



Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту тұжырымдамасы туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 27 сәуір N 566

Қазақстан Республикасының транзиттік көлік дәліздерін дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту тұжырымдамасы мақұлданын.
2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы

Үкіметінің 2001 жылғы
27 сәуірдегі
N 566 қаулысымен
мақұлданған

Қазақстан Республикасының халықаралық көлік
дәліздерін дамыту тұжырымдамасы

1 . К і р і с п е

Осы Тұжырымдаманы әзірлеу "Қазақстан-2030" К972030_ Стратегиясының отандық көлік-коммуникация кешенінің дүниежүзілік рыноктағы бәсекелестік қабілетін және Қазақстанның аумағы арқылы сауда ағындарын ұлғайтуды қамтамасыз ету мәселесіндегі басымдылықтарының бірін дәйекті іске асыру болып табылады.

Халықаралық ынтымақтастықты кеңейту, кірігу процестерін тереңдету және халықаралық сауда көлемін ұлғайту мемлекетаралық экономикалық және мәдени

байланыстарды қамтамасыз етуге қатысты транзиттік жүк және жолаушылар ағындарын кедергісіз өткізуге қолайлы жағдайларды талап етеді.

Транзиттік тасымалдардың өсуі ұлттық көлік жүйелерінің тасу мүмкіндіктерінің резервтерін пайдалану тиімділігін арттырады, олардың ұдайы өндірісі мен жетілдірілуін ынталандырады. Транзиттік тасымалдардың өсуінің нәтижесі едәуір капитал салусыз бюджеттік түсімдердің, көлік ұйымдары кірістерінің ұлғаюы және, тиісінше, олардың тиімді дамуы бола алады.

Көліктік транзит, барлық елдерді қамтыған біріздендірудің ғаламдық процестері жағдайында қазіргі тұрақты дамып келе жатқан әлемде өзінің алдына нақты стратегиялық орын табу мақсаттарын қоятын әрбір мемлекеттің геосаяси мақсаттарымен орынды үйлеседі. Тауарлар мен қызметтер көрсетудің, капиталдар мен адамдардың ағындары, коммуникациялар мен ақпараттың ғаламдық жүйелері, халықаралық экономикалық және қаржылық ұйымдар мен корпорациялардың іс-қимылдары, ұлттық экономиканың барлығы сырт қалусыз көп не аз дәрежеде осыған қосылған ғаламдық экономиканың тінін құрды.

Бірыңғай заңдар, соның ішінде кедендік заңнама қолданылатын біртұтас аумақ арқылы транзиттен айырмашылығы, көп жағдайда бірнеше транзиттік елдің мүдделері арасында ымыра іздеуге тура келеді.

Үкіметаралық келісімдерді жасасу қолданылып жүрген халықаралық конвенциялар мен шарттарға қосылу, бірыңғай мемлекетаралық стратегияны әзірлеу аумақтары арқылы балама бағыттар өтетін егемен мемлекеттердің бәсекелестігімен байланысты халықаралық қарым-қатынастардың шиеленісуін болдырмауға мүмкіндік береді.

Осы проблемаларды дұрыс шешу өзара қарым-қатынастарда алауыздықты болдырмауға және ұзақ мерзімді тұрақтандыру факторларының бірі болуына мүмкіндік береді. Қандай да саяси, экономикалық өзгерістер болса да таңдап алынған, дамыған және тәжірибеде бекітілген көлік транзит бағыты тұрақтандырушы ұзақ мерзімді ф а к т о р б о л ы п қ а л а д ы .

Экономиканы ғаламдандыру және онымен бірге болатын сыртқы экономикалық байланыстардың даму процестерін көлікті дамытуға, жүк және жолаушылар ағындарын қайта бөлуге жаңа әдіспен келуді талап етеді. Сыртқы сауданың өсуі таяу болашақта қалыптастыруға қолданылатын стандартты әдістер әлі де жұмыс істейтін көлік құрамдас бөлігінің үлесін сапалы қайта қарауды талап етеді, бірақ орта мерзімді жоспарда классикалық әдістерді тереңінен қайта қарау қажет.

Қазірдің өзінде талдаушылар көліктің дамуы мен Интернет бойынша сауданың (электрондық сауда), демографиялық динамика мен сұраныс пен ұсыныстың, өндіріс пен тұтынудың даму динамикасы арасындағы өзара байланысты зерттей отырып, тауар ағындарының құрлықпен және сумен қозғалыс бағыттарының көліктік шығасыларын егжей-тегжейлі есептеуде. Үлкен көлік әлеуетіне ие елдер мен аймақтардың саяси дамуын талдау мен болжауға ерекше көңіл бөлінуде. Әлемдік экономиканың дамуын

болжамдық бағалау негізгі қаржылық және тауарлық ағындар осы жүзжылдықтың басында АҚШ-Еуропа- Оңтүстік-Шығыс Азия және Қытай үшбұрышында шоғырланатынын көрсетеді. Және Қазақстанның маңызды міндеті - Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттік көпір болып табылатын ел ретінде өзінің тиімді географиялық орналасуын толық көлемде іске асыру.

2. Көлік әлеуетінің қазіргі жай-күйін талдау және даму алғышарттары

Көліктің жекелеген түрлеріне тән проблемалармен қатар республиканың көлік кешенін дамытудың жалпы басты проблемасы оның халықаралық байланыстарын және дүниежүзілік көлік жүйесіне кірігу негізі ретінде құрлықаралық қатынастағы тасымалдарды қамтамасыз ететін бағыттар бойынша тасымалдардың жағдайларын жетілдіру болып табылады.

Еліміздің дүниежүзілік экономикаға табысты кіруіне кедергілердің бірі Қазақстанның көлік-коммуникациялық мүмкіндіктерінің шектеулі болуы.

Біріншіден, республикада теңіз жолдарына тікелей шығатын жол жоқ. Екіншіден, дүниежүзілік жер бетіндегі көлік магистральдарымен Қазақстан саяси және экономикалық жағдайы тұрақсыз көршілерінің, соның ішінде бір қатар ТМД мемлекеттерінің аумағы арқылы ғана байланысқан. Қалыптасқан жағдайда Қазақстанның табысты экономикалық дамуының оның дүниежүзілік көлік жүйесіне қосылуының негізгі шарттарының бірі, ең алдымен халықаралық стандарттарға бейімделу, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық дәліздерді дамыту және жетілдіру, басқа елдердің балама бағыттарындағыдан артық жағдайлар жасау, басқа да сауда-көлік проблемаларын шешу және өзінің экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін белсенді дамыту болып табылады.

