

**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 мақұлдансын.

      2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

     Қазақстан Республикасының

          Премьер-Министрі

                                          Қазақстан Республикасы

                                          Yкiметiнiң 2001 жылғы

                                          27 сәуiрдегi

                                          N 566 қаулысымен

                                          мақұлданған

            Қазақстан Республикасының халықаралық көлік

              дәліздерін дамыту тұжырымдамасы

                           1. Кiрiспе

      Осы Тұжырымдаманы әзiрлеу "Қазақстан-2030" K972030\_ Стратегиясының отандық көлiк-коммуникация кешенiнiң дүниежүзiлiк рыноктағы бәсекелестiк қабiлетiн және Қазақстанның аумағы арқылы сауда ағындарын ұлғайтуды қамтамасыз ету мәселесiндегi басымдылықтарының бiрiн дәйектi iске асыру болып табылады.

      Халықаралық ынтымақтастықты кеңейту, кiрiгу процестерiн тереңдету және халықаралық сауда көлемiн ұлғайту мемлекетаралық экономикалық және мәдени байланыстарды қамтамасыз етуге қатысты транзиттiк жүк және жолаушылар ағындарын кедергiсiз өткiзуге қолайлы жағдайларды талап етедi.

      Транзиттiк тасымалдардың өсуi ұлттық көлiк жүйелерiнiң тасу мүмкiндiктерiнiң резервтерiн пайдалану тиiмдiлiгiн арттырады, олардың ұдайы өндiрiсi мен жетiлдiрiлуiн ынталандырады. Транзиттiк тасымалдардың өсуiнiң нәтижесi едәуiр капитал салусыз бюджеттiк түсiмдердiң, көлiк ұйымдары кiрiстерiнiң ұлғаюы және, тиiсiнше, олардың тиiмдi дамуы бола алады.

      Көлiктiк транзит, барлық елдердi қамтыған бiрiздендiрудiң ғаламдық процестерi жағдайында қазiргi тұрақты дамып келе жатқан әлемде өзiнiң алдына нақты стратегиялық орын табу мақсаттарын қоятын әрбiр мемлекеттiң геосаяси мақсаттарымен орынды үйлеседi. Тауарлар мен қызметтер көрсетудiң, капиталдар мен адамдардың ағындары, коммуникациялар мен ақпараттың ғаламдық жүйелерi, халықаралық экономикалық және қаржылық ұйымдар мен корпорациялардың iс-қимылдары, ұлттық экономиканың барлығы сырт қалусыз көп не аз дәрежеде осыған қосылған ғаламдық экономиканың тiнiн құрды.

      Бiрыңғай заңдар, соның iшiнде кедендiк заңнама қолданылатын бiртұтас аумақ арқылы транзиттен айырмашылығы, көп жағдайда бiрнеше транзиттiк елдiң мүдделерi арасында ымыра іздеуге тура келедi.

      Yкiметаралық келiсiмдердi жасасу қолданылып жүрген халықаралық конвенциялар мен шарттарға қосылу, бiрыңғай мемлекетаралық стратегияны әзiрлеу аумақтары арқылы балама бағыттар өтетiн егемен мемлекеттердiң бәсекелестiгiмен байланысты халықаралық қарым-қатынастардың шиеленiсуiн болдырмауға мүмкiндiк бередi.

      Осы проблемаларды дұрыс шешу өзара қарым-қатынастарда алауыздықты болдырмауға және ұзақ мерзiмдi тұрақтандыру факторларының бiрi болуына мүмкiндiк бередi. Қандай да саяси, экономикалық өзгерiстер болса да таңдап алынған, дамыған және тәжiрибеде бекiтiлген көлiк транзит бағыты тұрақтандырушы ұзақ мерзiмдi фактор болып қалады.

      Экономиканы ғаламдандыру және онымен бiрге болатын сыртқы экономикалық байланыстардың даму процестерiн көлiктi дамытуға, жүк және жолаушылар ағындарын қайта бөлуге жаңа әдiспен келудi талап етедi. Сыртқы сауданың өсуi таяу болашақта қалыптастыруға қолданылатын стандартты әдiстер әлi де жұмыс iстейтiн көлiк құрамдас бөлiгiнiң үлесiн сапалы қайта қарауды талап етедi, бiрақ орта мерзiмдi жоспарда классикалық әдiстердi тереңiнен қайта қарау қажет.

      Қазiрдiң өзiнде талдаушылар көлiктiң дамуы мен Интернет бойынша сауданың (электрондық сауда), демографиялық динамика мен сұраныс пен ұсыныстың, өндiрiс пен тұтынудың даму динамикасы арасындағы өзара байланысты зерттей отырып, тауар ағындарының құрлықпен және сумен қозғалыс бағыттарының көлiктiк шығасыларын егжей-тегжейлi есептеуде. Үлкен көлiк әлеуетiне ие елдер мен аймақтардың саяси дамуын талдау мен болжауға ерекше көңiл бөлiнуде. Әлемдiк экономиканың дамуын болжамдық бағалау негiзгi қаржылық және тауарлық ағындар осы жүзжылдықтың басында АҚШ-Еуропа- Оңтүстiк-Шығыс Азия және Қытай үшбұрышында шоғырланатынын көрсетедi. Және Қазақстанның маңызды мiндетi - Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттiк көпiр болып табылатын ел ретiнде өзiнiң тиiмдi географиялық орналасуын толық көлемде iске асыру.

           2. Көлiк әлеуетiнiң қазiргi жай-күйiн талдау

                      және даму алғышарттары

      Көлiктiң жекелеген түрлерiне тән проблемалармен қатар республиканың көлiк кешенiн дамытудың жалпы басты проблемасы оның халықаралық байланыстарын және дүниежүзiлiк көлiк жүйесiне кiрiгу негiзi ретiнде құрлықаралық қатынастағы тасымалдарды қамтамасыз ететiн бағыттар бойынша тасымалдардың жағдайларын жетiлдiру болып табылады.

      Елiмiздiң дүниежүзілiк экономикаға табысты кiруiне кедергiлердiң бiрi Қазақстанның көлiк-коммуникациялық мүмкiндiктерiнiң шектеулi болуы.

      Бiрiншiден, республикада теңiз жолдарына тiкелей шығатын жол жоқ. Екiншiден, дүниежүзiлiк жер бетiндегi көлiк магистральдарымен Қазақстан саяси және экономикалық жағдайы тұрақсыз көршiлерiнiң, соның iшiнде бiр қатар ТМД мемлекеттерiнiң аумағы арқылы ғана байланысқан. Қалыптасқан жағдайда Қазақстанның табысты экономикалық дамуының оның дүниежүзілiк көлiк жүйесiне қосылуының негiзгi шарттарының бiрi, ең алдымен халықаралық стандарттарға бейiмделу, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетiн халықаралық дәлiздердi дамыту және жетілдiру, басқа елдердiң балама бағыттарындағыдан артық жағдайлар жасау, басқа да сауда-көлiк проблемаларын шешу және өзiнiң экспорттық, импорттық және транзиттiк мүмкiндiктерiн белсендi дамыту болып табылады.

