республикасы Президентінің қатысуымен өткізілген Үкіметтің кеңейтілген мәжілісінің 2005 жылғы 21 қарашадағы N 01-7.8 Хаттамасының 2.4-тармағына с ә й к е с

Өзірлеуші

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

Мақсат, стратегиялық міндеттер мен қағидаттар

кешенін озық дамыту

Мемлекеттің экономикалық стратегиясының басымдықтарына сәйкес көлік-коммуникация

Қазақстан көлік жүйесінің еуразиялық көлік жүйесіне кірігуі;
бірыңғай, іштен тұйық және сырттан шоғырланған көлік кеңістігін қалыптастыру;
қазіргі заманғы ұлттық көлік инфрақұрылымын құру;
транзиттік әлеуетті дамыту және тиімді пайдалану;
көлік процестерінің ең жоғары тиімділігіне қол жеткізу және ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынаста соңғы өнімнің құнындағы көлік құрамдас бөлігін төмендету;
ұлттық көлік заңнамасын өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде халықаралық құқықпен үйлестіру;
бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту және өңіраралық байланыстарды

дамыту, сондай-ақ көліктік қол
жетімділікті экономикалық даму мен
әлеуметтік тұрақтылыққа кепілдік беретін
деңгейде қамтамасыз ету;

инфрақұрылымды кластерлік дамыту арқылы

Қазақстанның көлік жүйесінің
бәсекелестікке қабілеттілігін арттыру;

көлік процестерінің қауіпсіздігін
қамтамасыз ету, көліктегі оқиғалардың
санын және ауыртпалығын төмендету;

экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз
ету және энергетикалық ресурстарды
тиімді пайдалану көлік секторында

қолайлы инвестициялық ахуалды

қ а л ы п т а с т ы р у .

Іске асыру мерзімі

2006-2015 жылдар

1 кезең - 2006-2011 жылдар

2 кезең - 2011-2015 жылдар

Қаржыландырудың
қажетті ресурстары
мен көздері

Қаржыландырудың қажетті ресурстары мен
көздері көлік түрлері бойынша салалық
бағдарламаларды әзірлеу мен бекіту
кезінде анықталатын болады

Күтілетін
нәтижелер

Көлік жүйесін жұмыс істеудің сапалық
жаңа деңгейіне көшіру жүзеге асырылатын,
оңтайлы көлік жүйесі қалыптастырылатын
болады. Инфрақұрылымды толық өзін-өзі
ақтайтын принципке қаржыландыруға көшу
оны одан әрі тұрақты дамыту мен жоғары
техникалық және технологиялық деңгейде
ұстап тұру үшін ресурстар қалыптастыруға
м ү м к і н д і к б е р е д і .

Қазақстанның көлік кешені әлемдік көлік
жүйесіне үйлесімді кірігетін болады.
Көлік инфрақұрылымы әлемдік стандарттарға
сай келетін болады. Экология саласындағы
нормативтік база мен бақылау жүйесі
халықаралық стандарттармен сәйкестікке
к е л т і р і л е д і .

Қолайлы инвестициялық ахуал

жасау арқылы көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастыру мен өндірістік процестің озық технологиялары енгізіледі, салалық отандық өндірістер құрылады.

Көліктің барлық түрі өзара үйлесімді жұмыс істейтін болады. Интермодальдық тасымалдардың көліктік-логистикалық орталықтары жүйесі жасалады. Осының бәрі негізін контейнерлік тасымалдар құрайтын транзиттік тасымалдар үлесін елеулі арттыруға мүмкіндік береді. Транзит мемлекет пен көлік компанияларының бюджетіне елеулі қаржылай түсімдерді қамтамасыз етеді.

Көлік жүйесінің тиімділігін арттыру оны қазақстандық экономиканың бәсекеге қабілетті элементіне айналдыруға мүмкіндік береді. Жүк және жолаушылар тасымалының елеулі өсуі қамтамасыз етілетін болады.

Экономика мен халықтың көлік қызметтерінің сенімді және қауіпсіз көлікпен көрсетілуіне қажеттіліктерін қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізілетін болады. Көлік барлық халық үшін қолжетімді құрал болады. Оның жоғары техногенді және экологиялық қауіптің көзі ретіндегі әсері азаяды.

Көліктегі экономикалық және технологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері шешілетін болады, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне ықпал ететін болады.

Өнімдер мен қызметтердің өзіндік құнындағы көлік құрамдас бөлігі айтарлықтай төмендейді, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады.

Мемлекет экономикасының негізгі қозғалтқыштарының бірі ретінде көлік кешенінің ролі артады.

Стратегияны іске асыру Қазақстан экономикасын дамытуда ортақ он әлеуметтік-экономикалық тиімділікке ие болады және Қазақстан Республикасының

Индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы,

Қазақстан Республикасының Ауылдық аумақтарын дамытудың 2004-2010 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы сияқты бағдарламалық құжаттарды іске асыруға

айтарлықтай ықпал етеді.

КІРІСПЕ

Қазақстан экономикасы өсуінің жоғары қарқыны ұзақ мерзімді жоспарлауға негізделген дамуының дербес моделін жасау тиімділігін дәлелдейді.

Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың гүлденуі, қауіпсіздігі мен әл-ауқатын жақсарту" деген халыққа Жолдауы мемлекет дамуының ұзақ мерзімді басымдықтарын жариялаған, еліміздің 2030 жылға дейін дамуының ұзақ мерзімді стратегиясын белгілеген негіз қалаушы құжат болды.

Қазақстанда қабылданған Қазақстан Республикасының Индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы¹ (бұдан әрі - Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы) бәсекеге қабілетті экономиканы және жоғары технологиялар индустриясын одан әрі дамыту үшін жағдай жасауда.

¹ Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығымен бекітілген.

Индустриялық-инновациялық даму стратегиясының іске асырылуы мемлекеттен экономиканың барлық саласын және адам ресурстарын қарқынды және сапалы дамытуға бағытталған кешенді күш-жігерді талап етеді.

Елдің бірыңғай экономикалық кеңістігін дамыту көбінесе әр өңірдің көлік инфрақұрылымы дамуының дәрежесіне байланысты. Осыған орай, көлік жүйесін теңгерімдірілген өңірлік дамыту және орталықсыздандыру үрдісінің сақталуымен көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергілікті органдардың өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі ерекше маңызды болып табылады.

Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясының (бұдан әрі - Стратегия) жалпы мемлекеттік маңызы бар, бұл Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпіліс қарсаңында" атты Жолдауында көрсетілді, өйткені көлік кешенінің тұрақты жұмыс істеуі республиканың экономикалық өсуінің қажетті шарты болып т а б ы л а д ы .

Көлік қызметтері оларды алушыларға, атап айтқанда халыққа, бизнеске, сондай-ақ бірлік пен қауіпсіздікті қамтамасыз етудің стратегиялық мәселелерін шешуде мемлекетке бағытталуы тиіс.

Негізгі стратегиялық құжаттарды дамытуда әзірленген, "... Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметтеріне бар және болжанған мұқтаждықтарды қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшін көлік кешенін Қарқынды дамытуды" бас мақсат қылып белгілеген, 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасы ² көлік кешенін дамытудың басы болды.

² Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801 қаулысымен мақұлданған.

Сонымен бірге, қол жеткізілген нәтижелер қолданыстағы салалық дамыту бағдарламалар үшін негіз құрып және бір қатар салалық заңдарды әзірлеу мен қабылдауды қамтамасыз етіп, көрсетілген құжат көбінде өз миссиясын орындағанын айқындайды. Жақын арадағы жылдарда дағдарыстық шекке қол жеткізуі мүмкін көліктің барлық түрлерінің негізгі қорлары тозуының жоғары қарқыны мемлекеттен олардың жедел қалпына келтірілу мен жаңғыртылуына бағытталған белгіленген жаңа жүйелік шаралар қабылдауды талап етеді.

Стратегия дамуы мен тиімді жұмыс істеуі анағұрлым дәрежеде мемлекеттің саясатына байланысты темір жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлігін қамтиды. Қазіргі жағдайда көліктің осы түрлері Қазақстанның көлік процестерінде басты рөл атқарады.

Республиканың елді мекендерін өзара байланыстыра отырып, көлік мемлекеттің аумақтық және әкімшілік тұтастығын қамтамасыз етуде, оның қорғаныс қабілеттілігі мен қауіпсіздігінде негізгі рөл атқарады.

Стратегия Шығыс пен Батыс арасындағы өсіп келе жатқан сауда байланыстарды ыңғайлы, сенімді және қол жеткізілімді бағдарғылармен қамтамасыз етуге бағытталған. Стратегия шеңберінде негізгі көліктік магистральдық және байланыстыратын бағдарғылардың меридиандық және ендік орналасуының жаңартылған моделі қ о л д а н ы л а т ы н б о л а д ы .

Стратегия қолданыстағы көлік жолдарын және көлік құралдарының барлық түрін

қосып жаңартумен инфрақұрылымдық объектілерді жаңғыртуды және жаңаларын ("түзететінін") құруды көздейді.

Мұнайгаз саласының спецификасын ескерумен құбыр көлігін дамыту қолданыстағы Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасы³ және Қазақстан Республикасының газ саласын 2015 жылға дейін дамыту бағдарламасы⁴ шеңберінде жүзеге асырылады.

³ Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 Жарлығымен бекітілген.

⁴ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы 11 қаңтардағы N 25 қаулысымен қабылданған.

Стратегия 2015 жылға дейінгі мемлекеттік көлік саясатының басым бағыттарын белгілейді және көлік жүйесінің кешенділігі мен біртұтастығын қамтамасыз етуге және тиісті салалық бағдарламаларды әзірлеу үшін стратегиялық негіз қалауға тиіс саяси-экономикалық және ұйымдастыру-құқықтық шаралар, принциптер жиынтығын, көлік инфрақұрылымын дамыту мен транзиттік саясаттың басымдықтарын білдіреді.

1. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК-КОММУНИКАЦИЯ КЕШЕНІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУ

Көліктің жай-күйі мен дамуына Қазақстан Республикасы ерекше мән береді.

Қазақстанның экономикалық және географиялық ерекшеліктері (кең-байтақ аумағы, теңізге шығатын жолының болмауы, елді мекендерінің және табиғи ресурстарының біркелкі орналаспауы) көлік жүйесіне жоғары тәуелділікті сақтай отырып, оның экономикасын әлемдегі неғұрлым жүк тасымалдауды көп қажетсінетіндердің біріне айналдырады.

Еуропа мен Азияның түйісінде орналасқан Қазақстан Азия мемлекеттеріне Ресей және Еуропамен географиялық жағынан баламасыз жер үсті көлік байланысын ұсына отырып, айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие болып отыр. Республика әуе кеңістігінің транзиттік әлеуеті де қызығушылық тудыруда. Көлемді өткізу рыноктарға ие шекаралас елдермен көрші болу да отандық көлік жүйесін дамытуға перспективалар тудырады.

Жерінің жазықтығы⁵ және табиғи тас материалының үлкен қоры темір жол және автомобиль көлігінің коммуникацияларын кедергісіз дамытуға мүмкіндік береді.

⁵ Қазақстанның кейбір өңірлерін, басымы шығыс пен оңтүстік-шығыста, қоспағанда.

Жер үсті жолдары қатынасы желісінің негізгі үлесі автомобиль және темір жолдарының үлесіне (шамамен тиісінше 88,4 және 14,0 мың км) тиеді. Пайдаланатын су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км, әуе трассаларының ұзындығы - 61 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы желінің тығыздығы шамамен 5,1 км темір жолды,

32,4 км қатты жамылғылы автомобиль жолдарын, 1,5 км ішкі су жолдарын құрайды.

90 жылдардың басындағы Қазақстанның нарықтық экономиканы таңдауы және басталған реформалар көлік жұмысының жағдайын және көлік қызметтеріне деген сұраныстың сипатын айтарлықтай өзгертті.

Реформалардың бірінші онжылдығында көлікте негізгі құрылымдық және институционалдық өзгерістер жүргізілді. Көліктің жаңа әлеуметтік-экономикалық жағдайларға жауап беретін құқықтық базасының негізі салынды. Мемлекеттік басқару мен шаруашылық қызметтің функциялары бөлінді, нарық жағдайларына барабар көлік қызметін мемлекеттік басқару жүйесі құрылды. Негізінде жекешелендіру аяқталды.

Ұйымдастыру-құқықтық нысандардың құрылымы және көлік кәсіпорындарының саны барлық сала бойынша жыл сайын өзгеріп отырады. Бұл бәсекенің принциптерімен және көлік қызметтеріне деген нақты сұраныспен реттелетін оңтайлы жалғасын табып отырған рынок қалыптасуының көрсеткіші.

Көліктің жүйе қалыптастырушы рөлі және оны дамыту міндеттері мен әлеуметтік-экономикалық өзгерістердің басымдықтары арасындағы өзара байланысы айтарлықтай өсті. Жалпы, көлік жүк және жолаушылар тасымалына деген өскен сұранысты қанағаттандырды. 2000 жылдан бастап 2005 жылды қоса алған кезеңде көлік қызметтерінің өсуі орташа жыл сайынғы экономикалық өсу 10,3% кезінде, жылына орташа алғанда жолаушылар тасымалы үшін 7,8%, жүк тасымалы үшін 9,5% құрады.

Сонымен бірге, көліктің нарық жағдайына жалпы бейімділігіне қарамастан, қазіргі уақытта көлік жүйесінің жай-күйі оңтайлы, ал, оның даму деңгейі жеткілікті деп айтуға болмайды.

Көлік-коммуникация желісінің елдің барлық аумағындағы теңгерілмеген орналасуы бірыңғай экономикалық кеңістіктің дамуы мен жеке ұтқырлықтың өсуіне кедергі болып отыр. Өнеркәсіпке бағытталған темір жол және автомобиль жолдарының желісі бұрынғы кеңестік республикалардың аумақтық шекараларын ескерусіз дамыған ⁶. Көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық көрсеткіштері халықаралық стандарттармен және Қазақстанның жұмыс істейтін сауда серіктестерінің жүйелеріне сәйкес келмеуі ⁷ өңірлік кірігу мен сауда-көлік байланыстарын дамыту жолындағы айтарлықтай кедергі болып табылады.

⁶ Қазақстан темір жолдарының кейбір учаскелері солтүстікте Ресей және оңтүстікте Қырғызстанның аумағы бойынша өтеді, осылайша Қазақстан аумағы бойынша ресей мен қырғыз темір жолдарының учаскелері өтеді.

⁷ Атап айтқанда, Еуропа мен бұрынғы КСРО-да қабылданған темір жол табанының әртүрлі ені, сондай-ақ темір жол техникасы көрсеткіштерінің кейбір шекаралас мемлекеттеріндегі, мысалы Қытайда көлемдік көрсеткіштермен біркелкі болмауы.

Көлік желісін дамытудағы өңірлік біркелкіліктің болмауы өңірлердің экономикалық дамуын түзетуге кедергі болып отыр. Шамамен 2 мың ауылдық елді мекеннің жыл бойғы көлік қатынасы жоқ. Елді мекендердің тұрақты қатынаспен қамтамасыз етілуі 69,3 % қ ұ р а й д ы .

Дамуының қазіргі кезеңінде республиканың көлік кешені тозған негізгі құралдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйімен және жеткіліксіз дамыған инфрақұрылым мен технологиялармен сипатталады.

Өнімнің соңғы құнындағы көлік шығыстарының үлесі әлі де жоғары және ішкі темір жол мен автомобиль тасымалы үшін тиісінше 8 және 11% құрайды, ал нарық экономикасы дамыған елдерде осы көрсеткіш 4-4,5% құрайды. Нәтижесінде, Қазақстан экономикасы көлік жүктемесін дамыған елдермен салыстырғанда екі есе көтереді. Жүк сыйымдылығының көрсеткіші бойынша Қазақстан экономикасы шамамен бес есе төмен тиімді, осылайша ІЖӨ әрбір бірлігіне доллармен есептегенде кемінде 9 тонна-км көлік жұмысы келеді, Еуропалық Одақ елдерінде бұл көрсеткіш - кемінде 1 тонна-км/д о л л а р І Ж Ө .

Сапалы көлік қызметтеріне деген өсіп келе жатқан сұраныс көлік жүйесінің жеткіліксіз техникалық деңгейі мен көлік технологиялары саласындағы жиналған кемшіліктерден толығымен қанағаттандырмайды.

Тасымалдар көлемінің айтарлықтай өсуі, соның ішінде көмір, мұнай құю жүктері, металл өнімі, химиялық және мұнай химиялық өнеркәсіптің өнімі, басқа жүктер, соның ішінде контейнерлердегі, экспортына байланысты, өткізу және алып жүру мүмкіндіктерінің тапшылығы тежеуіш болып отыр.

Жалпы ұлттық өнімді өсіру мүмкіндіктері көлік қызметтерін экспорттау арқылы толығымен іске асырылмайды, өйткені отандық тасымалдаушылардың көлік қызметінің әлемдік рыногындағы жағдайы олардың іс жүзіндегі мүмкіншіліктеріне жауап бермейді және республиканың транзиттік әлеуеті толығымен пайдаланбайды.

Қазақстанның еуразиялық құрлықтың ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпірдің геосаяси рөлінің а л ғ ы ш а р т ы б о л ы п т а б ы л а д ы .

Қазақстанның аумағы бойынша республикадағы бар көлік инфрақұрылымының негізінде өтетін және құрылатын төрт халықаралық көлік дәлізі бар. Олар:

- **Трансазиялық темір жол магистралінің (ТАТМ) Солтүстік дәлізі:** Батыс еуропа - Қытай, Корей түбегі - Ресей мен қазақстан (Достық - Ақтоғай - Саяқ-Мойынты - Астана - Петропавл (Пресногорьков) арқылы Жапония.

- **ТАТМ Оңтүстік дәлізі:** Оңтүстік Шығыс Еуропа - Қытай және Түркия, Иран, Орталық Азия елдері мен Қазақстан (Достық-Ақтоғай-Алматы-Шу-Арыс-Сарыағаш учаскесінде) арқылы Оңтүстік Азия.

- **ТРАСЕКА:** Шығыс Еуропа - Қара теңіз арқылы Орталық Азия, Кавказ және Каспий теңізі (Достық-Алматы-Ақтау учаскесінде).

- **Солтүстік - Оңтүстік:** Солтүстік Еуропа - Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдері, Ақтау теңіз портының учаскелерінде Қазақстанның қатысуымен - Ресейдің орал өңірлері мен Ақтау-Атырау.

Негізгі құрлықаралық бағдарғыларды құрастыруға қатысатын бағыттармен бірге Сарыағаш-Арыс-Қандыағаш-Озинки бағыты бойынша өңірлік транзиттік тасымал үшін аса маңызды **ТАТМ Орталық дәлізін** атап өту қажет.

Дәліздер Шығыс-Батыс қатынасындағы қашықтықты және жүктерді жеткізу мерзімдерін айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді.

Қытай экономикасының қарқынды өсуі, атап айтқанда оның батыс өңірлерінің, бүгінгі күні әлемдік рыноктарға тауарлардың алуан түрін жеткізу қажеттілігін туғызып отыр. **Сонымен бірге, мамандардың бағасы бойынша Қазақстанда транзиттің даму деңгейі саланың және тұтастай республиканың әлеуетіне сәйкес келмейді.** Мысалы, 2003 жылы Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауда көлемі 115 млн. тоннаны құрады, бұл ретте Қазақстан Республикасының аумағы арқылы осы бағыттағы транзиттік тасымалдың көлемі бар болғаны шамамен 3 млн. тонна болды.

Көліктің негізгі түрлері бойынша транзиттік дәліздердің әлеуетті транзиттік мүмкіндіктерін пайдалану 1-кестеде келтірілген.

1-кесте.

Көлік түрі	2004 жылғы транзиттің көлемі	Әлеуетті	Әлеуетті пайдалану
Темір жол көлігі, млн. тонна	7,888	30,0	38%
Автомобиль көлігі, млн. тонна	0,350	3,0	12,0%
Әуе көлігі, млн.с.км	82,507	342,5	24,1%
Су көлігі млн. тонна	0,073	2,5	2,9%

Көлік дәліздері желісі географиялық жағынан өнеркәсіптік және шаруашылық қажеттіліктерді қанағаттандыруға бағытталған. Өңірлік даму, өндіріс күштерін және тұрғындарды орналастыру перспективаларын есепке ала отырып, оны одан әрі оңтайландыру және ішінара қайта бағыттау талап етіледі;

Көлік процесі, бірінші кезекте жол қозғалысы қауіпсіздігінің көрсеткіштері әлемдік деңгейге сәйкес келмейді. Жыл сайын жол-көлік оқиғаларында (ЖКО) 3 мыңнан астам адам қаза табады, бұл дамыған елдердің ұқсас көрсеткіштерінен екі есе артық.