1990 жылы қыркүйекте Қазақстан мен Қытай арасындағы шекарада темір жол учаскесі құрылысының аяқталуы іс жүзінде ежелгі тарихи қалыптасқан "Жібек жолы" бағыттарының бірін қалпына келтірді. Осы сауда-көлік шекарааралық дәлізі Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азияның басқа да мемлекеттерінің Қазақстан арқылы Еуропа мен Таяу Шығыс елдеріне ең қысқа жолмен шығуын қамтамасыз етті.

Орталықазиялық аймақта тиімді тасымалдау жүйесін қалыптастыру проблемасының маңыздылығы мен өзектілігін әлемнің танығанын растау осы мәселенің 1994 жылдан бастап Біріккен Ұлттар Ұйымы Бас Ассамблеясының (БҰҰ БА) сессияларында бірнеше мәрте қаралғаны және тиісті құжаттардың бекітілгені болып табылады.

БҰҰ БА қарарларын қабылдау БҰҰ мамандандырылған мекемелерінің, басқа да халықаралық ұйымдар мен донор елдердің теңізге шығатын жолы жоқ елдер - Орталық Азия мемлекеттерінің әлемдік рыноктарға шығуын қамтамасыз ететін транзиттік көлік

жүйелерін дамыту бағдарламаларын әзірлеу және жүзеге асыру бойынша халықаралық құқықтық негіз жасайды.

Қазіргі заманғы даму кезеңінде көлік саласының неғұрлым стратегиялық маңызды проблемалары: негізгі көлік дәліздерін қалыптастыру және бәсекеге қабілетін қамтамасыз ету, сондай-ақ қатынас жолдары желісін жетілдіру болып табылады. Орталық Азия, Қытай және Ресей елдерінің үкіметтері транзиттің өтуін қамтамасыз ету үшін көліктің инфрақұрылымын дамыту және сервистік қызмет көрсету тізбесін кеңейту жөнінде бірқатар қадам жасады.

Халықаралық көлік-коммуникация жүйесінде аумағы арқылы

1) Еуропа - Қытай (Ресейдің қатысуымен);

2) Еуропа - Қытай (ЭЫҰ елдері арқылы);

3) Ресей - Орталық Азия үш негізгі транзиттік бағыт өтетін Қазақстан маңызды орына алып отыр.

Осыған байланысты Оңтүстік-Батыс, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің ТМД және Еуропа елдерімен сауда-экономикалық қарым-қатынастарының жандануы Қазақстанның экспорттық-импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін дамытудың маңызды факторы болып отыр. Өзінің географиялық орналасуы мен кең көлік-коммуникация желісі арқасында Қазақстанның қызмет көрсету жүйесінің халықаралық транзиттік сауданы, транзиттік туристер мен жүктерге қызмет көрсетуді, көліктік және телекоммуникациялық сервисті және т.б. дамытуға едәуір әлеуеті бар.

Көптеген сарапшылардың бағалары бойынша ХХІ ғасырдың басында Еуропа мен Азия арасындағы тасымалдардың көлемі 1990 жылмен салыстырғанда 9 есе көбейеді. Мысалы, орта есеппен ІЖӨ жылына 5-7%, ал сыртқы сауданың 9-14% деңгейінде өсуін көрсетіп отырған Азия-Тынық мұхит аймағы (АТА) елдеріне қазірдің өзінде ғаламдық дүниежүзілік өндірістің 60% және дүниежүзілік сауданың 40% келіп тұр. Бүгіннің өзінде "Еуропа - Оңтүстік-Шығыс Азия Еуропа" құрлықаралық қатынасында теңіз жолы арқылы 100 млрд. доллардан астам сомаға тасымал жүзеге асырылады. Ал, Қазақстанға келсек, оның халықаралық қызметтер көрсету құрылымындағы негізгі кірісі тасымалдарға, соның ішінде, транзиттік тасымалдарға келіп отыр. Қазақстанның көлік құралдарымен жүзеге асырылған тасымалдар көлемінің үлес салмағы, әдетте, 54-тен 70%-ға дейін, ал бейрезиденттермен - 39-45% шегінде ауытқиды. Әрі Қазақстанның аумағын транзит ретінде пайдалану жекелеген елдерге экономикалық пайымдаулар бойынша да тиімді. Мамандардың пікірі бойынша Еуропа - Қазақстан - Қытай құрлықаралық темір жол магистралында халықаралық контейнерлік сервисті жүзеге асырудың Транссібір темір жол магистралі бойынша тасымалдармен салыстырғанда тасымалдау қашықтығының шамамен 30%-ға аз болуынан елеулі экономикалық артықшылықтары бар.

Темір жол көлігі. Темір жол желісінің құрамында техникалық жарактандырылған магистральдық желілердің болуы қолайлы географиялық орналасуымен (Еуразиялық

құрлықтың орталығында) бірге Қазақстанға Еуропа - Азия қатынасындағы транзиттік тізбектің рөлін белгіледі. Республиканың аумағын АТА, Таяу және Орта Шығыс, Еуропа елдерін өзара қосатын негізгі құрлықаралық бағыттар - Азияаралық темір жол магистралі (АТЖМ) кесіп өтеді.

Азияаралық темір жол магистралі Қазақстанның аумағы арқылы:

- АТА елдері мен Қытайды Батыс және Шығыс Еуропаның елдерімен - бұл АТЖМ Солтүстік дәлізі;

- АТА елдері мен Қытайды Таяу және Орта Шығыс мемлекеттерімен - бұл Орталық дәліз - қосатын анағұрлым перспективалы құрғақжолды халықаралық бағыттардың бірі.

АТЖМ Солтүстік дәлізі Қытайдың, Қазақстанның, Ресейдің, Беларусьтың, Польшаның және Германияның аумақтары арқылы өтеді. Оның қазақстандық бөлігі Дружба - Петропавл кесіндісін құрайды. АТЖМ Орталық дәлізі Қытайдың, Қазақстанның, Өзбекстанның, Түркіменстанның, Иранның, Түркияның аумақтары арқылы өтеді. Қазақстандық учаскені Дружба - Шеңгелді кесіндісі құрайды.

Еліміздің транзиттік әлеуетін барынша пайдалану үшін Дружба - Алашанькоу шекаралық өткелін дамыту және Дружба станциясында қайта тиеу құрылғыларының қуатты кешенін құру жөнінде жұмыс жүргізілуде. 2000 жылы осы өткел арқылы орындалатын транзиттік тасымалдар көлемінің өсу үрдісі байқалды.

Көлік қызметтерін көрсету рыногында күрделі бәсекелестік болған кезде қалыптасқан дәстүрлі (теңіз) тасымалдау бағыттарын өзгерту техникалық қана емес, сондай-ақ ұйымдастыру және коммерциялық сипатты шаралар кешенін жүзеге асыруды талап етеді.

