



Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығы.
Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 958 Жарлығымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Президентінің 2010.03.19 № 958 Жарлығымен.

"Президент пен Үкімет актілерінің
жинағында" және республикалық
баспасөзде жариялануға тиіс

ҚАУЛЫ ЕТЕМІН:

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. Осы Жарлықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне жүктелсін.

4. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Президенті

Қазақстан Республикасы

Президентінің

2006 жылғы 11 сәуірдегі

N 86 Жарлығымен

БЕКІТІЛГЕН

Қазақстан Республикасының 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 өрістету 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

К І Р І С П Е

1. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК-КОММУНИКАЦИЯ КЕШЕНІНІҢ 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 ҚЫЗМЕТІ НАРЫҒЫН ДАМУ
 - 3.4. КӨЛІК ЖҮЙЕСІН ӨҢІРЛІК ДАМУ
 - 3.5. КӨЛІКТЕГІ ҚАУІПСІЗДІКТІ 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 инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
- 4.1.2. Көлік қызметі нарығын 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 қызметі нарығын 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 нарығын 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. ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ
 6.1. НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР
 6.2. ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ
 7. КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕР

СТРАТЕГИЯНЫҢ ПАСПОРТЫ

Атауы	Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы
Әзірлеу үшін негіздеме	Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпіліс жасау қарсаңында" Қазақстан халқына Жолдауына, Қазақстан Республикасы Президентінің қатысуымен өткен Үкіметтің кеңейтілген отырысының 2005 жылғы 21 қарашадағы N 01-7.8 хаттамасына сәйкес әзірленді
Әзірлеуші	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
Мақсаты	Экономика мен халықтың көлік қызметіндегі қажеттіліктерін толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті көлік-коммуникация кешенін озыңқы дамыту
Стратегиялық міндеттер мен қағидаттар	Қазақстанның көлік жүйесінің әлемдік көлік жүйесіне кірігуі; сыртпен кіріктірілген бірыңғай көлік кеңістігін қалыптастыру; қазіргі заманғы перспективалы ұлттық көлік инфрақұрылымын құру; транзиттік әлеуетті дамыту және тиімді п а й д а л а н у ; көлік процестерінің ең жоғары тиімділігіне қол жеткізу және ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынаста түпкі өнім құнындағы көлік құрамдасын төмендету; ұлттық көлік заңнамасын өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде халықаралық

құқық нормаларының, стандарттарының
талаптарымен үйлесімді ету;
бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту
және өңіраралық байланыстарды дамыту,
сондай-ақ көліктік қол жетімділікті
экономикалық даму мен әлеуметтік
тұрлаулылыққа кепілдік беретін деңгейде
қ а м т а м а с ы з е т у ;
инновациялық технологиялармен
инфрақұрылымды кластерлік дамыту есебінен
Қазақстанның көлік жүйесінің бәсекеге
қабілеттілігін арттыру;
көлік процестерінің қауіпсіздігін
қамтамасыз ету, көліктегі оқиғалардың
санын және ауыртпалығын төмендету;
экологиялық қауіпсіздікті және
энергетикалық ресурстарды тиімді
пайдалануды қамтамасыз ету;
көлік секторында қолайлы инвестициялық

ахуалды қалыптастыру

Іске асыру мерзімі 2006-2015 жылдар

1 кезең - 2006-2010 жылдар

2 кезең - 2011-2015 жылдар

**Қажетті ресурстар
және қаржыландыру
көздері**

Қажетті ресурстар және қаржыландыру
көздері көліктің әрбір түрі бойынша
салалық бағдарламаларды әзірлеу мен бекіту

кезінде айқындалатын болады

**Күтілетін
нәтижелер**

Көлік жүйесін жұмыс істеудің сапалық жаңа
деңгейіне көшіру жүзеге асырылатын,
оңтайлы көлік жүйесі қалыптастырылатын
б о л а д ы .

Қазақстанның көлік кешені әлемдік көлік
жүйесіне үйлесімді кірігетін болады.
Қолайлы инвестициялық ахуал жасау арқылы
көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді
активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастыру
мен өндірістік процестің прогрессивтік
технологиялары енгізіледі, отандық салалық
өндірістер құрылады.

Көліктің барлық түрі өзара үйлесімді жұмыс істейтін болады. Интермодальдық тасымалдардың көліктік-логистикалық орталықтар жүйесі жасалады. Көлік жүйесінің тиімділігін арттыру оны қазақстандық экономиканың бәсекеге қабілетті элементіне айналдыруға мүмкіндік б е р е д і .

Экономика мен халықтың қажеттіліктерін сенімді де қауіпсіз көлік қызметтерімен қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізілетін болады. Көліктің техногенді және экологиялық қауіпі төмендейді. Қоршаған ортаны ластаудағы көліктің үлесі 2,5 есе төмендейді.

Көліктегі технологиялық және экономикалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері жетілдірілетін болады, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының тартымдылығы мен бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне ықпал ететін болады. Отандық жүк тасымалдаушылар мен елдің көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігі а р т а д ы .

Көлік жүйесінде және көлік саласымен аралас салаларда қосымша жұмыс орындары құрылатын болады.

Түпкі өнім мен қызметтер құнындағы көлік құрамдасы 6,9 %-ға төмендейді, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады.

ІЖӨ-дегі көліктің үлесі (жеке автомобильдерді қоспағанда) 7,9 %-ды құрайды (2005 жылы - 11 %). Индустриялық-инновациялық даму стратегиясын іске асыруды және аумақтық даму перспективаларын ескере отырып, экономиканың жүк қажеттілігін 5 тонна - километр/доллар ІЖӨ-ге дейін төмендету ж о с п а р л а н у д а .

Жолаушы (1,5 есе) және жүк (2 есе)
айналымының елеулі өсуі қамтамасыз
етілетін болады.

Республиканың елді мекендерінің (1,1 мың бірліктен астам) тұрақты көлік қатынасымен қамтамасыз етілуі артады.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы
транзиттің көлемі:

9,364 млн. тонна жүктен (2005 жылы) 32,2
млн. тонна жүкке дейін;

84,7 млн. ұшақ-километрден (2005 жылы)
190,0 млн. ұшақ-километрге дейін,

сондай-ақ транзиттік қозғалыстан кіріс 3 есе - 46,3 млрд. теңгеден (2005 жылы)

136,3 млрд. теңгеге дейін ұлғаяды.

Стратегияны іске асыру Қазақстан экономикасын дамытуда жалпы оң әлеуметтік-экономикалық нәтижеге ие болады және

Қазақстан Республикасының

Индустриялық-инновациялық дамуының
2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы

және Қазақстан Республикасының ауылдық аумақтарын дамытудың 2004-2010 жылдарға

арналған мемлекеттік бағдарламасы секілді
бағдарламалық құжаттарды іске асыруға

айтарлықтай жәрдемдесетін болады

ΚΙΡΙΣΠΕ

Қазақстан экономикасы өсуінің жоғары қарқыны ұзақ мерзімді жоспарлауға негізделген дамуының өз моделін құру мен іске асырудың тиімділігін дәлелдейді.

Мемлекет дамуының ұзақ мерзімді басымдықтарын жариялаған түбегейлі құжат Қазақстан Республикасы Президентінің елдің 2030 жылға дейінгі дамуының ұзақ мерзімді стратегиясын айқындап берген "Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың өсіп-өркендеуі, қауіпсіздігі және әл-ауқатының артуы"

Ж о л д а у ы б о л ы п т а б ы л а д ы .

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 қарқынды да сапалы дамытуға және кадр әлеуетін арттыруға бағытталған кешенді күш-жігерді талап етеді.

Елдің бірыңғай экономикалық кеңістігін дамыту көп жағдайда әр өңірдің көлік инфрақұрылымы дамуының дәрежесіне байланысты. Осыған орай, өңірлердің көлік жүйесін теңгерімді дамыту және орталықсыздандыру үрдісінің сақталуымен көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергілікті органдардың өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі барынша өзекті болады.

Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясының (бұдан әрі - Стратегия) жалпы мемлекеттік маңызы бар, бұл Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпіліс жасау қарсаңында" Қазақстан халқына Жолдауында өз көрінісін тапты.

Көлік қызметтері оларды алушыларға, атап айтқанда халықтың, экономиканың мұқтаждықтарына, сондай-ақ елдің бірлігін, қорғанысы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стратегиялық мәселелерін шешуге бағытталуы тиіс.

Негізгі стратегиялық құжаттарды дамытуға әзірленген, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметтеріне қазіргі және болжамды қажеттіліктерді қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшін көлік кешенін озыңқы дамытуды басты мақсат етіп айқындаған, Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған тұжырымдамасы² көлік кешенін дамытудың бастамасы болды.

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

Сонымен бірге, қол жеткізілген нәтижелер көрсетілген құжаттың қолданыстағы салалық дамыту бағдармалары үшін негіз құра және бірқатар салалық заңдарды әзірлеу мен қабылдауды қамтамасыз ете отырып, негізінен өз миссиясын орындағанын куәландырады. Таяу жылдарда дағдарыстық шекке

жеткізуі мүмкін, көліктің барлық түрлері негізгі қорларының тозу қарқыны мемлекеттен оларды жедел қалпына келтіру мен жаңғыртуға бағытталған жаңаша жүйелі шаралар қабылдауды талап етеді.

Жаһандану жағдайында Қазақстанның кең байтақ аумағын ескере отырып, экономиканың және мемлекеттің бәсекеге қабілеттілігі көбіне көлік-коммуникация кешенінің тиімді қызметіне байланысты болады. Мемлекеттік көлік және транзиттік саясатқа сәйкес келетін жоғары технологиялы көлік инфрақұрылымы отандық тауарлардың, қызмет көрсетулердің және тұтас экономиканың бәсекеге қабілеттілігінің кепілдігі болып табылады.

Стратегия дамуы мен тиімді жұмыс істеуі елеулі дәрежеде мемлекеттің саясатына байланысты болатын көліктің темір жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлігі түрлерін қамтиды. Қазіргі жағдайда көлік Қазақстан экономикасында маңызды рөл атқарады.

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

Стратегия елдер арасындағы өсіп отырған сауда байланыстарын пайдалы, сенімді және қол жетімді транзиттік бағыттармен қамтамасыз етуге бағытталған. Стратегия шеңберінде негізгі көліктік магистралдар мен байланыстырушы бағыттардың меридиандық және ендік орналасуының жаңартылған моделі қолданылатын болады.

Стратегия қолданыстағы және жаңа "түзетуші" көлік жолдары мен инфрақұрылымдық объектілерді көлік құралдарының барлық түрін бір мезгілде жаңарта отырып, жаңғырту мен құруды көздейді.

Мұнай-газ саласының ерекшелігін ескере отырып, құбыр көлігін дамыту қолданыстағы Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасы³ және Қазақстан Республикасының газ саласын 2015 жылға дейін дамыту тұжырымдамасы⁴ 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 мемлекеттік көлік саясатының 2015 жылға дейінгі басым бағыттарын белгілейді және көлік жүйесінің кешенділігі мен біртұтастығын қамтамасыз етуге және тиісті салалық бағдарламаларды әзірлеу үшін негіз

қалауға тиіс саяси-экономикалық және ұйымдастыру-құқықтық шаралардың, принциптердің, көлік инфрақұрылымы мен транзиттік саясатты дамыту басымдықтарының жиынтығын білдіреді.

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

Көліктің жай-күйі мен дамуы Қазақстан Республикасы үшін ерекше маңызға ие.

Қазақстанның географиялық ерекшеліктері (кең-байтақ аумағы, теңізге шығатын жолының болмауы, елді мекендерінің және табиғи ресурстарының біркелкі орналаспауы) көлік жүйесіне жоғары тәуелділіктің себебі бола отырып, оның экономикасын әлемдегі барынша жүк қажеттілікті экономикалардың бірі етеді.

Еуропа мен Азияның тоғысында орналасқан Қазақстан Азия елдеріне Ресей және Еуропамен географиялық жағынан баламасыз жер үсті көлік байланысын ұсына отырып, айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие. Республика әуе кеңістігінің тартымдылығы мен транзиттік әлеуеті де өсуде. Аса көлемді өткізу нарықтары бар елдермен көршілес болу да отандық көлік жүйесінің дамуын перспективалы етеді.

Жерінің біршама жазықтығы⁵ және табиғи тастың үлкен қоры болуы темір жол және автомобиль көлігінің коммуникацияларын кедергісіз дамытуға мүмкіндік береді.

⁵ Қазақстанның кейбір өңірлерін, әсіресе, шығыс пен оңтүстік-шығыс өңірлерін қоспағанда

Жер үсті жолдары қатынасы желісінің негізгі үлесі автомобиль және темір жолдарға (тиісінше 88,4 және 14,0 мың км) келеді. Пайдаланатын су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км, әуе трассаларының ұзындығы - 61 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы көлік желісінің тығыздығы: 5,1 км темір жолды, 32,4 км қатты төсемді автомобиль жолдарын, 1,5 км ішкі су жолдарын құрайды.

Қазақстанның 90 жылдардың басында жасаған нарықтық экономикаға деген таңдауы және басталған реформалар көлік жұмысының жағдайын және көлік қызметтеріне деген сұраныстың сипатын айтарлықтай өзгертті.

Реформалар жүргізудің бірінші онжылдығында көлікте құрылымдық және институционалдық өзгерістер жүргізілді. Көліктің жаңа әлеуметтік-экономикалық жағдайларға жауап беретін құқықтық базасы құрылды.

Мемлекеттік басқару мен шаруашылық қызметтің функциялары бөлінді, нарық жағдайларына барабар көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесі құрылды. Көліктің кейбір түрлеріне жекешелендіру негізінен аяқталды.

Ұйымдастыру-құқықтық нысандардың құрылымы мен көлік кәсіпорындарының саны барлық сала бойынша жыл сайын өзгеріп отырады. Бұл бәсекелік принциптерімен және көлік қызметтеріне нақты сұраныспен реттелетін оңтайлы нарық қалыптасуының жалғасып отырғанын білдіреді.

Көліктің жүйе құраушы рөлі айтарлықтай өсті және оны дамыту міндеттері мен әлеуметтік-экономикалық өзгерістер басымдықтары арасындағы өзара байланыс жақсарды. Көлік негізінен жолаушылар және жүк тасымалына деген өскелең сұранысты қанағаттандырды. 2000 жылдан бастап 2005 жылды қоса алған кезеңде көлік қызметтерінің өсуі: жылына орташа алғанда жолаушылар тасымалында 7,8%-ды, жүк тасымалында 9,5%-ды (орташа жыл сайынғы экономикалық өсу 10,3% болғанда) құрады.

Сонымен бірге, көліктің нарық жағдайына жалпы бейімделгеніне қарамастан, қазіргі уақытта көлік жүйесінің жай-күйін оңтайлы, ал оның даму деңгейін жеткілікті деуге болмайды.

Көлік-коммуникация желісінің елдің барлық аумағында теңгерімсіз орналасуы бірыңғай экономикалық кеңістіктің дамуы мен халықтың ұтқырлығының өсуіне кедергі болып отыр. Өнеркәсіптік бағдарланған темір жол және автомобиль жолдарының желісі бұрынғы кеңестік республикалардың аумақтық шекараларын ескерместен дамыған ⁶.

⁶ Қазақстан темір жолдарының кейбір учаскелері Ресейдің (солтүстікте) және Қырғызстанның (оңтүстікте) аумағы бойынша өтеді. Сол секілді Қазақстан аумағы бойынша Ресей мен Қырғыз темір жолдарының учаскелері өтеді

Көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық көрсеткіштерінің халықаралық стандарттармен және Қазақстанның қазіргі сауда серіктестерінің жүйелерімен сәйкес келмеуі ⁷ өңірлік кірігу мен сауда-көлік байланыстарын дамыту жолындағы елеулі кедергі болып табылады.

⁷ Атап айтқанда, Еуропа мен бұрынғы КСРО-да қабылданған темір жол табанының ені әр түрлі, сондай-ақ темір жол техникасының өлшемдері кейбір шектес мемлекеттердегі (мысалы Қытайдағы) көлемдік көрсеткіштермен сәйкес емес

Көлік желісін дамытуда біркелкілік жоқтықтың елеулі болуы өңірлердің экономикалық дамуына кедергі жасауда. 2 мыңдай ауылдық елді мекеннің жыл бойғы көлік қатынасы жоқ. Елді мекендердің тұрақты қатынаспен қамтамасыз

етілуі

69,3% - ды

құрайды.

Өз дамуының қазіргі кезеңінде республиканың көлік кешені негізгі құралдарының қанағаттанғысыз жай-күйімен, тозған және жеткіліксіз дамыған инфрақұрылымы және технологияларымен сипатталады.

Түпкі өнім құнындағы көлік шығыстарының үлесі біршама жоғары және ішкі темір жол мен автомобиль тасымалы үшін тиісінше 8% және 11%-ды құрайды, ал нарық экономикасы дамыған елдерде бұл көрсеткіш 4-4,5% құрайды. Жүк қажеттілігінің көрсеткіші бойынша Қазақстан экономикасының тиімділігі шамамен 5 есе төмен. Мысалы, ІЖӨ-нің әрбір бірлігіне доллармен есептегенде 9 тонна-километрден кем емес көлік жұмысы келеді, ал Еуропалық Одақ елдерінде жүк қажеттілік - 1 тонна-км/доллар ІЖӨ-нен кем.