Соңғы 5 жыл ішінде ЖКО зардап шеккендер санының жыл сайынғы өсімі шамамен 10-15% құрады. Осы үрдіс сақталған жағдайда, мемлекет қауіпсіздікті арттыру жөнінде инфрақұрылымды жаңғыртудан, оқыту бағдарламаларын іске асырудан және құқық

қолдану жүйесін күшейтуден тұратын нақты кешенді шаралар қабылдамаса, 2015 жылға қарай ЖКО зардап шеккендер саны жылына 10 мың адамға жетуі мүмкін.

Қоршаған ортаны ластаудағы көлік үлесі 30% дейін жетеді, бұл дамыған елдердің ұқсас көрсеткіштерінен 1,7 есе артық.

Көлік қызметтеріне сұраныстың өсуі және болжамды перспективада оның анағұрлым артуы кезінде жалпы көлік жүйесінде және оның жекелеген салаларында бірқатар шешілмеген ішкі проблемалар сақталып отыр.

Соңғы жылдары көлікте басталған институционалдық және құрылымдық өзгертулер соңына дейін аяқталған жоқ. Көлік секторындағы нарықтық қатынастарды одан әрі дамыту үшін тұрақты жағдай жасау мақсатында оларды жүйелі аяқтау қажет.

Республикамыздың көлік кешені өзінің қазіргі заманғы даму кезеңінде негізгі құралдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйімен, тозған және жеткілікті дамымаған инфрақұрылымымен және технологияларымен сипатталады.

Қазақстанның көлік кешені негізгі қорларының тозу дәрежесі орташа алғанда өзінің ең жоғарғы белгісі - 60 пайызға жетті және одан да артық, бұл жылжымалы құрамның жетіспеушілігіне және кейбір учаскелердің өткізу қабілетінің төменгі деңгейге дейін жетуіне әкеліп соқтырды.

Магистральдық темір жол желісі жеткілікті дамымаған, оны оңтайландыру үшін Шығыс-Батыс бағытында жаңа темір жол желілерін салу қажет.

Темір жол көлігінің ұзақ уақыт толық қаржыландырылмауы салдарынан негізгі қорлар табиғи тозуына жеткен - 60% астам. Салада жылжыма құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық жағынан тозған үлгілері, жолдың тозған конструкциялары және негізгі өндірістік құралдарды жөндеу мен күтіп-ұстаудың тозған технологиялары қолданылуда. Пайдалану жүйелерінің төмен тиімділігі негізгі қорларды жұмысқа жарамды жай-күйде ұстау үшін жоғары пайдаланымдық шығыстарды талап етеді.

Жүк тасымалдарын контейнерлеудің әлемдік үрдісін (жүк тасымалдарының жалпы көлемінен 55%) ескере отырып, контейнерлік, мультимодальдық тасымалдарды дамыту және көліктің әртүрлі түрлерінің технологиялық бірлігін қамтамасыз ететін көліктік-логистикалық орталықтар құру қажет.

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдары желісі негізінен қалыптасқан. Батыс Қазақстанды еліміздің қалған өңірлерімен байланыстыратын ендік бағыттағы жолдарды салу қажет. Осыған қоса шекаралас мемлекеттермен ортақ жолдарды байланыстыратын кейбір учаскелерді салу жоспарлануда.

Жол төсемінің қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйі пайдалану жылдамдықтарын ың төмендеуіне, көліктік пайдаланымдық шығыстардың артуына, авариялықтың өсуіне әкеліп соқтырады.

Автокөлік паркі жылжымалы құрамының тозуы (шамамен автобустардың 30% және жүк автомобильдерінің 40% пайдаланылу мерзімі 13 жылдан асады) жөндеуге және

пайдалануға арналған шығындардың артуына, сервис деңгейінің төмендеуіне әкеліп соқтырады және қоршаған ортаға теріс әсерін тигізеді.

Халықаралық әуежайлар желісі оңтайлы, дегенмен оларды халықаралық стандарттармен сәйкестікке келтіру қажет. Республикамызда 22 әуежайдың 21 қызмет етеді. Ұшу-қону жолақтарының (ҰҚЖ) техникалық стандарттарға сәйкес келмеуіне және авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізілуіне байланысты, Астана, Алматы, Атырау, Қарағанды және Ақтөбе қалаларындағы бес әуежай ғана бірінші кластағы әуе кемелерін шектеулерсіз қабылдай алады.

Әуе кемелерінің тозығы жеткен паркі (672 бірлік), тиімсіз және шу мен эмиссия жағынан халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін қозғалтқыштар халықаралық авиажелілердің бағдарғыларына қызмет көрсетуде шектеулер тудырады. Осы орайда, әуе кемелері паркін жаңартуға ықпалын тигізетін тартымды жағдайлар жасау және тиімді тетіктер қолдану маңызды.

Әуе көлігінің жемісті дамуына инфрақұрылымның және азаматтық авиацияның негізгі құралдарының жеткілікті жетілдірілмеген жай-күйі айтарлықтай дәрежеде әсер етеді. Өткізу қабілетінің жеткіліксіздігіне және техникалық стандарттарға сәйкессіздігіне байланысты себептер бойынша Қазақстанның тораптық әуежайлары авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізумен қатар, олар қабылдайтын және жөнелтетін әуе кемелерінің санын қысқартуға мәжбүр.

Қазіргі уақытта Қазақстанның Каспий өңірінде, ұсынатын қызметтері әлемдік сапа мен технология стандарттарына сәйкес келетін жалғыз Ақтау халықаралық теңіз сауда порты ғана бар, бұл жеткіліксіз. Сонымен бірге, болашақта 2015 жылға қарай мұнай өндіру деңгейін жылына 140 млн.тоннаға дейін жеткізе отырып, еліміздің батыс өңірінің өндіру кәсіпорнын одан әрі дамыту Ақтау теңіз порты арқылы мұнайды тасымалдаудың жылына 20 млн. тоннаға дейін өсуіне әкеліп соқтыруы мүмкін, сондықтан да порттың өндірістік қуаттарының инфрақұрылымын орташа мерзімді перспективада кеңейту сондай-ақ перспективада балама порттарда мұнай терминалдарын салу және теңіз операцияларын қолдау базаларын құру қажеттілігі туындайды.

Ішкі су көлігі саласы кемелерінің көпшілігі қызмет ету мерзімінің 2-3 атқарды. Мемлекеттік техникалық өзен флотының тозуы 85% құрайды.

Кеме қатынасы гидротехникалық құрылыстарының (шлюздердің) техникалық жай-күйі мен сенімділігі су көлігінің тағы бір маңызды проблемасы болып табылады. Ұзақ мерзім бойы пайдалану (50 жылдан астам) нәтижелері, жобалау және салу кезінде жіберілген қателіктер, ауданның 6-дан 7,5 баллға дейінгі жоғары сейсмикалығы, бетон конструкцияларының тозуы, қосалқы бөлшектер мен жабдықтар сатып алумен байланысты бар проблемалар оларды қайта жаңарту және жаңғырту жөнінде жедел шаралар қабылдауды талап етеді.

Қазақстанның көлік кешені үшін техникалық құралдар импортының деңгейі жоғары

, жекелеген салалар бойынша 90% астам. Осы орайда, көлік кешені үшін жылжымалы құрамды, жабдықты және қосалқы бөлшектерді жөндеу мен шығарудың отандық өндірісін қалыптастыру және дамыту қажет.

Көлік саласындағы ғылыми әлеуетті дамытуға бөлінетін құралдардың деңгейі жеткіліксіз - сараптамалық бағамдар бойынша, басқа дамыған елдердегі 2-2,5%-ға карағанда көлік кірісінің 0,1%-нан кем.

Республиканың көлік кешеніндегі бесінші технологиялық бөлікті (микроэлектроника, телекоммуникация, икемді автоматтандыру, әртүрлі конструкциялық материалдарды үйлесімді пайдалану) енгізу деңгейі жеткіліксіз. Атап айтқанда, талшықтық-оптикалық байланыс желілері республиканың магистральдық байланыс желілерінің жалпы ұзақтығының шамамен 30% құрайды, темір жол көлігінде т и і с і н ш е 2 , 3 % .

Көлік кешені инфрақұрылымының және негізгі құралдарының жай-күйі мемлекет және жекеменшік сектор тарапынан жоғары инвестицияларды қажет етеді. Операторлардың бәсекелестік рыногын дамыту үшін инвестицияларды салу және қолайлы жағдайлар жасау арқылы инфрақұрылымды қалпына келтіруге және жылжымалы құрамды жаңартуға жедел кіріс қажет.

Көлік жүйесінің дамуын және қызмет етуін басқаруда, сондай-ақ әртүрлі көлік түрлерін үйлестіру мен өзара әрекет етуде қажетті кешенділік жоқ.

Қазақстанның аумағы арқылы өтетін әлеуетті транзиттік ағын инфрақұрылымдық сипаттағы проблемалармен бірге "табиғи емес" кедергілерге де тап болуда-, олардың анағұрлым маңыздылары - кедендік және шекаралық бақылаудан өткен кезде негізсіз кідірту және рәсімдік қиындықтар.

Көлік кешенінің басқа секторларының қызметі транзиттік тасымалдар тарифтерінің баламасыз реттелуімен сипатталады. Транзиттік тасымалдар бойынша көліктік қызметтер көрсететін табиғи монополистер - кәсіпорындар күшті халықаралық бәсекелестік жағдайында жұмыс жасайды, бұл транзиттік тарифтік саясатты қалыптастыру кезінде жоғары икемділікті талап етеді.

Көлік қызметінің құқықтық және ұйымдастырушылық аспектілерін белгілейтін заңнамалық база жалпы алғанда қалыптастырылған. Сонымен бірге, бірқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды іске асыру үшін қажетті заңға бағынысты актілер жоқ. Қолданылып жүрген нормативтік техникалық стандарттар халықаралық стандарттарға сәйкес келмейді және үйлестіруді қажет етеді. Көлік секторының қызметін реттейтін заңнама нормалары көлік саласындағы халықаралық құқық нормаларының негізгі ережелерін ескеруі тиіс. Көлік қызметін нормативтік құқықтық қамтамасыз ету жүйесін жақсарту мақсатында Көлік кодексін әзірлеу және қабылдау туралы мәселе қаралуда.

ЖІӨ-нің шамамен 1,5% құрайтын көлікті қаржыландырудың ағымдағы деңгейі аумақтық сипаттары ұқсас елдерге карағанда кеп төмен. Белсенді дамып келе жатқан елдер көлік кешеніне ЖІӨ-ден 4-7% дейін бөледі.

Көлікті дамытудағы проблемалар инфрақұрылымдық шектеулерді күшейтеді, әлеуметтік дамудың және бірыңғай экономикалық кеңістікті қалыптастырудың баяулау қаупін тудырады. Оларды тезірек шешу, әсіресе ұлттық экономика тұрақты және сапалы өсу кезеңіне ауысқан кезде ерекше маңызды болады.

2000 жылдан бастап 2004 жылды қоса алған кезеңде Қазақстан экономикасының өсуі ЖІӨ-мен білдіргенде 42,7% құрады; тауарлар мен қызметтер өндірісінің өсімі тиісінше 41,9% және 43,7% құрады. Бұл ретте көліктің барлық түрлерімен жасалатын жүк тасымалдарының көлемі 28,5% өсті. Нәтижесінде, "ашық төбе" әсерінен көлік инфрақұрылымының қолда бар қуаттары экономиканың өсуі қарқынын тежеп отырған жағдай қалыптасып отыр.

ЖІӨ-нің өсу қарқынын жылына 8,8-9,2% деңгейінде сақтауды және өңдеу өнеркәсібіндегі орташа жылдық өсу қарқынын 8-8,4%⁸ жеткізуді болжай отырып Қазақстанның экономикалық даму перспективалары көлік жүйесіне, әсіресе еліміздің ішіндегі өнеркәсіптік және экономикалық процестерде және оның экспорттық-импорттық және транзиттік қатынастарында маңызды рөл атқаратын көліктің темір жол және автомобиль түрлерінің инфрақұрылымына түсетін жүктеменің артуына келіп соқтырады.

⁸ Қазақстанды индустриальды-инновациялық дамытудың 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы

Халықтың орналасуының төмен тығыздығы үлкен арақашықтықтармен бірге мемлекет экономикасының шикізаттық бағытталуы экономиканың көліктен жоғары тәуелділігіне себеп болады. Егер экономикалық құлдырау және өсу басталуы кезеңдерінде көлік кешені мемлекет экономикасының барлық қажеттіліктерін қамтамасыз етсе, оған қоса көлік қызметтерінің тарифтері мен бағаларын ұстап тұру арқылы қолдау көрсетсе, онда экономиканың қазіргі тұрақты өсуі уақытында көлік саласын қалпына келтіруде, қалыптастыруда және көтеруде айтарлықтай мемлекеттік қолдау қажет.

2. МАҚСАТ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МІНДЕТТЕР МЕН ҚАҒИДАТТАР

Мемлекеттің перспективті экономикалық стратегиясына сәйкес көлік-коммуникация кешенін озық дамыту Стратегияның мақсаты болып табылады.

Стратегияның миссиясы - мемлекеттің міндеттерін тиімді іске асыруға және көлік шығындарын азайтуға әсерін тигізетін және еліміздің транзиттік мүмкіндіктерін толық шамада іске асыруға мүмкіндік беретін барынша жетілдірілген көлік жүйесін құру.

Қойылған мақсатты негізге ала отырып және мемлекеттің ұзақ мерзімді әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына сәйкес көлік жүйесін дамытудың стратегиялық міндеттері мыналар болып табылады:

- Көлік инфрақұрылымын дамыту деңгейін, сыртқы көліктік қызметтер рыногындағы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру арқылы Қазақстан көліктік жүйесінің еуразиялық көліктік жүйеге кірігуі;

- Негізгі көлік магистральдарының меридианальдық және ендік орналасуының жетілдірілген үлгісі, Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік бағыттар бойынша бағдарғылар мен тораптар негізінде бірыңғай, іштей тұйықталған және сырттай шоғырланған көлік кеңістігін қалыптастыру және қазіргі заманғы тиімді ұлттық көлік инфрақұрылымын құру ;

- Мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру көлік әлеуетін арттыру мен тиімді іске асыру және қазіргі заманғы технологияларды пайдалану арқылы көлік процестерінің ең жоғары тиімділігіне қол жеткізу және ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынастағы соңғы өнімнің құнындағы көліктік құрамдас бөлікті азайту;

- Еуразия экономикалық қауымдастығы (ЕурАзЭҚ), Бірыңғай экономикалық кеңістік (БЭК), Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ), Экономикалық ынтымақтастық ұйымы (ЭЫҚ), Дүниежүзілік сауда ұйымы (ДСҰ) және тағы сол сияқты өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде, сондай-ақ көлік саласындағы халықаралық келісімдерге қосылу арқылы ұлттық көлік заңнамасын халықаралық нормалармен үйлестіру ;

- Бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту және өңіраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын дамыту және тиімді пайдалану арқылы әлеуметтік тұрақтылыққа кепілдік беретін деңгейде көлікке қол жеткізілімділікті қамтамасыз ету ;

- Инфрақұрылымды кластерлік дамыту есебінен Қазақстан көлік жүйесінің бәсекелестікке қабілеттілігін арттыру;

- Көліктік процестердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көліктегі уақиғалардың санын және ауырлығын азайту ;

- Халықаралық нормаларға сәйкес келетін экологиялық стандартты белгілеуде және олардың орындалуын бақылауда мақсатты бағытталған мемлекеттік саясатты жүргізу арқылы экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету және энергетикалық ресурстарды тиімді пайдалану ;

- Көлік секторында қолайлы инвестициялық жағдайды қалыптастыру. Жоғарыда анықталған стратегиялық міндеттерді ескере отырып, Қазақстанның көлік жүйесін дамытуға қатысты мемлекеттік саясат мынадай негізгі қағидаттарға негізделуі тиіс :

1) Жолаушы ағыны қозғалысын, тауар қозғалысын арттыруды, экономикадағы көлік шығыстарын төмендетуді қамтамасыз ететін қазіргі заманғы, дамыған және тиімді көлік инфрақұрылымын дамыту

Экономикалық өсу, әлеуметтік даму және Қазақстан өңірлері арасындағы

байланыстардың, нығаюы экономиканың басқа салаларының бәсекелестікке қабілеттілігін және тиімділігін арттырады (ең алдымен, өнімнің соңғы құнындағы көліктік шығыстар деңгейінің төмендеуі есебінен), тұрғындардың өмір сапасына және әлеуметтік белсенділік деңгейіне тікелей әсер ететін кәсіпкерлік және іскерлік белсенділікті арттырады.

2) Қазақстанның көлік жүйенің бәсекелестікке қабілеттілігін арттыру және еліміздің транзиттік әлеуетін іске асыру экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға ықпал етеді

Қазақстанда әлемдік деңгейдегі көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және Қазақстан әлемдік көлік жүйесіне ойдағыдай кірігу үшін берік негіз жасау және көліктік қызмет көрсету экспортын еліміздің ірі кіріс көзіне айналдыру.

Көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігінің артуы инфрақұрылымды, көлік операторларын және қолданылатын технологияларды дамыту деңгейіне байланысты. Бәсекеге қабілетті көлік жүйесі тұтынушылар - тұрғындар мен экономика үшін қызмет көрсетулердің тиімділігін және сапасын арттыруға ықпалын тигізеді. Жалпы алғанда, бұл отандық өнім мен қызметтер құнындағы көліктік шығыстарды азайтуға мүмкіндік береді, экономиканың жалпы бәсекеге қабілеттілігін арттырады және оның әлемдік экономикаға шоғырлануын тездетеді.

3) Көліктік қызмет көрсету және көліктік инфрақұрылым еліміздің тұрғындары үшін қол жеткізімді болуы тиіс

Көлік қызметтерінің құны Қазақстан азаматтарының, соның ішінде тұрмысы төмен тұрғындар тобының табыс деңгейімен шамалас болуы тиіс. Көліктік қатынаспен қамту тұрғылықты жеріне қарамастан Қазақстанның әрбір азаматы әлеуметтік инфрақұрылым объектілерін пайдалана алатындай кепілді дәрежеде жүзеге асырылуы тиіс.

4) Көлік өмір мен денсаулық үшін қауіпсіз болуы тиіс

Жоғары техногендік және экологиялық қауіптілік көзі ретіндегі көліктің әсері ең аз шамаға жеткізілуі тиіс. Көлік уақиғаларының саны мен ауырлығын және қоршаған ортаға теріс әсерін азайту жөніндегі кешенді шараларды іске асыру көлік жүйесін дамытудың саяси басымдылықтары болуы тиіс.

5) Көлік көше-жол желісін артық жүктемеу тиіс

Қалалық жобалау және құрылыс көпшілік адам баратын орындарда да тұрғын үй кешендерінде де автомобиль тұрау орындарын бөлуді және көпқабатты тұрақтар салуды қамтамасыз ету тиіс.

6) Көлік жекелеген сала және жалпы экономика деңгейінде шоғырланған жүйе шеңберінде дамуы тиіс

Көліктің жекелеген түрлері бірыңғай көлік жүйесі құрылымында қарастырылуы және дамуы тиіс. Көлікті және көлік инфрақұрылымын дамыту өндірістік күштерді перспективті орналастыру және аумақтық дамыту бағдарламаларымен байланыстырылуы тиіс. Өңіраралық байланыстарды дамыту бірыңғай экономикалық

кеңістікті нығайтуға ықпал етуі тиіс.

7) Көлік инфрақұрылымы және көліктік қызмет көрсетулер өзін-өзі ең жоғары дәрежеде өтейтіндей болуы тиіс

Транзиттік қозғалысты қоса алғанда, көлік инфрақұрылымын пайдаланушылардан алынатын тура және жанама алымдар оны күтіп-ұстау мен ағымдағы жөндеуге арналған шығындарды ең жоғары деңгейде өтеуі, сондай-ақ күрделі инвестицияларға үлес қосуы тиіс. Көліктік қызметтің ең төмен деңгейін мемлекет қамтамасыз ететін жағдайларды қоспағанда, көліктік қызмет көрсету құнын пайдаланушылар өтеуі тиіс.

8) Мемлекеттің функциясы саясатты әзірлеуді, реттеуді және қаржыландыруды қ а м т у ы т и і с

Мемлекеттік кәсіпорындардың тікелей көлік қызметтерін көрсетуі ең аз деңгейге жеткізілуі тиіс. Инфрақұрылымды басқару жөніндегі функцияларды мемлекеттік кәсіпорындарға бере отырып, көліктегі барлық құрылымдық реформалар аяқталуы тиіс. Көлік қызметтерін көрсету және инфрақұрылымды күтіп-ұстау жекеменшік сектордың қарамағында болуы тиіс. Сондай-ақ, инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру үшін жекеменшік секторды тартуда мемлекет тарапынан қолдау көрсетілетін болады.

3. СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ

Көліктің жекелеген түрлерін дамытуды көлік жүйесінің кешенді дамуы мен оның алдына қойылған мақсаттар мен міндеттер тұрғысынан қарау көліктің әрбір түрі үшін бірдей маңызды мемлекеттік көлік саясатының мынадай негізгі бағыттарын бөлуге м ү м к і н д і к б е р е д і :

- Көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру;
- Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;
 - Көлік қызметтері рыногын дамыту;
 - Көлік жүйесін өңірлік дамыту;
- Көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру;
- Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру;
 - Көлік саласындағы инновациялық даму;
- Көлік саласындағы ғылым және кадр әлеуетін арттыру.

3.1. Көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру

Көлік жүйесінің дамуы мен тиімді жұмыс істеуінің анағұрлым маңызды шарттары оның теңгерімшілдігі мен өзіндік жеткіліктілігі болып табылады. Осы екі нақты шартты орындау қандай да болмасын міндеттерді шешуге арналған бағыттар мен күш-жігерді шоғырландыру деңгейін анықтай отырып, экономиканың және тұрғындардың көлік қызметіне қажеттіліктерінің өзгеруіне уақтылы және бара-бар ықпал ету қабілетін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Сонымен бірге, бір жағынан көлік жүйесінің өзіндік жеткіліктілігі мемлекеттің қатысуын жоққа шығармайды, екінші жағынан - көлік субъектілерінің шаруашылық қызметіне шектен тыс және негізсіз араласу көлік жүйесі дамуының теңгерімсіздігі мен

тиімділігінің төмендеуіне алып келуі мүмкін.

Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету және құқық қолданумен қатар мемлекеттің фискальдық саясаты мемлекеттік реттеудің анағұрлым нәтижелі және тиімді құралы болып табылады және көлік жүйесінің дамуына ықпал ететін болады.

Сонымен, мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру тікелей және жанама реттеу салаларын қамтитын болады және мынадай негізгі бағыттардан тұрады:

- көлік саласындағы заңнаманы жетілдіру;
- көлік субъектілерін, өнімдері мен қызметтерін лицензиялау мен сертификаттау тетіктерін жетілдіру;
- көлік қызметінің жекелеген түрлерінде тарифтік-баға реттеуді жетілдіру;
- көлік саласындағы фискальдық саясатты жетілдіру;
- көліктегі бақылау-қадағалау қызметінің (құқық қолдану тетігінің) тиімділігін арттыру;
- орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимыл деңгейін арттыру;
- әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштерін және тасымалдар көлемін болжау әдістерін пайдалану негізінде көлік кешенін дамыту мен жаңғыртуды жоспарлаудың бірыңғай жүйесін құру;
- көлік саласындағы кәсіпкерлік қызметті дамыту мәселелерінде шағын және орта бизнесті дамытуға ерекше көңіл бөлінуі тиіс;
- көлік кешенін инвестициялау үшін қолайлы ахуал жасау және қаржы институттарын ынталандыру;
- қоғамдық бірлестіктердің ролін арттыру.

Негізгі қағидаттар:

- мемлекет пен шаруашылық жүргізуші субъектілердің функциялары мен өкілеттіктерін бөлу;
- көліктің әрбір түрінің функционалдық ерекшеліктерін ескере отырып, бірыңғай көзқарас негізінде нормативтік құқықтық актілер әзірлеу және қабылдау;
- бірыңғай көлік кешені шеңберінде көліктің жекелеген түрлерін және инфрақұрылымды дамыту;
- көлік қызметі мен инфрақұрылым қызметі рыногында бәсекелестікті дамыту және монополиялық саланы қысқарту;
- энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалану және қоршаған ортаны көліктің теріс әсерінен қорғау.

Стратегиялық акценттер:

- құқық бұзушылыққа бара-бар әкімшілік ықпал етуді қамтамасыз ететін және бақылаушы органдар тарапынан теріс пайдаланушылыққа жол бермейтін құқық қолдану жүйесінің тиімділігін арттыру;
- көлік қызметінің жекелеген түрлерін мемлекеттік қолдау;
- тоғыспалы субсидиялауға жол бермеу.

3.2. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Инфрақұрылымның даму деңгейі көлік жүйесінің тиімділік дәрежесін белгілейді. Көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:

- көлік процестерін ақпараттық қамтамасыз етудің жаһандық жүйесін құру, сондай-ақ қозғалысты бақылау мен басқарудың қазіргі заманғы техникалық құралдарын енгізу;

- негізгі магистральдық темір жол жүйесінің, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының, қалалардағы көше-жол желілерін, ішкі су жолдарының тасымалдау мен өткізу қабілетін, теңіз, өзен порттары мен әуежайлардың өндірістік қуатын арттыру;

- логистика қағидаттарын пайдалана отырып, оңтайлы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, жолаушы және жүк тасымалдарын ұйымдастыру мен жүзеге асыру барысында көлік түрлері арасындағы технологиялық өзара іс-қимылды қамтамасыз ететін, Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік бағыттары бойынша меридианальдық және ендік орналасудың жетілдірілген үлгісі негізінде мультимодальдық көлік дәліздерін, терминалдар желісін және логистикалық орталықтар құру;

- Қазақстанның ірі қалаларындағы қалалық қоғамдық жолаушы көлігі жүйесін қазіргі заманғы талаптар деңгейінде дамыту және түбегейлі жетілдіру. Астана және Алматы қалаларында жолаушы ағыны аса жоғары учаскелерде, оның қозғалуына бөлек жолақтарды беруді ұйымдастыра отырып, рельспен жүретін жылдам электр көлігі жүйесін құру.

Негізгі қағидаттар:

- елді мекендердің және өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығының өндірістік объектілеріне бүкіл маусымдық қол жеткізімділікті қамтамасыз ету инфрақұрылымды дамытудағы басымдық болуы тиіс;

- инфрақұрылымды дамыту әлемдік ғылым мен техника жетістіктерін кеңінен қолдану негізінде жүзеге асырылуы тиіс;

- инфрақұрылым объектілерін жоспарлау өндірістік күштерді орналастырудың, елді мекендерді, аграрлық секторды дамытудың және Қазақстанды аумақтық дамытудың перспективті жоспарларымен байланыстырылуы тиіс;

- инфрақұрылымды күтіп-ұстауға арналған шығындарды пайдаланушылардан алынатын алымдардан құралатын кірістермен барынша өтеу кезінде оны пайдалану коммерциялық негізде жүзеге асырылуы тиіс;

- инфрақұрылым объектілерін салудың және олардың жұмыс істеуінің міндетті шарттарының бірі тұрғындардың санитарлық-эпидемиологиялық әл-аухаты мен қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету болуы тиіс.

Стратегиялық акценттер:

- көлік инфрақұрылымын бірыңғай көлік кешенін құру шарттарының бірі ретінде кешенді дамыту;

- көлік инфрақұрылымын жоспарлаудың, жаңғырту мен дамытудың негізі ретінде елді әлеуметтік-экономикалық дамыту;
- көлік инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық-инновациялық үлгісін қолдану.

3.3. Көлік қызметтері рыногын дамыту

Көлік қызметтерінің отандық рыногын дамыту үшін ерікті бәсекелестік пен салауатты нарықтық қатынастардың маңыздылығын сезіне отырып, мемлекет нарықты ырықтандыру және операторлар мен нарықтың басқа да субъектілерінің шаруашылық қызметіне мемлекеттің қатысуын шектеу саясатын жалғастырады.

Негізгі қағидаттар:

- нарықтық реттеу негізінде көлік қызметінің әлеуетті бәсекелес және монополиялық салаларын бөлу мен тарифтік және бағалық реттеу салаларын қысқарту б о л у ы т и і с ;
- көлік қызметі мен инфрақұрылым қызметі рыногына барлық шаруашылық жүргізуші субъектілердің қолжеткізімділігінің бірдей шарттарын қамтамасыз ету.

Стратегиялық акценттер:

- тасымалдаушылардың, экспедиторлар мен көлік қызметін тұтынушылардың қоғамдық бірлестіктерінің рөлін арттыру;
- қызметтер ұсыну сапасын бақылау жүйесін Халықаралық стандарттау жөніндегі ұйымның (ИСО) халықаралық жүйесі деңгейіне дейін дамыту;
- көлік қызметтерінің экспортын дамыту және көлік қызметтерінің халықаралық рыногында отандық операторлар үшін қолайлы жағдайлар жасау.

3.4. Көлік жүйесін өңірлік дамыту

Республика өңірлерінің әлеуметтік және экономикалық дамуындағы елеулі айырмашылықтар белгілі бір дәрежеде көлік жүйесінің өңірлік дамуының біркелкі болмауына әсер етеді. Бұл күтіп-ұстау жергілікті бюджеттерден қаржыландырылатын инфрақұрылым объектілеріне қол жеткізу деңгейіне және жай-күйіне, сондай-ақ әлеуметтік-маңызды жолаушылар тасымалдарын ұйымдастыруға әсерін тигізеді.

М ы н а л а р д ы :

- Функциялар мен өкілеттіктерді бөлу, сондай-ақ мемлекеттік басқаруды одан әрі орталықсыздандыру кезінде әрбір өңірде көлік жүйесінің біркелкі дамуын қамтамасыз етудегі орталық атқарушы органдардың үйлестіруші рөлін сақтау;
- барлық деңгейдегі атқарушы билік органдарының қаржылық-экономикалық мүмкіндіктерін, сондай-ақ оларға қолайлы жағдай жасай отырып, өңірлік даму үшін жекеменшік инвестицияларды белсенді пайдалану қажет.

Негізгі қағидаттар:

- республиканың әрбір өңіріндегі көлік жүйесінің даму деңгейі ең төменгі көлік

стандарттарының орындалуын қамтамасыз етуі тиіс;

- орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимылының негізінде мемлекеттік көлік саясатын іске асыруға бірыңғай көзқарас қамтамасыз етілуі тиіс.

Стратегиялық акценттер:

- көлік инфрақұрылымын дамытуды жоспарлау негізінде Қазақстанды әлеуметтік-экономикалық, өнеркәсіптік, аумақтық және кластерлік дамыту бағдарламалары болуы тиіс;

- көлік инфрақұрылымын дамыту мен жаңғыртуға инвестицияларға қажеттіліктерді анықтау әлеуметтік-экономикалық дамудың перспективті жоспарлары мен көрсеткіштерін ескере отырып жүргізілуі тиіс;

- орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимыл деңгейін арттыру;

- көліктің жекелеген түрлерін дамытудың республикалық және өңірлік бағдарламаларын әзірлеуді және іске асыруды үйлестіру.

Экономикалық және әлеуметтік үрдістердегі көлік жүйесінің қызмет көрсету рөлін ескере отырып, осы саясатты іске асыру тұрғындар мен өндіруші күштердің көліктік қызметтерге қажеттіліктерін, көлік жүйесін біркелкі жүктеуді және тиімді пайдалануды қамтамасыз ету жөніндегі міндеттерді шешуге бағытталған.

3.5. Көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру

Таяу перспективада болжанатын тасымалдар көлемінің және автомобильдендірілу деңгейінің артуын ескеретін болсақ, қазірдің өзінде көліктегі авариялылықтың алдын алу және көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде тиімді іс-шаралар қабылдаудың өткір қажеттілігі пайда болып отыр.

Көлік қауіпсіздігі саясатын іске асыру мақсатында мемлекет бір жағынан рәсімдердің ырықтандырылуын, оңайлатылуын, екінші жағынан айқындылығын, бақылануы мен алдын алынылуын қамтамасыз етуі тиіс.

Көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру үшін:

- көлік құралдарының техникалық жай-күйін бақылаудың тиімділігі мен жүйелілігін арттыру;

- жол қозғалысына қатысушылардың жол қозғалысы қауіпсіздігінің белгіленген ережелерін сақтауды бақылаудың тиімділігін арттыру;

- кадрлар даярлаудың бірыңғай жүйесін құру, көліктің барлық түрлерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі қызметтің сәйкестілігін растау және лицензиялау;

- көліктің барлық түрлерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөнінде кадрлар даярлаудың, сертификаттау мен лицензиялаудың бірыңғай жүйесін құру;

- қазіргі заманғы, аса сенімді техника мен жабдықты, диагностикалау және жөндеу құралдарын белсенді енгізу;

- көлік операторларын кәсіби даярлау деңгейін арттыру;

- жолаушылар мен жүк тасымалын ұйымдастыру және жүзеге асыру технологиялық

процестерінің белгіленген талаптарға сәйкестігін қамтамасыз ету;

- көлік уақиғаларының себептерін анықтау және олардың алдын алу және санын азайту жөнінде шаралар қабылдау мақсатында осындай уақиғалар туралы ақпаратты жинау, өңдеу және талдау;

- Қазақстан Республикасы халықаралық шарттарының ережелерін іске асыру және көлік қауіпсіздігі жүйесінің қызметін ресурстық қамтамасыз ету.

Террорлық актілердің және қауіпсіз әрі үздіксіз көлік қызметіне өзге де заңға қайшы араласулардың жүзеге асырылуын болдырмауға қабілетті көліктегі қауіпсіздіктің осы заманғы және тиімді жүйесі құрылуы тиіс. Осындай жүйені енгізу ең үздік халықаралық дағдыға сәйкес болуы, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын нашарлатпауы және олардың конституциялық құқықтарын сақтауы тиіс.

Көліктің экологиялық қауіпсіздігін арттыру және көліктік процестердің қоршаған ортаға теріс әсерін төмендету үшін осы саладағы мемлекеттік саясат мыналарды қамтитын болады:

- тиісті мониторинг жүйесін әзірлеу мен енгізу және экономикалық ынталандыруды қолдану арқылы экологиялық талаптарға жауап бермейтін автокөлік құралдарын импорттауды шектеу және кезең кезеңмен тоқтату;

- транзиттік қозғалысты қоса алғанда, көлік құралдарының халықаралық экологиялық қауіпсіздік стандарттарына көшу;

- экологиялық бақылау қызметін құруды (қоса жарактандыруды) және олардың орталық атқарушы орган алдында мерзімді есеп беруін қамтамасыз етуді қоса алғанда, инфрақұрылымды пайдалану нәтижесінде қоршаған ортаға келтірілген зиян үшін көліктік инфрақұрылымның меншік иелері мен операторларының жауапкершілігін арттыру;

- мониторинг жүйесін әзірлеу және қоршаған ортаны қорғау саласындағы заңнама шеңберінде тиісті шараларды қолданып, көлік инфрақұрылымы объектілерінде құрылыс, жөндеу, пайдалану және басқа да жұмыстарды орындау нәтижесінде экологиялық талаптарды бұзғаны және қоршаған ортаға келтірілген зияны үшін мердігерлік және инженерлік-консультациялық құрылымдардың жауапкершілігін арттыру.

Негізгі қағидаттар:

- шаруашылық қызметінің нәтижелерінен азаматтардың өмірі мен денсаулығының басымдығы;

- азаматтардың жауапкершілігінен мемлекет жауапкершілігінің басымдығы;

- елімізде өндірілетін және импорт бойынша әкелінетін көлік құралдары экологиялық қауіпсіздік пен көлік процестерінің қауіпсіздігі саласындағы стандарттардың талаптарына сай келуі тиіс.

Стратегиялық акценттер:

- техника-технологиялық процестердің, әуе, жер үсті және су көлігі түрлерінің

қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылау жүйесін жетілдіру;
- көлік инфрақұрылымы мен техникалық қызмет көрсету процестерінің сенімділік және қауіпсіздік деңгейін арттыру;
- ластаудың жылжымалы көздеріне қойылатын экологиялық талаптарды каталдандыру, мониторинг, құқық қолдану жүйесін жетілдіру және жауапкершілікті арттыру.

3.6. Транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру

Транзиттік әлеует өзінің аумағы арқылы халықаралық транзитті жүзеге асыру жөніндегі мемлекеттің қызмет көрсету мүмкіндігін анықтайтын сыртқы және ішкі факторлар мен шарттардың жиынтығын білдіреді.

Пайдалану тиімділігі мемлекеттің қолда бар транзиттік әлеуетін толық көлемде іске асыру қабілетімен анықталады.

Белгіленген бірыңғай экономикалық кеңістік құра отырып, жаһандану және шоғырлану процестерін жеделдету, транзитті дамыту мен оның сапасын арттыру үшін қолайлы жағдайлар жасауды мемлекеттік басымдықтар деңгейіне көтере отырып, Қазақстанға қалыптасқан транзиттік мемлекет ретінде сапалық жағынан жаңа талаптарды алғатартады.

Қытай мен Еуропа арасындағы жаңа жүк ағындарының туындауы Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамыту және тиімді пайдалану үшін алғышарт болып табылады, бұған мыналар септігін тигізеді:

ірі көліктік инфрақұрылымдық жобаларды, соның ішінде қазақстан-қытай шекарасында құрылып жатқан Қорғас еркін сауда аймағына жаңа темір жол желілерін (атап айтқанда, пайдаланудың алғашқы жылдарында тасымалдау көлемі жылына 6 млн.тоннадан астам Цзиньхе - Қорғас), сондай-ақ "Шығыс-Батыс" 5 стратегиялық автомобиль жолдарын (соның ішінде Ляньюньгань - Қорғас, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Қорғас) салуды жүзеге асыруды көздейтін, Қытайда іске асырылып жатқан "Қарқынды қадам" Бірыңғай көлік стратегиясы және "Go West" (Батысқа жүру) ҚХР батыс аймақтарын жедел дамыту бағдарламасы, бұл Қазақстан аумағы арқылы Қытайдан транзиттік жүк ағынының перспекті өсуін болжауға мүмкіндік береді;

Бостоннан басталатын және Трансазиялық темір жол магистралінің Солтүстік дәлізі бағдарғысы (Достық - Петропавл), Ресей, Финляндия, Швеция, Норвегия және одан әрі норвегиялық Нарвик портынан АҚШ-тың солтүстік-шығыс бөлігіндегі Бостон портына дейін теңіз жолы бойынша өтетін, Суэц каналы арқылы оңтүстік теңіз дәлізіне балама болып табылатын, АҚШ - ҚХР бағытындағы "N.E.W. - corridor" көлік дәлізін дамыту перспективалары;

"NELTI" жаңа автокөлік бастамасын іске асыру.

Балама бағдарғылар, атап айтқанда Транссібір магистралі тарапынан қазір бар бәсекелестік жағдайында Солтүстік-Оңтүстік дәлізі шеңберінде Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау порттарын пайдалана отырып, Қартайдың шығыс

порттарынан шығатын трансмұхиттық жол жүктерді тасымалдаудың тартымды бағдарғыларының бірі болуы мүмкін.

Бұдан басқа, әлемдік рыноктан Орталық Азия өңіріне және Ресейге әртүрлі тауарлар транзиті бойынша БАЭ алып отырған тұрақты коммерциялық орны Ақтау порты арқылы жүктерді тасымалдау бағдарғысын дамыту үшін жағдай жасап отыр.

Бұл ретте, шығыс Қытайдан жүк ағынын осы бағдарғыға ішінара қайта бағыттауға әсер ететін бірқатар факторлардың бар екендігін атап өткен жөн, атап айтқанда: жол барысындағы барлық порттарда (Дубай-Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау) болатын шығындарды анағұрлым азайтуға әсер ететін еркін экономикалық аймақтардың (ЕЭА) бар болуы;

соңғы жылдарда Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау бағдарғысын электр тұрмыс техникасын, халықтың тұтыну тауарларын, доңғалақ техникасын, контейнерлердегі жүкті тұрақты тасымалдау бойынша пайдаланудағы ойдағыдай тәжірибе;

батыс Қазақстанның мұнай кенорындарын игеруді жүзеге асыратын Қытайдың бірқатар ірі компанияларының әртүрлі жүктерді жеткізуге мүдделілігі.

Осы бағдарғыда тұрақты қызмет ұйымдастыру Каспийдегі порт инфрақұрылымдарының және кеме қатынасының дамуына ықпал ететін болады, сондай-ақ темір жол-паромдық және қазір бар автопаромдық қатынастың (РО-РО) белсене түсуіне әсерін тигізеді. Сонымен бірге, Транссіб арқылы өтетін жүктерді қайта бағыттау үшін балама бәсекелес бағдарғыны құру бастапқы кезеңде жылына шамамен 100 мың тонна жүк ағынын және 10 мыңнан астам стандартты контейнерлерді қамтамасыз ете алады.

Қазақстанның аумағы арқылы транзиттің одан әрі өсуін ескере отырып толассыз тарифті, жеткізу жылдамдығын, жүктердің сақталуын, ақпараттық қамтамасыз етуді және шекаралық және кедендік қызметтер тарапынан транзиттік көліктің қызметіне кедергі болатын әкімшілік тосқауылдардың болмауын қамтамасыз ететін транзиттік дәліздерді кешенді дамыту қажет.