АТЖМ Солтүстік дәлізі бойынша тасымалдарды дамыту перспективалары ең бастысы Азия-Еуропа қатынасындағы (атап айтқанда Қытай-Еуропа) транзиттік сауда ағындарының өсуімен байланыстырылады. Оларды жүзеге асыру үшін Дружба шекаралық станциясының қайта тиеу қуаттарын дамыту және Ақтоғай - Дружба темір жол учаскесін күшейту жөніндегі жұмыстар кешені орындалды. Бұдан басқа, Дружба станциясында кеден рәсімдері уақытын қысқарту бойынша жұмыс жүргізілуде.

Солтүстік дәліздің техникалық мүмкіндіктеріне орай оның жағдайы Еуропа-Азия транзитіне ие болуда балама бағыттардың өте жоғары бәсекелестігімен, осы бағытқа жүк ағындарын тарту бойынша шешілмеген мәселелер кешенінің болуымен және Азияаралық бағытты (Қытай-Қазақстан арқылы) пайдалануға қатысушы мемлекеттердің айрықша күш-жігерімен түсіндіріледі.

АТЖМ Орталық дәлізі АТА елдерінің Орталық Азия және Таяу Шығыс елдерімен экономикалық байланыстары үшін маңызды рөл атқарады. Біздің мамандардың болжамдары бойынша осы дәлізбен транзиттік тасымалдар таяу жылдары өсуге бейім. Оларды Өзбекстаннан Қашғарға (Қытай) тікелей шығатын темір жолдың болжамды құрылысын ескере отырып, дамыту және ынталандыру және Орталық дәліз бойынша

халықаралық транзиттік тасымалдарды ұстап қалу және өсіру үшін көліктік сервис саласында даусыз артықшылықтарды жасау қажет.

Ортаазиялық дәліз (Озинки-Илецк-Шенгелді учаскесі) Қазақстан темір жолдарының қазіргі уақытта транзиттік жүктердің тасымалдары елеулі көлемде жүзеге асырылып жатқан аз бағыттарының бірі.

Соңғы жылдары Ортаазиялық дәліз Батыс Қазақстанның республиканың басқа аймақтарымен қатынасындағы жүк тасымалдарының негізгі көлемін өзіне алды.

Осы бағытта жүктерді тартудың одан әрі перспективалары көбінесе орталықазиялық мемлекеттердің балама бағыттарды - Бейнеу - Мақат және ТРАСЕКА (Еуропа - Кавказ - Азия) - Ташкент - Ашғабат - Түркменбашы - Баку - Тбилиси - Потти дәлізі бағыттарының бірін пайдалануына байланысты болады.

Батыс дәліз (Ақсарай - Бейнеу - Ақтау айлағы учаскесі) бұрын ұзақ уақыт бойы, негізінен, транзиттік жүктерді Орталық Азия елдерінің республикааралық қатынасында тасымалдау есебінен едәуір жоғары жүк тасымалдылығымен сипатталды. Соңғы уақытта транзит көлемі күрт түсті және дәліз бойынша жүк ағындары бірнеше есе азайды.

Дәліз бойынша тасымалдар үдемелілігінің өсу перспективасы негізінен Ақтау теңіз айлағы арқылы көлік байланыстарын дамытуға тәуелді.

Батыс дәлізі бойынша тасымалдарды одан әрі дамыту Еуропаның солтүстік-батыс аудандарынан Ресейдің, Қазақстанның, Түркіменстанның және Иранның темір жолдар желісі арқылы Парсы шығанағы ауданына шығатын қысқа жолды қамтамасыз ететін "Солтүстік - Оңтүстік" халықаралық көлік дәлізін қалыптастыру жобасын жүзеге асырғанда мүмкін болады.

Автомобиль жолдары және автомобиль көлігі саласында жалпы пайдаланымдағы жолдардың ұзақтығымен және қатты жабуы бар жолдардың тығыздығымен жағдай салыстырмалы сәтті болғанымен, олардың пайдаланымдық жай-күйі өте қанағаттанарлықсыз болып сипатталады.

Автомобиль жолдары бойынша қазіргі жүк ағындарын талдау бес негізгі дәліздерді атап айтуға мүмкіндік берді:

- Ташкент - Шымкент - Бішкек - Алматы - Хоргос;
- Шымкент - Ақтөбе - Орал - Самара;
- Алматы - Астана - Петропавл - Ресей шекарасы;
- Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы;
- Омбы - Майқапшағай.

Саланың басты проблемасы - жол төсемдерінің көтеру қабілетін үдемелі жоғалтуы. Республика жолдарының үлкен бөлігі (86%) өткен ғасырдың 60-80 жылдарында, білікке түсетін рұқсат етілген жүктеме 6 тоннадан аспаған сол кезеңнің нормативтік талаптары бойынша жобаланып салынған. Қазақстан Республикасының Үкіметі 2000 жылғы шілдеде жүктің салмағы көп болғаны үшін алымдар алынбайтын рұқсат етілетін

норманы білікке 10 тоннаға дейін көбейткеніне қарамастан, бүгін республиканың жолдары бойынша осы жүктемеден асатын және едәуір экономикалық зиян келтіріп, жол төсемін бұзатын көлік жүріп жатыр.

Осыған байланысты бірінші дәрежелі стратегиялық міндеттердің қатарында көлемдік және салмақтық параметрлері рұқсат етілетін нормалардан асатын автокөлік құралдарының жүруіне тыйым салу қажеттігі тұр. Сөйтіп, рұқсат етілгеннен жоғары жүк көлемдерін шекарадан шекараға дейін немесе жүктің арналған орнына дейін тасымалдауды ұйымдастыратын қазақстандық тасымалдаушылар үшін қосымша жұмыс ұсынылатын болады. Осыны іске асыру үшін қолданыстағы заңнамаға тиісті өзгерістер енгізу қажет.

Елбасы нақты бағдар берді: "... таяудағы жылдары біздің: халықаралық нарықтарға жаңа көлік схемаларын тартуымыз; стратегиялық транзиттік даңғылдарды модерлендіруіміз; "Шығыс - Батыс" және "Оңтүстік - Солтүстік" бағыттарындағы схемаларды белсенді құруымыз; Каспий инфрақұрылымын жоғары қарқынмен ілгерілетуіміз, Алматы - Астана автожолын жаңартуды белсене жүргізу керек болады".

Еліміздің экономикасының халықаралық қатынастарды дамытудағы мұқтаждығы жолдарды үдемелі тозудан сақтандыру және халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру қажеттігін туындатып отыр. Бұл орайда негізгі белгілер жолдардың өткізу қабілеттігі, қозғалыс қауіпсіздігін арттыру, жол қозғалысына қатысушылар үшін (отельдер, мотельдер, сауда, тамақтану, медициналық көмек объектілері бар кемпингтер және т.б.) және көлік үшін (техникалық қызмет көрсету, май құю, жол-көлік оқиғалары кезінде көмек көрсету) сервис жасау, бұл жол бойындағы инфрақұрылымды дамытады, халықтың еңбекпен қамтылуына және бюджетке түсімдердің көбеюіне ықпал етеді.