Сапалы көлік қызметтеріне деген өскелең сұраныс көлік жүйесінің техникалық дамуы деңгейінің жеткіліксіздігіне және көлік технологиялары саласындағы артта қалуға байланысты толықтай қанағаттандырылмайды.

Барлық тасымалдар көлемінің, оның ішінде көмір, мұнай құю жүктері, металл өнімі, химиялық және мұнай-химиялық өнеркәсіптің өнімі, басқа да жүктер экспортымен байланысты тасымалдар көлемінің айтарлықтай өсуі өткізу қабілетінің жеткіліксіздігіне байланысты тежеледі.

Жалпы ұлттық өнімді көлік қызметтерін экспорттау арқылы ұлғайту мүмкіндіктері толықтай іске асырылмайды, өйткені көлік қызметінің әлемдік нарығындағы отандық тасымалдаушылардың жағдайы олардың іс жүзіндегі мүмкіндіктеріне жауап бермейді және республиканың транзиттік әлеуеті толығымен пайдаланылмайды.

Қазақстан Республикасының Еуразия құрлығының ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпір ретіндегі геосаяси рөлін айқындап береді.

Қазақстанның аумағы бойынша республикадағы қазіргі көлік инфрақұрылымының негізінде құрылған халықаралық төрт көлік дәлізі өтеді:

- **Трансазиялық темір жол магистралінің (ТАТМ) солтүстік дәлізі:** Батыс Еуропа - Ресей мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Саяқ - Мойынты - Астана - Петропавл (Пресногор) учаскесінде) арқылы Қытай, Корей түбегі және Жапония.

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

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

- **Солтүстік-Оңтүстік:** Солтүстік Еуропа - Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдері, Ақтау теңіз порты - Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау -

Атырау учаскелерінде Қазақстанның қатысуымен.

Негізгі трансконтиненталдық бағдарларды құрауға енетін бағыттармен қатар Сарыағаш - Арыс - Қандыағаш - Озинки бағыты бойынша өңірлік транзиттік тасымал үшін аса маңызға ие **ТАТМ Орталық дәлізін** атаған жөн.

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

Қытай экономикасының, атап айтқанда оның батыс өңірлері экономикасының қарқынды өсуі, бүгіннің өзінде әлемдік нарықтарға тауарлардың алуан түрін жеткізу қажеттілігін туғызып отыр. Сонымен бірге, мамандардың бағалауы бойынша, Қазақстанда транзиттің даму деңгейі саланың және тұтас алғанда республиканың әлеуетіне сай емес. Мысалы, 2003 жылы Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауда көлемі 115 млн. тоннаны құрады, алайда Қазақстан Республикасының аумағы бойынша осы бағыттағы транзиттік тасымалдың көлемі шамамен 3 млн. тонна болды.

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

1-кесте

Көлік түрі	2005 жылғы транзиттің көлемі	Әлеуетті мүмкіндіктер	Әлеуетті пайдалану
Темір жол көлігі, млн. тонна	8,895	30,0	30%
Автомобиль көлігі, млн. тонна	0,350	3,0	12%
Әуе көлігі, млн. ұшақ-км	84,7	342,5	25%
Су көлігі, млн. тонна	0,150	2,5	6%

Көлік дәліздері желісі географиялық жағынан өнеркәсіптік және шаруашылық қажеттіліктерді қанағаттандыруға бағытталған. Өңірлік даму, өндірістік күштерді орналастыру және халықты қоныстандыру перспективаларын ескере отырып, оны одан әрі оңтайландыру және ішінара қайта бағдарлау қажет болады.

Көлік процесінің, 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-да зардап шеккендер санының жыл сайынғы өсімі шамамен 10-15%-ды құрайды. Мұндай үрдіс сақталған жағдайда, мемлекет қауіпсіздікті арттыру жөнінде инфрақұрылымды жаңғыртудан, оқыту бағдарламаларын іске асырудан және құқық қолдану жүйесін күшейтуден

т и г і з е д і .

Қазақстанның халықаралық әуежайлар желісі оңтайлы, алайда оны халықаралық стандарттармен сәйкестікке келтіру қажет. Республикада 22 әуежайдың 21-і жұмыс істеп тұр. Аэродром кешендерінің техникалық стандарттарға сәйкес келмеуіне және авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізілуіне байланысты тек 5 әуежай ғана (Астана, Алматы, Атырау, Қарағанды және Ақтөбе қалаларында) ауыр салмақты әуе кемелерін шектеу қоймастан қабылдай алады. Қалған әуежайлар қайта жаңғыртуды қажет етеді.

Әуе кемелерінің (672 бірлік), үнемді емес және шуылы мен эмиссиясы бойынша халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін қозғалтқыштардың тозығы жеткен паркі халықаралық әуе желілерінде қызмет көрсетуде шектеулер тудырады. Осы орайда, әуе кемелері паркін жаңартуға ықпал ететін тартымды жағдайлар жасау мен тиімді әдістер қолданудың маңызы зор.

Көп жағдайда әуе көлігінің дамуына инфрақұрылымның және азаматтық авиацияның негізгі құралдарының жеткілікті жаңғыртылмауы әсерін тигізеді. Өткізу қабілетінің жеткіліксіздігі және техникалық стандарттарға сәйкес келмеуі себептері Қазақстанның тораптық әуежайлары авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізумен қатар, өздері қабылдайтын және жөнелтетін әуе кемелерінің санын амалсыздан қысқартады.

Қазіргі уақытта Қазақстан Каспий өңірінде ұсынылатын қызметтері әлемдік сапа мен технология стандарттарына сәйкес келетін бір ғана Ақтау халықаралық теңіз сауда портымен танылып отыр. Сонымен бірге, елдің батыс өңірінде өндіруші өнеркәсібін одан әрі дамыту 2015 жылға қарай мұнай өндіру деңгейін жылына 140 млн.тоннаға дейін жеткізуге мүмкіндік береді, бұл Ақтау теңіз порты арқылы мұнай тасымалдауды жылына 20 млн. тонна көлемінде ұлғайтуға жеткізеді. Порттың өндірістік қуаттарының инфрақұрылымын орта мерзімді перспективаның өзінде тиісті деңгейге дейін кеңейту, сондай-ақ басқа порттарда да мұнай терминалдарын салу мен теңіз операцияларын қолдау базаларын құру қажеттілігі осыған байланысты.

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

Су көлігінің басқа да елеулі проблемалары гидротехникалық құрылыстардың (шлюздердің) техникалық жай-күйі мен сенімділігі болып табылады. Ұзақ мерзім бойы пайдалану (50 жылдан астам), жобалау мен салу кезінде жіберілген қателіктер, ауданның жоғары сейсмикалылығы (6 - 7,5 балл), бетон конструкциялардың тозуы, қосалқы бөлшектер мен жабдықтар сатып алумен байланысты проблемалар оларды қайта жаңарту мен жаңғырту жөнінде шұғыл шаралар қабылдауды талап етеді.

Қазақстанның көлік кешені үшін техникалық құралдар импортының деңгейі

жоғары, ол жекелеген салалар бойынша 90%-дан астам құрайды. Осыған байланысты көлік кешені үшін жылжымалы құрамды, жабдықтар мен қосалқы бөлшектерді жөндеу мен шығару жөнінде отандық өндірісті қалыптастыру және дамыту қажет.

Көлік саласындағы ғылыми әлеуетті дамытуға бөлінетін қаражат деңгейі жеткіліксіз: сараптамалық бағалаулар бойынша ол басқа дамыған елдердегі 2-2,5%-ға қарағанда көлік кірісінің 0,1%-дан азын құрайды.

Республиканың көлік кешеніндегі бесінші технологиялық бөлікті (микроэлектроника, телекоммуникация, икемді автоматтандыру, түрлі құрастырмалық материалдарды ұластыра қолдану) енгізудің деңгейі жеткіліксіз. Мысалы, талшықты-оптикалық байланыс желілері республиканың магистральдық байланыс желілерінің жалпы ұзақтығының шамамен 30%-ын, темір жол көлігінде 2,3%-ын құрайды.

Көлік кешені инфрақұрылымы мен негізгі құралдарының жай-күйі мемлекет пен жеке меншік сектор тарапынан көлемді инвестицияларды талап етеді. Операторлардың бәсекелестік нарығын дамыту үшін инвестициялар салу мен қолайлы жағдайлар жасау арқылы инфрақұрылымды қалпына келтіруге және жылжымалы құрамды жаңалауға шұғыл кірісу қажет.

Көлік жүйесінің дамуын және жұмыс істеуін басқаруда, сондай-ақ әртүрлі көлік түрлерін үйлестіру мен өзара әрекет етуінде қажетті кешенділік жоқ.

Инфрақұрылымдық сипаттағы проблемалармен қатар Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік ағын бірқатар кедергілерге тап болуда, олардың анағұрлым елеулілері - кедендік және шекаралық бақылаудан өту кезіндегі негізсіз кідірту және рәсімдік қиындықтар.

Барлық көлік кешені секторларының қызметі транзиттік тасымалдарға арналған тарифтер реттелуінің барабар еместігімен сипатталады. Транзиттік тасымалдар бойынша көліктік қызметтер көрсететін монополист кәсіпорындар қатаң халықаралық бәсекелестік жағдайында жұмыс жасайды, бұл транзиттік тариф саясатын қалыптастыруда жоғары икемділікті талап етеді.

Көлік қызметінің құқықтық және ұйымдастырушылық аспектілерін анықтайтын заңнамалық база негізінен алғанда қалыптасқан. Сонымен қатар, бірқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды іске асыру үшін қажетті заңға тәуелді 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. Көліктің жұмыс істеуін нормативтік құқықтық қамтамасыз ету жүйесін жақсарту мақсатында Көлік кодексін әзірлеу мен қабылдау туралы мәселе қаралуда.

Көлікті қаржыландырудың ІЖӨ-нің шамамен 1,5%-ын құрайтын ағымдағы

деңгейі аумақтық сипаттамалары ұқсас елдерге қарағанда көп төмен. Қарқынды дамып келе жатқан елдер көлік кешеніне ІЖӨ-нің 4-7 %-на дейін бөледі.

Көлікті дамытудағы проблемалар инфрақұрылымдық шектеулерді көбейтеді, әлеуметтік даму мен бірыңғай экономикалық кеңістік қалыптастырудың деңгейін төмендетеді. Оларды тездетіп шешу, әсіресе, ұлттық экономиканың орнықты және сапалы өсу сатысына ауысуы жағдайында ерекше маңыз алады.

2000 жылдан 2004 жылға дейінгі кезеңде Қазақстан экономикасының өсуі ІЖӨ-мен білдіргенде 42,7 %-ды, ал тауарлар мен қызметтер өндірудің өсімі тиісінше 41,9 % және 43,7 %-ды құрады. Бұл ретте көліктің барлық түрлерімен жасалатын жүк тасымалдарының көлемі 28,5 %-ға өсті. Мұның нәтижесінде, көлік инфрақұрылымының қолданыстағы қуаттары экономиканың өсу қарқынын тежейтіндей жағдай қалыптасты.

ІЖӨ-нің жылдық өсу қарқынын 8,8-9,2 % деңгейінде сақтауды болжай және өңдеуші өнеркәсіпте орташа жылдық өсу қарқынын 8-8,4 %-ға⁸ жеткізе отырып, Қазақстанның экономикалық даму перспективалары көлік жүйесіне, әсіресе, елдің ішіндегі өнеркәсіптік және экономикалық процестерде және оның экспорттық-импорттық және транзиттік тұрғыдан шешуші рөл атқаратын көліктің темір жол және автомобиль түрлерінің инфрақұрылымына түсетін жүктеменің артуына сөзсіз әкеп соқтырады.

⁸ Көздер: Қазақстанның индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы

Халықтың орналасуының төмен тығыздығы жағдайында үлкен қашықтықтармен қатар мемлекет экономикасының шикізаттық бағыттылығы экономиканың көлікке барынша тәуелділігін білдіреді. Егер экономикалық құлдырау кезеңінде көлік кешені мемлекет экономикасының барша қажеттілігін қамтамасыз етіп, сондай-ақ көлік қызметтерінің тарифтері мен бағаларын ұстап тұру жолымен қолдау көрсетсе, ал қазіргі уақытта, тұрақты өсуі кезеңінде көлік саласын қалпына келтіру мен көтеруде елеулі мемлекеттік қолдау қажет.

2. МАҚСАТ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МІНДЕТТЕР МЕН ҚАҒИДАТТАР

Стратегияның мақсаты экономика мен халықтың көлік қызметіне қажеттіліктерін толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті көлік-коммуникация кешенін озыңқы дамыту болып табылады.

Стратегияның миссиясы - мемлекеттің міндеттерін, елдің транзиттік мүмкіндіктерін тиімді іске асыруға және көлік шығындарын азайтуға ықпал ететін барынша жетілдірілген көлік жүйесін құру.

Қойылған мақсатты негізге ала отырып, мемлекеттің ұзақ мерзімді

әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына сәйкес көлік жүйесін дамытудың стратегиялық міндеттері мыналар болып табылады:

көлік инфрақұрылымын дамытудың деңгейін, отандық тасымалдаушылардың көліктік қызметтердің сыртқы нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру жолымен Қазақстанның көлік жүйесінің әлемдік көлік жүйесіне кірігуі;

сыртпен кіріктірілген бірыңғай көлік кеңістігін қалыптастыру және Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік бағыттары бойынша бағдарлар мен тораптарды байланыстыратын негізгі көлік магистралдарының меридиандық және ендік орналасуының түрлендірілген моделі негізінде тиімді ұлттық перспективалы көлік инфрақұрылымын құру;

мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру, көліктің транзиттік әлеуетін арттыру мен тиімді іске асыру және қазіргі заманғы технологияларды пайдалану жолымен көлік процестерінің барынша тиімділігіне қол жеткізу және ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынастағы түпкі өнім құнындағы көлік құрамдасының ү л е с і н т ө м е н д е т у ;

өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде ұлттық көлік заңнамасын халықаралық заңнама нормалары талаптарымен үйлесімді ету;

бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту және өңіраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын дамыту мен тиімді пайдалану арқылы әлеуметтік тұрлаулылыққа кепілдік беретін деңгейде көлікке қол жетімділікті қ а м т а м а с ы з е т у ;

инновациялық технология және инфрақұрылымды кластерлік дамыту есебінен Қазақстанның көлік жүйесінің бәсеке қабілеттілігін арттыру;

көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көліктегі оқиғалар саны мен а у ы р л ы ғы н а з а й т у ;

халықаралық нормаларға сәйкес келетін экологиялық стандарттарды белгілеуде және олардың орындалуын бақылауды жүзеге асыруда мақсатты мемлекеттік саясат жүргізу арқылы экологиялық қауіпсіздікті және энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалануды қамтамасыз ету;

көлік секторында қолайлы инвестициялық ахуал қалыптастыру.

Жоғарыда айқындалған стратегиялық міндеттерді ескере отырып, Қазақстанның көлік жүйесін дамытуға қатысты мемлекеттік саясат мынадай шешуші қағидаттарға негізделеді:

1) көліктік қызмет пен көліктік инфрақұрылым қол жетімді болуы тиіс.

Көлік қызметтерінің құны Қазақстан азаматтарының, оның ішінде халықтың аз қамтылған топтарының және мүгедектердің табыс деңгейімен шамалас болуы тиіс. Көліктік қатынаспен қамту Қазақстанның әрбір азаматы тұрғылықты жеріне қарамастан әлеуметтік инфрақұрылым объектілеріне кепілдік берілген қол

жетімділікке ие болатындай дәрежеде жүзеге асырылуы тиіс;

2) көлік өмір мен денсаулық үшін қауіпсіз болуы тиіс.

Жоғары техногендік және экологиялық қауіптілік көзі ретіндегі көліктің әсері ең аз шамаға жеткізілуі тиіс. Көлік оқиғаларының саны мен ауырлығын және көліктің халық денсаулығы мен қоршаған ортаға келеңсіз әсерін төмендету жөніндегі кешенді шараларды іске асыру көлік жүйесін дамытудың саяси басымдықтарының бірі болуы тиіс;

3) көлік жекелеген салалар мен тұтас экономиканың кіріктірілген жүйесі шеңберінде дамуы тиіс.

Көліктің жекелеген түрлері бірыңғай көлік жүйесі құрылымында дамытылуы 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;

4) көлік инфрақұрылымы және көлік қызметтері ең жоғары дәрежеде өзін-өзі өтейтіндей болуы тиіс.

Транзиттік қозғалысты қоса алғанда, көлік инфрақұрылымын пайдаланушылардан алынатын тікелей және жанама алымдар, оны ұстау мен ағымдағы жөндеуге арналған шығындарды ең жоғары деңгейде өтеуі, сондай-ақ күрделі инвестицияларға үлес қосуы тиіс. Көлік қызметінің ең төменгі деңгейін қамтамасыз етуге мемлекет кепілдік беретін жағдайларды қоспағанда, көлік қызметінің құнын оларды пайдаланушылар толық дәрежеде өтеуі тиіс;

5) мемлекеттің функциясы көлік саясатын әзірлеуге, реттеуге және қаржыландыруға орайластырылуы тиіс.