      1990 жылы қыркүйекте Қазақстан мен Қытай арасындағы шекарада темiр жол учаскесi құрылысының аяқталуы іс жүзiнде ежелгi тарихи қалыптасқан "Жiбек жолы" бағыттарының бiрiн қалпына келтiрдi. Осы сауда-көлiк шекарааралық дәлiзi Қытай мен Оңтүстiк-Шығыс Азияның басқа да мемлекеттерiнiң Қазақстан арқылы Еуропа мен Таяу Шығыс елдерiне ең қысқа жолмен шығуын қамтамасыз еттi.

      Орталықазиялық аймақта тиiмдi тасымалдау жүйесiн қалыптастыру проблемасының маңыздылығы мен өзектiлiгiн әлемнiң танығанын растау осы мәселенiң 1994 жылдан бастап Бiрiккен Ұлттар Ұйымы Бас Ассамблеясының (БҰҰ

БА) сессияларында бiрнеше мәрте қаралғаны және тиiстi құжаттардың бекiтiлгенi болып табылады.

      БҰҰ БА қарарларын қабылдау БҰҰ мамандандырылған мекемелерiнiң, басқа да халықаралық ұйымдар мен донор елдердiң теңiзге шығатын жолы жоқ елдер - Орталық Азия мемлекеттерiнiң әлемдiк рыноктарға шығуын қамтамасыз ететiн транзиттiк көлiк жүйелерiн дамыту бағдарламаларын әзiрлеу және жүзеге асыру бойынша халықаралық құқықтық негiз жасайды.

      Қазiргi заманғы даму кезеңiнде көлiк саласының неғұрлым стратегиялық маңызды проблемалары: негiзгi көлiк дәлiздерiн қалыптастыру және бәсекеге қабiлетiн қамтамасыз ету, сондай-ақ қатынас жолдары желiсiн жетiлдiру болып табылады. Орталық Азия, Қытай және Ресей елдерiнiң үкiметтерi транзиттiң өтуiн қамтамасыз ету үшiн көлiктiң инфрақұрылымын дамыту және сервистiк қызмет көрсету тiзбесiн кеңейту жөнiнде бiрқатар қадам жасады.

      Халықаралық көлiк-коммуникация жүйесiнде аумағы арқылы

      1) Еуропа - Қытай (Ресейдiң қатысуымен);

      2) Еуропа - Қытай (ЭЫҰ елдерi арқылы);

      3) Ресей - Орталық Азия үш негiзгi транзиттiк бағыт өтетiн Қазақстан маңызды орын алып отыр.

      Осыған байланысты Оңтүстiк-Батыс, Оңтүстiк және Оңтүстiк-Шығыс Азия елдерiнiң ТМД және Еуропа елдерiмен сауда-экономикалық қарым-қатынастарының жандануы Қазақстанның экспорттық-импорттық және транзиттік мүмкiндiктерiн дамытудың маңызды факторы болып отыр. Өзiнiң географиялық орналасуы мен кең көлiк-коммуникация желiсi арқасында Қазақстанның қызмет көрсету жүйесiнiң халықаралық транзиттiк сауданы, транзиттiк туристер мен жүктерге қызмет көрсетудi, көлiктiк және телекоммуникациялық сервистi және т.б. дамытуға едәуiр әлеуетi бар.

      Көптеген сарапшылардың бағалары бойынша ХХI ғасырдың басында Еуропа мен Азия арасындағы тасымалдардың көлемi 1990 жылмен салыстырғанда 9 есе көбейедi. Мысалы, орта есеппен IЖӨ жылына 5-7%, ал сыртқы сауданың 9-14% деңгейiнде өсуiн көрсетiп отырған Азия-Тынық мұхит аймағы (АТА) елдерiне қазiрдiң өзiнде ғаламдық дүниежүзiлiк өндiрiстiң 60% және дүниежүзiлiк сауданың 40% келiп тұр. Бүгiннiң өзiнде "Еуропа - Оңтүстiк-Шығыс Азия Еуропа" құрлықаралық қатынасында теңiз жолы арқылы 100 млрд. доллардан астам сомаға тасымал жүзеге асырылады. Ал, Қазақстанға келсек, оның халықаралық қызметтер көрсету құрылымындағы негiзгi кiрiсi тасымалдарға, соның iшiнде, транзиттiк тасымалдарға келiп отыр. Қазақстанның көлiк құралдарымен жүзеге асырылған тасымалдар көлемiнiң үлес салмағы, әдетте, 54-тен 70%-ға дейiн, ал бейрезиденттермен - 39-45% шегiнде ауытқиды. Әрi Қазақстанның аумағын транзит ретiнде пайдалану жекелеген елдерге экономикалық пайымдаулар бойынша да тиiмдi. Мамандардың пiкiрi бойынша Еуропа - Қазақстан - Қытай құрлықаралық темiр жол магистралында халықаралық контейнерлiк сервистi жүзеге асырудың Транссiбiр темiр жол магистралi бойынша тасымалдармен салыстырғанда тасымалдау қашықтығының шамамен 30%-ға аз болуынан елеулi экономикалық артықшылықтары бар.

      Темiр жол көлiгi. Темiр жол желiсiнiң құрамында техникалық жарақтандырылған магистральдық желiлердiң болуы қолайлы географиялық орналасуымен (Еуразиялық құрлықтың орталығында) бiрге Қазақстанға Еуропа - Азия қатынасындағы транзиттiк тiзбектiң рөлiн белгiледi. Республиканың аумағын АТА, Таяу және Орта Шығыс, Еуропа елдерiн өзара қосатын негiзгi құрлықаралық бағыттар - Азияаралық темiр жол магистралi (АТЖМ) кесiп өтедi.

      Азияаралық темiр жол магистралi Қазақстанның аумағы арқылы:

      - АТА елдерi мен Қытайды Батыс және Шығыс Еуропаның елдерiмен - бұл АТЖМ Солтүстiк дәлiзi;

      - АТА елдерi мен Қытайды Таяу және Орта Шығыс мемлекеттерiмен - бұл Орталық дәлiз - қосатын анағұрлым перспективалы құрғақжолды халықаралық бағыттардың бiрi.

      АТЖМ Солтүстiк дәлiзi Қытайдың, Қазақстанның, Ресейдiң, Беларусьтың, Польшаның және Германияның аумақтары арқылы өтедi. Оның қазақстандық бөлiгi Дружба - Петропавл кесiндiсiн құрайды. АТЖМ Орталық дәлiзi Қытайдың, Қазақстанның, Өзбекстанның, Түркiменстанның, Иранның, Түркияның аумақтары арқылы өтедi. Қазақстандық учаскенi Дружба - Шеңгелдi кесiндiсi құрайды.

      Елiмiздiң транзиттiк әлеуетiн барынша пайдалану үшiн Дружба - Алашанькоу шекаралық өткелiн дамыту және Дружба станциясында қайта тиеу құрылғыларының қуатты кешенiн құру жөнiнде жұмыс жүргiзiлуде. 2000 жылы осы өткел арқылы орындалатын транзиттiк тасымалдар көлемiнiң өсу үрдiсi байқалды.