Қазақстаннан таяу шет елдерге шекаралық автожол өткелдері қазіргі уақытта халықаралық талаптарға сай емес. Республикалық жолдар бойынша ғана таяу шет елдерге шығатын 25 жол бар, олардың 19-ы халықаралық (соның ішінде Ресейге - 11) болып табылады.

Қытайға шекаралық автожол өткелдері аса маңызды. Негізгі өткелдер республикалық автожолдарда, Хоргос, Дружба, Бақты, Майқапшағай және Көлжат елді мекендерінде орналасқан.

Қазақстанның аумағы арқылы халықаралық транзиттік қатынастағы автомобиль тасымалдарының едәуір көлемі жүзеге асырылады. Кірісті ұлғайту мақсатында Қазақстанның аумағы арқылы шетелдік автокөлік құралдары өтуінің қазіргі тәртібін қайта қарау және әрбір автокөлік құралынан елде болу уақытына байланысты инфрақұрылымды пайдаланғаны үшін алымдар белгілеуді көздейтін еуропалық жүйеге көшу жоспарланады.

Қазақстанның транзиттік әуе бағыттары Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азия арасында ұшуды орындайтын шетелдік авиакомпаниялар үшін тиімді, өйткені бағыттардың ұзақтығын едәуір қысқартуға мүмкіндік береді. Қазақстанның әуе

кеңістігін пайдалануға бар сұраныс әуе көлігін басқарудың, навигация мен байланыстың техникалық құралдарын жетілдіру бойынша талаптар қояды.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі арқылы шетелдік компаниялардың авиациялық кемелерінің транзиттік ағындарының негізгі бағыттары мына үш маршрут б о л ы п т а б ы л а д ы :

- "АРИСА - САРИН" - Еуропадан Қытайға және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне;
- "АРИСА - ОДИВА" - Еуропадан Оңтүстік Азия елдеріне;
- "АЗАБИ - ТИРОМ" - Еуропадан Оңтүстік Азия, Орта және Таяу Шығыс елдеріне.

Қазақстан мен іргелес мемлекеттердің (Қытай, Әзербайжан, Өзбекстан) шекарасында қосымша әуе дәліздері ашылды. Халықаралық транзиттік және мемлекетаралық әуе қатынасын қамтамасыз ететін әуе дәліздерінің жалпы саны 1998 жылғы 56-дан 2000 жылы 72-ге дейін көбейді. Халықаралық әуе жолдарының ұзақтығы 49000 километрді құрайды. Бұл 3 млн. АҚШ долларынан аса сомаға қосымша кіріс а л у ғ а м ү м к і н д і к б е р д і .

Транзиттік бағыттардың қазіргі желісі негізінен Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланатын авиакомпаниялардың мұқтаждарын қанағаттандыратындықтан , ағынды ұлғайту жөніндегі қызметтің негізгі бағыты жаңа авиакомпанияларды тарту б о л у ы т и і с .

Су көлігінде негізгі транзиттік жүк ағыны Ақтау айлағы арқылы өтеді. Маңғыстау облысының көлік кешені мен Ақтау теңіз сауда айлағы - Қазақстанның көлік инфрақұрылымының маңызды интермодальдық тораптарының бірі. Табиғи географиялық орналасуы, өнеркәсіптік және техникалық әлеует, авиация, темір жол және су көлігінің болуы, сондай-ақ облыс және айлақ әкімшілігінің қолайлы инвестициялық климатты құру жөніндегі мақсатты қызметі құрастырылған көлік қатынасын дамыту үшін халықаралық көлік дәліздерін құру жобаларында ескермеуге болмайтын ерекше мүмкіндіктер қалыптастырады.

Ақтау теңіз айлағы мемлекетаралық сауда-экономикалық қарым-қатынастарда байланыстыратын тізбек ретінде оперативті режимде Қазақстанның, Ресейдің, Иранның, Біріккен Араб Әмірліктерінің және Орталық Азияның бірқатар кәсіпорнының экспорттық-импорттық, транзиттік жүктеріне қызмет көрсетеді.

Ақтау айлағы үшін ол арқылы ТРАСЕКА дәлізі бағыттарының бірі өтетіні қолайлы факті болып табылады, сонымен қатар ол "Солтүстік - Оңтүстік" халықаралық көлік дәлізін тиімді дамыту үшін аса маңызды тиеу-түсіру пункті ретінде қаралады.

ТРАСЕКА маршрутының қазақстандық учаскесі Қырғызстан, Өзбекстан және Түркіменстан сияқты көршілес мемлекеттердің аумақтары арқылы тасымалдармен салыстырғанда, бірыңғай құқықтық негізі мен көлік жүйесі бар бір мемлекеттің транзиттік аумағын пайдалану мүмкіндігін береді. Бұл орайда жүк жөнелтуші бірыңғай тасымалдау құжатын пайдалана отырып және табысты тікелей төлем бәсін ала отырып көптеген шекаралық өткелдерден өтіп жатпайды.

Өз кезегінде Қазақстан Республикасы үшін осы бағыттың басқалардың алдында басым екені көрініп тұр. Ол темір жол магистралін ғана емес, сондай-ақ мемлекеттің су әлеуетін іске қосуға мүмкіндік береді, осымен республиканың батыс аймағының көлік инфрақұрылымын барынша іске қосып, Қазақстанның Ақтау теңіз айлағын дамытуға

ы қ п а л е т е д і .

2000 жылы жүк ағынының ұлғаюы екі сабақтас көлік ведомствосының - "Ақтау теңіз сауда айлағы" және "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорындарының келісілген тарифтік саясатты жүргізу нәтижесінен Ақтау айлағының транзиттік тартымдылығының өскеніне куә болды.

1999 жылы қаржыландырылуы Еуропа Қайта құру және Даму Банкі (ЕКДБ) заемы және бюджеттік қоса қаржыландыру есебінен жүзеге асырылған айлақты қайта жаңартудың бірінші кезеңі аяқталды.

Паромдық терминалды қайта жаңартуды аяқтау және оның жұмыс істеуі айлақтың экспорттық-импорттық тасымалдарды ғана емес, транзиттік тасымалдарды да жүзеге асыру үшін, Каспий теңізі арқылы солтүстік- оңтүстік және шығыс-батыс бағыттарында балама маршруттарды құру мүмкіндіктерін кеңейтеді.