Мемлекеттік кәсіпорындардың тікелей көлік қызметтерін ұсынуы ең аз деңгейге жеткізілуі тиіс. Инфрақұрылымды басқару жөніндегі функцияларды мемлекеттік кәсіпорындарға бере отырып, көліктегі барлық құрылымдық реформалар аяқталуы тиіс. Көлік қызметтерін көрсету және инфрақұрылымды ұстау мәселелері жеке меншік сектордың қарамағында болуы тиіс. Инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға жеке меншік секторды тарту да мемлекет тарапынан көтермеленетін болады.

3. СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ

Көлік жүйесін кешенді дамыту және оның алдына қойылған мақсаттар мен міндеттер мемлекеттік көлік саясатының көліктің әрбір түрі үшін тең дәрежеде маңызды мынадай негізгі бағыттарын атауға мүмкіндік береді:

көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру;

көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;

көлік қызметтері нарығын дамыту;
көлік жүйесін өңірлік дамыту;
көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру;
Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру;
көлік саласындағы инновациялық даму;
көлік саласындағы ғылыми және кадрлік әлеуетті арттыру.

3.1. Көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру

Көлік жүйесінің дамуы мен тиімді жұмыс істеуінің барынша маңызды шарттары оның теңгерімділігі мен өзіндік жеткіліктілігі болып табылады. Нақ осы екі шартты орындау қандай да бір міндеттерді шешуге арналған бағыттар мен күш-жігерді шоғырландыру дәрежесін анықтай отырып, экономика мен халықтың көлік қызметтеріне қажеттіліктерінің өзгеруіне уақтылы және жеделден қою қабілетін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, бір жағынан, көлік жүйесінің өзіндік жеткіліктілігі мемлекеттің қатысуын жоққа шығармайды, екінші жағынан - көлік субъектілерінің шаруашылық қызметіне шектен тыс және негізсіз араласу көлік жүйесінің дамуындағы теңгерімдікті бұзып, тиімділігін төмендетуі мүмкін.

Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету және құқық қолданумен қатар, мемлекеттің фискальдық саясаты мемлекеттік реттеудің барынша пәрменді және тиімді құралы болып табылады және көлік жүйесінің дамуына ықпал ететін б о л а д ы .

Сөйтіп, 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;
көлік саласындағы техникалық реттеу жүйесін реформалау;
көліктегі бақылау-қадағалау қызметінің (құқық қолдану тетігінің) тиімділігін а р т т ы р у ;
орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимыл деңгейін а р т т ы р у ;
әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштерін және тасымалдар көлемін болжау әдістерін пайдалану негізінде көлік кешенін дамыту мен жаңғыртуды жоспарлаудың бірыңғай жүйесін құру;
көлік саласындағы шағын және орта бизнесті дамыту;

көлік кешеніндегі инвестициялау үшін қолайлы ахуал жасау және қаржы институттарын ынталандыру;
қоғамдық бірлестіктердің рөлін арттыру;
көлік саласындағы техникалық реттеу жүйесін реформалау.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

мемлекет пен шаруашылық субъектілерінің функциялары мен өкілеттіктерін бөлуді;

көлік саласында техникалық реттеу (техникалық регламенттер) саласындағы нормативтік құқықтық актілерді әзірлеу;

көліктің әрбір түрінің функционалдық ерекшеліктерін ескере отырып, бірыңғай көзқарас негізінде нормативтік құқықтық актілер әзірлеу және қабылдау;

бірыңғай көлік кешені шеңберінде көліктің жекелеген түрлерін және олардың инфрақұрылымын дамыту;

көлік қызметтері мен инфрақұрылым қызметтері нарығында бәсекелестікті дамыту және монополиялық саланы қысқарту;

энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалану және қоршаған ортаны көліктің келеңсіз әсерінен қорғау.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

құқық бұзушылыққа барабар әкімшілік ықпал етуді қамтамасыз ететін және бақылаушы органдар тарапынан қызмет бабын 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 айқындайды. 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;

магистральдық темір жол желісінің, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының, қалалардағы көше-жол желілерінің және ішкі су жолдарының тасымалдау және өткізу қабілетін, сондай-ақ теңіз, өзен және әуе порттарының өндірістік қуаттарын арттыру;

логистика қағидаттарын пайдалана отырып, оңтайлы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, жолаушы және жүк тасымалдарын ұйымдастыру мен жүзеге

асыру процесінде барлық көлік түрлері арасындағы технологиялық өзара іс-қимылды қамтамасыз ететін, Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік бағыттары бойынша меридиандық және ендік орналасудың жетілдірілген моделі негізінде мультимодальдық көлік дәліздерін, терминалдар желісін және көлік-логистикалық орталықтар құру;

Қазақстанның ірі қалаларындағы жолаушы көлігі жүйесін дамыту және жетілдіру. Астана және Алматы қалаларында жолаушылар ағыны ерекше қауырт учаскелерде, оның қозғалысына жолақтар бөлуді ұйымдастыра отырып, рельспен жүретін жылдам электр көлігі жүйесін құру.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

инфрақұрылымды дамытудағы басымдық барлық елді мекендердің және өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығы объектілерінің оған жыл бойғы қол жетімділігін қамтамасыз ету болуы тиіс;

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

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

инфрақұрылымды пайдалану оны ұстауға арналған шығындарды пайдаланушылардан алынатын алымдар есебінен қалыптасатын кірістермен барынша жаба отырып, коммерциялық негізде жүзеге асырылуы тиіс;

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

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

көлік инфрақұрылымын бірыңғай көлік жүйесін құру шарттарының бірі ретінде кешенді дамыту;

көлік инфрақұрылымын жоспарлаудың, жаңғырту мен дамытудың негізі ретінде елді әлеуметтік-экономикалық дамыту;

көлік инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық-инновациялық моделін қолдану.

3.3. Көлік қызметтері нарығын дамыту

Көлік қызметтерінің отандық нарығын дамыту үшін еркін бәсекелестік пен салауатты нарық қатынастарының маңыздылығын сезіне отырып, мемлекет нарықты ырықтандыру және операторлар мен нарықтың басқа да субъектілерінің шаруашылық қызметіне мемлекеттің қатысуын шектеу саясатын жүргізуді жалғастырады.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

нарықтық реттеу негізінде көлік қызметінің әлеуетті бәсекелес және монополиялық салаларын бөлу мен тарифтік реттеу саласын қысқарту болуы тиіс ;

көлік қызметтері мен инфрақұрылым қызметі нарығына барлық шаруашылық субъектілері үшін қол жетімділіктің тең шарттарын қамтамасыз ету.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:

тасымалдаушылардың, экспедиторлар мен көлік қызметін тұтынушылардың қоғамдық бірлестіктерінің рөлін арттыру;

қызметтер ұсыну сапасын бақылау жүйесін ИСО халықаралық стандарттар т а л а п т а р ы н а с а й д а м ы т у ;

көлік қызметтерінің экспортын дамыту және көлік қызметтерінің халықаралық нарығында 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 әсерін тигізеді. Бұл ұстауы жергілікті бюджеттерден қаржыландырылатын инфрақұрылым объектілеріне қол жетімділік дәрежесінен және олардың жай-күйінен, сондай-ақ әлеуметтік маңызды жолаушылар тасымалдарын ұйымдастырудан көрінеді.

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 жағдайлар жасай отырып, өңірлік даму үшін жеке меншік инвестицияларды барынша пайдалану қажет.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

республиканың әрбір өңіріндегі көлік жүйесінің даму деңгейі көлік стандарттарының ең төменгі деген талаптарының орындалуын қамтамасыз етуі т и і с ;

орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимылының негізінде әрбір өңірде 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 жатуы тиіс;

көлік инфрақұрылымын дамыту мен жаңғыртуға арналған 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 процестердегі көлік жүйесінің қызмет көрсету рөлін ескере отырып, осы саясатты жүзеге асыру халық пен өндіруші күштердің көліктік қызметтерге деген қажеттіліктерін, көлік жүйесін біркелкі жүктемелеуді және тиімді пайдалануды қамтамасыз ету жөніндегі міндеттерді шешетін болады.

3.5. Көліктегі қауіпсіздікті арттыру

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

Көлік қауіпсіздігі саясатын іске асыру мақсатында мемлекет, бір жағынан, ырықтандыруды, рәсімдердің оңайлатылуын, екінші жағынан, ашықтықты, бақылау мен алдын алуды қамтамасыз етуі тиіс.

Көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру үшін:

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

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;

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 оқиғаларының себептерін дер кезінде анықтау және олардың алдын алу мен санын азайту жөнінде шаралар қабылдау мақсатында осындай оқиғалар

туралы ақпаратты жинау, өңдеу және талдау;

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

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

Көліктің экологиялық қауіпсіздігін арттыру және көлік процестерінің қоршаған ортаға келеңсіз әсерін азайту үшін осы саладағы мемлекеттік саясат мыналарды қамтитын болады:

тиісті мониторинг жүйесін әзірлеу мен енгізу және экономикалық ынталандыруды қолдану арқылы экологиялық талаптарға жауап бермейтін автокөлік құралдарының импортын шектеу және біртіндеп тоқтату;

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

экологиялық бақылау қызметін құруды және олардың орталық уәкілетті орган алдында мерзімді есеп беруін қамтамасыз етуді қоса алғанда, инфрақұрылымды пайдалану нәтижесінде қоршаған ортаға келтірілген зиян үшін көлік инфрақұрылымының иелері мен операторларының жауапкершілігін арттыру;

мониторинг жүйесін әзірлеу және қоршаған ортаны қорғау саласындағы заңнама шеңберінде тиісті шараларды қолдана отырып, 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 нәтижелерімен салыстырғанда азаматтардың өмірі мен денсаулығының басымдығы;

азаматтардың жауапкершілігімен салыстырғанда мемлекет жауапкершілігінің басымдығы;

ел ішінде өндірілетін және импорт бойынша да әкелінетін көлік құралдары экологиялық қауіпсіздік пен көлік процестерінің қауіпсіздігі саласындағы стандарттардың талаптарына сәйкес келуі тиіс.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:

техникалық-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;

қоршаған ортаны ластаудың жылжымалы көздеріне қойылатын экологиялық талаптарды қатайту, мониторинг және құқық қолдану жүйесін жетілдіру, жауапкершілікті арттыру.

3.6. Транзиттік әлеуетті пайдаланудың тиімділігін арттыру

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

Транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігі мемлекеттің қолда бар мүмкіндігін толық көлемде іске асыру қабілетімен айқындалады.

Жаһандану мен кірігу процестерінің жеделдеуі транзитті дамыту мен оның сапасын арттыру үшін қолайлы жағдайлар жасауды мемлекеттік басымдықтар деңгейіне көтере отырып, Қазақстанға қалыптасқан транзиттік мемлекет ретінде сапалық жаңа талаптар қояды.

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

Қытайда іске асырылып жатқан Бірыңғай көлік стратегиясы ("Қарқынды қадам") және "Go West" ("Батысқа қарай жүру") ҚХР-дің батыс провинцияларын жедел дамыту бағдарламасы. Олар ірі көліктік инфрақұрылымдық жобаларды, оның 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 асатын Цзиньхе - Қорғас), сондай-ақ "Шығыс-Батыс" бес стратегиялық автомобиль жолын (соның ішінде Ляньюньгань - Қорғас, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Қорғас) салуды жүзеге асыруды көздейді, бұл Қазақстан аумағы арқылы Қытайдан транзиттік жүк ағынының перспективті ұлғаюын болжауға мүмкіндік береді;

Бостон портынан (АҚШ-тың солтүстік-шығыс бөлігінде) бастау алып, норвегиялық Нарвик портына дейінгі теңіз жолы бойынша өтетін Трансазиялық темір жол магистралінің (Петропавл - Достық) Солтүстік дәлізі бағыты бойынша Норвегия, Швеция, Финляндия және Ресей аумақтары 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.

Баламалы бағыттар, атап айтқанда Транссібір магистралі тарапынан қазіргі бәсекелестік жағдайында Солтүстік-Оңтүстік дәлізі шеңберінде Бандар-Аббас -

Бандар-Анзали - Ақтау порттарын пайдалана отырып, Қытайдың шығыс порттарынан шығатын трансмұхиттық жол жүктерді тасымалдаудың тартымды бағыттарының бірі болуы мүмкін.

Бұдан басқа, әлемдік нарықтың Орталық Азия өңіріне және Ресейге әртүрлі тауарлар транзиті бойынша БАЭ алып отырған орнықты коммерциялық жағдайы Ақтау теңіз порты арқылы жүктерді тасымалдау бағытын дамыту үшін жағдай жасап отыр. Бұл ретте, шығыс Қытайдан жүк ағынын осы бағытқа ішінара қайта бағыттауға ықпал ететін бірқатар факторлардың болуын атаған жөн, атап айтқанда :

жолдағы барлық порттарда (Дубай - Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Ақтау) қазіргі шығындарды мейлінше азайтуға ықпал ететін еркін экономикалық аймақтар режимінің болуы ;

электр тұрмыс техникасын, халық тұтынатын тауарларды, доңғалақты техниканы, контейнерлердегі жүкті орнықты тасымалдау бойынша Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Ақтау бағытын пайдаланудағы соңғы жылдардың табысты тәжірибесі ;

Батыс Қазақстанның мұнай кен орындарын әзірлеуді жүзеге асыратын Қытайдың бірқатар ірі компанияларының әртүрлі жүктерді жеткізуге мүдделілігі.

Осы бағыттағы орнықты қызметті ұйымдастыру Каспийдегі порт инфрақұрылымдарының және кеме қатынасының дамуына ықпал ететін болады, сондай-ақ темір жол-паром және қазіргі автопаром қатынасының (РО-РО) жандануына серпін береді. Сонымен бірге, Транссібір арқылы өтетін жүктерді қайта бағдарлау үшін баламалы бәсекелес бағытты іс жүзінде құру бастапқы кезеңде жыл сайын шамамен 100 мың тонна жүк ағынын және 10 мыңнан астам стандартты контейнерлерді қамтамасыз етуге қабілетті.

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

Осыған байланысты :

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

көлік инфрақұрылымының қазіргі элементтерін қалпына келтіруді және жаңаларын салуды қоса алғанда, транзиттік көлік дәліздерінің инфрақұрылымын

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

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

ішкі де, халықаралық қатынастағы да жүктің көлемдері, түрлері мен көлік түрлері бойынша тасымалдардың бағыттары жөніндегі деректерді жинақтауға, талдауға және болжауға, сондай-ақ жүктің тұрған орны туралы ақпарат жинауға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы байланыс жүйелері мен көліктік деректер базасының ақпараттық талдау жүйесін енгізу;

қосарланған сақтандыруды болдырмайтын екі жақты халықаралық шарттар
ж а с а с у ;

инфрақұрылымды дамытуға отандық және шетелдік инвестицияларды тарту
үшін қолайлы жағдайлар жасау;

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 ұлғаюын ынталандыруы тиіс;

Қазақстанның аумағы бойынша транзиттік қозғалыстан түсетін кірістер есебінен инфрақұрылымды ұстауға арналған шығындарды өтеу;

транзиттік жүк тасқынын зерттеу мен талдауды ынталандыру және жүктерді баламалы бағыттардан біздің мемлекеттің аумағы арқылы өтетін көлік дәліздеріне бағдарлау жолдарын іздеуге бастамашы болу;

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

Стратегиялық акценттер:

республика көлік дәліздерінің халықаралық жүйедегі бәсекеге қабілеттілігін
д а м ы т у ж әне а р т т ы р у ;

Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасынан өтудегі өткізу пункттерін техникалық және технологиялық жарақтандыру деңгейін арттыру.

3.7. Көлік саласындағы инновациялық даму

Экономиканың жүк қажеттілігін төмендету немесе бұл көрсеткіш көлік жүйесінің тиімділігі мен көлік қызметінің мультипликативтік дәрежесін анықтайтындықтан, өндірілетін өнім (қызметтер) бірлігіне жұмсалатын көлік

жұмыстары көлемін азайту ел экономикасының даму деңгейін арттыру тұрғысында көлік жүйесі алдында тұрған мемлекеттік міндеттердің бірі болып т а б ы л а д ы .

Сондықтан, тауарлар өндіру мен қызметтердегі көліктік құрамдасының бөліктің үлестік салмағын азайтуды мемлекет көлік жүйесінің негізгі стратегиялық басымдықтары қатарына жатқызуы тиіс, бұл көлік өнімі мен қызметін халықтың барлық топтары үшін анағұрлым қол жетімді етуге мүмкіндік б е р е д і .

Бұл орайда, мемлекеттің бірінші кезектегі міндеті құқықтық негіздерді қамтамасыз ету және мультимодальдық тасымалдарды дамыту мен логистикалық орталықтар құру үшін қажетті экономикалық жағдайлар жасау болып табылады.

Көлік процестерінің тиімділігін арттыруда оларды ақпараттық қамтамасыз етудің елеулі маңызы бар. Спутниктік навигация жүйесін қарқынды дамыту, өндірілетін өнімдер мен қызметтер туралы ақпараттық деректер базасын құру қ а ж е т .

Көлік процестерінің қоршаған ортаға келеңсіз әсерін шектеу және реттеу көлік құралдарының экологиялық өлшемдерін бақылау үшін көліктік бақылау органдарын және экологиялық органдарды қазіргі заманғы жабдықпен және технологиялармен (газ анализаторлары, түтін өлшегіштер, отындағы ауыр металдардың құрамын анықтауға арналған құралдар және т.с.с.) жарактандыруды қ а ж е т е т е д і .