      Көлiк қызметтерiн көрсету рыногында күрделi бәсекелестiк болған кезде қалыптасқан дәстүрлi (теңiз) тасымалдау бағыттарын өзгерту техникалық қана емес, сондай-ақ ұйымдастыру және коммерциялық сипатты шаралар кешенiн жүзеге асыруды талап етедi.

      АТЖМ Солтүстiк дәлiзi бойынша тасымалдарды дамыту перспективалары ең бастысы Азия-Еуропа қатынасындағы (атап айтқанда Қытай-Еуропа) транзиттiк сауда ағындарының өсуiмен байланыстырылады. Оларды жүзеге асыру үшiн Дружба шекаралық станциясының қайта тиеу қуаттарын дамыту және Ақтоғай - Дружба темiр жол учаскесiн күшейту жөнiндегi жұмыстар кешенi орындалды. Бұдан басқа, Дружба станциясында кеден рәсiмдерi уақытын қысқарту бойынша жұмыс жүргiзілуде.

      Солтүстiк дәлiздiң техникалық мүмкiндiктерiне орай оның жағдайы Еуропа-Азия транзитiне ие болуда балама бағыттардың өте жоғары бәсекелестiгiмен, осы бағытқа жүк ағындарын тарту бойынша шешiлмеген мәселелер кешенiнiң болуымен және Азияаралық бағытты (Қытай-Қазақстан арқылы) пайдалануға қатысушы мемлекеттердiң айрықша күш-жiгерiмен түсiндiрiледi.

      АТЖМ Орталық дәлiзi АТА елдерiнiң Орталық Азия және Таяу Шығыс елдерiмен экономикалық байланыстары үшiн маңызды рөл атқарады. Бiздiң мамандардың болжамдары бойынша осы дәлiзбен транзиттiк тасымалдар таяу жылдары өсуге бейiм. Оларды Өзбекстаннан Қашғарға (Қытай) тiкелей шығатын темiр жолдың болжамды құрылысын ескере отырып, дамыту және ынталандыру және Орталық дәлiз бойынша халықаралық транзиттiк тасымалдарды ұстап қалу және өсiру үшiн көлiктiк сервис саласында даусыз артықшылықтарды жасау қажет.

      Ортаазиялық дәлiз (Озинки-Илецк-Шеңгелдi учаскесi) Қазақстан темiр жолдарының қазiргi уақытта транзиттiк жүктердiң тасымалдары елеулi көлемде жүзеге асырылып жатқан аз бағыттарының бiрi.

      Соңғы жылдары Ортаазиялық дәлiз Батыс Қазақстанның республиканың басқа аймақтарымен қатынасындағы жүк тасымалдарының негiзгi көлемiн өзiне алды.

      Осы бағытта жүктердi тартудың одан әрi перспективалары көбiнесе орталықазиялық мемлекеттердiң балама бағыттарды - Бейнеу - Мақат және ТРАСЕКА (Еуропа - Кавказ - Азия) - Ташкент - Ашғабат - Түркменбашы - Баку - Тбилиси - Поти дәлiзi бағыттарының бiрiн пайдалануына байланысты болады.

      Батыс дәлiз (Ақсарай - Бейнеу - Ақтау айлағы учаскесi) бұрын ұзақ уақыт бойы, негiзiнен, транзиттiк жүктердi Орталық Азия елдерiнiң республикааралық қатынасында тасымалдау есебiнен едәуiр жоғары жүк тасымалдылығымен сипатталды. Соңғы уақытта транзит көлемi күрт түстi және дәлiз бойынша жүк ағындары бiрнеше есе азайды.

      Дәлiз бойынша тасымалдар үдемелiлiгiнiң өсу перспективасы негiзiнен Ақтау теңiз айлағы арқылы көлiк байланыстарын дамытуға тәуелдi.

      Батыс дәлiзi бойынша тасымалдарды одан әрi дамыту Еуропаның солтүстiк-батыс аудандарынан Ресейдiң, Қазақстанның, Түркiменстанның және Иранның темiр жолдар желiсi арқылы Парсы шығанағы ауданына шығатын қысқа жолды қамтамасыз ететiн "Солтүстiк - Оңтүстiк" халықаралық көлiк дәлiзiн қалыптастыру жобасын жүзеге асырғанда мүмкiн болады.

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

      Автомобиль жолдары бойынша қазiргi жүк ағындарын талдау бес негiзгi дәлiздердi атап айтуға мүмкiндiк бердi:

      - Ташкент - Шымкент - Бiшкек - Алматы - Хоргос;

      - Шымкент - Ақтөбе - Орал - Самара;

      - Алматы - Астана - Петропавл - Ресей шекарасы;

      - Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркiменстан шекарасы;

      - Омбы - Майқапшағай.

      Саланың басты проблемасы - жол төсемдерiнiң көтеру қабiлетiн үдемелi жоғалтуы. Республика жолдарының үлкен бөлiгі (86%) өткен ғасырдың 60-80 жылдарында, бiлiкке түсетiн рұқсат етiлген жүктеме 6 тоннадан аспаған сол кезеңнiң нормативтiк талаптары бойынша жобаланып салынған. Қазақстан Республикасының Үкiметi 2000 жылғы шiлдеде жүктiң салмағы көп болғаны үшiн алымдар алынбайтын рұқсат етiлетiн норманы бiлiкке 10 тоннаға дейiн көбейткенiне қарамастан, бүгiн республиканың жолдары бойынша осы жүктемеден асатын және едәуiр экономикалық зиян келтiрiп, жол төсемiн бұзатын көлiк жүрiп жатыр.

      Осыған байланысты бiрiншi дәрежелi стратегиялық мiндеттердiң қатарында көлемдiк және салмақтық параметрлерi рұқсат етiлетiн нормалардан асатын автокөлiк құралдарының жүруiне тыйым салу қажеттiгi тұр. Сөйтiп, рұқсат етiлгеннен жоғары жүк көлемдерiн шекарадан шекараға дейiн немесе жүктiң арналған орнына дейiн тасымалдауды ұйымдастыратын қазақстандық тасымалдаушылар үшiн қосымша жұмыс ұсынылатын болады. Осыны іске асыру үшiн қолданыстағы заңнамаға тиiстi өзгерiстер енгiзу қажет.

      Елбасы нақты бағдар берді: "... таяудағы жылдары бiздiң: халықаралық нарықтарға жаңа көлік схемаларын тартуымыз; стратегиялық транзиттiк даңғылдарды модерлендiруiмiз; "Шығыс - Батыс" және "Оңтүстiк - Солтүстiк" бағыттарындағы схемаларды белсендi құруымыз; Каспий инфрақұрылымын жоғары қарқынмен iлгерiлетуiмiз, Алматы - Астана автожолын жаңартуды белсене жүргiзу керек болады".