Қазақстанның өз теңіз флотын құру таза экономикалық міндет қана емес, оның үлкен саяси және стратегиялық маңызы бар. Аралас жүзудегі кемелерді сатып алу және одан әрі пайдалану Қазақстанды Каспий аймағында да, Қара теңіз және Жерорта теңізі бассейні аймақтарында да тиімді позицияларға шығарады.

Аралас жүзудегі кемелерде тікелей тиеу-түсірусіз тасымалдау Каспий мұнай транзиті үшін балама нұсқалар болып табылады, сондай-ақ Каспий аймағы елдерінен жүктерді әкелу/әкету геокөлік проблемасын шешуге ықпал етеді.

Перспективада қазақстандық жүктердің Ресейдің ішкі су жолдары бойынша тасымалдарын жүзеге асыру көзделеді:

Волга-Дон арнасы арқылы Қара және Жерорта теңіздеріне шыға отырып, мына бағыттар бойынша :

- қысқа иінде - Түркияға беруді есепке алу. Осындай көрсеткіштермен Болгария, Румыния, Грекия аймақтарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкін;

- ұзын иінде - Италияға (Равенна, Маргера аймақтарына) беруді есепке алу. Осындай немесе жақын көрсеткіштермен Генуяға және Жерорта теңізінің басқа да аймақтарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкін;

Волга-Дон және Волга-Балтық арналары арқылы Балтық теңізіне шыға отырып мына бағыттар бойынша :

- қысқа иінде - Балтық жағалауы аймақтарына беруді есепке алу. Осындай көрсеткіштермен Польша, Финляндия аймақтарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкін ;

- ұзын иінде - Германияға беруді есепке алу. Осындай немесе жақын көрсеткіштермен Ұлыбританияға және Голландияға тасымалдар жүзеге асырылуы

м ү м к і н .

Өзен көлігі. Қазақстанның ішінде өзен көлігімен негізгі жүк ағыны (құрылыс материалдары, ағаш және көмір) жүзеге асырылатын республиканың басты кеме қатынайтын өзені Ертіс өзені болып табылады.

Ертіс өзені өзінің географиялық орналасуына орай үлкен транзиттік әлеуетке ие. 70-жылдардың басына дейін Ертіс арқылы Қытайдан Қазақстанға және одан әрі Ресей Федерациясы бағытында жүк тасымалдары жүзеге асырылған. Кері қарай жүк ағыны да болды. Қазіргі уақытта Ресей Федерациясымен Ертіс өзені бассейнінде қазақстандық және ресейлік кемелермен жүктер мен жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру және олардың шарттары туралы үкіметаралық келісімді жасасу жөнінде жұмыс жүргізілуде.

Ертіс өзенінде Павлодар, Семей және Өскемен қалаларында өзен айлақтары бар. Соның ішіндегі ең ірісі - "Павлодар өзен айлағы" ААҚ (акцияларының мемлекеттік пакеті 90%). Жолаушылар мен жүктердің тасымалын "Жоғарғы Ертіс пароходствосы" АҚ, "Павлодар өзен айлағы" ААҚ, "Комплекс" ЖШС және басқалар жүзеге асырады.

Ертіс өзеніндегі флоттың саны шамамен 540 бірлік. Тек 2000 жылдың өзінде тасымалданған жүктің көлемі 263 мың тоннаны құрады, бұл 1999 жылғы тасымалдар көлемінен екі есе асады. Алдын ала мәліметтер бойынша 2001 жылы жүк тасымалдарын 500 мың тоннаға дейін ұлғайту жоспарланып отыр.

Көрсетілген транзиттік бағытта кеме қатынасын жаңадан бастау үшін бірқатар проблеманы шешу қажет.

Шульба шлюзінің құрылысы аяқталмағандықтан Ертіс өзеніндегі кеме қатынасы бұзылды. Ертіс арнасына ережеде көзделген өтемдік және көктемде табиғат қорғау мақсатында су ағызумен шектеліп отыр. Бұл проблемаларды акциялардың мемлекеттік пакетін концессияға беру шартының қағидаларын қайта қарау жағдайында ғана шешуге болады.

Екінші проблемалық мәселе Іле және Қара Ертіс шекарааралық өзендерінің транзиттік мүмкіндіктерін анағұрлым толық пайдалану туралы Қытай Халық Республикасымен үкіметаралық келісімнің жоқтығы болып табылады, оның жобасы Қытай тарапына берілген.

Қазіргі уақытта Орынбор қаласына (Ресей) дейін кеме қатынай алатын Жайық өзенінің транзиттік мүмкіндіктері толық көлемде пайдаланылмай отыр. Бұл су көлігімен жүктерді тікелей жөнелту кезінде қаражаттың едәуір үнемделуін қамтамасыз ете отырып, су көлігімен жүктерді жөнелту бойынша маршрутты ұйымдастыруға мүмкіндік береді.

Жайық өзенінің қазақстандық бөлігінде екі өзен айлағы - Атырау қаласында "Атырауөзенайлағы" ААҚ және Орал қаласында "Жайықөзенфлоты" ААҚ бар. Қазіргі уақытта Жайық-Каспий арнасында жүргізіліп жатқан түп тереңдету жұмыстары көліктік жүк кемелерінің Каспий теңізіне тікелей шығуын қамтамасыз етуге мүмкіндік

береді. Өзеннің географиялық орналасуы және "Солтүстік - Оңтүстік" транзиттік дәлізінің бағытында қолданылатын айлақтардың болуы да қолайлы жағдай.

Осы бағытты дамытудың проблемалық мәселесі Жайық-Каспий арнасын қайта жаңарту жұмысын аяқтау және бар айлақ базасын қайта жаңартуға қажеттілік болып т а б ы л а д ы .

3. Көлікті ақпараттандыру және логистика қағидаттарын іске асыру

Дүниежүзілік сауда технологияларының өзгеруі, тауар ағындарының кең ауқымдануы, тауар алмасу процестерінің кешенді ақпараттандырылуы көлік-бөлу технологияларын логистика қағидаттары негізінде түбегейлі өзгерту мәселесін алға қ о й ы п о т ы р .

Ақпараттандыру деңгейі ұлттық көлік операторларының бәсекелестік қабілетіне және халықаралық көлік дәліздері қазақстандық учаскелерінің бәсекелестік қабілетіне т і к е л е й ы қ п а л е т е д і .

XXI ғасырдың басынан әлемде көлікте және тауар қозғалысында жаңа ақпараттық стандарттар қолданысқа енгізіледі, бұл тасымалдарға сұраныс құрылымы мен көлеміне ықпал етеді, көлікпен қызмет көрсету сапасы, қозғалысты басқару сапасы, қауіпсіздікті қамтамасыз ету және т.б. деңгейін өзгертеді.