Әрине, бастапқы кезеңде көлік жүйесінің техникалық және технологиялық деңгейін арттыру мемлекет тарапынан да, жеке сектор тарапынан да едәуір күрделі қаржы салымдарын талап етеді. Сонымен бірге, дамыған елдер тәжірибесі жаңа технологияларды дамытуға және 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 қол жетімділікті арттыруға және экономиканың жүкті қажетсінуін азайтуға б а ғ ы т т а л у ы т и і с ;

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

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

көлік технологияларын жетілдіру және қазіргі заманғы техника мен ж а б д ы қ т ы е н г і з у ;

өндірістік және көлік процестерін ықпалдастыру және кешенді ақпараттандырумен қамтамасыз ету.

3.8. Көлік саласындағы ғылыми және кадр әлеуетін арттыру

Көлік жүйесін қарқынды дамыту мен жоғары көлік әлеуетіне қол жеткізудің негізгі құрамдастары арасында жоғары технологиялы және тиімді көлік жүйесінің ажырамас бөлігі және міндетті шарты болып табылатын ғылыми және кадр әлеуетін арттырудың маңыздылығын ерекше атаған жөн.

Ғылымды дамыту, әсіресе, ерекше маңыздысы, жоғары білікті кадрлар даярлау белгілі бір уақытты талап ететіндіктен, мемлекет мамандарға деген болашақ қажеттілікті дұрыс айқындауды күні бұрын ойлап, оларды оқыту үшін барлық қажетті жағдайларды жасауы тиіс.

Көлік саласындағы мамандардың біліктілігін арттыру үшін бірнеше бейінді жоғары оқу орындарын белгілеу және олардың базасында жүк ағынын және жолаушы көлігін жоспарлауға оқыту орталықтарын құру қажет. Міндеті, басқа міндеттерімен қатар, көлік модельдерін, жоспарлау тетіктерін әзірлеу, санаткерлік ресурстарды дайындау, оқыту және халықаралық тәжірибені дарыту болатын институттарға мемлекеттік органдар қолдау көрсетуі тиіс. Институттар мемлекеттік органдарға даму бағдарламаларын әзірлеуде, сұранысты болжауға, жобаларды анықтау мен бағалауға және жолаушы мен жүк көлігінің қызметін қамтамасыз етуге байланысты басқа да мәселелерді шешуде жәрдем көрсететін болады.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

республиканың көлік жүйесін инновациялық дамытудың негізіне көлік саласындағы өз ғылыми әлеуетімізді дамыту алынуы тиіс;

көліктің барлық түрлері үшін кәсіби кадрлар даярлау көлік жүйесінің дамуынан озыңқы, жұмыстың жаңа әдістерінің енгізілуі және жаңа технологиялардың енгізілуін ескере отырып жүзеге асырылуы тиіс.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

көлік саласындағы ғылыми мекемелерді дамыту және ауқымды зерттеулерді ы н т а л а н д ы р у ;

мемлекеттік қызметшілер мен көлік қызметкерлерінің кәсіби деңгейін а р т т ы р у ;

жоғары, орта техникалық және кәсіби білім беру жүйесін дамыту;
қазіргі ұлттық бейіндік жоғары оқу орындарының базасында жетекші шетелдік жоғары оқу орындарымен бірлескен білім беру бағдарламаларын жасау. Атап айтқанда, Қазақстан Республикасында JAR талаптарын енгізе отырып, жетекші әлемдік азаматтық авиация академияларымен бірлескен оқыту

бағдарламаларын жасау қажет. Ұлттық теңіз және өзен флотының дамуына орай қазақстандық мамандарды шетелдердің мамандандырылған оқу орындарында оқытуды көздеу 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 басты қағидаттары мен бағыттарының көліктің жекелеген түрлеріне олардың технологиялық және функционалдық өзгешеліктеріне, көлік жүйесі мен мемлекет ішінде өтетін әлеуметтік-экономикалық процестерге қатысуының әртүрлі дәрежесіне, сондай-ақ Стратегияны іске асыру сәтіндегі әртүрлі мәрелік жағдайларға байланысты қолданылуында бірқатар ерекшеліктері бар.

4.1. Темір жол көлігінде

4.1.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Темір жол көлігінің инфрақұрылымын дамыту қолданыстағы темір жол желісін Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің қажеттілігінен шыға отырып, жаңа учаскелер салу арқылы желілерді оңтайландырумен қатар қауіпсіздік пен қозғалыс жылдамдығын әлемдік стандарттарға сәйкес келтіруге бағытталатын болады.

Қалпына келтіру, жүк тасымалдылығы көп учаскелердің өткізу қабілетін арттыру және электрлендіруді қоса алғанда, халықаралық транзит дәліздерінде және негізгі республикаішілік бағыттарда магистральдық желінің техникалық жай-күйінің деңгейі басымдылық ретімен арттырылуы тиіс.

Инфрақұрылым объектілерінің негізгі қорларына кезең-кезеңімен жаңарту жүргізілуі және олар темір жол көлігінің халықаралық стандарттарына сәйкес келтірілуі тиіс.

Темір жол көлігінің желісін өңірлік басымдықта 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 жағдайда іске асырылатын болады:

Бейнеу - Шалқар станциясы учаскесі, поездардың жүру бағытының

ұзақтығын батыс өңірі мен Азия елдерінің Ақтау теңіз порты арқылы қатынасында орта есеппен 530 км-ге қысқарады;

Қорғас - Сарыөзек учаскесі, ол қолданылып жүрген бағыттармен салыстырғанда Ақтау портынан Қытайға дейінгі темір жол тасымалдарының қашықтығын едәуір қысқартады, ал Шалқар - Бейнеу темір жол желісін салу жобасы іске асырылғаннан кейін Цзиньхе - Ақтау бағытының ұзақтығы қазіргі 3 920 км-дан 3 222 км-ге дейін қысқарады;

Жезқазған - Сексеуіл станциясы учаскесі, ол Қазақстанның орталық облыстарынан Ақтау портына анағұрлым қысқа шығуды қамтамасыз етеді және іргелес өңірде көмір, мұнай-газ, мыс-темір рудасы және басқа да кен орындарын игеруде жәрдем етеді;

Шар станциясы - Өскемен учаскесі, ол Локоть станциясы арқылы қолданыстағы бағыттармен салыстырғанда тасымалдау қашықтығын Ресей аумағы арқылы жүруді қажет етпестен 300 км-ден астамға қысқартады;

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

Темір жолдарды одан әрі жаңғырту үшін жүк тасымалдылығы көп Мақат - Қандыағаш, Алматы - Ақтоғай, Қостанай - Железорудная және Хромтау - Алтынсарин учаскелерін электрлендіру бойынша іс-шаралар жүргізілетін болады.

Өңірлер арасында өте қысқа бағыттар бойынша жүк тасымалдарын оңтайландыруға және жаңа темір жол желілерін салу арқылы Қазақстан Республикасынан тысқары жерге экспортталатын тауарларды жеткізуді жеделдетуге мүмкіндік беретін ұлттық тұйық темір жолдар желісін қалыптастыру жүк поездарының артық жүрістерін болдырмауға және түпкі өнім құнындағы көліктік құрамдастар үлесін төмендетуге мүмкіндік береді.

Темір жол көлігінің инфрақұрылымдық жобаларын іске асыруда олардың жоғары капитал қажеттілігіне байланысты мемлекеттік-жеке меншіктік серіктестік нысаны кеңінен қолданылатын болады. Жаңа инфрақұрылымдық объектілер құрылысы кезінде жеке бастамашылықты тарту үшін мемлекеттік-жеке меншіктік серіктестіктің әртүрлі схемасы қолданылатын болады.

4.1.2. Көлік қызметі нарығын дамыту

Темір жол көлігінде жүргізілген құрылымдық қайта құрулар көлік қызметтерінің бәсекелі нарығын қалыптастыру мен дамыту үшін негіз және қажетті алғышарттар құрады. Тасымалдау қызметін қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желіні ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары бойынша қызметтер ұсынуда бәсекелі ортаның қалыптасу мүмкіндігін көздейді.

Локомотивтік тарту мен жүк вагондарын ұсыну жөніндегі қызметтер де бәсекелі секторға бөлінген.

Сонымен бірге магистральдық темір жол жүйесінің қызметтерін ұсыну табиғи-монополиялық сала болып қала береді және мемлекеттің қарауында болады. Өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығының жоғары әлеуметтік қыры мен магистральдық желіні пайдаланғаны үшін тарифтер деңгейіне экономикалық тәуелділігін ескере отырып, оларды қалыптастыру оны жөндеуге және ұстауға арналған белгілі бір шығындар нормасын және Ұлттық режимді ұсыну туралы 1994 жылғы тарифтер мен сауда туралы бас келісімнің (ТСБК) талаптарын ескерумен, магистральдық темір жол желісі қызметтеріне тарифтерді маңызды өлшемдер бойынша саралау мүмкіндігін көздейтін айқын әдістемеге негізделуі тиіс.

Кез келген ықтимал операторға көлік қызметтері нарығына қол жеткізудің 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 ұйымдастыруға байланысты залалдар үшін тасымалдаушыларға өтемақы тетіктерін көздеуі тиіс.

Жүк тасымалдарының технологиялық және экономикалық тиімділігін арттыру үшін негізгі ынталандыру ретінде жүк тасымалдары жөніндегі қызметтерді ұсынатын тасымалдаушылар мен операторлар арасындағы бәсеке ортаны қамтамасыз ету қажет. Бұл, бірінші кезекте тасымалдау жылдамдығын арттыруға, жүк вагондарының жүктерді өңдеу пункттерінде себепсіз көп бос тұруын болдырмауға және белгілі бір дәрежеде вагондар тапшылығының 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.

4.1.3. Транзиттік әлеуетті іске асыру

Темір жол көлігі транзиттік әлеуетті дамытудың және оны пайдалануды арттырудың ең жақсы перспективаларына ие.

Транзиттік қозғалыс үшін темір жол дәліздерінің тартымдылығын кешенді арттыруға инфрақұрылымның сапасын арттыруды, тариф саясатын жетілдіруді

және әкімшілік сипаттағы тосқауылдарды жоюды қамтуы тиіс. Қызметтерді жетілдіру нақтылық, сенімділік және тасымалдау жылдамдығы сияқты өлшемдер бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Қозғалыстың қауіпсіздігі мен әмбебаптығын қамтамасыз ету жүйесін құру қажет.

Трансазиялық темір жол магистралі бойынша халықаралық тасымалдарды қамтамасыз етуде қазақстан-қытай шекарасындағы Достық станциясын дамыту ерекше маңызға ие.

Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін дамыту және тиімді пайдалану, сондай-ақ көлік-логистикалық кластерді іске асыру шеңберінде өткізу нарығында өнімдер мен қызметтерді жылжытудың тиімді схемасын қалыптастырудағы мемлекеттің, көлік ұйымдарының және тауар өндірушілердің күш-жігерін үйлестіру мақсатында Астана, Алматы, Ақтау қалаларында, сондай-ақ Достық станциясында және Қазақстанның басқа да өнеркәсіптік дамыған өңірлерінде мемлекеттік деңгейдегі өңірлік көлік-логистикалық орталықтар ұйымдастырылатын болады.

Достық - Алашанькоу халықаралық шекаралық өткізу пункті арқылы темір жол көлігімен тасымалдаудың орнықты өсуі мақсатында, қытай жағынан Алашанькоу мен Үрімші станцияларының және Ақтоғай - Достық учаскесінің терминалдық сыйымдылығын 2015 жылға қарай 25 млн. тоннаға дейін кеңейтуді қоса алғанда, оның өткізу қабілетін барынша ұлғайтуға мүмкіндік беретін іс-шараларды іске асыру қажет.

Қолданыстағы магистральдар арасындағы байланыстыратын учаскелерді салу жолымен Қазақстан аумағы арқылы "түзетуші" темір жол желілерін перспективалық құру транзиттік дәліздердің өткізу қабілетін Түркіменстан, Иран, Түркия және Еуропа елдері бағыттары бойынша жылына 100 млн. тоннаға дейін кеңейтуге мүмкіндік береді. Жаңа учаскелерді жобалау оларды кейіннен электрлендіруді ескере отырып жүргізілуі тиіс.

Қытайдан транзиттік тасымалдарды одан әрі ұлғайтуды қамтамасыз ету екінші халықаралық шекаралық темір жол өткелін ашумен және Қытай салып жатқан Цзинхэ - Қорғас темір жол желісі құрылысының жалғасы болып табылатын Қорғас - Сарыөзек темір жол желісін салумен шешілуі мүмкін, бұл еркін сауда (Қорғас шекаралық өткізу пунктінде) аймағын дамытуға оң әсер етеді.

Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін, оның ішінде Трансазиялық темір жол магистралінің Солтүстік дәлізін тиімді пайдалануды арттырудың басымдық жобаларының қатарына халықаралық трансконтиненталдық интермодаль дәлізін ("N.E.W - corridor") дамыту жөніндегі Халықаралық темір жол одағының (ХТЖО) жобасы жатады. Бұл бағыттағы контейнерлік ағынның

әлеуетті қуаты алғашқы жылдары 100 мыңнан астам, ал 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 заманғы техникалық құрылғылармен, сондай-ақ оларды диагностикалау және ұстау жүйелерімен жарақтандыру; вагондар мен локомотивтерді шығару және жөндеу жөніндегі кәсіпорындарды дамыту үшін жағдайлар жасау, сондай-ақ темір жол техникасының жетекші әлемдік өндірушілерімен бірлескен кәсіпорындар құруды ұйымдастыру;

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 логистика кешендерін құру;

темір жол саласының кадрларын даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру болып табылады.

4.2. Автомобиль көлігінде

Бірыңғай көлік жүйесін дамытуды қамтамасыз етуде автомобиль көлігінің рөлін сипаттайтын мемлекеттік көлік саясатын іске асырудың ерекшеліктері мынадай бағыттар бойынша бірқатар бірінші кезектегі міндеттерді шешу қажеттігінен тұрады.

4.2.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Республиканың кең-байтақ аумағы мен автомобиль жолдары желісінің салыстырмалы төмен тығыздығы, тасымалдардың алыс қашықтықтары жиынтығында төсемнің бүлінуі немесе болмауы көлік шығыстарының өсуіне және өндірілетін өнімнің өзіндік құнының артып кетуіне әкелетін болғандықтан, олардың техникалық жай-күйіне ерекше мән беріледі.

Халықаралық көлік дәліздерін, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды қалпына келтіру және дамытуды мемлекеттің аумақты дамыту бағдарламаларымен белгіленген, оның экономикалық кеңістігінің тұтастығын қамтамасыз ететін, өңірлік және әкімшілік-аумақтық бірліктер арасындағы байланыс үшін қызмет ететін бағыттарда басымдық тәртібімен жүзеге асыру қажет.

Облыс орталықтарын аудан орталықтарымен байланыстыратын автомобиль

жолдары республикалық деңгейге беріліп, республикалық бюджет есебінен
ұ с т а л у ғ а т и і с .

Жол инфрақұрылымын дамытудың негізгі міндеттері мыналар болып
т а б ы л а д ы :

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) Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай;
- 6) Астана - Қостанай - Челябині - Екатеринбург;

күрделі және орташа жөндеуді, жекелеген учаскелерді жоғары техникалық санатқа көшіруді (қайта жаңарту), қауіпті учаскелерді жою мен жолдарды кеңейтуді қоса алғанда, ортақ пайдаланудағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының және олардың инженерлік құрылыстарының көлік-пайдалану жай-күйін қозғалыс қарқынын және осьтік жүктемесін ескере отырып, нормативтік-техникалық құжаттардың талаптарына кезең-кезеңімен сәйкес келтіру;

ортақ пайдаланудағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары желісін, олардың мақсатты қолданылуына сәйкес келуіне кепілдік беретін және пайдалануға рұқсат берілген автокөлік құралдарының жыл бойы қауіпсіз жүруін қамтамасыз ететін деңгейде ұстауды (п а й д а л а н у д ы) қ а м т а м а с ы з е т у ;

жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту және оны халықаралық талаптарға с ә й к е с к е л т і р у ;

ортақ пайдаланудағы жолдар желісін оңтайландыру, өңіраралық және облысаралық автомобиль қатынастары проблемаларын шешу үшін автомобиль жолдарының жаңа учаскелерін және инженерлік құрылыстарды салу;

автомобиль көлігінің келеңсіз әсерін азайту мақсатында ірі елді мекендер айналасында кіреберіс және айналма жолдарды салу және қайта жаңарту;

жол-пайдалану жұмыстарының барлық түрлерінің конкурстық негізде орындалуына көшуін қоса алғанда, жол-пайдалану қызметтерінің және жолдардың ағымдағы жай-күйін басқару жүйесінің тиімділігін арттыру;

жүк тасымалдауды жүзеге асырған кезде пайдаланылатын автокөлік құралдарының салмақ және көлем параметрлерін бақылаудың тиімді жүйесін қ ұ р у ;

транзиттік жолдарды қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан алынатын төлемдер мөлшерін оларды жөндеуге және ұстауға арналған мемлекет шығыстарын барынша өтеуді қамтамасыз ететін

деңгейге дейін кезең-кезеңімен жеткізу;

өздерінің техникалық-пайдалану сипаттамалары бойынша жол қозғалысы қауіпсіздігінің талаптарына сай келмейтін автомобиль жолдарын, көше-жол желілерін және инженерлік құрылыстарды кезең-кезеңімен қайта жаңарту;

жол-пайдалану жұмыстарының көлемі мен құнын нормаланған жоспарлаудан және пайдалану қызметтерін жол техникасымен қамтамасыз етуден бас тарту;

қалалардың және өзге де елді мекендердің ішіндегі және маңындағы жұмыстарды қоса алғанда, жол жұмыстарын орындаған кезде экологияның жай-күйіне және адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғауға қойылатын талаптарды қатайту, бақылауды қамтамасыз ету және оларды сақтамағаны үшін жауапкершілікті арттыру;

жол саласының кәсіпорындарын институционалдық дамыту және техникалық қайта жарақтандыру, ағымдағы ұстауды жоспарлау мен басқарудың қазіргі заманғы технологиялары мен жүйелерін енгізу, инженерлік-техникалық және басқару қызметкерлерін даярлау деңгейін және біліктілігін арттыру;

Қазақстанның барлық қалаларында, Астана және Алматы қалаларында көше қозғалысын басқарудың балама құралдарын енгізуді қоса алғанда, қозғалысты басқару құралдарының технологиялық деңгейін жаңарту;

нормативтік-техникалық базаны одан әрі жетілдіру, техникалық реттеуге көшуді жүзеге асыру.