Осы орайда:

- транзиттік тасымалдарды дамыту, соның ішінде көлік дәлізіне барлық қатысушы-мемлекеттермен толассыз бірыңғай тарифті қалыптастыру мәселелерінің мемлекетаралық қатынастар деңгейінде шешілуіне саяси жәрдемдесу;

- көлік инфрақұрылымының бар бөлшектерін қалпына келтіруді және жаңаларын салуды қоса алғанда, транзиттік көлік дәліздері инфрақұрылымын басымдықпен келісілген дамыту;

- жол бойы қызмет көрсету объектілерін дамытуды қоса алғанда транзиттік көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігін, олардың техникалық және қызмет көрсету деңгейін әлемдік стандарттарға дейін жеткізу арқылы арттыру;

- Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік жүктердің басымдықпен, кедергісіз және қауіпсіз өтуін қамтамасыз ету;

- ішкі және халықаралық қатынастағы жүктің көлемдері, түрі мен көлік түрлері бойынша тасымалдардың бағыттары жөніндегі деректерді, жүктің тұрған жері туралы ақпаратты жинақтауға, талдауға және болжауға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы байланыс жүйелері мен ақпараттық талдау жүйесін енгізу;

- қосарланған сақтандыру болдырмайтын өңірлік екі жақты халықаралық шарттар жасасу;

- инфрақұрылымды дамытуға отандық және шетелдік инвестицияларды тарту үшін қолайлы жағдайлар жасасу;

- халықаралық және транзиттік тасымалдарға анағұрлым сапалы қызмет көрсету үшін Қазақстан өңірлерінің көліктік тораптарында өңірлік көліктік-логистикалық орталықтар мен терминалдық кешендер құру;

- мультимодальдық, контейнерлік тасымалдарды дамыту қажет.

Негізгі қағидаттар:

- икемді тарифтік саясат транзиттің артуын ынталандыруы тиіс;

- инфрақұрылымды күтіп ұстау жөніндегі шығындарды Қазақстанның аумағы бойынша транзиттік қозғалыстан түсетін кіріс есебінен өтеу;

- транзиттік жүк тасқынының туындау нүктелерін және жүктерді баламалы бағдарғылардан біздің мемлекеттің аумағы арқылы өтетін - көлік дәліздеріне қайта бағыттау жолдарын зерттеуді және талдауды ынталандыру;

- транзиттік әлеуеттің дамуына ықпал ету барлық мемлекеттік органдардың стратегиялық басымдығы болуы тиіс.

Стратегиялық акценттер:

- халықаралық көлік дәліздері жүйесіндегі республика көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігін дамыту және арттыру;

- Мемлекеттік шекара арқылы өткізу пункттерін техникалық және технологиялық жарақтандыру деңгейін арттыру.

3.7. Көлік саласындағы инновациялық даму

Экономиканың жүк қажетсінуін төмендету немесе, бұл көрсеткіш көлік жүйесінің тиімділігі мен көлік қызметінің мультипликативтік деңгейін анықтайтын болғандықтан, өндірілетін өнім немесе қызмет бірлігіне жұмсалатын көлік жұмыстары көлемін азайту ел экономикасының даму деңгейін арттыру бөлігіндегі көлік жүйесі алдында тұрған мемлекеттік міндеттердің бірі болып табылады.

Сондықтан, тауарлар өндіру мен қызметтер көрсетудегі көліктік құрамдас бөліктің үлестік салмағын төмендетуді мемлекет көлік жүйесінің негізгі стратегиялық басымдықтары қатарына жатқызуы тиіс, бұл көлік өнімі мен қызметін тұрғындардың барлық топтары үшін анағұрлым қолжетімді етеді.

Осыған қатысты, құқықтық негіздерді қамтамасыз ету және мультимодальдық тасымалдарды дамыту және логистикалық орталықтарды құру үшін қажетті экономикалық жағдайларды жасау мемлекеттің алғашқы кезектегі міндеті болып

т а б ы л а д ы .

Көліктік процестердің тиімділігін арттыруда оларды ақпараттық қамтамасыз етудің маңызы аз емес. Спутниктік навигация жүйелерін қарқынды дамыту өндірілетін өнімдер мен қызметтер туралы ақпараттық деректер базасын құру қажет.

Көліктік процестердің қоршаған ортаға теріс әсерін шектеу және реттеу, көліктік құралдардың экологиялық параметрлерін бақылау үшін экологиялық органдарды қазіргі заманғы жабдықпен және технологиялармен (газ анализаторлары, түтін өлшегіштер, отындағы ауыр металдардың құрамын анықтауға арналған аспаптар және т.б.) ж а р а қ т а у д ы т а л а п е т е д і .

Әрине, бастапқы кезеңде көлік жүйесінің техникалық және технологиялық деңгейін арттыру мемлекет тарапынан да, сондай-ақ жеке сектор тарапынан да айтарлықтай күрделі қаржы салымдарын қажет етеді. Сонымен бірге, дамыған елдер тәжірибесі жаңа технологияларды дамыту мен енгізуге, энергия- және ресурстарды үнемдеуге, кешенді ақпараттандыруға инвестиция салудың толық ақталатынын және қысқа мерзімде жоғары экономикалық тиімділікке қол жеткізуге мүмкіндік беретінін көрсетеді.

Негізгі қағидаттар :

- ұлттық көлік жүйесін инновациялық дамыту ең алдымен көлік қызметтеріне қолжеткізімділікті арттыруға және экономиканың жүкті қажетсінуін азайтуға б а ғ ы т т а л у ы т и і с ;

- енгізілетін жаңа технологиялар жаһандық көлік жүйесі процестері мен республиканың ішінде жүзеге асырылатын көлік процестерінің біріздендірілуін қамтамасыз етуі тиіс.

Стратегиялық акценттер:

- көлік технологияларын жетілдіру және қазіргі заманғы техника мен жабдықты е н г і з у ;

- өндірістік және көлік процестерін шоғырландыру және кешенді ақпараттандырумен қамтамасыз ету.

3.8. Көлік саласындағы ғылым және кадр әлеуетін арттыру

Көлік жүйесін қарқынды дамыту мен жоғары көлік әлеуетіне қол жеткізудің негізгі құрамдас бөліктері арасында жоғары технологиялы және тиімді көлік жүйесінің ажырамас бөлігі және міндетті шарты болып табылатын ғылым және кадр әлеуетін арттырудың маңыздылығын ерекше атап өткен жөн.

Ғылымды дамыту және әсіресе жоғары білікті кадрларды даярлау ерекше маңызды болып табылатындықтан, белгілі бір уақытты қажет етеді, мемлекет күні бұрын мамандарға деген болашақ қажеттілікті дұрыс анықтауға қамқорлық және оларды оқытып-үйрету үшін барлық қажетті жағдайларды жасауы тиіс.

Көлік саласындағы мамандардың біліктілігін арттыру үшін бірнеше бейінді жоғары оқу орындарын белгілеу және солардың базасы негізінде жүк және жолаушы көлігін

жоспарлау мәселелеріне оқыту орталықтарын құру қажет. Мемлекеттік органдар міндеті өзгелерден тыс көлік модельдерін, жоспарлау аспаптарын әзірлеу, санаткерлік ресурстарды дайындау оқытып-үйретуді жүргізу және халықаралық тәжірибені беру болып табылатын институттарға қолдау көрсетуі тиіс. Институттар мемлекеттік органдарға даму бағдарламаларын әзірлеуге, сұранысты болжауға және жобаларды анықтау мен бағалауға және жүк пен жолаушы көлігінің қызметін қамтамасыз етуге байланысты басқа да мәселелерде ықпал етеді.

Негізгі қағидаттар:

- республика көлік жүйесін инновациялық дамыту негізіне көлік саласындағы өз ғылыми әлеуетін дамыту алынуы тиіс;
- көліктің барлық түрлері үшін білікті кадрлар даярлау көлік жүйесінің дамуынан оза, жұмыстың жаңа әдістерінің енгізілуі мен жаңа технологиялардың енгізілуін ескере отырып жүзеге асырылуы тиіс.

Стратегиялық акценттер:

- көлік саласында ғылыми мекемелерді және терең зерттеулерді дамыту;
- мемлекеттік қызметшілер мен көлік қызметкерлерінің кәсіптік деңгейін арттыру;
- жоғары, орта техникалық және кәсіптік білім беру жүйесін дамыту;
- ұлттық салалық жоғары оқу орындарының негізінде жетекші шетелдік жоғары оқу орындарымен бірлескен білім беру бағдарламаларын жасау. Атап айтқанда, Қазақстан Республикасында IAR стандарттарын енгізу мен жетекші еуропалық азаматтық авиация академияларымен жасау бірлескен оқыту бағдарламаларын, ұлттық теңіз және өзен флотының дамуымен - Қазақстанның мамандарды ТМД және алыс шетелдердің мамандырылған оқу орындарында оқыту қажет.

4. КӨЛІКТІҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТҮРЛЕРІНДЕ СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Мемлекеттік көлік саясаты бір жағынан мемлекеттік реттеу мен араласуды біртіндеп азайтудан, ал екінші жағынан жеке бастамашылық пен бәсекелестікті дамыту үшін қолайлы ахуал мен жағдайлар жасаудан тұруға тиіс.

Мемлекеттік көлік саясатының негізгі қағидаттары мен бағыттарының көліктің жекелеген түрлерінің олардың технологиялық және функционалдық ерекшеліктеріне, көлік жүйесі мен мемлекет ішінде өтетін әлеуметтік-экономикалық процестерге қатысуының әртүрлі деңгейіне, сондай-ақ стратегияны іске асыру сәтіндегі әртүрлі мәрелік жағдайларға байланысты қолданылуында бірқатар ерекшеліктері бар.

4.1. Темір жол көлігінде

4.1.1. Көлік қызметтері рыногын дамыту

Темір жол көлігінде жүргізілген құрылымдық қайта құрулар көлік қызметтерінің бәсекелі рыногын қалыптастыру мен дамыту үшін негіз және қажетті алғышарттар жасады. Тасымалдау қызметін қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желіні ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары жөніндегі қызметтер ұсынуда бәсекелі

ортаның қалыптасу мүмкіндігін көздейді. Локомотивтік тартқышты және жүк вагондарын беру жөніндегі қызметтер де бәсекелі секторға бөлінген.

Сонымен бірге магистральдық темір жол жүйесінің қызметтерін ұсыну табиғи-монополиялық салада қалады және мемлекеттің иелігінде болады. Өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығының жоғары әлеуметтік қыры мен магистральдық жүйені пайдаланғаны үшін тарифтер деңгейіне экономикалық тәуелділігін ескерсек, ол магистральдық желінің жөндеуі мен ұстауына белгілі бір шығындар нормасын, Ұлттық режимді ұсыну туралы 1994 жылғы Тарифтер мен сауда жөніндегі бас келісімнің (ТСБК) талаптарын ескере отырып, маңызды параметрлері бойынша магистральдық темір жол желісі қызметтерінің тарифтерін саралау мүмкіндігін көздейтін айқын әдістемеге негізделуі тиіс.

Кез келген әлеуетті операторларға Көлік қызметтері рыногына шығудың бірыңғай талаптары мен тең шарттарын белгілеу үшін тиісінше нормативтік құқықтық база жетілдірілуге тиіс. Лицензиялау мен сертификаттау жүйесі осы талаптардың орындалуын және ұсынылатын қызметтердің қажетті сапалық деңгейін қолдауды қамтамасыз етуі тиіс.

Мемлекет белгілейтін әлеуметтік мәні бар қатынастар (облысаралық, ауданаралық және қалааралық) бойынша жолаушыларды тасымалдауға арналған тарифтердің шекті деңгейін шектеу Қазақстан Республикасының бюджеттік заңнамасына сәйкес көзделетін мемлекеттік бюджеттен (республикалық немесе жергілікті) субсидиялар түрінде осындай тасымалдарды ұйымдастырумен байланысты залалдарды тасымалдаушыларға өтеудің тетіктерін көздеуі тиіс.

Жүк тасымалдарының технологиялық және экономикалық тиімділігін арттырудың негізгі ынталандыруы ретінде жүк тасымалдары жөніндегі қызметтерді ұсынатын тасымалдаушылар мен операторлар арасындағы бәсеке ортаны қамтамасыз ету қажет. Бұл ең алдымен тасымалдардың жылдамдығын арттыруға, жүк вагондарының жүктерді өңдеу пункттерінде дәлелсіз көп бос тұруын болдырмауға және қандай да бір дәрежеде вагондардың тапшылығы проблемасын шешуге мүмкіндік береді.

Тиеу ресурстарын босату және кәсіпорындардың кірме жолдарында жүк операциялары кезінде жылжымалы құрамның бос тұруын қысқарту мақсатында жүк жөнелтуші кәсіпорындардың темір жол инфрақұрылымын дамыту мен жаңғырту қажет.

4.1.2. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Темір жол инфрақұрылымын дамыту қолданыстағы темір жол желісін Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің географиялық қажеттілігінен шыға отырып, жаңа учаскелер салу арқылы желілерді онтайландырумен қатар қауіпсіздік пен жылдамдықтың әлемдік стандарттарына сәйкес келтіруге бағытталатын болады.

Басымдылық ретінде халықаралық транзит дәліздерінде және қалпына келтіру, жүк тасымалдылығы көп учаскелердің өткізу қабілетін арттыру және электрлендіруді қоса

алғанда, негізгі республикаішілік бағдарғыларда және халықаралық транзит дәліздерінде магистральдық желінің техникалық жай-күйінің деңгейі арттырылуы тиіс.

Инфрақұрылым объектілерінің негізгі қорларын кезең-кезеңмен жаңарту жүргізілуі және оларды темір жол көлігінің халықаралық стандарттарына сәйкес келтіруі тиіс:

Темір жол көлік желісін басым өңірлік дамыту Солтүстік -- Оңтүстік (Ресей - Орталық Азия) және Шығыс - Батыс (Оңтүстік Шығыс Азия - Қытай - Еуропа) бағыттарында жүргізілетін болады.

Стратегияны іске асыру кезеңінде жаңа темір жол желілерін салу жөніндегі мынадай инфрақұрылымдық жобалар қаралатын және экономикалық негіздеме болған кезде іске асырылатын болады:

Бейнеу - Шалқар станциясы учаскесі, поездардың жүру бағдарғысының ұзақтығы батыс өңірімен және азия елдерімен Ақтау теңіз порты арқылы қатынаста орташа есеппен 530 км;

Қорғас-Сарыөзек учаскесі, бұл қолданылып жүрген бағдарғымен салыстырғанда Ақтау портынан Қытайға дейінгі темір жол тасымалдарының ұзақтығын едәуір қысқартады, ал Шалқар-Бейнеу темір жол желісін салу жобасы іске асырылғаннан кейін Цзиньхе-Ақтау бағдарғысының ұзындығы қазіргі 3 920 км-дән 3 222 км-ге дейін қысқарады;

Жезқазған - Сексеуіл станциясы учаскесі, ол Қазақстанның орталық облыстарынан Ақтау портына қысқа шығуды қамтамасыз етеді және жапсарлас өңірде көмір, мұнай-газ, темір-руда және басқа да кен орындарын игеру кезінде ықпал етеді;

Шар станциясы - Өскемен учаскесі, ол Локоть станциясы арқылы қолданыстағы бағдарғылармен салыстырғанда тасымалдау ұзақтығын Ресей аумағы арқылы жүріп өту қажеттігінсіз 300 км-дан астамға қысқартады;

Арқалық - Шалқар учаскесі, ол қолданыстағы Есіл - Арқалық тұйық желісінің тиімділігін арттырады, сонымен оны транзит магистралінің аймағына айналдырады;

Арқалық - Шұбаркөл учаскесі, ол Қазақстанның орталық және солтүстік өңірлерінің көлік инфрақұрылымын қалыптастырады және Шұбаркөл көмір кен орнынан және оған жапсарлас кен орындарынан солтүстік және экспорттық бағытта тасымалдау қашықтығын қолданыстағы бағдарғылармен салыстырғанда 700 км-ға қысқартуға мүмкіндік береді.

Қазақстан жүктерін Каспий теңізіне неғұрлым тиімді тасымалдау және Ақтау теңіз портынан шамадан тыс жүктемені азайту үшін жаңа Маңғыстау - Баутино және Ералиев - Құрық темір жолдар құрылысы іске асырылатын болады.

Темір жолдарды одан әрі жаңғырту үшін жүктасымалдылығы көп Мақат - Қанды ағаш, Алматы - Ақтоғай, Қостанай - Теміркені және Хромтау Алтынсарин учаскелерін электрлендіру бойынша іс-шаралар жүргізілетін болады.

Өңірлер арасында өте қысқа бағдарғылар бойынша жүк тасымалдарын оңтайландыруға және жаңа темір жол желілерін салу арқылы Қазақстан

Республикасынан тысқары жерге экспорталатын тауарларды жеткізуді жеделдетуге мүмкіндік беретін ұлттық тұйықталған темір жолдар желісін қалыптастыру жүк поездарының артық жүрістерін болдырмауға мүмкіндік береді және өнімнің ақырғы бағасындағы көліктік құрамдас бөлігінің үлесін төмендетуге ықпал етеді.

Темір жол көлігінің инфрақұрылымдық жобаларын, олардың жоғары капиталды қажетсінетіндігіне қарай, іске асырған кезде мемлекеттік-жеке меншік серіктестігі нысаны кеңінен қолданылатын болады. Жаңа инфрақұрылымдық объектілері құрылысына жеке бастамашылдықты тарту үшін салынған объектіні концессияға берумен BOT (құрылыс - пайдалану - тапсыру) сызбасы қолданылатын болады.

4.1.3. Транзиттік әлеуетті іске асыру

Темір жол көлігінің транзиттік әлеуетті дамыту мен арттыруға анағұрлым қолайлы
п е р с п е к т и в а л а р ы б а р .

Транзиттік қозғалыс үшін темір жол дәліздерінің тартымдылығын кешенді арттыруға инфрақұрылымның сапасын арттыру, тариф саясатын жетілдіру және әкімшілік сипаттағы "табиғи емес" тосқауылдарды жою кіруі тиіс. Қызметтерді жетілдіру нақтылық, сенімділік және тасымалдау жылдамдығы сияқты өлшемдер бойынша жүруі тиіс. Қозғалыстың қауіпсіздігі мен әмбебаптығын қамтамасыз ету
ж ү й е с і н қ ұ р у қ а ж е т .

Трансазиялық темір жол магистралі бойынша халықаралық тасымалдарды қамтамасыз етуде қазақстан-қытай шекарасындағы Достық станциясын дамыту ерекше
м а ң ы з ды б о л ы п о т ы р .

Қазақстан Республикасының транзит әлеуетін дамыту және тиімді пайдалану, сондай-ақ көлік-логистикалық кластерді іске асыру шеңберінде өткізу рыногында өнімдер мен қызметтерді ілгерілетудің тиімді сызбасын қалыптастырудағы мемлекеттің , көлік ұйымдарының және тауар өндірушілердің қажыр-күшін үйлестіру мақсатында Астана, Алматы, Ақтау қалаларында, сондай-ақ Достық станциясында және басқа да Қазақстанның өнеркәсіптік дамыған өңірлерінде ұлттық деңгейдегі өңірлік көлік-логистикалық орталықтар ұйымдастырылатын болады.

Достық - Алашанькоу өткелі халықаралық шекаралық пункт арқылы темір жол көлігімен тасымалдаудың тұрақты өсуі мақсатында қытай тарапынан Алашанькоу мен Үрімші станцияларының және Ақтоғай - Достық учаскесінің терминалдық сыйымдылығының 2015 жылға қарай 25 млн. тоннаға дейін кеңеюін қоса алғанда, Достық - Алашанькоу өткелі халықаралық шекаралық пунктін өткізу қабілетін барынша ұлғайтуға мүмкіндік беретін одан арғы іс-шараларды іске асыру қажет.

Қолданыстағы магистральдар арасындағы байланыстыратын учаскелерді салу жолымен Қазақстан аумағы арқылы түзететін темір жол желілерін перспективалық құру транзиттік дәліздердің өткізу қабілетін Түркістан, Иран, Түркия және Еуропа елдері бағыттары бойынша жылына 100 млн. тоннаға дейін кеңейтуге мүмкіндік береді. Жаңа учаскелерді жобалау олардың перспективалық электрлендірілуін ескере отырып

ж ү р г і з і л е д і .

Қытайдан транзиттік тасымалдарды одан әрі ұлғайтуды қамтамасыз ету Қытай іске асыратын Цзинхэ-Қорғас темір жол желісі құрылысының жалғасы болып табылатын Қорғас-Сарыөзек темір жол желісін салу жолымен Қытай Халық Республикасымен екінші халықаралық шекаралық темір жол өткелін ашумен шешілуі мүмкін. Осы желіні салу Қорғас өткеліндегі шекаралық пунктте еркін сауда аймағын дамыту үшін оң әсер е т е д і .

Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін, соның ішінде Трансазиялық темір жол магистралінің Солтүстік дәлізін тиімді пайдалануды арттыру үшін басым жобалардың қатарына "N.E.W. - corridor" халықаралық транскұрлықтық интермодальды дәлізді дамыту жөніндегі Халықаралық темір жол одағының жобасы жатады. Осы бағдарғыда контейнерлік ағынның әлеуетті қуаты бірінші жылдары 100 мыңнан астам стандартты контейнерлерді құрайды, тасымалдау көлемі жылына 25 млн. тонна жүкке дейін жетеді.

4.1.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Темір жол көлігі саласында инновациялық дамудың және кадр әлеуетін қалыптастырудың негізгі бағыттары:

- магистральдық темір жолдарды қазіргі күнгі техникалық құрылғылармен, сондай-ақ оларды диагностика және ұстау жүйелерімен жарақтау;
- вагондар мен локомотивтерді жөндеу жөніндегі кәсіпорындарды дамыту үшін жағдай жасақ сондай-ақ темір жол техникасын әлемдік өндірушілермен бірлескен к ә с і п о р ы н д а р қ ұ р у ;
- темір жол көлігінде автоматтандырылған басқару жүйесін енгізуді қоса алғанда, көлік процестерін ақпараттық қамтамасыз етудің кіріктірілген жүйесін жасау;
- мультимодальдық және интермодальдық (контейнерлік, контрейлерлік, аралас) тасымалдарды дамыту және қызмет көрсету сапасын жақсарту үшін қазіргі заманғы л о г и с т и к а л ы қ к е ш е н д е р қ ұ р у ;
- Темір жол саласының кадрларын даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру болып табылады.

4.2. Автомобиль көлігінде

Бірыңғай көлік жүйесін қамтамасыз етудегі мемлекеттік көлік саясатын іске асырудың ерекшеліктері мынадай бағыттар бойынша бірқатар бірінші кезекті міндеттерді шешу қажеттігінен тұрады.

4.2.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Республиканың кең-байтақ аумағы мен автомобиль жолдары желісінің салыстырмалы төмен тығыздығы, тасымалдардың үлкен қашықтықтары жиынтығында жамылғының бұзылуы немесе болмауы көлік шығыстарының өсуі мен өндірілетін өнімнің өзіндік құнының өсуіне әкелетін болғандықтан, олардың техникалық ж а й - к ү й і н е е р е к ш е м ә н б е р е д і .

Халықаралық көлік дәліздерін, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды қалпына келтіру және дамытуды мемлекетті аумақтық дамыту бағдарламаларымен белгіленген және оның экономикалық кеңістігінің тұтастығын қамтамасыз ететін, сондай-ақ өңірлік және әкімшілік-аудандық бірліктер арасындағы байланыс үшін бағыттарда басымдылық ретінде жүргізу қажет.

Жол инфрақұрылымын дамытудың негізгі міндеттері мыналар болып табылады:

алты негізгі халықаралық транзит дәліздерін қайта жаңартуды аяқтау:

1. Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас.
2. Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара.
3. Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл.
4. Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы.
5. Омск - Павлодар - Семей - Майқапшағай.
6. Астана - Қостанай - Челябі - Екатеринбург;

кезеңмен жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының және олардағы инженерлік құрылыстардың көлік-пайдалану жай-күйін, қозғалыс қарқынының перспективалық өсуін және күрделі және орташа жөндеуді, жекелеген учаскелерді жоғары техникалық санатқа көшіруді (қайта жаңарту) және "осал жерлер" мен қауіпті учаскелерді жоюды қоса алғанда өстік жүктемені ескере отырып, нормативтік-техникалық құжаттарға с ә й к е с к е л т і р у ;

жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары желісін осындай жолдардың, олардың жай-күйінің мақсатты қолданылуына сәйкес келуіне кепілдік беретін және пайдалануға рұқсат берілген кез келген автокөлік құралының қауіпсіз жыл бойы жүруін қамтамасыз ететін деңгейде ұстауды (пайдалануды) қамтамасыз ету жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту және оларды халықаралық талаптарға сәйкес келтіру;

жалпы пайдаланымдағы жолдар желісін оңтайландыр, өңіраралық және облысаралық автомобиль қатынастары проблемаларын шешу үшін жаңа автомобиль жолдарын және инженерлік құрылыстарды салу;

автомобиль көлігінің теріс әсерін төмендету мақсатында ірі елді мекен пункттері айналасында кіреберіс және айналма (айналып өтетін) жолдарды салу және қайта ж а ң а р т у ;

қаржыландыру құрылымын жолдарды және көше-жол торабын ұстау және ағымдағы жөндеу жөніндегі жұмыстарды жүргізуге арналған шығыстарды ұлғайту ж а ғ ы н а ө з г е р т у ;

халықаралық қатынаста және республика аумағы бойынша жүк тасымалдау ды жүзеге асырған кезде пайдаланылатын автокөлік құралдарының салмақтық габариттік параметрлерін бақылаудың тиімді жүйесін құру;

транзиттік қозғалысты орындайтындарды қоса алғанда, автомобиль жолдарын

пайдаланушылардан төлетіп алынатын төлемдер мөлшерін оларды жөндеуге және ұстауға арналған мемлекеттік шығыстарды барынша өтеуді қамтамасыз ететін деңгейге дейін кезеңмен оңтайландыру;

өздерінің техникалық пайдалану сипаттамалары бойынша жол қозғалысы қауіпсіздігінің талаптарына жауап бермейтін автомобиль жолдарын, көше-жол тораптарын және инженерлік құрылыстарды кезең-кезеңмен қайта жаңарту;

бақылауды қамтамасыз ету және оларды сақтауға жауапкершілікті арттыру; қалалардың және өзге де елді мекендердің ішіндегі және маңындағы жұмыстарды қоса алғанда, жол жұмыстарын орындаған кезде экологиялық талаптарды және адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғауды қатайту;

жол саласы кәсіпорындарын институционалдық және техникалық қайта жарақтау, ағымдағы күтіп ұстауды жоспарлау және басқарудың қазіргі заманғы жүйесін енгізу, қазіргі күнгі технологияларды енгізу, инженерлік-техникалық және басқару қызметкерлерін даярлау деңгейін және біліктілігін арттыру;

нормативтік-техникалық базаны одан әрі жетілдіру, техникалық реттеуге көшу.

Автожол инфрақұрылымын дамытудың негізгі міндеттері мыналар:

- негізгі халықаралық транзиттік дәліздерді, сондай-ақ республикалық маңызы бар халықаралық бағдарғылар мен жолдарды қайта жаңарту жөніндегі бірінші кезектегі шаралар;

- ішкі және келімді туризмді және кластерлік бастамаларды дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының тарихи, мәдени және табиғи туристік объектілеріне қолжеткізуді қамтамасыз ететін жалпы пайдаланымдағы жолдардың жекелеген учаскелерін қайта жаңарту жөніндегі шаралар болып табылады.

1. Алматы - Аягөз - Георгиевка;
2. Таскескен - Бақты;
3. Шонжы - Көлжәт;
4. Үшарал - Достық (іріктеп);
5. Қызылорда - Жезқазған - Павлодар - Ресей Федерациясының шекарасы (іріктеп);
6. Жезқазған - Петропавл - Ресей Федерациясының шекарасы (іріктеп);
7. Бейнеу - Ақжігіт - Өзбекстан шекарасы (екінші кезең).

Экологиялық жағдайға автомобиль транзит көлігінің теріс әсерін төмендету мақсатында халықаралық автокөлік дәліздерінде орналасқан республиканың барлық қалалары айналма жолдармен қамтамасыз етілуі тиіс.

Автомобиль саласын қаржыландырудың балама көздерін іздеу мақсатында құрылыс жобаларын іске асыру және автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерін қайта жаңарту кезінде мемлекеттік-жеке меншік серіктестігінің тетіктерін енгізуді көздеу қажет.

4.2.2. Автокөлік қызметтері рыногын дамыту

Автокөлік қызметтері рыногын дамытудың бірінші кезектегі міндеттері:

- еліміздің өңірлерін кеңістік дамытудың және тұрғындарды орналастырудың перспективті сызбаларына сәйкес ауылдық елді мекендерді қоғамдық тұрақты жолаушы көлігі тасымалдарымен қамтамасыз ету;
- жолаушылар мен жүктер тасымалдарының жаңа озық технологияларын енгізу жолымен ұсынылатын көлік қызметтерінің сапасын арттыру осындай тасымалдарды жүзеге асыруға қойылатын нормативтік-техникалық талаптар деңгейін өзгерту (арттыру) жолымен жолаушы тасымалдарының жайлылығын жақсарту болып табылады.

Халықаралық тасымалдарды дамыту саласындағы негізгі міндеттер:

- автомобиль көлігі саласында екі жақты халықаралық шарттар жасасу;
- халықаралық автомобиль тасымалдарының рұқсат жүйесін жетілдіру;
- автомобиль көлігі туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормаларға кезең-кезеңмен жақындастыру және үйлестіру;
- қисынды ықпалдастық саясатын жүргізу жолымен халықаралық көлік қызметі рыногында қазақстандық көлік операторларының ұстанымын дамыту мен нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасау болып табылады.

4.2.3. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Қазақстан аумағы бойынша автомобиль тасымалдарының транзиттік әлеуетін анықтайтын негізгі ішкі факторларға трансұрлықтық автомобиль жолдарының жай-күйі мен дамуын, сондай-ақ автомобиль қатынасы саласындағы халықаралық қатынастарды дамытуды жатқызған жөн.

Сонымен бірге Қазақстан үшін сыртқы факторлардың оң жаққа қарай өзгеруіне ықпал ету мүмкіндігі аумағы бойынша транзиттік маршруттар өтетін мемлекеттермен екіжақты және көпжақты қатынастарды дамытумен шектеледі.

Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету, рұқсат жүйесі мен кедендік және көліктік бақылау жүйелерінің тиімділігі, сондай-ақ автомобильдік транзиттік дәліздердің жай-күйі ішкі факторлар болып табылады.

Транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттырудың қосымша негізгі міндеттері:

- ТМД және алыс шет елдерімен екіжақты және көпжақты қатынастарды одан әрі дамытудан;
- автомобиль қатынасы туралы Ұлттық заңнаманы халықаралық нормалармен үйлестіруден тұрады.

Пекин - Үрімші - Бақты - Астана - Москва - Рига - Вильнюс - Варшава - Берлин - Брюссель бағдарғысы бойынша жүк тасымалдау жөніндегі "NELTI" жобасын "Көлік - логистикалық қызметтер" кластері шеңберінде іске асыру перспективалы болып табылады.

4.2.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Автомобиль көлігі саласында инновациялық дамудың және қазіргі заманғы технологияларды қолданудың маңызды, мыналарды қоса алғанда, көліктік процестерді ақпараттық қамтамасыз ету болып табылады:

экспедиторлар мен тасымалдаушылар қауымдастығын, операторлар және олар көрсететін қызметтер бойынша дерекқорлар құру және дамытуды ынталандыру;

автожолдардың бағыттары және жай-күйі, қалаларды айналып өту және жүріп өту бағдарғылары, жол бойындағы инфрақұрылымдар объектілері туралы бірыңғай ақпараттық дерекқорлар құру;

жүктің тұрған жері мен оның жай-күйі туралы ақпаратты жедел алу мүмкіншілігімен жүктердің халықаралық автомобиль тасымалдарының спутниктік навигация жүйесін енгізу.

Спутниктік навигация жүйесін коммерциялық пайдаланудан басқа функционалдық ерекшеліктер бақылаушы органдарға оны республика аумағы ішінде автокөлік құралдарын тоқтатусыз жүктерді автомобильмен тасымалдау кезінде операторлардың Қазақстан Республикасының заңнамасын сақтауына бақылауды жүзеге асыру үшін пайдалануға мүмкіндік беруі тиіс.

Көлік процестерінің қоршаған ортаға теріс әсерін шектеу мен реттеу экологиялық органдарды көлік құралдарының экологиялық параметрлерін бақылау үшін қазіргі күнгі жабдықпен және технологиялармен (газталдауыштар, түтінөлшегіштер, отында ауыр металдардың және соған ұқсастардың болуын анықтауға арналған аспаптар) жарактауды талап етеді.

Автомобиль саласының кадр әлеуетін қалыптастыру жүйесінде кадрларды даярлау және қайта даярлауды жетілдіру қажет.

4.3. Қалалық жолаушылар көлігінде

Қазақстанның барлық ірі қалаларының қарқынды дамуы мен елдің одан әрі кенттенуінің тұрақты үрдісін ескере отырып, қалалық жолаушылар көлігін дамыту үшін жергілікті атқарушы органдар қызметі басымдықтарының бірі болуға тиіс.

4.3.1. Дамытуды жоспарлау

Қазақстанның барлық ірі қалалары үшін қалаларды дамытудың жоспарлары шеңберінде қалалық жолаушылар көлігін дамытудың ұзақ мерзімді жоспарлары жасалуы тиіс.

Мұндай жоспарлар:

- қалаларды және қала маңындағы аймақтарды дамыту/салу жоспарларына негізделген қалалық жолаушылар көлігі қызметтеріне сұранысты, соның ішінде мүгедектердің сұраныстарын болжау мен қажеттіліктерді ең жоғары қанағаттандыруды;

- негізгі инвестициялық жобалар мен олардың іске асырылу құнын, сондай-ақ басымдықты инвестициялық бағдарламалардың қалыптастырылуын;

- қалалық қозғалысты басқару сызбасын, қоғамдық көлік үшін басымдықтың

бекітілуін, сондай-ақ жолаушыларды қоғамдық көлікпен тасымалдау жөніндегі қызметтерге сұранысты реттеу тетігін;

- қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлігінің маршруттық жүйесін перспективалық дамыту сызбасын;

- қалалық жолаушылар көлік қозғалысының қауіпсіздігін арттыру бағдарламасын;

- қалалық жолаушылар көлігінің қоршаған ортаға теріс экологиялық әсерін азайту саласындағы жобаларды көздеуі тиіс.

4.3.2. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Қалалық жолаушылар көлігі қозғалыстарын диспетчерлік қамтамасыз ету мен басқару жүйесін жаңғырту қажет. Мұндай жүйелер нақты уақыт режимінде басқару процестерінің, техника-экономикалық сипаттамалар мониторингін қамтамасыз ету мен бағдарғылық жоспарлау функцияларын іске асыру мүмкіндігін көздеуі тиіс.

Қалалық жолаушылар көлігінің барлық түрлерінде смарт-карт технологиясы пайдаланыла отырып, электронды билеттендірудің бірыңғай жүйесі енгізілуі тиіс. Өзінің негізгі мақсатын орындап қана қоймай, мұндай жүйе кірістер мен көлік операторлары салықтық есептілігінің ашықтығын арттыруға ықпал ететін болады.

Жұртшылық пен жолаушылардың бағдарғылардың деректер базасына, кестелерге, қызметтерге және басқа да қажетті ақпаратқа еркін қолжетімділігін, сондай-ақ қашықтықтан броньдау мен билеттерді сату мүмкіндігін көздейтін қоғамдық көлік қызметін ақпараттық қамтамасыз ету жүйесін әзірлеу мен енгізу аяқталуға тиіс. Көліктің басқа түрлерінің ұқсас жүйелерімен оның үйлестірілуін және кірігуін қ а м т а м а с ы з е т у қ а ж е т .

Жолаушы тасымалдарын ұйымдастырудың қазіргі заманғы технологияларын қолдануда, сондай-ақ Қазақстан қалаларында көлік қозғалысын реттеу саласында ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізуді ұйымдастыруда халықаралық тәжірибені жинау мен талдау үшін Қалалық жолаушылар көлігінің қазіргі заманғы технологиялар о р т а л ы ғ ы н қ ұ р у қ а ж е т .

Қалалық жолаушылар көлігін дамыту басымдықтарының бірі қалаларда көлік тасқынының күтіліп отырған айтарлықтай өсуі мен жеке автомобильдерді пайдалану қарқынының артуын ескере отырып, қалалардағы көлік қозғалысын реттеу жүйесін жедел әзірлеу және іске асыру болуға тиіс. Мұндай жүйенің негізгі бағыттары:

- қалалық қозғалысты реттеу орталықтарын құру мен жарақтандыруды;

- бейімділік реттеу технологияларын қолдана отырып қозғалысты (бағдаршамдарды) а в т о м а т т ы р е т т е у ж ү й е с і н ж а ң ғ ы р т у д ы ;

- қозғалысты реттеу сызбаларында қалалық жолаушы көлігі қозғалысының басымдығы м о д е л ь д е р і н і с к е а с ы р у д ы ;

- жол қозғалысы ережесін бұзуды тіркеу нөмір белгілерін және қала және қала маңындағы аймақтарда қолдану құқығын танудың автоматтандырылған жүйесін қоса алғанда, жол қозғалысының көзбен шолып қарау дистанциялық мониторингінің

Трамвай, троллейбус, бөлінген автобус желілері, монорельстік көлік және метро сияқты қалалық жолаушылар көлігінің балама түрлерін дамыту қажет.

Қалалық жолаушылар көлігі қызметкерлерінің біліктілігін және кәсіби деңгейін арттыру маңызды болып табылады.

4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат

Қалалық жолаушылар көлігінде көлік құралдары паркін жаңарту операторлардың күшімен жүзеге асырылатын болады. Сондай-ақ, автостанциялар мен сапаржайлардың дамуын қаржыландыруды, мұндай даму мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, жеке құрылымдар жүзеге асыруға тиіс. Мұндай жағдайларда қаржыландыру мемлекеттік-жеке серіктестік шеңберінде болуы мүмкін.

Троллейбус пен трамвай паркін және инфрақұрылымды қалпына келтіру қалалардың тиісті бюджеттері шеңберінде мемлекеттік-жеке серіктестік тетіктерін әзірлеу мен қолдану арқылы жүзеге асырылуы тиіс.

Кез келген инфрақұрылымдық жобаларды әзірлеу және іске асыру қалалық жолаушылар көлігін дамыту бағдарламалары шеңберінде жүзеге асырылуы тиіс. Мұндай жобалар қалалық жолаушылар көлігінің кез келген түрлерін дамыту бағдарламаларымен және қала құрылысының перспективалық жоспарларымен толық байланыстырылуға тиіс. Қалалық жолаушылар көлігінің баламалы түрлерін дамыту жөніндегі ресурс қажетсінетін жобалар (бөлінген автобус желілерін, метроны, монорельсті және басқаларын салу/жарактандыру) техника-экономикалық бағалануы және қымбат тұрмайтын баламалармен салыстырмалы талдануы тиіс.

4.4. Әуе көлігінде

4.4.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Азаматтық авиация саласындағы инфрақұрылымдық саясат мыналарды көздейді: ұшу-қону жолақтарын, әуеайлақтарды, терминалдарды, авиациялық, әуежайларға жататын жерүсті және басқа қызметтердің құрылысын, қайта жаңартуын және күрделі жөндеуін қоса алғанда, кезең-кезеңмен әуежайлық кешендердің техника-пайдалану жай-күйін ИКАО, JAR талаптары мен стандарттарына сәйкес келтіру;

топырақты ұшу-қону жолағын және әуеайлақ алаңдарын салу мен қалпына келтіруді және оларды жеңіл әуе кемелері мен тікұшақтарды жыл бойы қабылдау-жөнелту үшін ұстауды қоса алғанда, балама көлік қатынасы жоқ алыстағы аумақтарға қызмет көрсету үшін жергілікті әуеайлақтар торабын құру;

карқынды дамыту саясатын сақтау және өңірлік авиакомпаниялар құру жөніндегі іс-шараларды қаржылық қамтамасыз ету;

авиапаркті кеңейту, ішкі авиақатынастар рыногын және Алматы, Астана қалаларындағы тораптық әуежайлар "хабтарды" дамыту;

облысаралық және ауылдық қатынаста шектеусіз барлық бағыттарға қызмет көрсету үшін перспективалық кеңейтуді қоса алғанда, халықаралық (транзиттік) және

ішкі әуе қозғалысына қызмет көрсету үшін халықаралық талаптарға радионавигациялық кешенді сандық және сапалық сәйкестікке келтіру.

Басымдылық ретінде мынадай әуежайлардың жердегі инфрақұрылымын қайта жаңарту мен жаңарту жүргізілетін болады:

2006-2010 жылдары: Ақтөбе, Шымкент, Павлодар, Алматы, Ақтау, Атырау, Қостанай, Қызылорда, Өскемен және Жезқазған. Бұдан басқа, туризмді дамыту үшін жергілікті тарихи маңызы бар, сондай-ақ, санаторий-шипажайлық инфрақұрылымы (Бурабай, Алакөл, Баянауыл, Балқаш) бар облыс орталықтары арасында әуе қатынасын дамыту көзделуде.

2011-2015 жылдары: Семей, Орал, Петропавл, Балқаш, Көкшетау, Тараз және Талдықорған.

Жолаушылар ағынының ұлғаюына байланысты экономикалық орындылығын ескере отырып, тораптық әуежайлардың - "хабтардың" өткізу қабілетін ұлғайту бірінші кезекте Астана, Алматы және Атырау әуежайларындағы аэровокзалдық кешендерді кеңейту жөнінде іс-шаралар жүргізілетін болады.