Сонымен қатар электронды сауданың дамуы қымбат тауарларды жеткізу мерзімін қысқарту және қазіргі заманғы ақпараттық технологиялармен тығыз байланыстырылған жаңа көлік, қойма, кеден технологияларын ендіру сияқты табиғи міндеттерді қояды. Атап айтқанда, контейнерлеудің, мультимодальдық тасымалдау жүйесінің, тауар қозғалысын жылдамдататын басқа да көлік технологияларының маңыздылығы едәуір ө с е д і .

Мультимодальдық тасымалдар одан әрі дамиды, осы тасымалдар түрінің негізгі элементі экспедиторлық компаниялар мен мультимодальдық көлік операторлары болып табылады деп айтуға болады.

Халықаралық көлік дәліздерінің қазақстандық учаскелерін қалыптастыру сыртқы сауда мультимодальдық тасымалдарының ұлттық операторларын және жүктерді жеткізудің логистикалық қағидаттарын, олардың тікелей тарифтік төлем бәстері негіздерінде бүкіл жүріс бағыты бойынша қозғалысына толық сервис пен бақылауды қамтамасыз ететін көлік-экспедиторлық компанияларға мемлекеттік қолдау шараларын қабылдау жағына салмақты дәлел болып табылады.

Көлік құралдарының қозғалысын бақылау мен басқаруды жетілдіру, электронды (қағазсыз) құжат айналымы жүйесін ендіру үшін навигация мен телематика жүйелері д а м ы т ы л а т ы н б о л а д ы .

Қазақстанның көлік жүйесін халықаралық тауар қозғалысына қосу әртүрлі бағытта

жүргізілуде. Бұл қазақстандық мұнайды Ақтау айлағы арқылы Ресейге, Әзербайжанға және Иранға тасымалдау, халық шаруашылығы тауарларын Орталық Азиядан Ресейге және одан әрі Еуропаға тасымалдау, жүктерді Азия-Тынық мұхит аймағынан Қазақстанның аумағы (Дружба - Алашанькоу өткелі) арқылы Еуропаға тасымалдау және елімізге валюта қаражатының едәуір түсімін беруге қабілетті басқа да перспективалы жобалар.

Дүниежүзілік транзиттік жүк ағындары - транзиттік тасымалдарға қатысушылардың барлығы үшін, сөзсіз, сарқылмас табыс көзі.

4. Көлік транзитін дамыту мақсаты мен қағидаттары

Қазақстанның аумағы арқылы көлік транзитін дамыту мақсаты қазақстандық сыртқы сауда тасымалдарының тиімділігін арттыру және еліміздің экономикалық қауіпсіздігін нығайтатын халықаралық келісімдер мен уағдаластықтардың негізінде олардың жүзеге асырылуына кепілдікті қамтамасыз ету, сондай-ақ отандық коммуникацияларға, сондай-ақ үшінші елдердің транзиттік тасымалдарын тарту және осының есебінен қосымша кіріс алу болып табылады.

Көлік транзитін дамытудың қағидаттары:

Тармақталған көлік-коммуникация инфрақұрылымы мен логистикалық терминалдар желісі бар халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру көлікті дүниежүзілік көлік жүйесіне кірудің негізі және отандық көлік инфрақұрылымын дамыту үшін шетелдік инвестицияларды тартуға маңызды алғышарт болып табылады. Халықаралық көлік дәліздерінің қазақстандық учаскелерін дамыту елімізді әлеуметтік-экономикалық дамытудың жалпы бағыттарымен өзара байланысты жүзеге асырылуы, капитал салымдарының экономикалық тиімділігі талаптарына жауап беруі және көліктің техникалық деңгейін едәуір арттыруды көздеуі, осы салада қолданылатын халықаралық стандарттар мен нормативтерді ескеруі тиіс.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздеріне транзиттік жүк ағындарын тартуға бағытталған нормативтік-құқықтық базаны және тарифтік саясатты жетілдіру.

Қазақстанның транзиттік көлік әлеуетін толығырақ пайдалануға бағытталған сыртқы экономикалық саясатты жүргізу.

Өртүрлі көліктердің арасындағы өзара іс-қимылды оңтайландыру және қайта тиеу операцияларын ұтымды ету арқылы тасымалдардың интермодальдығын дамыту.

5. Көлік транзитін дамытудың басымдықтары мен негізгі бағыттары

1) Халықаралық көлік дәліздерін тиімді пайдалану, халықаралық көлік жүйесіне к і р і г у

Қазақстан экономикасын іргелес елдерге және халықаралық экономикалық орталықтарға шығу үшін сенімді, үздіксіз, қысқа және арзан жолдармен, республиканың экспорттық әлеуетін толық іске асыруды қамтамасыз ету; экономикалық аймақтық кірігу мүмкіндіктерін толық ауқымды пайдалану; халықаралық көлік дәліздерінің оңтайлы тәсімін қалыптастыру есебінен

республиканың транзиттік әлеуетін нығайту.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік және экспорттық-импорттық жүктердің тасымалын ұйымдастыру үшін басым бағыттар:

1. Корей түбегі - Қытай - Қазақстан - Ресей - Батыс Еуропа ("Шығыс - Батыс");

2. Еуропа - Түркия - Иран - Орталық Азия - Қытай;

3. Солтүстік Еуропа - Ресей - Орталық Азия - Парсы шығанағы ("Солтүстік - Оңтүстік");

4. Еуропа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА);

5. Ресей - Қазақстан - Орталық Азия.

2) Қазіргі уақыттағы өзекті мәселелерді шешуді негізге ала отырып, Тұжырымдаманың негізгі мақсаттары мен міндеттері:

- мемлекеттік транзит саясатын қалыптастыру;

- Қазақстанның аумағы арқылы жүк транзитінің көлік-технологиялық қамтамасыз етілуінің инвестициялық құрастырушысын қалыптастыру;

- аумақтардың көлік-технологиялық инфрақұрылымын және қоса жүретін сервис саласын тиімді және тепе-тең дамытуды қамтамасыз ету;

- Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерінің бәсекелестік қабілетін арттыру;

- жаңа жобаларды іске асыруға нақты мемлекеттік қолдауды (ұйымдастыру, құқықтық және экономикалық жағынан) қамтамасыз ету;

- мультимодальдық тасымалдардың ұлғаюын ескере отырып, халықаралық көлік дәліздерін кешенді дамыту;

- іргелес елдердің балама транзиттік көлік дәліздерінен тәуелділікті кеміту үшін қажетті жағдай жасау;

- көлік инфрақұрылымын дамытудың және тиімді жұмыс істеуінің ұйымдастыру, экономикалық, құқықтық және әлеуметтік жағдайын жасау;

- тиімді кадр саясатын жүргізу (транзиттік тасымалдарды және қазақстандық көлік дәліздеріне жүк ағындарын тартуды ұйымдастыруға қатысатын қызмет көрсететін қызметкерлерге қойылатын талаптарды әзірлеу, кадрларды даярлау және қайта даярлау бойынша жағдай жасау);

- аймақтық және экспорттық-импорттық жүк ағындарын және т.б. ескере отырып, жаңа көлік қуаттарын салуды және барларын қайта жаңартуды үйлестіру.