Автожол инфрақұрылымын дамытудың негізгі міндеттері:

негізгі халықаралық транзиттік дәліздерді, сондай-ақ республикалық маңызы бар халықаралық бағыттар мен жолдарды қайта жаңарту жөніндегі бірінші кезектегі шараларды қолдану;

ішкі және келушілер туризмін және кластерлік бастамаларды дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының тарихи, мәдени және табиғи туристік объектілеріне қол жеткізуді қамтамасыз ететін ортақ пайдаланудағы жолдардың жекелеген учаскелерін қайта жаңарту жөніндегі шараларды жүзеге асыру 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 келеңсіз әсерін азайту мақсатында халықаралық автокөлік дәліздерінде орналасқан республиканың

барлық қалалары айналма жолдармен қамтамасыз етілуге тиіс.

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

4.2.2. Автокөлік қызметтері нарығын дамыту

Автокөлік қызметтері нарығын дамытудың бірінші кезектегі міндеттері: елдің өңірлерін кеңістікте дамытудың перспективалы схемаларына сәйкес және халықтың орналасу тығыздығын ескере отырып, ауылдық елді мекендерді қоғамдық жолаушы көлігінің тұрақты тасымалдарымен қамтамасыз ету;

жолаушылар мен жүктер тасымалдарының жаңа озық технологияларын енгізу, жолаушы тасымалдарының қолайлылығын арттыру және оларды жүзеге асыруға қойылатын нормативтік-техникалық талаптарды қатайту есебінен ұсынылатын көлік қызметтерінің сапасын арттыру болып табылады.

Халықаралық тасымалдарды дамыту саласындағы негізгі міндеттер: автомобиль көлігі саласында екіжақты халықаралық шарттар жасасу; халықаралық автомобиль тасымалдарына рұқсат беру жүйесін жетілдіру; автомобиль көлігі туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормаларға кезең-кезеңімен жақындату және үйлестіру;

қисынды жәрдемдесу саясатын жүргізу жолымен халықаралық көлік қызметі нарығында қазақстандық көлік операторларының шеп-тұғырын дамыту мен нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасау;

отандық автомобиль өнеркәсібін дамыту үшін жағдайлар жасау; қосымша қызметтерді дамыту және олардың сапасын арттыру үшін автовокзалдар қауымдастығын құру;

пайдаланушылар үшін халықаралық автобус рейстеріне билеттерді қашықтан резервтеу мен сатып алу мүмкіндігі бар ұлттық ақпараттық жүйе жасау болып табылады.

4.2.3. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Қазақстан аумағы бойынша автомобиль тасымалдарының транзиттік әлеуетін анықтайтын негізгі сыртқы факторлардың қатарына трансконтиненталдық автомобиль жолдарының жай-күйі мен дамуын, сондай-ақ автомобиль қатынасы саласындағы халықаралық қатынастарды жетілдіруді жатқызған жөн.

Сонымен бірге сыртқы факторлардың Қазақстан үшін оң бағытқа қарай өзгеруіне ықпал ету мүмкіндігі аумағынан транзиттік бағыттар өтетін мемлекеттермен екіжақты және көпжақты қатынастарды дамытумен шектеледі.

Ішкі факторлар нормативтік құқықтық қамтамасыз ету, рұқсат беру жүйесі және кедендік әрі көліктік бақылау жүйелерінің тиімділігі, сондай-ақ автомобильдік транзиттік дәліздердің жай-күйі болып табылады.

Транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру жөніндегі қосымша негізгі міндеттер :

ТМД және алыс шетелдермен екіжақты және көпжақты қатынастарды одан әрі дамытудан ;

автомобиль қатынасы туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормалармен үйлестіруден ;

бағыттар бөлінісінде және халықаралық дәліздерді ескере отырып барлық транзиттік жолаушы және жүк ағындарын есепке алудың автоматтандырылған жүйесін жасаудан ;

кеден және көлік бақылауынан өткізу рәсімдерін жеңілдету мен уақытын қысқартудан тұрады .

Пайдаланушылар үшін қолайлы жағдай жасай және жолдағы аялдамаларға қарай қызметтердің стандартты жиынтығын (моншалар, қонақүйлер, дүкендер, ресторандар және т.с.с.) көрсете отырып, шекара бекеттерінің инфрақұрылымын жаңарту және оны қазіргі заман талаптарының деңгейіне дейін жеткізу қажет.

Пекин - Үрімші - Бақты - Астана - Мәскеу - Рига - Вильнюс - Варшава - Берлин - Брюссель бағыттары бойынша жүк тасымалдау жөніндегі "NELTI" жобасын "Көлік - логистика қызметтері" кластері шеңберінде іске асыру перспективалы болып табылады. Жоба транзиттік жүк ағынының көлемін Қазақстанның ішкі халықаралық автокөлік дәлізі бойынша жылына 5,2 млн. тоннаға дейін ұлғайтуға бағытталған.

4.2.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Автомобиль көлігі саласында инновациялық дамудың және қазіргі заманғы технологияларды қолданудың маңызды бағыты көлік процестерін ақпараттық қамтамасыз ету болып табылады, оған мыналар жатады:

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

автожолдардың, қалаларды басып өту және айналып өту бағыттары мен жай-күйі, жол бойындағы инфрақұрылымдар объектілерінің орналасқан жері туралы бірыңғай ақпараттық дерекқор құру;

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

Спутниктік навигация жүйесін коммерциялық пайдаланудан басқа оның функционалдық ерекшеліктері бақылаушы органдарға автокөлік құралдарын жүйені республика аумағында тоқтаусыз, жүктерді автомобильмен тасымалдауды орындау кезінде операторлардың Қазақстан Республикасының заңнамасын сақтауын бақылауды жүзеге асыру үшін пайдалануға мүмкіндік

б е р у г е

т и і с .

Көліктің қоршаған ортаға келеңсіз әсерін шектеу мен реттеу мақсатында көлік құралдарының экологиялық параметрлерін бақылауды жүзеге асыру үшін экологиялық органдарды қазіргі заманғы жабдықпен және технологиялармен ж а р а қ т а н д ы р у д ы т а л а п е т е д і .

Автомобиль көлігі саласының кадр әлеуетін қалыптастыруда кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру қажет.

4.3. Қалалық жолаушылар көлігінде

Қазақстан қалаларының қарқынды дамуы мен елдің қалаға көшуінің одан әрі орныққан үрдісін ескере отырып, қалалық жолаушылар көлігін дамыту жергілікті атқарушы органдар қызметінің басымдықтарының бірі болуға тиіс.

4.3.1. Дамытуды жоспарлау

Қазақстанның барлық ірі қалаларында қалаларды дамытудың жоспарлары шеңберінде қалалық жолаушылар көлігін дамытудың ұзақ мерзімді жоспарлары ә з і р л е н у г е т и і с .

М ұ н д а й ж о с п а р л а р :

қалаларды және қала маңындағы аймақтарды дамыту мен салу жоспарларына негізделген, қалалық жолаушылар көлігі қызметтеріне халықтың, оның ішінде мүгедектердің сұранысын болжау және қажеттіліктерді барынша қ а н а ғ а т т а н д ы р у д ы ;

негізгі инвестициялық жобаларды, оларды іске асыру құнын, сондай-ақ басым инвестициялық бағдарламаларды түзуді;

қаладағы қозғалысты басқару схемасын, қоғамдық көлік қозғалысы үшін басымдықтың белгіленуін, сондай-ақ жолаушыларды қоғамдық көлікпен тасымалдау жөніндегі қызметтерге сұранысты реттеу тетіктерін;

қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлігінің бағыттық желісін о ң т а й л ы д а м ы т у с х е м а с ы н ;

қалалық жолаушылар көлігі қозғалысының қауіпсіздігін арттыру б а ғ д а р л а м а с ы н ;

қалалық жолаушылар көлігінің қоршаған ортаға келеңсіз экологиялық әсерін азайту саласындағы жобаларды көздеуге тиіс.

4.3.2. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Қалалық жолаушылар көлігі қозғалысын диспетчерлік сүйемелдеу және басқару жүйесін жаңарту қажет. Мұндай жүйелер процестерді нақты уақыт режимінде басқару мүмкіндігін көздеуге, техникалық-экономикалық сипаттамалар мониторингін және бағыттық жоспарлау функцияларын іске а с ы р у д ы қ а м т а м а с ы з е т у г е т и і с .

Қалалық жолаушылар көлігінің барлық түрлерінде смарт-карт технологиясы пайдаланыла отырып, электрондық билет берудің бірыңғай жүйесі енгізілуге тиіс. Мұндай жүйе көлік операторларының кірістері мен салықтық есептілігінің ашықтығын арттыруға да ықпал ететін болады.

Тұрғындар мен жолаушылардың бағыттар дерекқорына, кестелерге, қызметтерге және басқа да қажетті ақпаратқа еркін қолжетімділігін, сондай-ақ қашықтықтан бронь беру мен билеттерді сату мүмкіндігін көздейтін қоғамдық көлік қызметін ақпараттық қамтамасыз ету жүйесін әзірлеу және енгізу аяқталуға тиіс. Көліктің басқа түрлерінің ұқсас жүйелерімен оның үйлестірілуін және кірігіуін қамтамасыз ету қажет.

Жолаушы тасымалдарын ұйымдастырудың қазіргі заманғы технологияларын қолдануда, сондай-ақ Қазақстан қалаларында көлік қозғалысын реттеу саласындағы ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізуді ұйымдастыруда халықаралық тәжірибе жинау мен талдауды қамтамасыз ету үшін Қалалық жолаушылар көлігінің қазіргі заманғы технологиялар орталығын құру қажет.

Қалалық жолаушылар көлігін дамыту басымдықтарының бірі қалаларда көлік тасқынының күтіліп отырған өсуі мен жеке меншік автомобильдерді пайдалану қарқынын ескере отырып, қалалардағы көлік қозғалысын реттеу жүйесін жедел әзірлеу және іске асыру болады. Мұндай жүйенің басты бағыттары:

қалалық қозғалысты реттеу орталықтарын құру мен жарактандыруды;
бейімделген реттеу технологияларын қолдана отырып қозғалысты автоматты реттеу жүйесін (бағдаршамдарды) жаңғыртуды;
көлік қызметтері нарығында ашық та әділ бәсекелестікті қамтамасыз етуді;
реттеу схемаларында қалалық жолаушы көлігінің басым қозғалысы үлгілерін іске асыруды;

жол қозғалысы ережелерін бұзуды тіркеу, нөмір белгілерін тану және қалаларда әрі қала маңындағы аймақтарда құқық қолдану автоматтандырылған жүйелерін қоса алғанда, көше қозғалысын көзбен қашықтықтан шолу мониторингінің технологияларын енгізуді қамтиды.

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

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

4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат

Қалалық жолаушылар көлігі паркін жаңарту операторлардың күшімен жүзеге асырылатын болады. Автостанциялар мен автовокзалдардың дамуын қаржыландыруды, мұндай даму мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, жекеше құрылымдар жүзеге асыруға тиіс. Осындай жағдайларда қаржыландыру мемлекеттік-жеке серіктестік шеңберінде

Троллейбус пен трамвай парктерін және олардың инфрақұрылымын қалпына келтіру қалалардың тиісті бюджеттері шеңберінде мемлекеттік-жеке серіктестік тетіктерін әзірлеу мен қолдану арқылы жүзеге асырылуға тиіс.

Кез келген инфрақұрылымдық жобаларды әзірлеу мен іске асыру қалалық жолаушылар көлігін дамыту бағдарламалары шеңберінде жүзеге асырылуға тиіс. Мұндай жобалар қалалық жолаушылар көлігінің барлық түрлерін дамыту бағдарламаларымен және қала құрылысының перспективалық жоспарларымен толық ұштасуға тиіс. Қалалық жолаушылар көлігінің балама түрлерін дамыту жөніндегі ресурстарды қажетсінетін жобалар (бөлінген автобус желілерін, метроны, монорельсті көлік және басқаларын) техникалық-экономикалық бағалануға және қымбат тұрмайтын баламаларымен салыстырмалы талдануға тиіс.

4.4. Әуе көлігінде

4.4.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Азаматтық авиация саласындағы инфрақұрылымдық саясат: әуеайлақтар мен әуежайлар кешендерінің құрылысын, қайта жаңартуды және күрделі жөндеуді қоса алғанда, әуежай кешендерін техникалық-пайдалану жай-күйінің ИКАО-ның халықаралық талаптарына кезең-кезеңмен сәйкес келтіруді ;

топырақты ұшу-қону жолақтарын және әуеайлақ алаңдарын салуды, қалпына келтіруді және оларды жеңіл әуе кемелері мен тікұшақтарды жыл бойы қабылдау-жөнелту үшін ұстауды қоса алғанда, балама көлік қатынасы жоқ орталықтан алыс аумақтарға қызмет көрсету үшін жергілікті әуеайлақтар желісін құруды ;

қарқынды дамыту саясатын сақтауды және өңірлік авиакомпаниялар құру жөніндегі іс-шараларды қаржымен қамтамасыз етуді;

авиапарктері кеңейту, ішкі авиакатынастар нарығын және Астана, Алматы және Атырау қалаларында тораптық ірі әуежайларды дамытуды;

облысаралық және ауылдармен қатынаста шектеусіз барлық бағыттарға қызмет көрсету үшін перспективада кеңейтуді қоса алғанда, халықаралық (транзиттік) және ішкі әуе қозғалысына қызмет көрсету үшін халықаралық талаптарға радионавигациялық кешенді сандық және сапалық сәйкестікке келтіруді көздейді .

Басымдық ретінде мынадай әуежайлардың әуеайлақтық инфрақұрылымын қайта жаңарту мен жаңарту жүргізілетін болады:

2006-2010 жылдары: Алматы, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Жезқазған, Қостанай,

Қызылорда, Павлодар, Өскемен және Шымкент. Келешекте, туризмді дамыту үшін жергілікті тарихи және мәдени маңызы бар (Түркістан), сондай-ақ санаторий-шипажай инфрақұрылымы (Алакөл, Балқаш, Баянауыл, Бурабай) бар орындармен облыс орталықтарының арасында әуе қатынасын ұйымдастыру к о з д е л у д е .

2011-2015 жылдары: Балқаш, Қарағанды, Көкшетау, Орал, Петропавл, Семей, Т а л д ы қ о р ғ а н ж әне Т а р а з .

Жолаушылар ағынының өсуіне байланысты экономикалық орындылығын ескере отырып, тораптық ірі әуежайлардың өткізу қабілетін ұлғайту, бірінші кезекте Астана, Алматы және Атырау қалаларындағы әуежай кешендерін кеңейту жөнінде іс-шаралар жүргізілетін болады.

Авиациялық тасымалдарға деген өзгермелі сұраныс жағдайында әуе кемелері паркі операциялық және қаржы лизингі негізінде жаңартылатын болады.

Каспий теңізінің қазақстандық секторын одан әрі игеру мақсатында 2006-2015 жылдарда мақсат бойынша қолданылатын түрлі типтегі тікұшақтар сатып а л у ж о с п а р л а н у д а .

Республиканың туристік объектілері мен ұлттық мәдени-тарихи орындарына қолжетімділікті арттыру үшін тікұшақтар мен ұшақтардың тиісті типтерін, соның ішінде су бетіне қонатын гидроұшақтарды сатып алу жоспарлануда.

4.4.2. Ұшулардың қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік

Әуе көлігінде ұшулардың қауіпсіздігі деңгейін арттыру және авария болатын әрі жазатайым оқиғаларды азайту азаматтық авиация саласындағы мемлекеттік саясаттың басты басымдықтары болуға тиіс.

Ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы мемлекеттік қызметтің б а с ы м б а ғ ы т т а р ы :

уәкілетті органдар тарапынан тұрақты бақылау арқылы ИКАО ережелерін уақтылы енгізуді қамтамасыз ету;

ұшуларды қамтамасыз ету саласында тәуекелдің қазіргі бар факторларын а н ы қ т а у м е н б а қ ы л а п о т ы р у ;

туындаған тәуекелдерді жою жөнінде пәрменді әрі барабар шараларды ғ а л а м д ы қ а у қ ы м д а әзірлеу м е н е н г і з у ;

барлық тарауларды қамтитын, ұшулар қауіпсіздігін басқарудың мемлекеттік ж ү й е с і н ж е т і л д і р у б о л а д ы .