Бастапқы кезеңде (2006-2008 ж.ж.) авиациялық тасымалдарға өзгеріп отырған сұраныс жағдайында әуе кемелері паркі операциялық лизингі негізінде жаңартылатын болады. Боинг -737-800/Аэробус-320 және АН-ИО-100/АН-148 үлгісіндегі орташа магистральдық әуе кемелерін, ал 2010 жылдан бастап жаңа кезеңдік 1-2 класты әуе кемелерін сатып алу жоспарлануда.

Каспий теңізінің Қазақстандық секторын одан әрі игеру мақсатында 2006-2010 жылдарда шамамен жеңіл, 8 орташа және 2 ауыр тікұшақ, 2011-2015 жылдарда - 2 жеңіл, 9 орташа және 4 ауыр тікұшақ сатып алу жоспарлануда. Тікұшақтардың осы үлгілері негізінде теңіздегі бұрғылау қондырғыларына ұшу үшін арналады. Тікұшақтардың қосымша саны оларға деген қажеттілікке байланысты.

Республиканың туристік объектілері мен ұлттық мәдени-тарихи орындарына қол жеткізімділікті арттыру үшін "Robinson" және "Eurocopter" үлгісіндегі тікұшақтарды, сондай-ақ су үстіне қонуды жүзеге асыру үшін гидроұшақтарды сатып алу жоспарлануда.

Аэронавигациялық жүйені дамытудың бағдары спутниктік навигацияның ғарыштық негізделуінің элементтерін пайдалануды көздейтін байланыстың, навигацияның (CNS/ATM) ИКАО әуе қозғалысының бақылау/ұйымдастыру перспективалық жүйесін енгізуге аэронавигациялық кешенді дайындау болып табылады. Осы міндетті шешу:

CNS/ATM түп тұлғасы және оны енгізу үшін негіз болып табылатын қолданыстағы авианавигациялық жүйенің кіші жүйесінен бірыңғай кешенді құруды;

CNS/ATM енгізудің тетігін әзірлеуді және ұлттық аэронавигациялық жүйенің бірыңғай техникалық сәулетін құру саласында шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыруды талап етеді.

4.4.2. Ұшулардың қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік

Әуе көлігінде ұшулардың қауіпсіздігі деңгейін арттыру мен авариялылықты азайту азаматтық авиация саласындағы мемлекеттік саясаттың басты басымдығы болуы тиіс.

Бұрынғы КСРО өндірісіндегі ескірген әуе кемелерін пайдаланудан шығару мақсатында әуе кемелерін толық жаңарту есебінен әуе кемелерінің техникалық жай-күйіне байланысты авариялылық көрсеткіштерін азайту қамтамасыз етілуі тиіс.

Ұшулардың қауіпсіздігіне әуе кемелерін пайдаланушылар мен авиациялық қызметкерлерге уәкілетті мемлекеттік органның сертификаттық және лицензиялық талаптарды қатайтуы әсерінің де маңызы аз болмайды.

Әлемдік қауымдастықта террорлық қатердің артуына және азаматтық авиацияның заңсыз араласу актілеріне қауқарсыздығына орай авиациялық қауіпсіздікті арттыру саласындағы басым бағыттар:

- көліктегі уәкілетті мемлекеттік орган тарапынан бақылау мен үйлестіруді күшейтуді;

- тексерудің сапасын арттыру және әуе кемелерінің борты мен азаматтық авиация объектілерінің ғимараттарына заттардың тыйым салынған санаттарының түсуін болдырмау үшін жолаушылар мен қол жүгін тексеру пункттерін жоғары технологиялық жабдықтармен жарақтандыруды;

- тексеруді жүргізуші адамдардың, сондай-ақ экипаж мүшелері мен авиациялық қызметтердің жекелеген мамандарының азаматтық авиацияның қызметіне заңсыз араласу әрекеттеріне қарсы әрекет жасау әдістеріне оқытып-үйретуді қамтиды;

- Қазақстан Республикасында ұшу қауіпсіздігін метеорологиялық қамтамасыз ету саласында Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) халықаралық стандарттарына өту.

4.4.3. Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету және сертификаттау

Азаматтық авиацияның қолданыстағы нормативтік құқықтық базасы, әсіресе әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету тәртібін регламенттейтін нормативтік-техникалық кесімдері бірінші кезекте Халықаралық азаматтық авиация ұйымының ИКАО халықаралық стандарттарына және JAR еуропалық авиация әкімшілігінің стандарттарына сәйкес келтірілуі тиіс.

Кеңес өндірісіндегі әуе кемелері санының көптігіне байланысты мұндай көшу кезең-кезеңмен азаматтық авиацияның әртүрлі субъектілері қызметін қамтитын әзірленген бағдарлама жөніндегі стандарттардың қолданыстағы жүйесін сақтап қалу жағдайларында жүзеге асырылуға тиіс.

4.4.4. Әуе тасымалдарының рыногын дамыту мен реттеу

Авиация рыногын реттеу саласындағы мемлекеттік саясат сапалы авиациялық қызметтерге халық мүдделерінің қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге қабілетті қазақстандық бәсекеге қабілетті авиакомпанияларды қалыптастыруға бағытталатын болады.

Азаматтық авиацияның нарық жағдайларында перспективалы дамуы назарға алына отырып, оның шығынсыз деңгейге жетуіне байланысты барлық бағыттарда жолаушылардың авиатасымалдарын субсидиялау кезең-кезеңмен тоқтатылатын болады.

Отандық авиакомпанияларды жедел дамыту үшін саланың көп қаржыны қажетсінетінін ескере отырып, мемлекет әуе кемелерінің лизингін ұсынатын компанияларды дамытуға жағдайлар жасау жөніндегі шараларды қабылдайды. Мұндай компанияның мемлекеттің қатысуымен немесе мемлекеттік-жеке серіктестік құрылымында құрылуы мүмкін.

4.4.5. Аэронавигациялық кешенді дамыту

Қазақстан Республикасында аэронавигациялық жүйені дамытудың басты мақсаты елдің аэронавигациялық кешенін байланыстың, навигацияның, ғарыштық орналасудың спутниктік навигациясы элементтерін пайдалануды болжайтын ИКАО (CNS/ATM) әуе қозғалысын бақылау/басқарудың болашақ жүйесін енгізуге дайындау болып табылады. Өз кезегінде бұл Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің кіші жүйелерін болашақ CNS/ATM жүйесінің түп тұрпаты және оны енгізу үшін негіз болып табылатын бірыңғай кешенге кіріктіру міндеттерін шешуді қажет етеді.

Осы мақсатта Қазақстан Республикасында CNS/ATM тұжырымдамасын енгізу тетігін әзірлеу және ұлттық аэронавигациялық жүйелердің бірыңғай техникалық сәулетін әзірлеу жөнінде шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыру талап етіледі.

Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін қазіргі заманғы аэронавигациялық кешендермен жарақтандырудағы қазіргі нәтижелер базасында аэронавигациялық инфрақұрылымды оңтайландыруды анағұрлым озық және перспективалы технологияларды енгізу тәжірибесі негізінде сапалық өзге деңгейде оңтайландыруды жалғастыру.

4.4.6. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Көлік жүйесінің ажырамас бөліп болып табылатын авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттырудың өзі көлікті дамыту саласындағы мемлекеттік саясаттың маңызды құрамдас бөлігі болып көрінеді.

Авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін одан әрі дамытудың міндеттері:

- көрші мемлекеттермен аэронавигация саласындағы транзиттік саясатты келісу деңгейін арттыру ;

- қазіргі күнгі әуе кемелерін пайдалану және Қазақстанның тораптық әуежайлары арқылы еуропа елдерімен бағдарғыларды қолайлы түйістіруді ұйымдастыру негізінде Қытай-Еуропа Индия-Еуропа бағдарғысында авиатасымалдардың транзиттік әлеуетін іске асыру ;

- инфрақұрылымды жаңғырту және ауыр әуе кемелерін қабылдау бойынша

мүмкіншілікті кеңейтуді қоса алғанда, басты әуежайларда қызмет көрсету;

- Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетінің пайдаланылу тиімділігін арттыруға ықпал ететін халықаралық өңірлік жобаларды қолдау;
- аэронавигациялық қызмет көрсету технологияларын жетілдіруді қоса алғанда, аэронавигация жүйесінің халықаралық талаптарға сәйкес келуі;
- транзиттік рейстерге қызмет көрсету сапасын арттыру үшін Қазақстан әуежайларының инфрақұрылымын дамыту: ірі желілік өңірлік әуежайлар ("хабы") ИКАО екінші және одан да жоғары санаттағы әуе кемелерін, ал қалған ИКАО халықаралық мәртебесі бар барлық әуежайлар - бірінші санат бойынша - қабылдауға жіберілуге тиіс.

4.4.7. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Әуе көлігінде қазіргі күнгі технологияны дамыту мен қолдану негізінен әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсету, сондай-ақ жүктерді қабылдау және өңдеу және әуежайларда жолаушыларға қызмет көрсету саласында жүргізілетін болады.

Қысқа мерзімді перспективада әуе қозғалысын басқарудың басты және өңірлік орталықтарын құрумен әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӨҚБАЖ) дамыту аяқталуы тиіс.

Аэронавигациялық кешеннің мамандарын әзірлеуге өсіп отырған талаптарын қанағаттандыру үшін мыналарды көздейтін бағдарламалық шаралар әзірленуі тиіс:

- қазіргі күнгі компьютерлік технологияларды және тренажерлерді пайдаланумен қазіргі диспетчерлік құрамның біліктілігін арттыру;

- қазақстанның және Орталық Азия елдерінің аэронавигациялық қызметінің диспетчерлік және инженер-техникалық құрамын даярлау үшін халықаралық стандарттар бойынша сертификатталған Қазақстан қалаларының бірінде біліктілікті арттырудың өңірлік орталығын құру;

- шетелде шығарылған жабдықтар мен техникаларды пайдалануға кірістірілген диспетчерлік және инженер-техникалық персоналды ағылшын тіліне қарқынды оқыту.

Батыста шығарылған әуе кемелері паркімен авиация техникасын игеру және жаңартуды кеңейту мынадай шараларды іске асыруды талап етеді:

- азаматтық авиацияның оқу мекемелері базасындағы батыста шығарылған әуе кемелерін пайдалану саласында инженерлік-техникалық және ұшу құрамын бастапқы даярлау мен қайта даярлау бағдарламасын әзірлеу;

- авиация техникасының жаңа үлгілерін игеру бойынша профессорлық-оқытушы құрамын қайта даярлау және біліктілігін арттыру;

- ұшу және инженерлік-техникалық құрамды бастапқы даярлаудың жаңа бағдарламасы бойынша оқу мекемелерін техникалық жарақтандыруға жағдай жасау.

4.5. Су көлігінде

4.5.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Су көлігі саласындағы инфрақұрылымдық саясаттың басымдылық бағыттары теңіз порттары мен теңіз және ішкі су жолдарын кеме жүзе алатындай жүру жағдайында ұстауды қамтамасыз ету болып табылады, мыналарды қоса алғанда:

Жайық-Каспий каналының пайдаланымдық сипаттамаларын қамтамасыз ету үшін жыл сайын жөндеу жұмыстарын жүргізу;

танкерлік, құрғақ жүк және қосалқы флоттарды салу және сатып алу жолымен ұлттық сауда флотын қалыптастыру;

оның санын оңтайландырумен және жай-күйін Қазақстанның су жолдарын ұстау бойынша жұмыстарды орындау үшін қажетті деңгейге дейін жеткізумен мемлекеттік өзен техникалық флотын жыл сайын жаңарту және жаңғырту.

2 0 0 6 - 2 0 1 0 ж ы л д а р ы :

Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңірлерін дамытудың басқа да бағдарламаларын іске асыруды ескере отырып, теңіз порттарының өндірістік және бастапқы қуаттарын жүктерді ауыстырып тиеудің болжамды өсуін қамтамасыз ететін деңгейге дейін кеңейту сауда флоттарын қазіргі күнгі кемелермен одан әрі жарақтау және паром мен контейнерлік тасымалдарды қоса, қызметтің жаңа түрлерін игеру;

оның өндірістік және бастапқы қуатын өңірлік дамуды ескере отырып, порт арқылы перспективалық жүк ағынына сәйкес келетін деңгейге дейін жеткізумен сағалық Ақтау п о р т ы н қ а й т а ж а ң а р т у ;

олардың өткізу қабілетін және технологиялық параметрлерін өзен кемелерінің навигациясы барысында қауіп-қатер мен кідіртудің туындауын болдырмайтын деңгейге дейін жеткізу мен ішкі-су жолдарында гидротехникалық құрылыстарды қайта жаңарту ж ә н е ж а ң ғ ы р т у .

2011-2015 жылдары Каспий теңізінің қазақстандық секторында, сондай-ақ Ертіс бассейнінде жұмыс істейтін кемелердің өсуін назарға ала отырып жаңа кеме жасау базасы салынатын және кеме жасау мен кеме жөндеуге болжамды сұраныс ескере отырып, кеме жөндеу зауыттары қайта жаңартылатын болады.

Ішкі су көлігін одан әрі дамыту мақсатында жүкжөлаушы тасымалдарының, соның ішінде трансшекаралық мемлекеттер арқылы ұлғаюын ескере отырып жаңа кеме қатынасы бағдарғыларын ашу жоспарлануда.

Сол уақытта порттарды басқарудың моделі әзірленетін және кезең-кезеңмен енгізілетін болады, онда коммерциялық функциялар стивидорлық компанияларға берілетін болады, ал порт әкімшілігінде бақылау-реттеу функциялары құрады. Мемлекеттік жеке меншік серіктестігін жүзеге асыру кезінде оның ашық болуы және мемлекеттік мүдделерге сәйкес келуі қажет. Ішінара мемлекеттік қаржыландыруды талап ететін жобалар мерзімсіз жеке меншік шартында әзірленбейтін болады. Жеке меншік компанияларына басқа компанияларға кемсітпеушілік негізінде инфрақұрылымға қол жеткізуді ұсынған жағдайда ұзақ мерзімді концессия

ұ с ы н ы л а т ы н

б о л а д ы .

Теңіз порттарының инфрақұрылымын қаржыландыру пайдаланушылардан алынатын алымдар есебінен шығындарды өтеумен коммерциялық негізде жүргізілуі тиіс.

4.5.2. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Қазақстан арқылы су транзиттік бағдарғылардың бәсекеге қабілеттілігін дамыту үшін транзиттік әлеуеттің пайдаланылуына және мультимодальдық тасымалдарды дамытуға кедергі жасайтын табиғи және әкімшілік тосқауылдардың туындауын болдырмау үшін тиісті шаралар қолдану қажет. Транзиттік бағыттағы тарифтер жүк ағынын өңдеуге арналған шығындарды толық өтеу жағдайында басқа бағдарғылар тарифтерімен бәсекеге қабілетті болуы тиіс.

Шекаралық пункттердегі кедендік және иммиграциялық рәсімдер стандартты құжаттамалардың жалпы көлемін қысқарту және қабылдау, деректерді электронды өңдеу және тәулік бойғы жұмыс кестесі жүйесін енгізу арқылы оңайлатылған болуы т и і с .

Ішкі су көлігінің перспективалық транзиттік бағыттарын ретінде:

- Ертіс өзені бойынша Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттік бағдарғысын ұ й ы м д а с т ы р у ;

- Қазақстанның каспий маңындағы өңірлердің өзен көлігін Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транзиттік бағдарғы жұмысына қосу.

4.5.3. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Экономиканың өсуі бойынша су арқылы тасымалданатын тауарлардың құны контейнерлендірудің өсуі мен автомобиль паромдарын пайдалануға байланысты өсетін болады. Шығу көзіне жақын шикізатты өте терең қайта өңдеу экспорттық өнім бірлігінің құнын арттырады және анағұрлым күрделі порт қызметтері мен тасымалдау бойынша қызметтерге қажеттілікті туындатады.

Су көлігі мамандарын даярлау және қайта даярлауға арналған оқу мекемелері курстарды кеңейту мен жаңғыртуды талап етеді. Секторда тиісті персоналдың жетпеуіне қарай бұл бағыттағы жұмыс ресей теңіз училищелерімен, сондай-ақ мұнайгаз өнеркәсібінің кәсіпорындары құрған оқу мекемелерімен ынтымақтастықта жү р г і з і л у і т и і с .

Перспективада жүзу құрамы мен тиісті персонал үшін каспий өңірінде өңірлік оқу орталығын құру талап етіледі. Ол Қазақстанда құрылуы үшін барлық мүмкіндігінше к ү ш - қ а й р а т ж ұ м с а л у ы т и і с .

Жүзу құрамы, порт персоналы және теңіз жабдығын салу және жөндеумен айналысатын персоналға арналған оқу бағдарламасын кеңейту қажет. Осы бағдарлама шеңберінде су көлігін пайдалануға байланысты қауіп-қатерлер және ең жақсы халықаралық практикаға негізделуі тиіс денсаулық пен қауіпсіздік техникасын қорғау жөніндегі ережені сақтау маңыздылығы қаралуы тиіс.

5. СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ КЕЗЕҢДЕРІ МЕН ТЕТІКТЕРІ

Көлік стратегиясын іске асыру екі кезеңде жүзеге асырылатын болады:

I-кезең 2006-2010 жылдар.

Сипаттама: Көлік секторына инвестицияларды тарту. Мемлекет көлік кешеніне ресурстарды белсенділікпен салады. Нормативтік құқықтық базаны дайындау көлік салаларын реформалауды аяқтау және ынталандыратын ахуал жасау, халықаралық стандарттарды енгізу және халықаралық көлік ортасына кірігу.

II-кезең 2011-2015 жылдар

Сипаттама: Мемлекет көлік рыногының отандық субъектілерін белсенді қолдайды. Субъектілердің көпшілігі, мемлекеттік сияқты жекелері де, көлік рыногының дербес қатысушыларына айналады. Қазақстан Республикасы көлік кешені операторларының қызметі халықаралық стандарттарға сай келеді және ішкі нарықтағы сияқты сыртқы нарықта да кеңінен ұсынылған. Экономика мен халық тарапынан көлік қызметіне сұраныстың өзгеруіне балама жауап беруге қабілетті көлік жүйесін қалыптастыруды аяқтау және оны сапалы, қол жетімді және қауіпсіз көлікпен қанағаттандыру. Транзиттік тасымалдар көлемінің қарқынды өсуі. Көлік инфрақұрылымы әлемдік стандарттарға сәйкес келеді.

5.1. - I-кезең 2006-2010 жылдар

Қазақстанның көлік саласындағы халықаралық шарттарға, қосылуы және көлік заңнамасын үйлестіру жөніндегі жұмыс, екіжақты халықаралық шарттар жасасу және БСҰ, ЕЭК, ЕурАзЭД, ШЫҰ шеңберінде жаһандық және өңірлік кірігу принциптерін іске асыру белсенділікпен жүргізілуге тиіс.

Көлік саласында қолданыстағы заңнамаға сараптама жүргізу, қолда бар нормативтік-құқықтық базаны оңтайландыру және жинақтау үшін жағдайлар жасау қ а ж е т .

Транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру үшін заңнамалық, рәсімдік, технологиялық және техникалық сипаттағы халықаралық тасымалдарды жүзеге асыруда қазіргі кедергілер егжей-тегжейлі зерделенуге және жойылуға тиіс.

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасынан өту кезіндегі бақылау рәсімдерін жақсарту және барлық шекаралық өткелдерді, соның ішінде су жолдарында бірыңғай бақылау-өткізу пункттерін құру қажет.

Жылжымалы құрам паркін жаңарту процесін ынталандыру және көлік инфрақұрылымын дамыту үшін мемлекет қолайлы жағдайлар жасайтын болады.

Көлік кешенінің барлық секторларының үйлесімді және үйлестірілген дамуын, оның жекелеген секторларында басқарылуын арттыру, сондай-ақ қаржы және материалдық ресурстарының оңтайлы бөлінуін қамтамасыз ету көлікте:

- бірыңғай және жалпы қолжетімді ақпараттық кеңістік құруды;
- қызметтің барлық түрлері бойынша деректердің бірыңғай көліктік базасын қ а л ы п т а с т ы р у д ы ;

- өңірлік республикалық және халықаралық деңгейлерде, сондай-ақ көлік кешенін дамытудың перспективалық жоспарларында және оның жекелеген элементтерінде жүк және жолаушы айналымы жөнінде болжамдар жасауды;
- көлік-экспедициялық пункттерінің логистикалық орталықтарын құру;
- автоматтандырылған: басқару процестері, өзіндік құн және тарифтік, технологиялық және техникалық нормалау есептері жүйелерін әзірлеу мен енгізуді көздейтін кешенді ақпараттандыру қажет етіледі.

Телекоммуникация және байланыстың қазіргі заманғы жүйелерін енгізу негізінде көліктегі басқару мен бақылаудың қолда бар жүйесін жаңғырту.

Көлік стратегиясын іске асырудың бірінші кезеңі ішінде көлік инфрақұрылымын дамыту саласында мынадай бағыттар болады:

5.1.1. Темір жол көлігі саласында:

- халықаралық көлік дәліздері жүйесіне енетін инфрақұрылым объектілерінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру;
- жүккернеулі темір жол учаскелерін электрлендіру;
- жүк тасымалды темір жол учаскелерін оңалту;
- локомотивтер мен вагондарды күрделі жөндеуді орындау, темір жол көлігінің қажеттіліктері үшін қосалқы бөлшектер, жабдықтар мен материалдар өндірісін дамыту;

- Солтүстік-Оңтүстік (Ресей - Орталық Азия) және Шығыс-Батыс (Оңтүстік Шығыс Азия - Қытай - Еуропа) бағыттарында темір жол торабын өңірлік дамыту сондай-ақ ішкі темір жол дәліздерін оңтайландыру және дамыту;

- Қазақстан Республикасының пайдалы қазба орындарын, сондай-ақ кәсіпорындарға (жүк жөнелтушілерге) кіреберіс жолдарды дамыту;

- вагон және локомотив паркін, соның ішінде жекеменшіктісін жаңғырту;
- халықаралық көлік дәліздері жөніндегі жүйелі контейнерлік поездардың ұйымдастырылуына ықпал ету;

- байланыс және коммуникация кешенін дамыту, деректерді берудің оптикалық талшықты желісін құру кәсіпорындарды басқару орталықтарын компьютерлендіру, есеп пен құжат айналымын жүргізудің электронды нысанына көшу;

- тасымалдарды, процестерді ақпараттандыру мен автоматтандыру жүйелерін жетілдіру;

- халықаралық стандарттарға сәйкес келетін басым бағыттар бойынша қазіргі заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;

- Достық станциясының шекарадан өтуді дамыту мен жаңа темір жол желілерін салу кіретін дамытудың салалық бағдарламасын іске асыру;

- Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасынан жүктер мен жолаушылардың өткізілуі кезінде қажетті рәсімдердің барынша жылдамдықпен орындалуын қамтамасыз ететін көліктік кеден технологиясын енгізу мен жетілдіру;

- кедендік заңнаманы және шекаралық өткелдер арқылы транзиттік жүктерді өткізу технологиясын жетілдіру жолымен жүктердің қозғалысы жолындағы физикалық емес т о с қ а у ы л д а р д ы ж о ю ;

- ресурс үнемдейтін технологияларды енгізу;
- темір жол көлігінде сапа менеджменті жүйесін енгізу;
- темір жол көлігінде лицензиялау, стандарттау және сертификаттау жүйесінің жұмыс істеу тетіктерін жетілдіру;
- контрейлерлік тасымалдарды дамыту;
- жылжымалы құрамды жаңғырту.

5.1.2. Автомобиль мен қалалық жолаушылар көлігі саласында:

- халықаралық маңызы бар және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басым учаскелерін, сондай-ақ аудан орталықтарының облыс орталықтарымен және республикалық маңызы бар жолдармен көлік байланысын қамтамасыз ететін жергілікті маңызы бар (облыстық және аудандық) жолдар учаскелерін, және ілеспе инженерлік құрылыстардың техникалық жай-күйін қозғалыс қарқындылығының өсу перспективасын ескере отырып, нормативтік техникалық құжаттардың талаптарына сәйкес келтіру. Автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерін және ондағы құрылыстарды бірінші техникалық санатқа ⁹ жеткізе отырып, қ а й т а ж а ң ғ ы р т у ;

⁹ "Автомобиль жолдары" ҚР ҚНЖЕ 3.03-09-2003

- бар көшелерді қайта жоспарлауды, кеңейтуді, қайта жаңғырту мен күрделі жөндеуді, сондай-ақ жылдамдықты автоматты өлшеу мен автомобильдердің нөмірлік белгілерін тану жүйесін қоса алғанда, жаңа көшелер мен инженерлік құрылыстарды салуды, көше қозғалысын қазіргі заманғы басқару жүйелерімен жарақтандыруды, қауіпсіз және жайлы жүріп өтуді қамтамасыз ету үшін республикалық маңызы бар қалалардың, облыс және аудан орталықтарының көше-жол желісінің геометриясы мен жай-күйін қолданыстағы нормативтік және техникалық талаптармен сәйкестікке келтіру, зиянды заттарды азайту;

- аялдау пункттерін, автостанциялар, автовокзалдар және қалалық көлік инфрақұрылымының басқа да объектілерін салу және қайта жаңғырту;

- қалалардың және басқа да елді мекендердің маңындағы кірме және айналма (айналып өтетін) жолдарды салу және қайта жаңғырту;

- халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы бар жалпы пайдаланымдағы жолдар жүйесін мұндай жолдардың жай-күйінің олардың мақсатына сай келуіне кепілдік беретіндей және Қазақстан Республикасында пайдалануға рұқсат етілген кез келген автокөліктің жыл бойы қауіпсіз жүріп өтуін қамтамасыз ететіндей деңгейде ұсталуын (пайдаланылуын) қамтамасыз ету;

- жол бойғы сервис объектілерін, алыс жолға шыққан көлік құралдары үшін күзетілетін тұрақ орындарын, жедел байланыс пункттерін, шұғыл техникалық және медициналық көмек пункттерін салуды және қайта жаңғыртуды қоса алғанда, жол бойы инфрақұрылымын дамыту;

- жол жұмыстарының сапасына және нормативтердің, жөндеуаралық мерзімдердің сақталуына қойылатын талаптарды арттыру мен жол жұмыстарының сапасын бақылауды жүргізу үшін жағдайларды ұйымдастыру;

- транзиттік қозғалысты қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан өндірілетін төлемдердің мөлшерлерін мемлекеттің жолдарды салуға, жөндеуге және ұстауға жұмсайтын шығындарының толық жабылуын қамтамасыз ететін деңгейге дейін кезең кезеңмен оңтайландыру;

- шекаралық өткелдерде және ел аумағы бойынша автокөлік құралдарының салмақтық және көлемдік параметрлерін таразылық бақылаудың тиімді жүйесін қамтамасыз ету;

- орталық органдар мен жергілікті атқарушы органдар арасындағы байланысты нығайту. Тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдарын республикалық деңгейде біріктіру тасымалдаушылар мен мемлекеттің кері байланысын нығайтуға мүмкіндік береді.

- лицензиялау, сертификаттау және стандарттау жүйелерінің толыққанды жұмыс істеуі;

- жүк және жолаушы тасымалдарында автокөлік жұмысының жедел есептеу жүйесін қалпына келтіру;

- қалалық, қаламаңындық қоғамдық көліктің жылжымалы құрамының және қалааралық автомобиль жолаушы көлігінің сандық және сапалық жай-күйін осындай тасымалдарға қажеттілігі қамтамасыз ететін деңгейге дейін жеткізу, сондай-ақ жолаушылар мен багаждың қауіпсіз және жайлы жеткізілуін қамтамасыз ету;

- қала бағдарғыларындағы автобустар мен электркөлік қозғалысын диспетчерлік қамтамасыз етудің қазіргі заманғы жүйесін және жолаушыларды электронды билеттендіру жүйесін енгізу;

- автомобиль көлігімен жүк тасымалдарын ақпараттық қамтамасыз ету көліктің барлық түрлерінің көлік операторлары, өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығы кәсіпорындары және олардың өндіретін өнімдері туралы бірыңғай ақпараттық дерекқор жасаумен бір мезгілде іске асырылатын болады;

- отын сапасына экологиялық талаптарды арттыру, автомобильдің пайдаланылған газдарынан шығатын зиянды заттардың шығарындылары деңгейін бақылауды қатайту;

- жолаушылар тасымалдарындағы лицензиялауды қалпына келтіру, жүргізушілерге, автокөлік құралдарына және оларға техникалық қызмет көрсетуге қойылатын талаптарды арттыру;

- ауылдық елді мекендерді өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың

перспективті сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігінің тұрақты тасымалдарымен
қ а м т а м а с ы з е т у ;

- Қазақстанның ірі қалаларында трамвай, жылдам жүретін трамвай, троллейбус,
монорельсті көлік және метро және басқалары сияқты қалалық жолаушы көлігінің
б а л а м а л ы т ү р л е р і н д а м ы т у ;

- жол-көлік оқиғаларының алдын алуға және болдырмауға, олардың салдарының
ауыртпалығын төмендетуге бағытталған шаралар кешенін жүзеге асыру;

- автомобильдерді құрастыру және шығару жөнінде бірлескен өндірістер құру.

5.1.3. Әуе көлік саласында:

- азаматтық авиация субъектілеріне қойылатын сертификаттық және экономикалық
талаптарды қатайту. Авиациялық тасымалдарда белгіленген коммерциялық
принциптерді сақтайтын және қазақстандық авиация рыногының қажеттіліктерін
қамтамасыз ететін авиакомпаниялар құру және қаржы жағынан тұрақты және дамушы
авиакомпанияларды қолдау мақсатында авиация рыногын мемлекеттік реттеудің
ш а р а л а р ы ж ү й е с і н қ о л д а н у ;

- тұрақты ішкі және халықаралық әуе тасымалдарында жұмыс істейтін 1-3 сыныпты
әуе кемелері паркін (лизингтің әр түрінің көмегімен) толық жаңарту. Қазақстандық
лизинг компаниясын құру және оның жұмысын белсенді жүргізу. Авиациялық
жұмыстардың әр түрінде жұмыс істейтін 4-ші сыныпты (тікұшақтар) әуе кемелері (
соның ішінде Батыс Қазақстанның және Каспий қайраңының қазақстандық бөлігінің
мұнай өндіруші өңірлеріндегі жұмыстар үшін тікұшақтар паркін белсенді жаңарту)
п а р к і н і н ж а ң а р т ы л у ы н б а с т а у ;

- тұрақты халықаралық және ішкі авиарейстер орындалатын "хабтар"-
әуежайлардың (Алматы, Астана, Атырау) және Қазақстанның дамушы өңірлерінде
орналасқан, стратегиялық және жұмылдыру маңызы бар (Ақтөбе, Ақтау, Шымкент,
Орал) әуежайлардың өндірістік қорларының қайта жаңартылуын аяқтау;

- Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін CNS/ATM
тұжырымдамасын енгізуге дайындау. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық
жүйесі қосалқы жүйелерінің CNS/ATM түп тұлғасы және оны енгізу үшін негіз болып
табылатын бірыңғай кешенге кіріктірілуін қамтамасыз ету;

- нормативтік-техникалық актілерді соның ішінде ұшу қауіпсіздігін
метеорологиялық қамтамасыз ету саласындағы актілерді ИКАО және JAR халықаралық
стандарттарымен с ә й к е с т і к к е к е л т і р у ;

- ірі шетелдік компаниялармен (барлық халықаралық стандарттарға жауап беретін
әуе кемелері паркі, меншікті авиациялық-техникалық орталығы, әуе кемелерін
орналастыруға арналған ангарлар, Еуропа-Қазақстан-Азия бағыты бойынша
авиациялық бағдарғылар желісі) салыстырғанда бәсекеге қабілетті ұлттық
авиакомпанияларды т ү б е г е й л і қ а л ы п т а с т ы р у ;

- кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру.

5.1.4. Ішкі су көлік саласында:

- мемлекеттік өзен техникалық флотын оның саны мен жай-күйін Қазақстанның ішкі су жолдарын ұстау жөніндегі барлық жұмыстардың толық көлемде орындалуы үшін қажетті деңгейге дейін жеткізе отырып ішінара жаңарту және жаңғырту;

- ішкі су жолдарында гидротехникалық құрылғыларды олардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлерін өзен кемелерінің навигациясы барысында қатерлердің туындауы мен кідіртулерді болдырмайтындай деңгейге дейін жеткізе отырып қайта жаңғырту ;

- Ертіс өзені бойынша толассыз кеме қатынасын ашу, сондай-ақ бүкіл кеме жүру бөлігі бойынша тереңділігін және басқа да параметрлерін өзен-теңіз класындағы кемелерімен толассыз жолаушы және жүк кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкіндік беретіндей тереңдікке жеткізе отырып Жайық-Каспий каналының қайта жаңартылуын аяқтау ;

- Қазақстанның кеме жүретін негізгі өзендерінің техникалық параметрлерін навигация барысында өзен кемелерінің қатерлер мен кідірістерге тап келуін болдырмайтын жағдайға дейін жеткізу;

- кеме жасау және кеме жөндеу кәсіпорындарын қалпына келтіруді және дамытуды ынталандыру ;

- Ертіс өзені бойынша Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттік бағдарғысын ашу үшін жағдайлар жасау ;

- Қазақстанның Каспий өңірінің өзен көлігін Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транзиттік бағдарғысы жұмысына қосу;

- ішкі су көлігінде техникалық қауіпсіздікті қамтамасыз ететін құрылымды құру.

5.1.5. Теңіз көлік саласында:

- қолданыстағы және дамушы порттардың өндірістік қуаттарын, Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 Жарлығымен бекітілген Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңірлерін дамытудың басқа да бағдарламаларын іске асыруды ескере отырып, жүктерді ауыстырып тиеудің болжамды өсуін қамтамасыз ететіндей деңгейге дейін ұлғайту жөніндегі жұмыстардың бірінші кезеңін аяқтау ;

- Ақтау теңіз порты негізінде көліктік-логистикалық орталық құру;

- Маңғыстау облысының Түпқараған шығанағында Кеме қозғалысын басқару жүйесін құру ;

- шикі мұнай мен мұнай өнімдерін, сусымалы және қотарылатын жүктерді тасымалдау үшін теңіз кемелерін сатып алуды және жасауды қоса алғанда қазақстандық теңіз сауда флотын дамыту, сондай-ақ қосалқы флоттың меншікті кемелерін сатып алу және салу;

- ұлттық сауда флотына және Каспий бойынша жүретін басқа да теңіз кемелеріне

қызмет көрсету үшін кеме жөндеу және кеме жасау объектілерін дамыту;
- дипломдалған моряктарды және вахтада тұруға дайындау туралы 1978 жылғы 7 шілдедегі Конвенцияның талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасында білікті кадрларды даярлауды ұйымдастыруға арналған теңіз оқу-тренажерлік орталығын құру.

5.2. II кезең - 2011-2015 жылдар

Іске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелерін егжей-тегжейлі зерделеу кемшіліктер мен проблемалық мәселелерді анықтау және жүргізілген жұмыстың бағалануын орындау қажет. Экономикадағы құрылымдық өзгерістерді ескере отырып, бағалау нәтижелерінің негізінде мемлекеттік стратегиялық және бағдарламалық жоспарлауды жақсарту жөнінде жүйелік сипаттағы ұсыныстар берілуі, бұл қайда қажет болса, одан әрі даму басымдықтары қайта анықталуы, инвестицияларды салу тиімділігі бағалануы, одан кейінгі реформалар ұсынылуы тиіс.

Осы кезеңде БЭК және ЕурАзЭК шеңберінде бірыңғай көлік кеңістігін құруды аяқтау, сондай-ақ тиісті келісімдерге қосылу мен оларды іске асыру және ішкі су көлігі заңнамасын үйлестіру арқылы ШОС, ЦАС, ОЭС шеңберінде көлік саласындағы заңнаманы жақындастыру жоспарланады.

Отандық даму институттарының (Қазақстанның Даму банкі, Инновациялық Қор) және басқа қаржы ұйымдарының инвестицияларын елдің көлік кешеніне белсенді тартуды жалғастыру жоспарланады.

Сыртқы көлік саясаты көлік қызметтерін көрсетудің халықаралық рыногында отандық операторлардың ұстанымын дамыту мен нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасауға, сондай-ақ транзит әлеуетінің пайдаланылу тиімділігін арттыруға бағытталатын болады. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту жүргізілетін болады.

Көрсетілген кезеңде салалардың ғылыми әлеуетін қалпына келтіру, ғылыми және инновациялық ұжымдарды қалыптастыру жүргізілетін болады. Көлік салаларының мамандарды қажетсінуіне сәйкес кадрларды даярлау жоспарлы сипат алады.

Стратегияны іске асырудың екінші кезеңінің соңына қарай Қазақстанның елді мекендерінің (олардың даму орталықтарына жақындығын ескере отырып) көпшілігі көлік қатынасымен қамтылады, мұның өзі көлік жүйесін перспективті дамытудың әлеуметтік бағытына сәйкес келеді. Бұл орайда, оның өткізу қабілеті мен тиімділігі экономика қажеттілігіне толық сәйкес келеді.

Кезең көлік стратегиясын іске асырудың оң әсерін бекітуге бағытталады.

Институционалды реформалардың, сондай-ақ жаңа технологиялар мен тәжірибелердің тиімділігі кеңейтілуі және барлық облыстарға, аудандарға, ауылдық округтар мен ауылдық елді мекендерге дейін жеткізілуі тиіс.

Өзін өзі барынша өтеу принципіндегі инфрақұрылымды қаржыландыруға өту жүзеге асырылуы тиіс, бұл оның одан әрі орнықты дамуы мен жоғары техникалық және технологиялық деңгейде ұстап тұру үшін ресурстарды қалыптастыруға мүмкіндік б е р е д і .

Осылайша, стратегияны іске асырудың екінші кезеңінде көлік инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттік басымдылықтар мыналар болады:

5.2.1. Темір жол көлік саласында:

- бүкіл магистральдық темір жол желісі мен сала объектілерінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру;
- вагон құрылысы мен локомотив құрылысын дамыту, жолдың жоғарғы құрылысының контейнерлері мен материалдарын шығару;
- арнайы жылжымалы құрамды жөндеу жөнінде өндірістер құру;
- отандық локомотивтер мен вагон жасау есебінен жылжымалы құрамды ауқымды жаңарту;
- жаңа темір жол желілерін салу бағдарламасын іске асыру;
- халықаралық көлік дәліздері бойынша жүрдек контейнерлік поездардың тұрақты жүріп-тұруы;
- барлық ірі қалалар мен тораптық станцияларда осы заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;
- осы заманғы жүрдек жолаушы қатынасын дамыту;
- жүк тасымалдары көлемінде транзит үлесін едәуір ұлғайту отандық көлік операторларын әлемдік көлік рыногына кіріктіру;
- отандық көлік операторларының қызметінде сыртқы экономикалық құраушының өсуі.

5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлігі саласында:

- жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісінің және олардағы құрылыстардың техникалық жай-күйін қозғалыс қарқындылығының перспективалық өсуі мен осы тік жүктемені есепке ала отырып, нормативтік-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтіру;
- автомобиль жолдарының жаңа учаскелерін (инженерлік құрылыстар салуды қоса алғанда) салу, топырақтық жарылуларды болдырмау және жалпы пайдаланымдағы өңіраралық, облыс ішілік және аудандық автомобиль қатынастарын қамтамасыз ететін жолдардың бар желісінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттардың деңгейіне дейін көтеруге;
- халықаралық, республикалық жолдарды және жергілікті маңыздағы басымдылық жолдар мен ауылдық жолдарды қолда бар тірек желілерін сақтай отырып, толық қалпына келтіру және жолдардың халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес пайдаланылуын қамтамасыз ету;
- жолдарды концессияға беру және ақылы жеке автомобиль жолдарын жасау арқылы жеке инвесторларды тарту;
- халықаралық маңызы бар жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын қайта жаңартуды аяқтау және оларды халықаралық стандарттар деңгейіне дейін жеткізу;
- жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы бар

- жолдар желісін халықаралық стандарттар деңгейінде күтіп ұстауды қамтамасыз ету;
- жекелеген учаскелердің өлшемдерін бірінші техникалық санатқа дейін жеткізумен халықаралық транзиттік дәліздер бағытында жүрдек автомагистральдарды салу;
 - халықаралық автомобиль тасымалдарын орындау кезінде нақты теңбе теңдікке қол жеткізу;
 - ауылдық елді мекендерді өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігінің жүйелі тасымалдарымен қамтамасыз ету;
 - бөлінген автобус желілері, трамвай, троллейбус шусыз трамвай желісі және басқалары сияқты қалалық жолаушылар көлігінің баламалы түрлерін дамыту;
 - тасымалдаушылардың халықаралық сапа стандарттарын жаппай енгізуі үшін жағдайларды қамтамасыз ету;
 - отандық автомобиль өнеркәсібін дамытуды жандандыру үшін жағдайлар жасау;
 - автобустар мен жүк автомобильдерін экология бойынша еуропалық стандартқа ауыстыру;
 - халыққа қоғамдық көлікпен қызмет көрсету деңгейін дамыған елдердің деңгейіне жеткізу, жаңа технологиялар мен көліктің балама түрлерін қарқынды енгізу;
 - отандық автомобиль өнеркәсібін дамыту үшін жағдайлар жасау.

5.2.3. Әуе көлігі саласында:

- авиатехникаларды жөндеу мен қалпына келтіру және қосалқы бөлшектерді шығару бойынша салалық зауыттар құру;
- мұнай өндіру және құбыр тасымалы қажеттілігіне қызмет көрсету жөніндегі шағын авиация құру;
- авиациялық тасымалда халықтың қажеттіліктерін барынша қанағаттандыру мақсатында серпінді және бәсекелестікке қабілетті индустрияны дамытуды көтермелеу мақсатымен азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу жүйесін ішінара ырықтандыру;
- Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы қызметін реттейтін нормативтік құқықтық базаны әзірлеу және енгізу. Нормативтік құқықтық база озық халықаралық стандарттар мен талаптарға толығымен сәйкес болуы тиіс;
- Қазақстанның авиациялық компаниялары әуе кемелерінің паркін жаңартуды аяқтау экологиялық талаптарды қоса алғанда, оларды қауіпсіз пайдалану үшін қойылатын барлық халықаралық талаптарға сәйкестігі;
- облыстық маңызы бар әуежайлардың өндірістік қорын қайта жаңартуды аяқтау. Жергілікті әуе желілерінің әуеайлақтары мен тікұшақ айлақтары желісін белсенді дамиды; әуеайлақтар желісі Қазақстанның барлық ірі елді мекендерін географиялық жағынан қамтитын болады. "Хаб" - әуеайлақтар және стратегиялық маңызы бар әуеайлақтар ИКАО-ның екінші санаттағы минимумы бойынша әуе кемелерін қабылдауға санатталуы тиіс

10 "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесін бекіту туралы"
Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы

2003 жылғы 17 шілдедегі N 712 қаулысын қараңыз

- әуе қозғалысын ұйымдастырудың технологиялық жүйесінің спутниктік навигация әдістерін қолдануға негізделген және әуе қозғалысына қызмет көрсету әдістерінің кірігуімен және шығарылған диспетчерлердің жұмыс орындарына енгізілген жүйелерімен жиынтығында кең ауқымды бірыңғай автоматтандырылған жүйеге толық ө т у к е з е ң і н а я қ т а у ;

- авиация тасымалы рыногын мемлекеттік реттеу жүйесін толық ырықтандыру, өңірлік ішкі және халықаралық ұшуларды орындайтын әуе та~ымалының бірнеше ұлттық операторларын құру үшін жағдайлар қалыптастыру. Азаматтық авиацияның қызметін реттейтін техникалық талаптар мен стандарттарды белгілеу бөлігінде мемлекеттік реттеу шаралары қалады;

- қазақстандық авиация рыногында әуе тасымалдары мен авиациялық жұмыстарға халықтың қажеттілігін қанағаттандыратын, шетелдік авиакомпаниялармен салыстырғанда бәсекелестікке қабілетті және осы заманғы әуе кемелерінің меншікті паркіне ие бірнеше авиакомпаниялардың болуы.

5.2.4. Ішкі су көлігі саласында:

- Қазақстанның кеме жүретін су жолдарының тереңдігін және басқа да техникалық параметрлерін рұқсат берілген кластар кемелерімен толассыз жолаушылар мен жүктердің кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкіндік беретін деңгейге дейін жеткізу;

- өңірлік даму перспективасын ескере отырып, бар және жаңа өзен порттарының қ ұ р ы л ы с ы н да м ы т у ;

- отандық кеме жасау есебінен мемлекеттік техникалық флот кемелерін жаңарту ж ә н е ж а ң ғ ы р т у ;

- кедергісіз және қауіпсіз кеме қатынасына кепілдік беретін ішкі су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлерін қ а м т а м а с ы з е т у ;

- п а р о м м е н ө т у д і да м ы т у ;

- сервистік және жөндеу кәсіпорындарын қалыптастыру.

5.2.5. Теңіз көлігі саласында:

- теңіз порттарының өндірістік қуаттарын ұлғайту және жаңғырту жөніндегі ж ұ м ы с т а р д ы а я қ т а у ;

- Каспий теңізінің қазақстандық бөлігінде жүктерді ауыстырып тиеудің баламалы пункттері инфрақұрылымын олардың қуаттарын жүктерді ауыстырып тиеудің болжамды өсімін қамтамасыз ететін және даму бағдарламасын перспективті іске асыруды ескеретін деңгейге дейін кезең кезеңмен жеткізе отырып дамыту;

- қазақстандық теңіз сауда флотын дамыту;
- кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік жүйесін құру;
- меншікті сервис және жөндеу кәсіпорындарын дамыту үшін жағдайлар жасау.

Стратегияның әрбір кезеңінің соңында іске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелеріне толық талдау жүргізілуі тиіс, кемшіліктер анықталуы және Стратегияның саяси және әлеуметтік-экономикалық бағытына түзетулер енгізу жөнінде ұсынымдар тұжырымдалуы тиіс.

5.3. Іске асыру тетіктері

Стратегияны іске асыру Стратегияның қағидаттары мен бағыттарына сәйкес көліктің әрбір түрі бойынша дамудың салалық (секторлық) орта мерзімдік бағдарламаларын және қалалық жолаушылар көлігін дамытудың өңірлік бағдарламаларын әзірлеу мен іске асыру арқылы жүзеге асырылатын болады. Сөйтіп, көлік жүйесін дамытуда бірыңғай көзқарасқа және кешенділікке қол жеткізіледі.

Даму бағдарламаларын әзірлеу үкіметтік емес ұйымдардың: институттардың, қауымдастықтардың, жеке бизнестің белсенді қатысуымен жүзеге асырылуы тиіс. Салалық даму бағдарламалары барлық инфрақұрылымдық жобалардың қоршаған ортаға әсерін бағалау жөніндегі міндетті есептермен бірге берілуі туралы талаптарды және олардың экологиялық сараптаудан өтуін көздеуі тиіс.

Мұндай бағдарламаларды іске асыру мониторингі үшін Үкімет есеп берудің тәртібі мен жүйесін әзірлейтін және енгізетін болады, онда уәкілетті органдардың құзыреттілігі мен тиімділігі, іске асыру тетіктері мен ұйымдық құрылымдардың ашықтығы, жобалардың ұзақ мерзімді орнықтылығы мен қаржылық айқындылығы тәріздес өлшемдерге баса көңіл аударылатын болады.

Көрсетілген өлшемдерді ескере отырып дайындалған Стратегияның іске асырылуы туралы есептерді Стратегияны іске асыруға жауапты уәкілетті мемлекеттік орган жыл сайын Үкіметке ұсынуы тиіс. Оларда Стратегияның мақсаттары мен міндеттеріне қол жеткізуді талдау және қажет болған жағдайда іске асырудың әрбір кезеңінің қорытындылары бойынша стратегиялық бағыттарға түзетулер енгізу жөніндегі ұсыныстар қамтылуы тиіс.

6. ҚАЖЕТТІ ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ

6.1. Негізгі қағидаттар

Көлік қызметтері рыногын одан әрі мемлекет иелігінен алуды және ырықтандыруды ескере отырып өндірістерді дамыту, жеке меншіктегі жылжымалы құрам мен инфрақұрылым объектілерін жаңарту мен жаңғырту жөніндегі жеке бастамаларды іске асыруға мемлекеттің қолдау көрсетуі икемді нормативтік техникалық және қазыналық саясатты қоса алғанда, қолайлы экономикалық жағдайларды жасауда болып табылады. Барлық көлік қызметтерін іс жүзінде жеке кәсіпорындар көрсететінін ескерсек, олар пайдалану шығындарын және күрделі шығындарды өз бетінше өтейді.

Жолаушы темір жол тасымалына қатысты Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын ¹¹ іске асыру шеңберінде әзірленіп жатқан субсидиялаудың ерекше тетіктері әрекет ететін б о л а д ы .

¹¹ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 1 маусымдағы N 801 қаулысымен бекітілген.

Автомобиль және темір жолдарының тірек (магистральды) желісі, сондай-ақ ішкі кеме қатынасы инфрақұрылымы мемлекет меншігінде қалады. Терминалдар біртіндеп жеке сектор меншігіне беріле бастайды.

Әуе навигациясы жүйесі әуежайлардың навигациялық алымдары мен бағдарғылық навигациялық алымдар есебінен барынша деңгейде өзін өзі қаржыландыратын болады. Авиациялық терминалдар әуежайлардың жауапкершілігінде болады және әуежайлық алымдар есебінен қаржыландырылады. Негізгі әуежайлар әуежайлардағы ұшу-қону алымдары есебінен қаржыландырылатын, инфрақұрылымға техникалық қызмет көрсетуге және оны жаңарту үшін жауап беретін жеке секторға кіретін болады.

Теңіз-порттарының терминалдарын салу мен техникалық қызмет көрсету жалпы жағдайда жеке сектордың жауапкершілігі саласына кіреді. Жалпы пайдаланымдағы теңіз инфрақұрылымы мемлекеттің жауапкершілігі саласында болады, бұл орайда шығындар мүмкіндігінше навигациялық алымдар мен кеме иелерінің стивидорлық компаниялармен шарттары есебінен өтелетін болады. Ішкі кеме қатынасы жолдарындағы порттар жеке сектор жауапкершілігіндегі сала болып табылады. Ішкі кеме қатынасы жолдары жүйесіндегі табиғатты қорғау іс-шаралары "су жолдарын кеме қатынайтын жағдайда қамтамасыз ету және шлюздерді күтіп ұстау" бағдарламасы шеңберінде оларды күтіп ұстауға бөлінетін бюджет қаражаты есебінен өтеледі. Сондықтан мемлекеттік инвестициялар техникалық қызмет көрсету үшін де күрделі шығындар үшін де қажет болады.

Басқа елдердегі реформалау тәжірибесі алымдарды алуға тәсілдердің өзгергенін білдіреді, олар жолдарды пайдалануға тікелей байланыстырылған. Алымдар алудың осындай саясаты кезең кезеңмен Қазақстанда да енгізілетін болады.

Бәрінен бұрын, бұл кейбір еуропа елдеріндегі сияқты басты магистральдардағы жүк көтергіштігі үлкен жүк автомобильдеріне қолданылады. Ұзақ мерзімді перспективада мұндай саясат кеңейтіледі және көлік құралдарының басқа түрлеріне де қолданылады.

Қазіргі заманғы стандарттардың талаптарымен сәйкестікке келтірілуі қажет бәсекеге қабілетті қазақстан экономикасының тиімді қызмет ету үшін автомобиль ж о л д а р ы н ы ң м а ң ы з ы е р е к ш е .

Нәтижесінде инфрақұрылым мемлекетке қайтарылатын ұзақмерзімді концессиялық келісімдерді қоса алғанда жекеменшік секторының көлік саласының түрлі салаларына

қатысуы ынталандырылатын болады. Мемлекет-жеке меншік серіктестігі сызбасы мемлекеттің инфрақұрылымды ішінара қаржыландыруын қамтуы мүмкін.

Тұтастай алғанда, көлік инфрақұрылымын жаңғырту мен дамыту үлкен қаржыны қажет ететін процестер болғандықтан, оған көлік инфрақұрылымын салу және жаңғырту саласындағы осы не өзге де жобаларды орындау бойынша акционерлік қоғамдар мен консорциумдар құру негізінде мүдделі тараптардың үлестік қатысу жүйесін неғұрлым белсенді енгізу қажет. Мүдделі тараптар ретінде мемлекет (жер, құрылыстың жеңілдікті шарттары мен одан арғы пайдалану), көлік саласы (қаржы қаражатының бөліп, жобалау, техникалық қамтамасыз ету, мамандар), жекеменшік капитал (негізгі қаржыландыру) және халықаралық қаржы ұйымдары (негізгі қаржыландыру) болады.

Көлік инфрақұрылымы объектілерін жобалық қуатқа шығару кезеңінде рынок субъектілеріне бастапқы пайдаланым шығындарын өтейтін, мүмкін болатын салық жеңілдіктері қарастырылатын болады.

6.2. Қаржыландыру көздері

Көлік инфрақұрылым объектілерін мемлекеттік қаржыландырумен қатар даму институттарын (Қазақстанның Даму банкі, Инвестициялық қор), басқа да отандық және халықаралық қаржы ұйымдарын (ЕҚКДБ, АДБ, Әлемдік банк, ИДБ және басқалар) тарту көзделеді. Негізгі құралдары жаңартуға ынталандыратын жеңілдіктер мен артықшылықтар беру арқылы жеке бизнесті дамыту үшін қолайлы ахуал қалыптастыру. Бағдарламалардың іске асырылуын қаржыландыру мемлекеттік бюджет және мемлекеттік-жекеменшік серіктестіктің тетігін белсенді пайдалану есебінен жүзеге асырылатын болады.

Стратегияны іске асыру кезеңінде көлік кешенінің жуықтап алғандағы инвестициялық қажеттілігі 2005 жылғы бағамен шамамен 3,4 трлн. теңгені құрайды. Инвестициялық қажеттілікті шамамен бағалаудың негізінде көлік инфрақұрылымының түрлі элементтерін қалпына келтіру, қайта жаңарту және салу, жылжымалы құрамды жаңарту жатады. Стратегияны іске асыру үшін қажетті адами, қаржылық және материалды-өндірістік ресурстарды барынша нақты бағалау көлік түрлері бойынша салалық даму бағдарламаларын әзірлеу және бекіту кезінде, соның ішінде тиісті жылға республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде жүргізілетін болады.

7. КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕРІ

Стратегияны іске асырудың Қазақстан экономикасын дамытудағы жалпы әлеуметтік-экономикалық әсері зор болады және Индустриалды-инновациялық даму стратегиясы, Қазақстан Республикасы ауылдық аумақтарын дамытудың 2004-2010 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы¹² және әзірленіп жатқан Қазақстан Республикасын аумақтық дамытудың 2015 жылға дейінгі стратегиясы тәрізді бағдарламалық құжаттарды іске асыруда айтарлықтай көмек көрсетеді.

12 Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 10 шілдедегі Жарлығымен бекітілген

Барлық көлік жүйесі жұмыс істеудің жаңа сапалы деңгейіне көшеді. Үзіксіз және "осал тұстарынсыз" оңтайлы көлік желілері қалыптастырылатын және экономика мен халықтың көлік қызметтеріне деген қажеттілігін сенімді және қауіпсіз көлікпен қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізілетін болады.

Қазақстандық көлік кешені әлемдік көлік жүйесіне табиғи кірігеді. Көлік инфрақұрылымы, нормативтік база мен экология саласындағы бақылау жүйелері неғұрлым жоғары деңгейде халықаралық стандарттарға келтіріледі. Көліктің қоршаған ортаға теріс әсері едәуір төмендейтін болады. Отынның жоғары сапалы түрлері белсенді қолданылатын, ресурс сақтаушы және экологиялық және басқа да ресурстар е н г і з і л е т і н б о л а д ы .

Қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастыру есебінен көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастырудың және өндірістік процестің озық технологиялары енгізілетін, отандық бейінді өндіріс салалары қалыптастырылатын болады. Ұлттық көлік жүйесінің бәсекелестікке қабілеттілігін арттыру көрші мемлекеттердің сыртқы экономикалық және сауда мүдделерін өз пайдамызға бағыттауға мүмкіндік береді.

Көліктің барлық түрлері өзара үйлесімді әрекеттестікте болады. Интермодальды тасымалдардың көліктік-логистикалық орталықтары желісі құрылады. Осының барлығы транзиттік тасымал үлесінің едәуір ұлғаюына мүмкіндік береді, олардың негізін контейнерлік тасымалдар құрайтын болады. Транзит мемлекеттің және көлік компанияларының бюджетіне елеулі қаржылық түсімдердің түсуін қамтамасыз етеді.

Көлік жүйесі тиімділігінің артуы оның қазақстан экономикасының бәсекелестікке қабілетті элементі болуына мүмкіндік береді. Жүк-және жолаушы тасымалдарының едәуір өсуі қамтамасыз етіледі.

Экономика мен халықтың көрсетілетін көлік қызметтеріне қажеттіліктерін сенімді және қауіпсіз көлікпен қамтамасыз етудің ең жоғарғы деңгейіне қол жеткізілетін болады. Көлік халық үшін қол жетімді болады; оның жоғары техногендік және экологиялық қауіптің көздері ретіндегі әсері төмендетіледі.

Көліктегі экономикалық және технологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері шешілетін болады, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекелестікке қабілеттілігінің артуына ықпал ететін болады.

Өнімнің және көрсетілетін қызметтердің өзіндік құнының көліктік құрамдас бөлігі айтарлықтай төмендетіледі, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады. Көлік кешені мемлекет экономикасының негізгі қозғалтқыштарының бірі болады.

Тұратын ауданына және жыл мезгіліне қарамастан, Қазақстан халқының көлік

қызметтеріне қолжетімділігі артады. Жолаушы тасымалдарының жайлылығы мен сервис сапасы айтарлықтай жоғарылайды. Көлік қызметтерін тұтынушылардың есебінен операторлардың шығындарын толық өтеуге ұмтыла отырып, мемлекет тиімсіз жолаушы тасымалдарын қаржыландыруды және азаматтардың жекелеген топтарына жол жүру ақысы бойынша жеңілдіктер ұсынуды жалғастырады.

Мемлекет көлік қызметтерінің рыногында кәсіпкер ретіндегі өзінің қатысуын қысқартады және рынок субъектілерінің шаруашылық қызметіне араласпай-ақ, көлік қызметін реттеуді жүзеге асыруға арналған өзінің функцияларын орындауға біржола о й ы с а д ы .

Инфрақұрылымның жай-күйінің жалпы жақсаруы және перспективті дамуы есебінен Қазақстанның көлік дәліздері жүктер мен жолаушылардың транзиттік тасымалдары үшін тартымды болады.

Көлік инфрақұрылымын ең жоғары деңгейде оны пайдаланушылардан алынатын алымдар есебінен және ілеспе қызметтерді сатудан қалыптасатын кіріс есебінен ұсталатын болады. Бұл оны одан әрі жоғары техникалық және технологиялық деңгейде орнықты дамыту мен қамтамасыз ету үшін ресурстар қалыптастыруға мүмкіндік береді .

Стратегияны іске асыру 2015 жылға қарай мынадай нәтижелерге қол жеткізуге: жолаушылар айналымы 1,5 есе өседі (2005 жылы ол 107,6 млрд. жкм. құрады), жүк айналымы 2 есе өседі (2005 жылы - 223,8 млрд. ткм.);

соңғы өнім құнындағы көлік құраушысын 6,9%-ға дейін төмендетуге; автомобиль жолдарын пайдаланушылардың көліктік шығыстарын автомобиль тасымалдарының өзіндік құнын кеміту есебінен азайту;

көлік оқиғаларын екі еседен артыққа кемітуге;

1000 автокөлік құралына келетін қаза болғандар санының көрсеткіші 3 есе төмендейді (2005 жылы Қазақстанда ол 1,9 құрады; дамыған елдерде - 0,3 шамасында);

республиканың елді мекендерінің тұрақты көлік қатынасымен қамтамасыз етілуін жоғарылату (ауылдық жерлердегі елді мекендердің саны 1,1 мың. бірліктен астамға көбейеді, олармен тұрақты жыл бойғы көлік қатынасы қамтамасыз етіледі);

халықтың темір жол және автомобиль көліктерімен жол жүруі 1,5 есе, әуе көлігімен - 6 есе өседі ;

жүк қатынасының жылдамдығы 15-20%-ға, ал негізгі халықаралық көлік дәліздерінде - 20-30%-ға өседі;

отандық тасымалдаушылардың және елдің көлік дәліздерінің бәсекелестікке қабілеттілігін жоғарылату ;

көлік жүйесінде және ұқсас көлік саласында қосымша жұмыс орындарын ашу;

Қазақстанның аумағы арқылы транзит көлемдерін былайша:

- 2004 жылғы 8,4 млн. тонна жүктен 32,2 млн. тонна жүкке дейін;

- 2004 жылғы 82,5 млн. ұшақ-километрден 190,0 млн. ұшақ-километрге дейін;

транзиттік қозғалыстан түсетін кірісті үш еседен артыққа арттыру - 2004 жылғы 41,4 млрд. теңгеден 136,3 млрд. теңгеге дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді;
ІЖӨ-дегі көлік үлесі (жеке меншік автомобильдерсіз) 7,9 %-ды құрайды;
қоршаған ортаны ластаудағы көліктің бөліп 2,5 есе төмендейді;
Индустриалды-инновациялық даму стратегиясын және өңірлік даму перспективаларын есепке ала отырып - экономиканың жүксығымдылығын ІЖӨ-нің 5 т - км / долл . дейін төмендету .

Стратегияны іске асыру, оның қағидалары негізінде биліктің барлық тармақтары мен деңгейлерінің, бизнестің, қоғамның түрлі топтарының іс-қимылдарын үйлестіру Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық мүддесінде көлік мүмкіндіктерінің неғұрлым тиімді пайдаланылуын қамтамасыз етеді.