Орталықазиялық аймақта көлік-коммуникациялық қызметтер көрсетудің сапасын халықаралық стандарттарға жақындату мақсатымен темір жол және автомобиль жолдарын қайта жаңарту мәселесі аса өткір күйде тұр. Қазақстанда 13,5 мың км темір жолдардың 3,5 мың км ғана электрленген; екі тармақты темір жолдардың ұзақтығы - барлығы 5,5 мың км, диспетчерлік орталықтандыру және автотоспалармен темір жолдар желісінің 80% жабдықталған.

Жүк жөнелтушілерді тарту үшін темір жолдардың өткізу қабілетін ұлғайтудан басқа, бірқатар іс-шара өткізу қажет: жүктердің қозғалысын автоматты бақылау жүйесін, жүктердің кепілді сақталуын, қазіргі заманғы байланыс құралдарын ендіру, поездардың қозғалыс жылдамдығын ұлғайту және сервистік қызмет көрсету объектілерін салу, жүк тасымалдарының болжамдарын ұдайы әзірлеу, бұл едәуір инвестицияларды қажет етеді.

Таяу арада бұл тұрғыдағы басым міндеттер:

- 1) Дөң - Қызылоқтябрь кеніші жаңа темір жол желісін салу;
- 2) темір жол көлігінің қуаттарын дамыту (Дружба, екінші кезегі), Ақтоғай - Дружба темір жол желісін (253 км) күшейту;
- 3) Саяқ - Мойынты учаскесін (338 км) жетілдіру;
- 4) Шар - Өскемен жаңа темір жол желісін (150 км) салу;
- 5) Жезқазған - Қызылорда темір жол желісін салу және оның Өзбекстанның аумағында салынып жатқан Үшқұдық - Беруни - Нөкіс желісімен түйісуі, бұл көмірсутегі шикізатының бірегей қорлары және басқа да пайдалы қазбалар бар Қазақстанның Орталық және Батыс аймақтарын игеруді жеделдетуге ықпал етеді. Сонымен қатар бұл Каспий теңізі айлақтарына және одан әрі транскавказ магистралі арқылы Қара теңіз айлақтарына тікелей шығуды қамтамасыз етеді.
- 6) Алматы - Астана, Алматы - Бішкек, Алматы - Хоргос автомобиль жолдарын қайта жаңарту;
- 7) Шымкент - Қызылорда - Ырғыз - Ақтөбе және Атырау - Орал - Ақтөбе - Қарабұтақ - Қостанай облысының шекарасы автожолының жекелеген учаскелерін салу және қайта жаңарту болуы мүмкін.

Жаңа трассалар мен қатынас жолдарын пайдалануға енгізу тасымалдардың ұзақтығын және жүк транзитінің құнын едәуір қысқартуға мүмкіндік береді, Орталықазиялық аймақтың ішіндегі сауда-экономикалық өзара байланыстарды кеңейтуге ықпал етеді. Бұдан әрі осы жобаларды транзиттік ағындардың ұлғаюы болжамдарының негізінде экономикалық тиімділігі жағынан тереңінен кешенді зерттеу қажет болатыны сөзсіз.

Алайда, перспективада 2010 жылға дейін жүк тасымалдары көлемін одан әрі ұлғайту инфрақұрылымға инвестицияларды, сондай-ақ транзиттік жүйені техникалық

және технологиялық қайта жарактандыруды қажет етеді. Инвестициялық қызметті жүзеге асыруға мүдделі мемлекеттік құрылымдар, жеке меншік фирмалар, көлік компаниялары, сондай-ақ ірі жүк жөнелтушілер ықтимал инвесторлар болуы мүмкін.

Міне осылай, Қазақстанның қазіргі әлемдегі рөлі мен орнына іс жүзінде шешуші ықпал ететін негізгі саяси және экономикалық факторлар:

ІЖӨ-нің жылына 5,8% шегінде тұрақты экономикалық өсуін қамтамасыз ету қажеттігі.

Экономикаға инвестициялардың жетіспеушілігі. Шетелдік инвестициялар өте аз келуде және Қазақстанның мұқтаждарына сәйкес келмейді.

Қазақстаннан капиталдың сыртқа кетуі. Капиталдың жоқ болуы елге шоғырланған инвестициялық саясатты жүргізуге мүмкіндік бермейді.

Технологиялық салада кейін қалу.

Теңіз бағыттарынан қазақстандық көлік жүйесіне тауар ағынының 1% тарту сияқты ауқымды міндетті қамтамасыз ету үшін перспективада көлік кешенін түбегейлі жетілдіру қажет болады. Осындай жетілдіруді кезең-кезеңмен жүзеге асыру үшін қажетті инвестициялардың бағалық көлемі 4 млрд. АҚШ долларынан асады. Салыстыру үшін, келтірейік, Қытай ұқсас мәселелерді шешуге соңғы сегіз жылда 30 млрд. АҚШ долларынан артық жұмсады, ал Ресей - 50 млрд. АҚШ долларын жо с п а р л а п отыр.

Осы мақсаттарға Қазақстан халықаралық қаржы ұйымдары тарапынан жылына жарты миллиард АҚШ долларынан артық ала алмайтыны анық. Қалған инвестицияларды Қазақстанның аумағы арқылы жүк транзитіне мүдделі жүк иелерінен тарту қажет. Қытайдың өзінде де халықаралық несиелік ұйымдардың көлік пен көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған қаражаты шамамен ширек бөлігін құрайды, қалғаны - тауар тасымалдау көлемін ұлғайту жолдарын іздеген жүк иелерінің тікелей инвестициялары. Міне осылай, Қазақстан транзитке салынған инвестициялар есебінен көлік жүйесін қайта жаңартуда қойған өзінің ішкі мәселелерін шешуге мүмкіндік алады.