Әуе кемелерінің паркін толық жаңарту және ескірген әуе кемелерін пайдаланудан шығару есебінен олардың техникалық жай-күйіне байланысты авиациялық және жазатайым оқиғалар санын азайту қамтамасыз етілуге тиіс.

Ұшулардың қауіпсіздігіне әуе кемелерін пайдаланушылар мен авиациялық қызметкерлерге уәкілетті мемлекеттік органның сертификаттық және лицензиялық талаптарды қатайту да едәуір дәрежеде әсер ететін болады.

Әлемдік қоғамдастықта террорлық қатердің артуына және азаматтық авиацияның заңсыз араласу актілеріне осалдығына байланысты авиациялық қауіпсіздікті арттыру саласындағы уәкілетті орган қызметінің басым бағыттары:

көліктегі уәкілетті мемлекеттік орган тарапынан қауіпсіздік мәселелерін бақылау мен үйлестіруді күшейтуді;

тексеріп-қараудың сапасын арттыру және әуе кемелерінің борты мен азаматтық авиация объектілеріне тыйым салынған заттар санаттарының түсуін болдырмау үшін жолаушылар мен қол жүгін тексеріп-қарау пункттерін жоғары технологиялық жабдықтармен жарақтандыруды;

тексеріп-қарауды жүзеге асырушы адамдардың, сондай-ақ экипаж мүшелері мен авиациялық қызметтердің жекелеген мамандарының азаматтық авиацияның қызметіне заңсыз араласу актілеріне қарсы әрекет-әдістерге арнайы оқытуды;

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

4.4.3. Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету және сертификаттау

Азаматтық авиацияның қолданыстағы нормативтік құқықтық базасы, атап айтқанда, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету тәртібін регламенттейтін нормативтік-техникалық актілер, алғашқы кезеңде ИКАО халықаралық стандарттарына және қажеттілігіне қарай JAR талаптарына да сәйкес келтірілуге тиіс.

Кеңестік өндірістің әуе кемелері санының көптігіне байланысты мұндай көшу азаматтық авиацияның түрлі субъектілері қызметін қамтитын әзірленген бағдарлама бойынша стандарттардың қолданыстағы жүйесінің сақталуы жағдайларында кезең-кезеңімен жүзеге асырылуға тиіс.

4.4.4. Әуе тасымалдарының нарығын дамыту және реттеу

Авиация нарығын реттеу саласындағы мемлекеттік саясат сапалы авиациялық қызметтерге халық сұранысын қанағаттандыруды қамтамасыз етуге қабілетті қазақстандық бәсекеге қабілетті авиакомпанияларды қалыптастыруға бағытталатын болады. Біртұтас саясатты, оның ішінде нормативтік-техникалық саясатты іске асыру арқылы авиатасымалдар нарығындағы бәсекелестікті дамыту және жекелеген тасымалдаушылардың мүдделеріне қолдау көрсетуге жол бермеу қамтамасыз етіледі.

Азаматтық авиацияның нарық жағдайларында перспективалы дамуын назарға ала отырып, оның шығынсыз деңгейге жетуіне қарай барлық бағыттарда жолаушылардың авиатасымалдарын субсидиялау кезең-кезеңімен

қысқартылатын

болады.

Тұрақты емес авиатасымалдарды, чартерлік рейстерді тиімдірек пайдалану керек.

4.4.5. Аэронавигациялық кешенді дамыту

Қазақстан Республикасында аэронавигациялық жүйені дамытудың басты мақсаты елдің аэронавигациялық кешенін ғарышта орналасатын спутниктік навигация элементтерін пайдалануды көздейтін (CNS/ATM) ИКАО әуе қозғалысын ұйымдастыру мүддесінде байланыстың, навигацияның, бақылаудың перспективалы жүйесін енгізуге дайындау болып табылады. Өз кезегінде бұл Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің кіші жүйелерін болашақ CNS/ATM жүйесінің түптұрпаты және оны енгізу үшін негіз болып табылатын бірыңғай кешенге біріктіруді талап 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 кешендермен жарактандыруды ескере отырып, неғұрлым озық және перспективалы технологияларды енгізу тәжірибесі негізінде аэронавигациялық инфрақұрылымды оңтайландыруды жалғастыру қажет.

4.4.6. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Көлік жүйесінің ажырамас бөлігі болып табылатын авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру көлікті дамыту саласындағы мемлекеттік саясаттың маңызды құрамдас бөлігін білдіреді.

Авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін одан әрі дамыту міндеттері:

аэронавигация саласындағы транзиттік саясатты көрші мемлекеттермен келісу деңгейін арттыру;

қазіргі заманғы әуе кемелерін пайдалану және Қазақстанның тораптық әуежайлары арқылы Еуропа және Азия елдерімен бағыттарды қолайлы түйістіруді ұйымдастыру негізінде Азия-Еуропа-Азия бағытында авиатасымалдардың транзиттік әлеуетін іске асыру;

әуежай инфрақұрылымын жаңғырту және ауыр әуе кемелерін қабылдау бойынша мүмкіндікті кеңейтуді қоса алғанда, ірі әуежайларда қызмет көрсету;

Қазақстанның 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 тораптық әуежайлар метеоминимум бойынша ИКАО-ның екінші және үшінші санаттағы әуе кемелерін, ал қалған халықаралық мәртебесі бар әуежайларға - ИКАО-ның бірінші санаты бойынша қабылдауға рұқсат етілуге тиіс.

4.4.7. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

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

Қысқа мерзімді перспективада әуе қозғалысын басқарудың басты және өңірлік орталықтарын құра отырып, әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін (ӘҚБАЖ) дамыту аяқталуға тиіс.

Аэронавигациялық кешеннің мамандарын даярлауға деген өскелең талаптарды қанағаттандыру үшін мыналарды көздейтін бағдарламалық шаралар әзірленуге тиіс:

қазіргі заманғы компьютерлік технологияларды және тренажерлерді пайдалана отырып, қазіргі диспетчерлік құрамның біліктілігін арттыру;

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

шетелде шығарылған жабдықтар мен техникаларды пайдалануда жұмыс істейтін диспетчер және инженер-техник қызметкерлерді ағылшын тіліне жеделдету оқыту.

Авиация техникасын батыста шығарылған әуе кемелері паркімен кеңейту мен жаңарту мынадай шараларды іске асыруды талап етеді:

азаматтық авиацияның оқу орындары базасында батыста шығарылған әуе кемелерін ұшу және техникалық пайдалану саласындағы инженер-техник және ұшқыштар құрамын бастапқы даярлау мен қайта даярлау бағдарламасын әзірлеу;

авиация техникасының жаңа үлгілерін және олардың технологиялық процестерін игеруге қарай профессор-оқытушы құрамын қайта даярлау және біліктілігін арттыру;

ұшқыштар және инженер-техник құрамды бастапқы даярлаудың жаңа бағдарламалары бойынша оқу орындарын техникалық жарақтандыруға жағдайлар жасау.

4.5. Су көлігінде

4.5.1. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Су көлігі саласындағы инфрақұрылымдық саясаттың басым бағыттары теңіз порттарын, теңіз сауда флотын дамыту және ішкі су жолдарын кеме жүзе алатындай жағдайда ұстауды қамтамасыз ету болып табылады, оған мыналар ж а т а д ы :

Жайық-Каспий арнасын пайдалану сипаттамаларын қолдау үшін онда жыл сайын жөндеу жұмыстарын жүргізу;

танкерлік, құрғақ жүк және көмекші кемелерді жасау және сатып алу арқылы ұлттық сауда флотын қалыптастыру;

мемлекеттік техникалық өзен флотының санын оңтайландыра және оның жай-күйін Қазақстанның ішкі су жолдарын ұстау жөніндегі жұмыстарды орындау үшін қажетті деңгейге дейін жеткізе отырып, жыл сайын жаңарту мен ж а ң ғ ы р т у .

2 0 0 6 - 2 0 1 0 жылдары :

Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңірлерін дамытудың басқа да бағдарламаларын іске асыруды ескере отырып, теңіз порттарының өндірістік және ауыстырып-тиеу қуаттарын жүктерді ауыстырып-тиеудің болжамды өсуін қамтамасыз ететін деңгейге дейін кеңейту;

паромды және контейнерлік тасымалдарды қоса алғанда, сауда флотын қазіргі заманғы кемелермен одан әрі жарактандыру және қызметтің жаңа түрлерін игеру ;

өңірлік дамуды ескере отырып, келешекте порт арқылы өтетін жүк ағынына сәйкес келетін деңгейге дейін жеткізумен Ақтау сағалық портының өндірістік және ауыстырып-тиеу қуатын қайта жаңарту;

ішкі су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілетін және технологиялық параметрлерін өзен кемелерінің навигациясы барысында тәуекелдер мен кідірістер туындауын болдырмайтын деңгейге дейін жеткізе отырып, оларды қайта жаңарту және жаңғырту жоспарлануда.

2011-2015 жылдары Каспий теңізінің қазақстандық секторында, сондай-ақ Ертіс өзенінің алабында жұмыс істейтін кемелер санының көбеюін назарға ала отырып жаңа кеме жасау базалары салынатын және болжамды сұраныс ескеріле отырып, кеме жөндеу зауыттары жаңартылатын болады.

Ішкі су көлігін одан әрі дамыту мақсатында жолаушы және жүк тасымалдарының ұлғаятынын, оның ішінде трансшекаралық мемлекеттермен ұлғаятынын ескере отырып жаңа кеме қатынасы бағыттарын ашу жоспарлануда.

Сонымен бірге коммерциялық функциялар стивидорлық компанияларға берілетін, ал порт әкімшілігінде бақылау-реттеу функциялары қалатын порттарды басқарудың моделі әзірленетін және кезең-кезеңімен енгізілетін

б о л а д ы .

Мемлекеттік-жеке меншіктік серіктестігін жүзеге асыру кезінде оның ашық болуы және мемлекеттің мүдделеріне сәйкес келуі қажет. Ішінара мемлекеттік қаржыландыруды талап ететін жобалар мерзімі белгіленбеген жеке меншік шартында әзірленбейтін болады. Басқа компанияларға кемсітпеушілік негізінде инфрақұрылымға қол жеткізуді мүмкін болған кезде жеке меншік компанияларға ұзақ мерзімді концессия ұсынылатын болады.

Теңіз порттарының инфрақұрылымын қаржыландыру пайдаланушылардан алынатын алымдар есебінен шығындарды өтей отырып, коммерциялық негізде жүргізілуге тиіс.

4.5.2. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Қазақстан арқылы өтетін судағы транзиттік бағыттардың бәсекеге қабілеттілігін дамыту үшін транзиттік әлеуеттің пайдаланылуына және мультимодальдық тасымалдарды дамытуға кедергі жасайтын табиғи және әкімшілік кедергілердің туындауын болдырмау жөнінде тиісті шаралар қ а б ы л д а н у ы қ а ж е т .

Транзиттік бағыттағы тарифтер жүк ағынына қызмет етуге арналған шығындарды толық өтеу шартымен басқа бағыттардағы тарифтермен бәсекеге қ а б і л е т т і б о л у ғ а т и і с .

Шекара бекеттеріндегі кеден және көшіп келу рәсімдері стандартты құжаттаманың жалпы көлемін қысқарту және қабылдау, деректерді электрондық өңдеу жүйесін енгізу және тәулік бойғы жұмыс кестесін жүргізу арқылы о ң а й л а т ы л у ғ а т и і с .

Ішкі су көлігінің перспективалы транзиттік бағыттары ретінде:

Ертіс өзенінде Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттік бағытын ұйымдастыру;

Қазақстанның Каспий маңы өңірлерінің өзен көлігін Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транзиттік бағытының жұмысына қосу.

4.5.3. Инновациялық даму және кадр әлеуетін қалыптастыру

Экономиканың өсуіне қарай су арқылы тасымалданатын тауарлардың орташа құны контейнерлеудің өсуіне және автомобиль паромдарын пайдалануға байланысты артатын болады. Шикізатты тереңдете қайта өңдеу экспорттық өнім бірлігінің құнын арттырады және порт қызметтері мен тасымалдау жөніндегі қызметтердің түрлерін кеңейту қажеттілігін туындатады.

Су көлігі мамандарын даярлау және қайта даярлауға арналған оқу орындары курстарды кеңейту мен жаңартуды талап етеді. Бұл секторда тиісті персоналдың жетіспеуіне қарай осы бағыттағы жұмыс Ресей теңіз училищелерімен, сондай-ақ мұнай-газ өнеркәсібінің кәсіпорындары құрған оқу орындарымен ынтымақтастықта жүргізілуге тиіс.

Қазақстанның Каспий өңірінде жүзу құрамы мен тиісті персонал үшін оқу орталығын құруға мүмкіндігінше барлық күш-жігерді жұмсаған жөн.

Жүзу құрамы, порт персоналы және теңіз құрал-жабдығын орнатумен және жөндеумен айналысатын персоналға арналған оқыту бағдарламасын кеңейту қажет. Осы бағдарлама шеңберінде су көлігін пайдалануға байланысты тәуекелдер және таңдаулы халықаралық практикаға негізделуге тиіс, денсаулықты қорғау және қауіпсіздік техникасы жөніндегі ережені сақтаудың маңыздылығы қаралуға тиіс.

5. СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ КЕЗЕҢДЕРІ МЕН ТЕТІКТЕРІ

Стратегияны іске асыру екі кезеңде жүзеге асырылатын болады.

I кезең: 2006-2010 жылдар.

Сипаты: көлік секторына инвестицияларды тарту; мемлекет көлік кешеніне ресурстарды белсенді түрде 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.

Сипаты: мемлекет көлік нарығының отандық субъектілерін белсенді қолдайды; субъектілердің көпшілігі мемлекеттік те, жекеменшік те, көлік нарығының дербес қатысушыларына айналады; Қазақстан Республикасы көлік кешені операторларының қызметі халықаралық стандарттарға сай келеді және ішкі нарықта да, сыртқы нарықта да кеңінен ұсынылады; экономика мен халық тарапынан көлік қызметіне сұраныстың өзгеруіне барабар ден қоюға қабілетті көлік жүйесін қалыптастыруды аяқтау және оны сапалы, қолжетімді және қауіпсіз көлікпен қанағаттандыру; транзиттік тасымалдар көлемінің қарқынды өсуі; көлік инфрақұрылымы қазіргі заманғы стандарттарға сәйкес келеді.

5.1. I кезең: 2006-2010 жылдар

Қазақстанның көлік саласындағы халықаралық шарттарға қосылуы және көлік заңнамасын уйлестіру, екіжақты халықаралық шарттар жасасу және ғаламдық және өңірлік кірігу қағидаттарын іске асыру жөніндегі жұмыс ж а н д а н д ы р ы л у ғ а т и і с .

Көлік саласындағы қолданыстағы заңнамаға талдау жасау, қазіргі нормативтік-құқықтық базаны өңдеу және оңтайландыру әрі код қою үшін ж а ғ д а й л а р ж а с а у қ а ж е т .

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

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасынан өту кезеңінде бақылау рәсімдерін жетілдіру және барлық шекара өткелдерінде бірыңғай бақылау-өткізу бекеттерін 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 секторларының басқарылуын арттыру, сондай-ақ қаржы және материалдық ресурстардың оңтайлы бөлінуін қамтамасыз ету көлікте:

біртұтас және жалпы қолжетімді ақпараттық кеңістік құруды;
қызметтің барлық түрлері бойынша бірыңғай көлік дерекқорын қ а л ы п т а с т ы р у д ы ;

өңірлік республикалық және халықаралық деңгейлерде жолаушы және жүк ағыны жөнінде болжамдар, сондай-ақ көлік кешенін және оның жекелеген элементтерін дамытудың перспективалық жоспарларын жасауды;

көлік-экспедиция бекеттерінде логистика орталықтарын құруды;
басқару процестерінің, өзіндік құн және тарифтерді есептеудің, технологиялық және техникалық нормалаудың автоматтандырылған есептері жүйелерін әзірлеу мен енгізуді көздейтін кешенді ақпараттандыруды көздейді.

Телекоммуникация мен байланыстың қазіргі заманғы жүйелерін енгізу негізінде көліктегі басқару мен бақылаудың қолданыстағы жүйесін жаңарту.

Стратегияны іске асырудың бірінші кезеңі ішінде көлік инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттік басымдықтардың мынадай бағыттары болады.

5.1.1. Темір жол көлігі саласында:

халықаралық көлік дәліздері жүйесіне енетін инфрақұрылым объектілерінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру;

жүктолымды темір жол учаскелерін электрлендіру;

жүктолымды темір жол учаскелерін оңалту;

локомотивтер мен вагондарды күрделі жөндеуді орындау, темір жол көлігінің мұқтаждары үшін қосалқы бөлшектер, жабдықтар мен материалдар өндірісін д а м ы т у ;

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

Қазақстан Республикасының пайдалы қазбалы кен орындарына баратын темір ж о л д а р д ы д а м ы т у ;

халықаралық көлік дәліздері бойынша тұрақты контейнер поездарын ұй ы м д а с т ы р у ғ а ж ә р д е м д е с у ;

байланыс және коммуникация кешенін дамыту, деректерді берудің

талшықты-оптикалық желісін құру, поездар қозғалысын басқару орталықтарын компьютерлендіру, есеп пен құжат айналымын жүргізудің электрондық нысанына көшу;

тасымалдарды басқару, процестерді ақпараттандыру мен автоматтандыру жүйелерін жетілдіру;

басым бағыттар бойынша халықаралық стандарттарға сәйкес келетін қазіргі заманғы жоғары технологиялық көлік-логистика орталықтарын құру;

Достық станциясында және Ақтоғай-Достық теміржол учаскесінде халықаралық шекаралық өткелді одан әрі дамытудың 2006-2011 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру;

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасынан жүктер мен жолаушыларды көлікті өткізу кезінде қажетті рәсімдерді барынша жылдам орындалуын қамтамасыз ететін жаңа көлік және кеден технологияларын енгізу;

кеден заңнамасын және шекаралық өткелдер арқылы транзиттік жүктерді өткізу технологиясын жетілдіру жолымен жүктердің қозғалысы кезіндегі кедергілерді жою;

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 жаңарту.

5.1.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлігі саласында:

халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басым учаскелерін, сондай-ақ аудан орталықтарының облыс орталықтары мен республикалық маңызы бар жолдармен көлік байланысын қамтамасыз ететін жергілікті маңызы бар (облыстық және аудандық) жолдар учаскелерін және қосымша инженерлік құрылыстардың техникалық жай-күйін қозғалыс қарқынының өсу перспективасын ескере отырып, нормативтік техникалық құжаттардың талаптарына сәйкес келтіру. Автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерін және олардағы құрылыстарды бірінші техникалық санатқа ⁹ дейін жеткізе отырып, қайта жаңарту;

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

республикалық маңызы бар қалалардың, облыс және аудан орталықтарының көше-жол желісін кеңістікте ұйымдастыру мен техникалық жай-күйін Қауіпсіз және жайлы жүріп өтуді қамтамасыз ету үшін, зиянды қалдықтарды азайту, қайта

жоспарлау, кеңейту, қайта жаңарту мен күрделі жөндеу жүргізу үшін, сондай-ақ жаңа көшелер мен инженерлік құрылыстарды салу, жылдам автоматты өлшеу және автомобильдердің нөмірлік белгілерін тану жүйесін қоса алғанда, көше қозғалысын қазіргі заманғы басқару жүйелерімен жарақтандыру үшін қолданыстағы нормативтік және техникалық талаптарға сәйкес келтіру;

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

қалалардың және басқа да елді мекендердің маңындағы кірме және айналма жолдарды салу және қайта жаңғырту;

халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы бар ортақ пайдаланудағы жолдар желісін мұндай жолдардың жай-күйінің олардың мақсатты пайдаланылуына сай келуіне кепілдік беретін және Қазақстан Республикасында пайдалануға рұқсат етілген кез келген автокөліктің жыл бойы қауіпсіз жүріп өтуін қамтамасыз ететін деңгейде ұстап тұруды (пайдалануды) қ а м т а м а с ы з е т у ;

жол бойы сервисі объектілерін салуды және қайта жаңғыртуды қоса алғанда, алыс жолға шыққан көлік құралдары үшін күзетілетін тұрақ бекеттерін, жедел байланыс бекеттерін, шұғыл техникалық және медициналық көмек бекеттерін салуды қоса алғанда, жол бойы инфрақұрылымын дамыту;

жол жұмыстарының сапасына және нормативтердің, жөндеуаралық мерзімдердің сақталуына қойылатын талаптарды арттыру, сондай-ақ жол жұмыстарының сапасын бақылауды жүргізуді ұйымдастыру;

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

шекара маңындағы өткелдерде және ел аумағы бойынша автокөлік құралдарының салмақ және көлем параметрлерін бақылаудың тиімді жүйесін қ а м т а м а с ы з е т у ;

орталық органдар мен жергілікті биліктің атқарушы органдары арасындағы үйлестіруді қ а м т а м а с ы з е т у ;

тасымалдаушылар мен мемлекеттің байланысын нығайтуға мүмкіндік беретін тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдарын республикалық деңгейде біріктіру;

лицензиялау, сертификаттау және стандарттау жүйелерінің толыққанды ж ұ м ы с і с т е у і ;

жолаушы және жүк тасымалдарында автокөлік жұмысының жедел есепке алу ж ү й е с і н қ а л п ы н а к е л т і р у ;

қалалық қоғамдық, қала маңы және қалааралық автомобиль жолаушы көлігінің жылжымалы құрамының сандық және сапалық жай-күйін осындай

тасымалдарға қажеттілікті, сондай-ақ жолаушылар мен жол жүгінің қауіпсіз және жайлы жеткізілуін қамтамасыз ететін деңгейге дейін жеткізу;

қала жолаушы көлігін диспетчерлік сүйемелдеудің және жолаушыларға электрондық билет берудің қазіргі заманғы жүйелерін енгізу;

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

отын сапасына экологиялық талаптарды арттыру, автомобильдердің газдарынан шығатын зиянды заттардың қалдықтарының деңгейін бақылауды қ а т а й т у ;

жолаушылар тасымалдаудағы лицензиялауды қалпына келтіру, жүргізушілерге, автокөлік құралдарына және оларға техникалық қызмет көрсетуіне қойылатын талаптарды арттыру;

ауылдық елді мекендерді өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың перспективалы схемасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігі жүзеге асыратын тұрақты тасымалдармен қамтамасыз ету;

Қазақстанның ірі қалаларында бөлінген автобус жүйелерін, трамвай, жүрдек трамвай, троллейбус, монорельсті көлік, метро және басқалары сияқты қалалық жолаушы көлігінің балама түрлерін дамыту;

жол-көлік оқиғаларының алдын алуға және оларды болдырмауға бағытталған шаралар кешенін жүзеге асыру;

автомобильдерді құрастыру және шығару жөнінде бірлескен өндірістер құру.

5.1.3. Әуе көлігі саласында:

азаматтық авиация субъектілеріне қойылатын сертификаттық және экономикалық талаптарды жетілдіру. Белгіленген коммерциялық қағидаттарды сақтайтын және қазақстандық авиация нарығының авиациялық тасымалдарға деген қажеттіліктерін қамтамасыз ететін қаржылық тұрақты және дамушы авиакомпаниялар құру және қолдау мақсатында авиация нарығын мемлекеттік реттеу шараларының жүйесін қолдану;

тұрақты ішкі және халықаралық әуе тасымалдарында жұмыс істейтін әуе кемелері паркін операциялық және қаржы лизингі негізінде сатып алу жолымен толық жаңарту; авиациялық жұмыстардың әр түрінде жұмыс істейтін, оның ішінде Батыс Қазақстанның және Каспий қайраңының қазақстандық бөлігінің мұнай өндіруші өңірлеріндегі жұмыс істейтін әуе кемелері, жеңіл авиация паркін ж а ң а р т у ;

тұрақты емес ұшуларды, атап айтқанда, әуе көлігі экономикасы сегменттерінің бірі болып табылатын чартерлік тасымалдарды орындау құқықтарын кеңінен пайдалану;

Алматы, Астана, Атырау тораптық әуежайларының және Қазақстанның өнеркәсіптік және дамушы өңірлерінде орналасқан әрі стратегиялық және жұмылдыру мәні бар (Ақтау, Ақтөбе, Қостанай, Орал, Шымкент) әуежайлардың өндірістік қорларын қайта жаңартуды аяқтау;

Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін CNS/ATM тұжырымдамасын енгізуге дайындау. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық кіші жүйесінің CNS/ATM түптұрпаты және оны енгізу үшін негіз болып табылатын бірыңғай кешенге кірігуін қамтамасыз ету;

нормативтік-техникалық актілерді, оның ішінде ұшу қауіпсіздігін метеорологиялық қамтамасыз ету саласындағы актілерді ИКАО халықаралық стандарттарына және JAR талаптарына сәйкес келтіру;

ірі шетелдік компаниялармен бәсекеге қабілетті белгіленген авиатасымалдаулардың түбегейлі қалыптасуы;

экономика мен халықтың қажеттіліктеріне қызмет етуді жүзеге асыратын шағын авиацияны дамыту;

ұшу құрамының және азаматтық авиацияның басқа да мамандарын іріктеу, бастапқы даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру.

5.1.4. Ішкі су көлігі саласында:

мемлекеттік техникалық өзен 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 жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлерін өзен кемелерінің навигациясы барысында тәуекелдердің туындауы мен іркілістерді болдырмайтын деңгейге дейін жеткізе отырып қайта жаңарту;

Ертіс өзенінде тоқтаусыз кеме қатынасын ашу, сондай-ақ бүкіл кеме жолының бойында тереңдігін және басқа да техникалық параметрлерін "өзен-теңіз" сыныбындағы кемелермен тоқтаусыз жолаушы және жүк кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкіндік беретіндей тереңдікке жеткізе отырып, Жайық-Каспий арнасында жыл сайын жөндеу және табанын тереңдету жұмыстарын жүргізу;

Қазақстанның кеме жүретін басты өзендерінің техникалық параметрлерін навигация барысында өзен кемелерінің көлік оқиғалары мен кідірістерге тап келуін болдырмайтын жағдайға дейін жеткізу;

Ертіс өзенінде Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттік бағытын ашу үшін жағдайлар жасау;

Қазақстанның Каспий маңы өңірлерінің өзен көлігін Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транзиттік бағыт жұмысына қосу;

ішкі су көлігінде техникалық қауіпсіздікті қамтамасыз ететін құрылымды құру.

5.1.5. Теңіз көлігі саласында:

жұмыс істеп тұрған және дамушы порттардың өндірістік қуаттарын, Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңірлерін дамытудың басқа да бағдарламаларын іске асыруды ескере отырып, жүктерді ауыстырып-тасудың болжамды өсуін қамтамасыз ететіндей деңгейге дейін кеңейту жөніндегі жұмыстардың бірінші кезеңін аяқтау ;

Ақтау теңіз порты негізінде көлік-логистика орталығын құру;
Маңғыстау облысының Түпқараған шығанағында кеме қозғалысын басқару жүйесін құру ;

шікі мұнай мен мұнай өнімдерін, сусыма және сырғымалы жүктерді тасымалдау үшін кемелерді сатып алуды және жасауды қоса алғанда, қазақстандық теңіз сауда флотын дамыту, сондай-ақ көмекші флоттың меншікті кемелерін сатып алу және жасау ;

ұлттық сауда флотына және Каспийде жүретін басқа да сауда кемелеріне қызмет көрсету үшін кеме жасау және кеме жөндеу объектілерін дамыту ;

Теңізшілерді даярлау және диплом беру мен вахтада тұру туралы 1978 жылғы 7 шілдедегі конвенцияның талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасында білікті кадрларды даярлауды ұйымдастыру үшін теңіз оқу-жаттығу орталығын құру.

5.2. II кезең: 2011-2015 жылдар

Іске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелерін егжей-тегжейлі зерделеу, кемшіліктер мен проблемалық мәселелерді анықтау және жүргізілген жұмысты бағалауды орындау қажет. Экономикадағы құрылымдық өзгерістерді ескере отырып, бағалау нәтижелерінің негізінде мемлекеттік стратегиялық және бағдарламалық жоспарлауды жақсарту жөнінде жүйелік сипаттағы ұсынымдар берілуге, қажетті жерінде одан әрі даму басымдықтары қайта айқындалуға, инвестицияларды салу тиімділігі бағалануға, бұдан кейінгі реформалар ұсынылуға тиіс .

Осы кезеңде халықаралық келісімдер шеңберінде бірыңғай көлік кеңістігін құруды аяқтау, сондай-ақ тиісті келісімдерге қосылу мен оларды іске асыру және ішкі су көлігі заңнамасын үйлестіру арқылы көлік саласындағы заңнаманы жақындатуды жүзеге асыру жоспарлануда.

Отандық даму институттарының және басқа қаржы ұйымдарының инвестицияларын елдің көлік кешеніне белсенді тартуды жалғастыру

ж о с п а р л а н у д а .

Сыртқы көлік саясаты көлік қызметтерінің халықаралық нарығында отандық операторлардың шеп-тұғырын дамытуға қолайлы жағдайлар жасауға және орнықтыруға, сондай-ақ транзит әлеуетінің пайдаланылу тиімділігін арттыруға бағытталатын болады. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту жүргізілетін б о л а д ы .

Аталған кезеңде салалардың ғылыми әлеуетін қалпына келтіру, ғылыми және инновациялық құрылымдарды қалыптастыру жүргізілетін болады. Көлік салаларының мамандарды қажетсінуге сәйкес кадрларды даярлау жүйелі сипат а л а д ы .

Стратегияны іске асырудың екінші кезеңінің соңына қарай Қазақстанның елді мекендерінің (олардың даму орталықтарына тартыла түсуін ескере отырып) көпшілігі көлік қатынасымен қамтылады, бұл көлік жүйесін перспективалы дамытудың әлеуметтік бағытына сәйкес келеді. Бұл ретте, оның өткізу қабілеті мен тиімділігі экономика қажеттілігіне толық сәйкес келеді.

Бұл кезең Стратегияны іске асырудың онды әсерін орнықтыруға бағытталады .

Институционалды реформалардың тиімділігі, сондай-ақ жаңа технологиялар мен тәжірибе қанат жайып, елдің барлық өңірлеріне жеткізілуге тиіс.

Өзін-өзі барынша өтеу қағидатындағы инфрақұрылымды қаржыландыруға өту жүзеге асырылуға тиіс, бұл одан әрі орнықты даму мен жоғары техникалық және технологиялық деңгейде ұстап тұру үшін ресурстарды жинақтауға м ү м к і н д і к б е р е д і .

Осылайша, Стратегияны іске асырудың екінші кезеңінде көлік инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттік басымдықтардың негізгілері мыналар болады:

5.2.1. Темір жол көлігі саласында:

бүкіл магистральдық темір жол желісі мен сала объектілерінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру;

вагон және локомотив жасауды дамыту, жолдың беткі құрылымының контейнерлері мен материалдарын шығару;

арнайы жылжымалы құрамды жөндеу жөнінде өндірістер құру;
жылжымалы құрамды ауқымды жаңарту;

жаңа темір жол желілерін: Шар - Өскемен, Маңғышлақ - Баутино, Ералиев - Құрық, Қорғас - Сарыөзек, Бейнеу - Шалқар, Жезқазған - Сексеуіл желілерін салу бағдарламасын іске асыру;

халықаралық көлік дәліздері бойынша жүрдек контейнерлік поездардың ж ү й е л і т ү р д е ж ү р у і ;

барлық ірі қалалар мен тораптық станцияларда қазіргі заманғы жоғары

технологиялық көлік-логистика орталықтарын құру;
қазіргі заманғы жүрдек жолаушы қатынасын дамыту;
жүк тасымалдарының жалпы көлемінде транзит үлесін едәуір ұлғайту;
отандық көлік операторларын әлемдік нарыққа кіріктіру;
отандық көлік операторларының қызметінде сыртқы экономикалық
құрамдасының өсуі.

5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлігі саласында:

ортақ пайдаланудағы автомобиль жолдары желісінің және олардағы
құрылыстардың техникалық жай-күйін қозғалыс қарқынының перспективада
өсуі мен осьтік жүктемесін есепке ала отырып, нормативтік-техникалық
құжаттар талаптарына сәйкес келтіру;

республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль
жолдарының жаңа учаскелерін және инженерлік құрылыстарды салу, өңіраралық
, облысшілік және аудандық автомобиль қатынастарын қамтамасыз ететін ортақ
пайдаланудағы жолдардың қазіргі бар желісінің топырақты аралықтарын жою
және техникалық жай-күйін халықаралық стандарттардың деңгейіне дейін
а р т т ы р у ;

халықаралық, республикалық маңызы бар жолдарды және жергілікті мәні
басым жолдарды қазіргі бар тірек желісін сақтай отырып, толық қалпына келтіру
және автожолдардың халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес
п а й д а л а н ы л у ы н қ а м т а м а с ы з е т у ;

жолдарды концессияға беру арқылы жеке инвестицияларды тарту және
ақылы жекеше автомобиль жолдарын жасау;

халықаралық маңызы бар ортақ пайдаланудағы автомобиль жолдарын қайта
жаңартуды аяқтау және оларды халықаралық стандарттар деңгейіне дейін
ж е т к і з у ;

ортақ пайдаланудағы халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы
бар жолдар желісін халықаралық стандарттар деңгейінде ұстауды қамтамасыз
е т у ;

жекелеген учаскелердің өлшемдерін I техникалық санатқа дейін жеткізе
отырып, халықаралық транзиттік дәліздер бағытында жүрдек
а в т о м а г и с т р а л ь д а р д ы с а л у ;

халықаралық автомобиль тасымалдарын орындау кезінде нақты тепе-теңдікке
қ о л ж е т к і з у ;

ауылдық елді мекендерді өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың
перспективалы схемасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігі жүзеге асыратын
тұрақты тасымалдармен қамтамасыз ету;

бөлінген автобус желілері, трамвай, троллейбус көлігі, метро, шусыз трамвай

желілері және басқалар сияқты қалалық жолаушылар көлігінің балама түрлерін
д а м ы т у ;

тасымалдаушылардың халықаралық сапа стандарттарын жаппай енгізуі үшін
жағдайларды қамтамасыз ету;

отандық автомобиль өнеркәсібін дамытуды жандандыру үшін жағдайлар
ж а с а у ;

автобустар мен жүк автомобильдерін экология саласындағы еуропалық
стандарттарға а у ы с т ы р у ;

халыққа қоғамдық көліктің қызмет көрсету деңгейін дамыған елдердің
деңгейіне жеткізу, жаңа технологиялар мен көліктің балама түрлерін жеделдете
е н г і з у ;

отандық автомобиль өнеркәсібін дамыту үшін жағдайлар жасау.

5.2.3. Әуе көлігі саласында:

авиатехниканы жөндейтін, қалпына келтіретін және қосалқы бөлшектерді
шығаратын бейінді зауыттар құру;

мұнай өндіру және құбыр көлігінің қажеттілігіне қызмет көрсету жөніндегі
шағын авиацияны құру;

авиациялық тасымалда халықтың қажеттіліктерін барынша қанағаттандыру
мақсатында серпінді және бәсекелестікке қабілетті индустрияны дамытуды
көтермелеу мақсатымен азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу жүйесін
ішінара ы р ы қ т а н д ы р у ;

азаматтық авиация қызметін реттейтін құқықтық нормаларды нығайту.
Нормативтік құқықтық база ИКАО-ның халықаралық стандарттарының
талаптарына толығымен сәйкес болуға тиіс;

Қазақстанның авиациялық кәсіпорындары әуе кемелерінің паркін игерудің
жүйелілігі мен одан әрі жаңартуды аяқтау, экологиялық талаптарды қоса алғанда,
оларды қауіпсіз пайдалану үшін қойылатын барлық халықаралық талаптарға
с ә й к е с т і г і ;

облыстық маңызы бар әуежайлардың өндірістік қорларын қайта жаңартуды
аяқтау. Жергілікті әуе желілерінің әуеайлақтары мен тікұшақ айлақтары желісі
жандана дамуда. Әуеайлақтар желісі Қазақстанның барлық ірі елді мекендерін
географиялық жағынан қамтитын болады. Тораптық әуежайлар және маңызды
стратегиялық мәні бар әуежайлар ең кем дегенде ИКАО-ның II санаты бойынша
әуе кемелерін қабылдау санатына жатқызылуға тиіс ¹⁰ ;

¹⁰ "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 17 шілдедегі N 712 қаулысын қараңыз

әуе қозғалысын ұйымдастырудың технологиялық жүйесінің диспетчерлердің шығарылған жұмыс орындары жүйесімен және спутниктік навигация әдістерін қолдануға негізделген әуе қозғалысына қызмет көрсету әдістерін біріктірумен жиынтығында кең ауқымды бірыңғай автоматтандырылған жүйеге толық өту к е з ең і н а я қ т а у ;

өңірлік, ішкі және халықаралық ұшуларды орындайтын әуе тасымалының бірнеше ұлттық операторларының жұмыс істеуі үшін азаматтық авиация нарығын мемлекеттік реттеу жүйесін ырықтандыру. Азаматтық авиацияның техникалық талаптары мен стандарттарын белгілеу бөлігінде мемлекеттік реттеу ш а р а л а р ы қ а л а д ы ;

қазақстандық авиация нарығында халықтың әуе тасымалдарына деген қажеттілігін қанағаттандыратын және қазіргі заманғы әуе кемелерінің меншікті паркіне ие бәсекеге қабілетті бірнеше авиаоператорлардың болуы.

5.2.4. Ішкі су көлігі саласында:

Қазақстанның кеме жүретін су жолдарының тереңдігін және басқа да техникалық параметрлерін рұқсат берілген сыныптағы кемелерімен жолаушылар мен жүктердің тоқтаусыз кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкіндік беретін д ең г е й д е ұ с т а у ;

өңірлік даму перспективаларын ескере отырып, қазіргі бар өзен порттарын дамыту және жаңаларын салу;

отандық кеме жасау есебінен мемлекеттік техникалық флот кемелерін жаңарту және жаңғырту;

кеме жасайтын және кеме жөндейтін кәсіпорындарды қалпына келтіру мен дамытуды ынталандыру;

кедергісіз және қауіпсіз кеме қатынасына кепілдік беретін ішкі су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлерін ұстап тұру; паром өткелдерін дамыту;

сервистік және жөндеу кәсіпорындарын қалыптастыру.

5.2.5. Теңіз көлігі саласында:

теңіз порттарының өндірістік қуаттарын кеңейту және жаңғырту жөніндегі жұмыстарды аяқтау;

Каспий теңізінің қазақстандық бөлігінде жүктерді (порттарды) ауыстырып тиеудің балама бекеттері инфрақұрылымын, олардың қуаттарын жүктерді ауыстырып тиеудің болжамды өсуін қамтамасыз ететін және даму бағдарламаларын перспективалы іске асыруды ескеретін деңгейге дейін кезең-кезеңімен жеткізе отырып дамыту;

қазақстандық теңіз сауда флотын дамыту;
кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік жүйесін құру;

меншікті сервис және жөндеу кәсіпорындарын дамыту үшін жағдай жасау.

Стратегияның әрбір кезеңінің соңында іске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелеріне толық талдау жүргізілуге, кемшіліктер анықталуға және Стратегияның саяси және әлеуметтік-экономикалық бағытын түзету жөнінде ұсыныстар енгізілуге тиіс.

5.3. Іске асыру тетіктері

Стратегияны іске асыру Стратегияның қағидаттары мен бағыттарына сәйкес көліктің әрбір түрі бойынша салалық даму бағдарламаларын және қалалық жолаушылар көлігін дамытудың өңірлік бағдарламаларын әзірлеу мен іске асыру арқылы жүзеге асырылатын болады. Осылайша, көлік жүйесін дамытуда көзқарастың біртұтастығына және кешенділікке қол жеткізіледі.

Даму бағдарламаларын әзірлеу үкіметтік емес ұйымдардың (институттардың, қауымдастықтардың) және жеке бизнестің белсенді қатысуымен жүзеге асырылуға тиіс. Салалық даму бағдарламалары барлық инфрақұрылымдық жобалардың қоршаған ортаға әсерін бағалау жөніндегі есептермен міндетті түрде бірге берілуі және олардың экологиялық сараптаудан өтуі туралы талаптарды к ө з д е у г е т и і с .

Мұндай бағдарламаларды іске асыру мониторингі үшін Үкімет есеп берудің тәртібі мен жүйесін әзірлеп, енгізетін болады, онда уәкілетті мемлекеттік органдардың құзыреттілігі мен тиімділігі, іске асыру тетіктері мен ұйымдық құрылымдардың ашықтығы, жобалардың ұзақ мерзімді орнықтылығы мен қаржылық ашықтығы сияқты өлшемдерге баса назар аударылатын болады.

Сипатталған өлшемдерді ескере отырып дайындалған, Стратегияның іске асырылуы туралы есептерді Стратегияның іске асырылуына жауапты уәкілетті мемлекеттік орган жыл сайын Президент Әкімшілігіне және Үкіметке ұсынуға тиіс. Оларда Стратегияның мақсаттары мен міндеттеріне қол жеткізуді талдау және қажет болған кезде іске асырудың әрбір кезеңінің қорытындылары бойынша стратегиялық бағыттарды түзету жөніндегі ұсыныстар қамтылуға тиіс.

6. ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ

6.1. Негізгі қағидаттар

Көлік қызметтері нарығын 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 жәрдемдесуі икемді

нормативтік техникалық және фискалдық саясатты қоса алғанда, қолайлы экономикалық жағдайлар жасауда болып табылады. Барлық көлік қызметтерін іс жүзінде жеке кәсіпорындар көрсететін болғандықтан, олар өздерінің пайдалану және күрделі шығындарын өз бетінше өтейтін болады.

Жолаушы темір жол тасымалына қатысты Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын¹¹ іске асыру шеңберінде әзірленіп жатқан мемлекеттік субсидиялау жалғасатын болады.

¹¹ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 6 ақпандағы N 145 қаулысымен бекітілген.

Автомобиль және темір жолдардың тірек (магистральдық) желісі, сондай-ақ ішкі кеме қатынасы инфрақұрылымы мемлекет меншігінде қалады. Терминалдар біртіндеп жекеше сектор меншігіне берілетін болады.

Әуе навигациясы жүйесі әуежайлар аумағында және бағыттарда аэронавигациялық қызмет көрсетудің (АНҚ) алымдары есебінен өзін-өзі барынша ақтайтын болады. Авиациялық терминалдар әуежайлардың жауапкершілігі аясында болады және әуежай қызметтерін көрсеткені үшін алымдар есебінен қаржыландырылады. Әуежайлар олардағы ұшу-қону алымдары және басқа да қызмет түрлері есебінен қаржыландырылатын, инфрақұрылымға техникалық қызмет көрсетуге және оны жаңарту үшін жауап беретін муниципалдық және жекеше секторға кіретін болады.

Теңіз порттарының терминалдарын салу мен оларға техникалық қызмет көрсету негізінен жекеше сектордың жауапкершілігі аясына кіреді. Ортақ пайдаланудағы теңіз инфрақұрылымы мемлекеттің жауапкершілігі аясында болады, бұл орайда шығындар мүмкіндігінше порттар алымдары есебінен және кеме иелерімен және стивидорлық компаниялармен жасалған шарттар негізінде өтеледі болады.

Ішкі кеме қатынасы жолдарындағы порттар жекеше 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.

Автожол секторының инфрақұрылымы пайдаланғаны үшін өзгелерден алымдарды пайдалану орнында және сол уақытта тікелей алмайтынымен ерекшеленеді.

Бұл ең алдымен кейбір Еуропа елдеріндегідей басты магистральдардағы жүк көтерімділігі үлкен жүк автомобильдеріне қолданылады.

Ұзақ мерзімді перспективада мұндай саясат кеңейтіледі және көлік құралдарының басқа түрлеріне де қолданылады.

Халықаралық стандарттардың талаптарына сәйкес келтірілуі қажет бәсекеге қабілетті Қазақстан экономикасының тиімді жұмыс істеуі үшін автомобиль жолдарының маңызы ерекше.

Түпкі нәтижесінде инфрақұрылым мемлекетке қайтарылатын ұзақ мерзімді концессиялық келісімдерді қоса алғанда, жеке сектордың көлік саласының түрлі салаларына қатысуы көтермеленетін болады. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік схемасы мемлекеттің инфрақұрылымды ішінара қаржыландыруын да қамтуы мүмкін.

6.2. Қаржыландыру көздері

Көлік инфрақұрылымы объектілерін мемлекеттік қаржыландырумен қатар даму институттарын, басқа да отандық және халықаралық қаржы ұйымдарын (ЕҚДБ, АДБ, Дүниежүзілік банк, ИДБ және басқалар) тарту көзделеді. Жеке бизнесті дамыту үшін қолайлы ахуал қалыптастыру негізгі құралдарды жаңартуға ынталандыратын жеңілдіктер мен преференциялар беру жолымен жүзеге асырылатын болады. Бағдарламалардың іске асырылуын қаржыландыру мемлекеттік бюджет және мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің тетігін белсенді пайдалану есебінен жүзеге асырылатын болады.

Стратегияны іске асыру кезеңінде көлік кешенінің шамамен алғандағы инвестициялық қажеттілігі 2005 жылғы бағамен шамамен 3,4 трлн. теңгені құрайды, олардың 70%-ын жеке инвестициялар 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 адам, қаржылық және материалдық-өндірістік ресурстарды барынша нақты бағалау көлік түрлері бойынша салалық даму бағдарламаларын әзірлеу және бекіту кезінде, соның ішінде тиісті жылға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде жүргізілетін болады.

7. КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕР

Стратегияны іске асырудың Қазақстан экономикасын дамытудағы жалпы әлеуметтік-экономикалық онды әсері болады және Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы, Қазақстан Республикасының 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 көмегі тиеді.

¹² Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 10 шілдедегі N 1149 Жарлығымен бекітілген.

Барлық көлік жүйесі жұмыс істеудің жаңа сапалы деңгейіне көшеді. Қажетті талаптарға сай оңтайлы көлік желілері қалыптастырылып, экономика мен халықтың сенімді әрі қауіпсіз көлік қызметтеріне деген қажеттілігін қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізілетін болады.

Қазақстандық көлік кешені әлемдік көлік жүйесіне табиғи түрде кірігетін болады. Көлік инфрақұрылымы, нормативтік база мен экология саласындағы бақылау жүйелері халықаралық стандарттарға жақындайтын болады. Көліктің қоршаған ортаға келеңсіз әсерін азайту жөнінде шаралар қолданылатын болады.

Қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастыру есебінен көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастырудың және өндіріс процесінің озық технологиялары енгізіліп, отандық бейінді өндірістер қалыптасатын болады. Ұлттық көлік жүйесінің бәсекелестікке қабілеттілігін арттыру оны көрші мемлекеттердің сыртқы экономикалық және сауда мүдделерінде пайдалануға бағыттауға мүмкіндік береді.

Көліктің барлық түрлері өзара үйлесімді жұмыс істейтін болады. Интермодальды тасымалдардың көлік-логистика орталықтарының 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. Жолаушы және жүк тасымалдарының едәуір өсуі қамтамасыз етіледі.

Экономика мен халықтың сенімді әрі қауіпсіз көлік қызметтеріне деген қажеттіктерін қамтамасыз етудің ең жоғарғы деңгейіне қол жеткізілетін болады.

Көлік халық үшін қол жетімді болады, оның техногендік және экологиялық қауіпі төмендейді.

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

Өнімнің және көрсетілетін қызметтердің өзіндік құнының көліктік құрамдасы айтарлықтай төмендейді, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады.

Көлік кешені мемлекет экономикасының негізгі қозғаушыларының біріне айналады.

Қазақстан халқының тұратын ауданына және жыл мезгіліне қарамастан көлік қызметтеріне қол жетімділігі артады. Жолаушы тасымалдарындағы жайлылық пен сервис сапасы айтарлықтай жоғарылайды. Көлік қызметтерін тұтынушылардың есебінен операторлардың шығындарын толық өтеуге ұмтыла отырып, мемлекет рентабельді емес жолаушы тасымалдарын қаржыландыруды және азаматтардың жекелеген санаттарына жол жүру ақысы бойынша жеңілдіктер беруді жалғастырады.

Мемлекет көлік қызметтерінің нарығында өзінің кәсіпкер ретінде қатысуын азайтып, өз функцияларын нарық субъектілерінің шаруашылық қызметіне араласпай көлік қызметін реттеуді жүзеге асыруға бағыттайды.

Көлік инфрақұрылымы оны пайдаланушылардан алынатын алымдардың және қосымша қызметтерді сатудың есебінен барынша қамтылатын болады. Бұл қаржы ресурстарын көлік инфрақұрылымын одан әрі орнықты дамыту мен оны жоғары техникалық және технологиялық деңгейде ұстау үшін шоғырландыруға мүмкіндік береді.

Стратегияны іске асыру 2015 жылға қарай мынадай нәтижелерге қол жеткізуге мүмкіндік береді:

жолаушылар айналымы 1,5 есе өседі (2005 жылы ол 107,6 млрд. жолаушы-км-ді құрады), жүк айналымы 2 есе ұлғаяды (2005 жылы - 223,8 млрд. тонна-км);

түпкі өнім құнындағы көлік құрамдасының үлесі 6,9 %-ға дейін төмендейді; автомобиль тасымалдарының өзіндік құнын азайту есебінен автомобиль жолдарын пайдаланушылардың көлік шығыстары азаяды; көлік оқиғалары едәуір азаяды (2005 жылы жол-көлік оқиғасының саны 14517 болды);

1 000 автокөлік құралына шаққандағы қаза болғандар санының көрсеткіші 3 есе төмендейді (2005 жылы Қазақстанда ол 1,9 құрады; дамыған елдерде - 0,3);

республиканың елді мекендерін тұрақты көлік қатынасымен қамтамасыз етуді арттыру (ауылдық жерлердегі елді мекендердің саны 1,1 мың бірліктен асатын болады, олармен жыл бойына тұрақты көлік қатынасы қамтамасыз етіледі);

халықтың темір жол және автомобиль көлігін пайдалануы 1,5 есе, әуе көлігін пайдалануы - 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

қ а б і л е т т і л і г і

а р т а д ы ;

көлік жүйесінде және ұқсас көлік саласымен аралас салаларда қосымша
ж ұ м ы с о р ы н д а р ы а ш ы л а д ы ;

Қазақстанның аумағынан өтетін транзиттің көлемі: 9,364 млн. тонна жүктен (2005 жылы) 2015 жылы 32,2 млн. тонна жүкке дейін; 84,7 млн. ұшақ-километрден (2005 жылы) 2015 жылы 190,0 млн. ұшақ-километрге дейін;

транзиттік қозғалыстан түсетін кірісті 3 есеге арттыру - 46,3 млрд. теңгеден (2005 жылы) 2015 жылы 136,3 млрд. теңгеге дейін;

ІЖӨ-дегі көлік үлесі (жеке меншік автомобильдерсіз) 7,9 %-ды құрайды (2005 жылы 11 % құрады) ;

қоршаған ортаны ластаудағы көліктің үлесі 2,5 есе төмендейді (қазіргі у а қ ы т т а 30 % құрайды) ;

Индустриялық-инновациялық даму стратегиясын және аумақтық даму перспективаларын есепке ала отырып, экономиканың жүк қажеттілігі ІЖӨ-нің 5 тонна км/долларға дейін төмендейді.

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