      Елiмiздiң экономикасының халықаралық қатынастарды дамытудағы мұқтаждығы жолдарды үдемелi тозудан сақтандыру және халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру қажеттiгін туындатып отыр. Бұл орайда негiзгi белгiлер жолдардың өткiзу қабілеттiгi, қозғалыс қауiпсiздiгiн арттыру, жол қозғалысына қатысушылар үшiн (отельдер, мотельдер, сауда, тамақтану, медициналық көмек объектiлерi бар кемпингтер және т.б.) және көлiк үшiн (техникалық қызмет көрсету, май құю, жол-көлiк оқиғалары кезiнде көмек көрсету) сервис жасау, бұл жол бойындағы инфрақұрылымды дамытады, халықтың еңбекпен қамтылуына және бюджетке түсiмдердiң көбеюiне ықпал етедi.

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

      Қытайға шекаралық автожол өткелдерi аса маңызды. Негiзгi өткелдер республикалық автожолдарда, Хоргос, Дружба, Бақты, Майқапшағай және Көлжат елдi мекендерiнде орналасқан.

      Қазақстанның аумағы арқылы халықаралық транзиттiк қатынастағы автомобиль тасымалдарының едәуiр көлемi жүзеге асырылады. Кiрiстi ұлғайту мақсатында Қазақстанның аумағы арқылы шетелдiк автокөлiк құралдары өтуiнiң қазiргi тәртiбiн қайта қарау және әрбiр автокөлiк құралынан елде болу уақытына байланысты инфрақұрылымды пайдаланғаны үшiн алымдар белгiлеудi көздейтiн еуропалық жүйеге көшу жоспарлануда.

      Қазақстанның транзиттiк әуе бағыттары Еуропа мен Оңтүстiк-Шығыс Азия арасында ұшуды орындайтын шетелдiк авиакомпаниялар үшiн тиiмдi, өйткенi бағыттардың ұзақтығын едәуiр қысқартуға мүмкiндiк бередi. Қазақстанның әуе кеңiстiгiн пайдалануға бар сұраныс әуе көлiгiн басқарудың, навигация мен байланыстың техникалық құралдарын жетiлдiру бойынша талаптар қояды.

      Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгi арқылы шетелдiк компаниялардың авиациялық кемелерiнiң транзиттiк ағындарының негiзгi бағыттары мына үш маршрут болып табылады:

      "АРИСА - САРИН" - Еуропадан Қытайға және Оңтүстiк-Шығыс Азия елдерiне;

      - "АРИСА - ОДИВА" - Еуропадан Оңтүстiк Азия елдерiне;

      - "АЗАБИ - ТИРОМ" - Еуропадан Оңтүстiк Азия, Орта және Таяу Шығыс елдерiне.

      Қазақстан мен iргелес мемлекеттердiң (Қытай, Әзербайжан, Өзбекстан) шекарасында қосымша әуе дәлiздерi ашылды. Халықаралық транзиттiк және мемлекетаралық әуе қатынасын қамтамасыз ететiн әуе дәлiздерiнiң жалпы саны 1998 жылғы 56-дан 2000 жылы 72-ге дейiн көбейдi. Халықаралық әуе жолдарының ұзақтығы 49000 километрдi құрайды. Бұл 3 млн. АҚШ долларынан аса сомаға қосымша кiрiс алуға мүмкiндiк бердi.

      Транзиттiк бағыттардың қазiргi желiсi негiзiнен Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдаланатын авиакомпаниялардың мұқтаждарын қанағаттандыратындықтан, ағынды ұлғайту жөнiндегі қызметтiң негiзгi бағыты жаңа авиакомпанияларды тарту болуы тиiс.

      Су көлiгiнде негiзгi транзиттiк жүк ағыны Ақтау айлағы арқылы өтедi. Маңғыстау облысының көлiк кешенi мен Ақтау теңiз сауда айлағы - Қазақстанның көлiк инфрақұрылымының маңызды интермодальдық тораптарының бiрi. Табиғи географиялық орналасуы, өнеркәсiптiк және техникалық әлеует, авиация, темiр жол және су көлiгiнiң болуы, сондай-ақ облыс және айлақ әкiмшiлiгiнiң қолайлы инвестициялық климатты құру жөнiндегi мақсатты қызметi құрастырылған көлiк қатынасын дамыту үшiн халықаралық көлiк дәлiздерiн құру жобаларында ескермеуге болмайтын ерекше мүмкiндiктер қалыптастырады.

      Ақтау теңiз айлағы мемлекетаралық сауда-экономикалық қарым-қатынастарда байланыстыратын тiзбек ретiнде оперативтi режимде Қазақстанның, Ресейдiң, Иранның, Бiрiккен Араб Әмiрлiктерiнiң және Орталық Азияның бiрқатар кәсiпорнының экспорттық-импорттық, транзиттiк жүктерiне қызмет көрсетедi.

      Ақтау айлағы үшiн ол арқылы ТРАСЕКА дәлiзi бағыттарының бiрi өтетiнi қолайлы фактi болып табылады, сонымен қатар ол "Солтүстiк - Оңтүстiк" халықаралық көлiк дәлiзiн тиiмдi дамыту үшiн аса маңызды тиеу-түсiру пунктi ретiнде қаралады.

      ТРАСЕКА маршрутының қазақстандық учаскесi Қырғызстан, Өзбекстан және Түркiменстан сияқты көршілес мемлекеттердiң аумақтары арқылы тасымалдармен салыстырғанда, бiрыңғай құқықтық негiзi мен көлiк жүйесi бар бiр мемлекеттiң транзиттiк аумағын пайдалану мүмкiндiгiн бередi. Бұл орайда жүк жөнелтушi бiрыңғай тасымалдау құжатын пайдалана отырып және табысты тiкелей төлем бәсiн ала отырып көптеген шекаралық өткелдерден өтiп жатпайды.

      Өз кезегiнде Қазақстан Республикасы үшiн осы бағыттың басқалардың алдында басым екенi көрiнiп тұр. Ол темiр жол магистралiн ғана емес, сондай-ақ мемлекеттiң су әлеуетiн iске қосуға мүмкiндiк бередi, осымен республиканың батыс аймағының көлiк инфрақұрылымын барынша іске қосып, Қазақстанның Ақтау теңiз айлағын дамытуға ықпал етедi.

      2000 жылы жүк ағынының ұлғаюы екi сабақтас көлiк ведомствосының - "Ақтау теңiз сауда айлағы" және "Қазақстан темiр жолы" республикалық мемлекеттiк кәсiпорындарының келiсiлген тарифтiк саясатты жүргiзу нәтижесiнен Ақтау айлағының транзиттiк тартымдылығының өскенiне куә болды.

      1999 жылы қаржыландырылуы Еуропа Қайта құру және Даму Банкi (ЕКДБ) заемы және бюджеттiк қоса қаржыландыру есебiнен жүзеге асырылған айлақты қайта жаңартудың бiрiншi кезеңi аяқталды.

      Паромдық терминалды қайта жаңартуды аяқтау және оның жұмыс істеуі айлақтың экспорттық-импорттық тасымалдарды ғана емес, транзиттiк тасымалдарды да жүзеге асыру үшiн, Каспий теңiзi арқылы солтүстiк- оңтүстiк және шығыс-батыс бағыттарында балама маршруттарды құру мүмкiндiктерiн кеңейтедi.

      Қазақстанның өз теңiз флотын құру таза экономикалық мiндет қана емес, оның үлкен саяси және стратегиялық маңызы бар. Аралас жүзудегi кемелердi сатып алу және одан әрi пайдалану Қазақстанды Каспий аймағында да, Қара теңiз және Жерорта теңiзi бассейнi аймақтарында да тиiмдi позицияларға шығарады.

      Аралас жүзудегi кемелерде тiкелей тиеу-түсiрусiз тасымалдау Каспий мұнай транзитi үшiн балама нұсқалар болып табылады, сондай-ақ Каспий аймағы елдерiне/нен жүктердi әкелу/әкету геокөлiк проблемасын шешуге ықпал етедi.

      Перспективада қазақстандық жүктердiң Ресейдiң iшкi су жолдары бойынша тасымалдарын жүзеге асыру көзделедi:

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

      - қысқа иiнде - Түркияға беруді есепке алу. Осындай көрсеткiштермен Болгария, Румыния, Грекия айлақтарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкiн;

      - ұзын иiнде - Италияға (Равенна, Маргера айлақтарына) беруді есепке алу. Осындай немесе жақын көрсеткiштермен Генуяға және Жерорта теңiзiнiң басқа да айлақтарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкiн;

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

      - қысқа иiнде - Балтық жағалауы айлақтарына беруді есепке алу. Осындай көрсеткiштермен Польша, Финляндия айлақтарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкiн;

      - ұзын иiнде - Германияға беруді есепке алу. Осындай немесе жақын көрсеткiштермен Ұлыбританияға және Голландияға тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкiн.

      Өзен көлiгi. Қазақстанның ішiнде өзен көлiгiмен негiзгi жүк ағыны (құрылыс материалдары, ағаш және көмiр) жүзеге асырылатын республиканың басты кеме қатынайтын өзенi Ертiс өзенi болып табылады.

      Ертiс өзенi өзiнiң географиялық орналасуына орай үлкен транзиттiк әлеуетке ие. 70-жылдардың басына дейiн Ертiс арқылы Қытайдан Қазақстанға және одан әрi Ресей Федерациясы бағытында жүк тасымалдары жүзеге асырылған. Керi қарай жүк ағыны да болды. Қазiргi уақытта Ресей Федерациясымен Ертiс өзенi бассейнiнде қазақстандық және ресейлiк кемелермен жүктер мен жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру және олардың шарттары туралы үкіметаралық келiсiмдi жасасу жөнiнде жұмыс жүргiзiлуде.

      Ертiс өзенiнде Павлодар, Семей және Өскемен қалаларында өзен айлақтары бар. Соның iшiндегi ең iрiсi - "Павлодар өзен айлағы" ААҚ (акцияларының мемлекеттiк пакетi 90%). Жолаушылар мен жүктердiң тасымалын "Жоғарғы Ертiс пароходствосы" АҚ, "Павлодар өзен айлағы" ААҚ, "Комплекс" ЖШС және басқалар жүзеге асырады.

      Ертiс өзенiндегi флоттың саны шамамен 540 бiрлiк. Тек 2000 жылдың өзiнде тасымалданған жүктiң көлемi 263 мың тоннаны құрады, бұл 1999 жылғы тасымалдар көлемiнен екi есе асады. Алдын ала мәлiметтер бойынша 2001 жылы жүк тасымалдарын 500 мың тоннаға дейiн ұлғайту жоспарланып отыр.

      Көрсетiлген транзиттiк бағытта кеме қатынасын жаңадан бастау үшiн бiрқатар проблеманы шешу қажет.

      Шульба шлюзiнiң құрылысы аяқталмағандықтан Ертiс өзенiндегi кеме қатынасы бұзылды. Ертiс арнасына ережеде көзделген өтемдiк және көктемде табиғат қорғау мақсатында су ағызумен шектелiп отыр. Бұл проблемаларды акциялардың мемлекеттiк пакетiн концессияға беру шартының қағидаларын қайта қарау жағдайында ғана шешуге болады.

      Екiншi проблемалық мәселе Iле және Қара Ертiс шекарааралық өзендерiнiң транзиттiк мүмкiндiктерiн анағұрлым толық пайдалану туралы Қытай Халық Республикасымен үкiметаралық келiсiмнiң жоқтығы болып табылады, оның жобасы Қытай тарапына берiлген.

      Қазiргi уақытта Орынбор қаласына (Ресей) дейiн кеме қатынай алатын Жайық өзенiнiң транзиттiк мүмкiндiктерi толық көлемде пайдаланылмай отыр. Бұл су көлiгiмен жүктердi тiкелей жөнелту кезiнде қаражаттың едәуiр үнемделуiн қамтамасыз ете отырып, су көлiгiмен жүктердi жөнелту бойынша маршрутты ұйымдастыруға мүмкiндiк бередi.

      Жайық өзенiнiң қазақстандық бөлiгiнде екi өзен айлағы - Атырау қаласында "Атырауөзенайлағы" ААҚ және Орал қаласында "Жайықөзенфлоты" ААҚ бар. Қазiргi уақытта Жайық-Каспий арнасында жүргiзiлiп жатқан түп тереңдету жұмыстары көлiктiк жүк кемелерiнiң Каспий теңiзiне тiкелей шығуын қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi. Өзеннiң географиялық орналасуы және "Солтүстiк - Оңтүстiк" транзиттiк дәлiзiнiң бағытында қолданылатын айлақтардың болуы да қолайлы жағдай.

      Осы бағытты дамытудың проблемалық мәселесi Жайық-Каспий арнасын қайта жаңарту жұмысын аяқтау және бар айлақ базасын қайта жаңартуға қажеттiлiк болып табылады.

               3. Көлiкті ақпараттандыру және логистика

                       қағидаттарын iске асыру

      Дүниежүзiлiк сауда технологияларының өзгеруi, тауар ағындарының кең ауқымдануы, тауар алмасу процестерiнiң кешендi ақпараттандырылуы көлiк-бөлу технологияларын логистика қағидаттары негiзiнде түбегейлi өзгерту мәселесiн алға қойып отыр.

      Ақпараттандыру деңгейi ұлттық көлiк операторларының бәсекелестiк қабiлетiне және халықаралық көлiк дәлiздерi қазақстандық учаскелерiнiң бәсекелестiк қабiлетiне тiкелей ықпал етедi.

      ХХI ғасырдың басынан әлемде көлiкте және тауар қозғалысында жаңа ақпараттық стандарттар қолданысқа енгiзіледi, бұл тасымалдарға сұраныс құрылымы мен көлемiне ықпал етедi, көлiкпен қызмет көрсету сапасы, қозғалысты басқару сапасы, қауiпсiздiктi қамтамасыз ету және т.б. деңгейiн өзгертедi.

      Сонымен қатар электронды сауданың дамуы қымбат тауарларды жеткізу мерзiмiн қысқарту және қазiргi заманғы ақпараттық технологиялармен тығыз байланыстырылған жаңа көлiк, қойма, кеден технологияларын ендiру сияқты табиғи мiндеттердi қояды. Атап айтқанда, контейнерлеудiң, мультимодальдық тасымалдау жүйесiнiң, тауар қозғалысын жылдамдататын басқа да көлiк технологияларының маңыздылығы едәуiр өседi.

      Мультимодальдық тасымалдар одан әрi дамиды, осы тасымалдар түрiнiң негiзгi элементi экспедиторлық компаниялар мен мультимодальдық көлiк операторлары болып табылады деп айтуға болады.

      Халықаралық көлiк дәлiздерiнiң қазақстандық учаскелерiн қалыптастыру сыртқы сауда мультимодальдық тасымалдарының ұлттық операторларын және жүктердi жеткiзудiң логистикалық қағидаттарын, олардың тiкелей тарифтiк төлем бәстерi негiздерiнде бүкiл жүрiс бағыты бойынша қозғалысына толық сервис пен бақылауды қамтамасыз ететiн көлiк-экспедиторлық компанияларға мемлекеттiк қолдау шараларын қабылдау жағына салмақты дәлел болып табылады.

      Көлiк құралдарының қозғалысын бақылау мен басқаруды жетiлдiру, электронды (қағазсыз) құжат айналымы жүйесiн ендiру үшiн навигация мен телематика жүйелерi дамытылатын болады.

      Қазақстанның көлiк жүйесiн халықаралық тауар қозғалысына қосу әртүрлi бағытта жүргiзiлуде. Бұл қазақстандық мұнайды Ақтау айлағы арқылы Ресейге, Әзербайжанға және Иранға тасымалдау, халық шаруашылығы тауарларын Орталық Азиядан Ресейге және одан әрi Еуропаға тасымалдау, жүктердi Азия-Тынық мұхит аймағынан Қазақстанның аумағы (Дружба - Алашанькоу өткелi) арқылы Еуропаға тасымалдау және елiмiзге валюта қаражатының едәуiр түсiмiн беруге қабiлеттi басқа да перспективалы жобалар.

      Дүниежүзiлiк транзиттiк жүк ағындары - транзиттiк тасымалдарға қатысушылардың барлығы үшiн, сөзсiз, сарқылмас табыс көзi.

       4. Көлiк транзитiн дамыту мақсаты мен қағидаттары

      Қазақстанның аумағы арқылы көлiк транзитiн дамыту мақсаты қазақстандық сыртқы сауда тасымалдарының тиiмдiлiгiн арттыру және елiмiздiң экономикалық қауiпсiздiгiн нығайтатын халықаралық келiсiмдер мен уағдаластықтардың негiзiнде олардың жүзеге асырылуына кепілдiктi қамтамасыз ету, сондай-ақ отандық коммуникацияларға, сондай-ақ үшiншi елдердiң транзиттiк тасымалдарын тарту және осының есебiнен қосымша кiрiс алу болып табылады.

      Көлiк транзитiн дамытудың қағидаттары:

      Тармақталған көлiк-коммуникация инфрақұрылымы мен логистикалық терминалдар желiсi бар халықаралық көлiк дәлiздерiн қалыптастыру көлiктi дүниежүзiлiк көлiк жүйесiне кірудiң негiзi және отандық көлiк инфрақұрылымын дамыту үшiн шетелдiк инвестицияларды тартуға маңызды алғышарт болып табылады. Халықаралық көлiк дәлiздерiнiң қазақстандық учаскелерiн дамыту елiмiздi әлеуметтiк-экономикалық дамытудың жалпы бағыттарымен өзара байланысты жүзеге асырылуы, капитал салымдарының экономикалық тиiмдiлiгi талаптарына жауап беруi және көлiктiң техникалық деңгейiн едәуiр арттыруды көздеуi, осы салада қолданылатын халықаралық стандарттар мен нормативтердi ескеруi тиiс.

      Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетiн халықаралық көлiк дәлiздерiне транзиттiк жүк ағындарын тартуға бағытталған нормативтiк-құқықтық базаны және тарифтiк саясатты жетiлдiру.

      Қазақстанның транзиттiк көлiк әлеуетiн толығырақ пайдалануға бағытталған сыртқы экономикалық саясатты жүргiзу.

      Әртүрлi көлiктердiң арасындағы өзара iс-қимылды оңтайландыру және қайта тиеу операцияларын ұтымды ету арқылы тасымалдардың интермодальдығын дамыту.

      5. Көлiк транзитiн дамытудың басымдықтары мен негiзгi бағыттары

      1) Халықаралық көлiк дәлiздерiн тиiмдi пайдалану, халықаралық көлiк жүйесiне кiрiгу

      Қазақстан экономикасын iргелес елдерге және халықаралық экономикалық орталықтарға шығу үшiн сенiмдi, үздiксiз, қысқа және арзан жолдармен, республиканың экспорттық әлеуетiн толық iске асыруды қамтамасыз ету; экономикалық аймақтық кiрiгу мүмкiндiктерiн толық ауқымды пайдалану; халықаралық көлiк дәлiздерiнiң оңтайлы тәсiмiн қалыптастыру есебiнен

республиканың транзиттiк әлеуетiн нығайту.

     Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттiк және

экспорттық-импорттық жүктердiң тасымалын ұйымдастыру үшiн басым бағыттар:

     1. Корей түбегi - Қытай - Қазақстан - Ресей - Батыс Еуропа ("Шығыс -

Батыс");

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

     3. Солтүстiк Еуропа - Ресей - Орталық Азия - Парсы шығанағы

("Солтүстiк - Оңтүстiк");

     4. Еуропа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА);

     5. Ресей - Қазақстан - Орталық Азия.

     2) Қазiргi уақыттағы өзектi мәселелердi шешудi негiзге ала отырып,

Тұжырымдаманың негiзгi мақсаттары мен мiндеттерi:

     - мемлекеттiк транзит саясатын қалыптастыру;

       - Қазақстанның аумағы арқылы жүк транзитiнiң көлiк-технологиялық қамтамасыз етiлуiнiң инвестициялық құрастырушысын қалыптастыру;

      - аумақтардың көлiк-технологиялық инфрақұрылымын және қоса жүретiн сервис саласын тиiмдi және тепе-тең дамытуды қамтамасыз ету;

      - Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетiн халықаралық көлiк дәлiздерiнiң бәсекелестiк қабілетiн арттыру;

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

      - мультимодальдық тасымалдардың ұлғаюын ескере отырып, халықаралық көлiк дәлiздерiн кешендi дамыту;

      - iргелес елдердiң балама транзиттiк көлiк дәлiздерiнен тәуелдiлiктi кемiту үшiн қажеттi жағдай жасау;

      - көлiк инфрақұрылымын дамытудың және тиiмдi жұмыс iстеуiнiң ұйымдастыру, экономикалық, құқықтық және әлеуметтiк жағдайын жасау;

      - тиiмдi кадр саясатын жүргiзу (транзиттiк тасымалдарды және қазақстандық көлiк дәліздеріне жүк ағындарын тартуды ұйымдастыруға қатысатын қызмет көрсететiн қызметкерлерге қойылатын талаптарды әзiрлеу, кадрларды даярлау және қайта даярлау бойынша жағдай жасау);

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

      Орталықазиялық аймақта көлiк-коммуникациялық қызметтер көрсетудiң сапасын халықаралық стандарттарға жақындату мақсатымен темiр жол және автомобиль жолдарын қайта жаңарту мәселесi аса өткiр күйде тұр. Қазақстанда 13,5 мың км темiр жолдардың 3,5 мың км ғана электрленген; екi тармақты темiр жолдардың ұзақтығы - барлығы 5,5 мың км, диспетчерлiк орталықтандыру және автотоспалармен темiр жолдар желiсiнiң 80% жабдықталған.

      Жүк жөнелтушiлердi тарту үшiн темiр жолдардың өткiзу қабiлетiн ұлғайтудан басқа, бiрқатар іс-шара өткiзу қажет: жүктердiң қозғалысын автоматты бақылау жүйесiн, жүктердiң кепiлдi сақталуын, қазiргi заманғы байланыс құралдарын ендiру, поездардың қозғалыс жылдамдығын ұлғайту және сервистiк қызмет көрсету объектiлерін салу, жүк тасымалдарының болжамдарын ұдайы әзiрлеу, бұл едәуiр инвестицияларды қажет етедi.

      Таяу арада бұл тұрғыдағы басым мiндеттер:

      1) Дөң - Қызылоктябрь кенiшi жаңа темiр жол желiсiн салу;

      2) темiр жол көлiгiнiң қуаттарын дамыту (Дружба, екiншi кезегi), Ақтоғай - Дружба темiр жол желiсiн (253 км) күшейту;

      3) Саяқ - Мойынты учаскесiн (338 км) жетiлдiру;

      4) Шар - Өскемен жаңа темiр жол желiсiн (150 км) салу;

      5) Жезқазған - Қызылорда темiр жол желiсiн салу және оның Өзбекстанның аумағында салынып жатқан Үшқұдық - Беруни - Нөкiс желiсiмен түйiсуi, бұл көмiрсутегi шикiзатының бiрегей қорлары және басқа да пайдалы қазбалар бар Қазақстанның Орталық және Батыс аймақтарын игерудi жеделдетуге ықпал етедi. Сонымен қатар бұл Каспий теңiзi айлақтарына және одан әрi транскавказ магистралi арқылы Қара теңiз айлақтарына тiкелей шығуды қамтамасыз етедi.

      6) Алматы - Астана, Алматы - Бiшкек, Алматы - Хоргос автомобиль жолдарын қайта жаңарту;

      7) Шымкент - Қызылорда - Ырғыз - Ақтөбе және Атырау - Орал - Ақтөбе - Қарабұтақ - Қостанай облысының шекарасы автожолының жекелеген учаскелерiн салу және қайта жаңарту болуы мүмкiн.

      Жаңа трассалар мен қатынас жолдарын пайдалануға енгiзу тасымалдардың ұзақтығын және жүк транзитiнiң құнын едәуiр қысқартуға мүмкiндiк бередi, Орталықазиялық аймақтың ішiндегi сауда-экономикалық өзара байланыстарды кеңейтуге ықпал етедi. Бұдан әрi осы жобаларды транзиттiк ағындардың ұлғаюы болжамдарының негiзiнде экономикалық тиiмдiлiгi жағынан тереңiнен кешендi зерттеу қажет болатыны сөзсiз.

      Алайда, перспективада 2010 жылға дейiн жүк тасымалдары көлемiн одан әрi ұлғайту инфрақұрылымға инвестицияларды, сондай-ақ транзиттiк жүйенi техникалық және технологиялық қайта жарақтандыруды қажет етедi. Инвестициялық қызметтi жүзеге асыруға мүдделi мемлекеттiк құрылымдар, жеке меншiк фирмалар, көлiк компаниялары, сондай-ақ iрi жүк жөнелтушiлер ықтимал инвесторлар болуы мүмкiн.

      Мiне осылай, Қазақстанның қазiргi әлемдегi рөлi мен орнына iс жүзiнде шешушi ықпал ететiн негiзгi саяси және экономикалық факторлар:

      IЖӨ-нiң жылына 5,8% шегiнде тұрақты экономикалық өсуiн қамтамасыз ету қажеттiгi.

      Экономикаға инвестициялардың жетiспеушiлiгi. Шетелдiк инвестициялар өте аз келуде және Қазақстанның мұқтаждарына сәйкес келмейдi.

      Қазақстаннан капиталдың сыртқа кетуi. Капиталдың жоқ болуы елге шоғырланған инвестициялық саясатты жүргiзуге мүмкiндiк бермейдi.

      Технологиялық салада кейiн қалу.

      Теңiз бағыттарынан қазақстандық көлiк жүйесiне тауар ағынының 1% тарту сияқты ауқымды мiндеттi қамтамасыз ету үшiн перспективада көлiк кешенiн түбегейлi жетiлдiру қажет болады. Осындай жетiлдiрудi кезең-кезеңмен жүзеге асыру үшiн қажеттi инвестициялардың бағалық көлемi 4 млрд. АҚШ долларынан асады. Салыстыру үшiн, келтiрейiк, Қытай ұқсас мәселелердi шешуге соңғы сегiз жылда 30 млрд. АҚШ долларынан артық жұмсады, ал Ресей - 50 млрд. АҚШ долларын жоспарлап отыр.

      Осы мақсаттарға Қазақстан халықаралық қаржы ұйымдары тарапынан жылына жарты миллиард АҚШ долларынан артық ала алмайтыны анық. Қалған инвестицияларды Қазақстанның аумағы арқылы жүк транзитiне мүдделi жүк иелерiнен тарту қажет. Қытайдың өзiнде де халықаралық несиелiк ұйымдардың көлiк пен көлiк инфрақұрылымын дамытуға бағытталған қаражаты шамамен ширек бөлiгiн құрайды, қалғаны - тауар тасымалдау көлемiн ұлғайту жолдарын iздеген жүк иелерiнiң тiкелей инвестициялары. Мiне осылай, Қазақстан транзитке салынған инвестициялар есебiнен көлiк жүйесiн қайта жаңартуда қойған өзiнiң iшкі мәселелерiн шешуге мүмкіндік алады.

      Осындай ауқымды инвестицияларды тарту үшiн инвестормен концессия және соңғы онжылдықта кеңiнен тараған ВОТ және ВОО - "құрдың-пайдалан-табыс ет" жүйелерi сияқты жұмыс нысандарын заңды бекiту қажет. Өзiн-өзі өтеу мерзiмi ұзақ iрi инфрақұрылымдық жобаларға инвесторларды тарту үшiн Yндiстанда, Малайзияда, Түркияда, Египетте, Непалда осындай тетiк кең таралған. Осы тәсiмге сәйкес инвесторлар мен мемлекет шарт жасасады, осы шарт бойынша инвестор инфрақұрылым объектiсiнiң (айлақ, контейнерлiк терминал, әуежай, көпiр, ақылы жол және т.б.) құрылысын толық аяқтайды және 20-30 жыл бойы объектiнi пайдалануды жүзеге асырады. Осы мерзiм аяқталғаннан кейiн мемлекет келiсiмге қол қою сәтiнде белгiленетiн өзара тиiмдi баға бойынша инвестордан акциялардың бақылау пакетiн сатып алуға құқылы. Осы жоба бойынша жұмыс iстей отырып, Үндiстан үкiметi 20 млрд. АҚШ долларын, Түркия үкiметi 16 млрд. АҚШ долларын тарта алды. Осы тетiктi пайдалану арқылы бiрқатар елдер параллельдi инвестициялық проблемалардың тұтас кешенiн шешiп алды. Мәселен, Түркия салынған контейнерлiк терминалды шетелге алып шығу мүмкiн еместiгiн ойластырып, капиталдың шығу көзiн көрсетпей инфрақұрылым объектiсiнiң құрылысына бұрын елден шығарылған капиталдарды салуға рұқсат берiп, капиталдарды елге қайтару проблемасын шешiп алды. Құқық қорғау органдары тарапынан ешбiр күш салусыз елге 10 млрд. АҚШ доллары қайтып келдi.

      Бiр көлiк саласының немесе бiрнеше сабақтас салалардың проблемасын ғана емес, тұтас алғанда елдiң инфрақұрылымын жетiлдiру проблемасын қарай отырып, мынадай мiндеттердi белгiлеу қажет:

      - Голландия, Орталық және Шығыс Еуропа елдерi және т.б. сияқты басқа елдердiң жетiстiктерiн үлгi ретiнде алып, транзиттi тартудың мемлекеттiк идеологиясын әзiрлеу. Бұл орайда дүниежүзiлiк сауда құрылымының және оның көлiктiк қамтамасыз етiлуiнiң маңызды өзгеру факторы болып табылатын қарқынды дамып келе жатқан электронды сауда жүйесiн есте сақтау қажет;

      - Қазақстанның iшкi мұқтаждарына да қызмет көрсететiнiн ескере отырып, транзиттiк (халықаралық) көлiк дәлiздерiн дамытудың мемлекеттiк бағдарламасын әзiрлеу;

      - инвестициялар тартудың көптеген елдер қолданатын жаңа қазiргi заманғы нысандарын (концессиялар, ВОТ/ВОО) ендiру;

      - инфрақұрылымдық жобаларды дамытуға халықаралық заемдардың қаражатын тарту көлемiн ұлғайту;

      - қазақстандық көлiк компанияларына, ықтимал кеме иелерiне, айлақтарға және транзиттiк тасымалдарға қатысатын көлiк инфрақұрылымының басқа да объектiлерiне қатысты ақылға қонымды қолдау шараларын қабылдау;

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

      - транзиттi дамыту саласында мемлекеттiк және коммерциялық құрылымдардың күш-жiгерiне ықпал ету және үйлестiру үшiн белсендi имидж науқанын жүргiзу.

      Мiне осылай, транзит Қазақстанның экономикасында үлкен рөл атқара алады. Бұл орайда осы қызмет көрсету түрiн едәуiр ұлғайтуға барлық алғышарттар бар екенi көрiнiп тұр.

      Бұл ұлттық ауқымды мәселенiң мемлекеттiң құрылымдық саясаты мен экономикалық стратегиясының өзгеруiмен тiкелей байланысы бар.

      Ол Қазақстанның аймақтық масштабтағы рөлi мен орнына түбегейлi түрде ықпал етедi және көлiк кешенiнiң ғана емес, тұтас алғанда Қазақстан экономикасының дамуын ынталандыратын факторлардың бiрi болуына мүмкiндiгi бар.

        6. Көлiк транзитiн дамыту проблемаларын шешу жолдары

      1. Iргелес мемлекеттермен келiсiлген транзит саясатын жүргiзу.

      2. Халықаралық көлiк дәлiздерi саласындағы нормативтiк құқықтық негiздi халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру жөнiндегi жұмыс.

      3. Транзит дәлiздерi учаскелерiн жетiлдiру және қайта жаңарту.

      4. Көп тарапты халықаралық ынтымақтастықты нығайту және кеңейту.

      5. Ақылға қонымды тарифтiк және инвестициялық саясат жүргізу.

      6. Халықаралық көлiк дәлiздерiн қалыптастыруға және инфрақұрылымды, соның iшiнде көлiк қызметтерiн көрсету рыногын ақпараттық қамтамасыз ету жүйесiн және көлiк құралдарына қызмет көрсету жүйесiн дамытуға бағытталған бағдарламалар мен жобаларды әзiрлеу және iске асыру.

      7. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту.

                               7. Қорытынды

      Көлiктi дамытудың бiрiншi кезектi проблемаларын шешу және халықаралық ынтымақтастықтың жедел дамуы жағдайында көлiк түрлерiнiң ұтымды өзара iс-қимылына қол жеткiзу үшiн халықаралық сауда жүйесiнде халықаралық тасымалдар қатынасындағы қазiргi заманғы халықаралық ережелердiң талаптарына сәйкес көлiк түрлерi жөнiнде ғылыми негiзделген заңнама қажет.

      Дүниежүзiлiк көлiк жүйесiне одан әрi кiрiгу мақсатында Қазақстанның анағұрлым маңызды халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге қосылуы қажет.

      Қазiргi кезеңде Қазақстанда көлiк түрлерiн кешендi дамыту мен олардың өзара iс-қимылын құқықтық және нормативтiк қамтамасыз етудегi аталған проблемаларды шешуде кең халықаралық ынтымақтастық жетекшi рөл атқара алады.

      Бүкiл көлiк жүйесiнiң және көлiктiң жекелеген түрлерiнiң ғылыми-техникалық әлеуетiн қалпына келтiру, көлiк жүйесi мiндеттерiн шешу жөнiндегi жұмысты үйлестiру қойылған мақсаттарды іске асырудағы құралдардың бiрi болып табылады.

     Бұдан басқа, мынадай негiзгi мiндеттердi шешу қажет:

     - көлiк ұйымдарының өндiрiстiк-техникалық базасын нығайту және

инвестициялық қызметтi жандандырудың және тиiмдi инновациялық саясатты

жүргiзудiң негiзiнде инфрақұрылым объектiлерiн дамыту;

     - терминалдық шаруашылықты қоса алғанда, көлiк-экспедициялық қызметiн

көрсетудi дамыту;

     - атқарушы билiктiң аймақтық және республикалық деңгейлерiнде және

халықаралық ұйымдарда көлiктiң барлық түрiн жетiлдiру және өзара

іс-қимылын үйлестiру жөнiнде ұсыныстар әзiрлеу.

Мамандар:

     Багарова Ж.А.

     Қасымбеков Б.А.

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