Осындай ауқымды инвестицияларды тарту үшін инвестормен концессия және соңғы онжылдықта кеңінен тараған ВОТ және ВОО - "құрдың-пайдалан-табыс ет" жүйелері сияқты жұмыс нысандарын заңды бекіту қажет. Өзін-өзі өтеу мерзімі ұзақ ірі инфрақұрылымдық жобаларға инвесторларды тарту үшін Үндістанда, Малайзияда, Түркияда, Египетте, Непалда осындай тетік кең таралған. Осы тәсімге сәйкес инвесторлар мен мемлекет шарт жасасады, осы шарт бойынша инвестор инфрақұрылым объектісінің (айлақ, контейнерлік терминал, әуежай, көпір, ақылы жол және т.б.) құрылысын толық аяқтайды және 20-30 жыл бойы объектіні пайдалануды жүзеге асырады. Осы мерзім аяқталғаннан кейін мемлекет келісімге қол қою сәтінде белгіленетін өзара тиімді баға бойынша инвестордан акциялардың бақылау пакетін сатып алуға құқылы. Осы жоба бойынша жұмыс істей отырып, Үндістан үкіметі 20

млрд. АҚШ долларын, Түркия үкіметі 16 млрд. АҚШ долларын тарта алды. Осы тетікті пайдалану арқылы бірқатар елдер параллельді инвестициялық проблемалардың тұтас кешенін шешіп алды. Мәселен, Түркия салынған контейнерлік терминалды шетелге алып шығу мүмкін еместігін ойластырып, капиталдың шығу көзін көрсетпей инфрақұрылым объектісінің құрылысына бұрын елден шығарылған капиталдарды салуға рұқсат беріп, капиталдарды елге қайтару проблемасын шешіп алды. Құқық қорғау органдары тарапынан ешбір күш салусыз елге 10 млрд. АҚШ доллары қайтып к е л д і .

Бір көлік саласының немесе бірнеше сабақтас салалардың проблемасын ғана емес, тұтас алғанда елдің инфрақұрылымын жетілдіру проблемасын қарай отырып, мынадай м і н д е т т е р д і б е л г і л е у қ а ж е т :

- Голландия, Орталық және Шығыс Еуропа елдері және т.б. сияқты басқа елдердің жетістіктерін үлгі ретінде алып, транзитті тартудың мемлекеттік идеологиясын әзірлеу. Бұл орайда дүниежүзілік сауда құрылымының және оның көліктік қамтамасыз етілуінің маңызды өзгеру факторы болып табылатын қарқынды дамып келе жатқан электронды сауда жүйесін есте сақтау қажет;

- Қазақстанның ішкі мұқтаждарына да қызмет көрсететінін ескере отырып, транзиттік (халықаралық) көлік дәліздерін дамытудың мемлекеттік бағдарламасын ә з і р л е у ;

- инвестициялар тартудың көптеген елдер қолданатын жаңа қазіргі заманғы нысандарын (концессиялар, BOT/BOO) ендіру;

- инфрақұрылымдық жобаларды дамытуға халықаралық заемдардың қаражатын т а р т у к ө л е м і н ұ л ғ а й т у ;

- қазақстандық көлік компанияларына, ықтимал кеме иелеріне, айлақтарға және транзиттік тасымалдарға қатысатын көлік инфрақұрылымының басқа да объектілеріне қатысты ақылға қонымды қолдау шараларын қабылдау;

- транзиттік тасымалдар саласында, алдымен геосаяси жағдайына қарай қазақстандық транзитке ұмтылатын елдермен халықаралық ынтымақтастықты дамыту;

- транзитті дамыту саласында мемлекеттік және коммерциялық құрылымдардың күш-жігеріне ықпал ету және үйлестіру үшін белсенді имидж науқанын жүргізу.

Міне осылай, транзит Қазақстанның экономикасында үлкен рөл атқара алады. Бұл орайда осы қызмет көрсету түрін едәуір ұлғайтуға барлық алғышарттар бар екені к ө р і н і п т ұ р .

Бұл ұлттық ауқымды мәселенің мемлекеттің құрылымдық саясаты мен экономикалық стратегиясының өзгеруімен тікелей байланысы бар.

Ол Қазақстанның аймақтық масштабтағы рөлі мен орнына түбегейлі түрде ықпал етеді және көлік кешенінің ғана емес, тұтас алғанда Қазақстан экономикасының дамуын ынталандыратын факторлардың бірі болуына мүмкіндігі бар.

6. Көлік транзитін дамыту проблемаларын шешу жолдары

1. Іргелес мемлекеттермен келісілген транзит саясатын жүргізу.
2. Халықаралық көлік дәліздері саласындағы нормативтік құқықтық негізді халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру жөніндегі жұмыс.
3. Транзит дәліздері учаскелерін жетілдіру және қайта жаңарту.
4. Көп тарапты халықаралық ынтымақтастықты нығайту және кеңейту.
5. Ақылға қонымды тарифтік және инвестициялық саясат жүргізу.
6. Халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыруға және инфрақұрылымды, соның ішінде көлік қызметтерін көрсету рыногын ақпараттық қамтамасыз ету жүйесін және көлік құралдарына қызмет көрсету жүйесін дамытуға бағытталған бағдарламалар мен жобаларды әзірлеу және іске асыру.
7. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту.

7. Қ о р ы т ы н д ы

Көлікті дамытудың бірінші кезекті проблемаларын шешу және халықаралық ынтымақтастықтың жедел дамуы жағдайында көлік түрлерінің ұтымды өзара іс-қимылына қол жеткізу үшін халықаралық сауда жүйесінде халықаралық тасымалдар қатынасындағы қазіргі заманғы халықаралық ережелердің талаптарына сәйкес көлік түрлері жөнінде ғылыми негізделген заңнама қажет.

Дүниежүзілік көлік жүйесіне одан әрі кірігу мақсатында Қазақстанның анағұрлым маңызды халықаралық конвенциялар мен келісімдерге қосылуы қажет.

Қазіргі кезеңде Қазақстанда көлік түрлерін кешенді дамыту мен олардың өзара іс-қимылын құқықтық және нормативтік қамтамасыз етудегі аталған проблемаларды шешуде кең халықаралық ынтымақтастық жетекші рөл атқара алады.

Бүкіл көлік жүйесінің және көліктің жекелеген түрлерінің ғылыми-техникалық әлеуетін қалпына келтіру, көлік жүйесі міндеттерін шешу жөніндегі жұмысты үйлестіру қойылған мақсаттарды іске асырудағы құралдардың бірі болып табылады.

Бұдан басқа, мынадай негізгі міндеттерді шешу қажет:

- көлік ұйымдарының өндірістік-техникалық базасын нығайту және инвестициялық қызметті жандандырудың және тиімді инновациялық саясатты жүргізудің негізінде инфрақұрылым объектілерін дамыту;
- терминалдық шаруашылықты қоса алғанда, көлік-экспедициялық қызметін көрсетуді дамыту;
- атқарушы биліктің аймақтық және республикалық деңгейлерінде және халықаралық ұйымдарда көліктің барлық түрін жетілдіру және өзара іс-қимылын үйлестіру жөнінде ұсыныстар әзірлеу.

Мамандар:

Багарова Ж.А.

Қасымбеков Б.А.

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК