

Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасы туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы. 2001 жылғы 11 маусым N 801

Қазақстан Республикасының көлік жүйесі салаларын тиімді дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған тұжырымдамасы мақұлдансын.

2. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі салалық жобаларды әзірлеу кезінде осы Тұжырымдаманы басшылыққа алсын.

3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

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

Премьер-Министрі

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

Ү к і м е т і н і ң

2 0 0 1 ж ы л ғ ы 1 1 м а у с ы м д а ғ ы

N 8 0 1 қ а у л ы с ы м е н

мақұлданған

Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған Тұжырымдамасы

Кіріспе

Халықаралық ынтымақтастықты ауқымын ұлғайту мен әлеуметтік-экономикалық кірігудің қазіргі заманғы процестері мемлекеттердің өз экономикалық әлеуетін одан әрі дамыту мен олардың халықаралық рыноктағы бәсекелестік қабілеті тұғырынан алғанда, ұлттық экономикалардың қолданыстағы модельдерін түзету қажеттілігіне шарасыз ә к е л е д і .

Қазақстан өз геосаяси жағдайына, экономикалық әлеуетіне және тарихи дәстүрлеріне байланысты әлемдік шаруашылық байланыстар жүйесіне халықаралық кірігудің белсенді тарабы және ғаламдық экономикалық процестерге қатысушы болып т а б ы л а д ы .

Еуроазиялық құрлықтың орталығында, Еуропаның, Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азияның көлемді және серпінді дамып келе жатқан рыноктарының арасында орналасқан Қазақстанның экономикасы көбіне мемлекеттің жоғары әлеуетті транзиттік

мүмкіндіктерін тиімді пайдалануға байланысты. Ұлттық көлік жүйесінің дамуына, сондай-ақ елдің үлкен аумағы (2725 шаршы километр), халықтың төмен тығыздылығы (орта есеппен 1 шаршы километрге 6 адамнан кем), шикізат және өндірістік ресурстардың едәуір шашыраңқы орналасуы ерекше мән береді.

Халықаралық талдау орталықтарының бағалауы бойынша Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия - Еуропа бағыттары бойынша транзиттік ағындар 330-400 млрд. АҚШ доллары болып бағаланады, олардың 20%-на дейіні Ресей Федерациясы мен Қазақстанның аумағы арқылы өтуі тиіс. Алайда, әртүрлі себептерге байланысты Қазақстан осы әлеуетті 10%-дан аз пайдаланады. Қазіргі уақытта 1,1 млрд. АҚШ долларын құрайтын ішкі тасымалдар көлемі 2005 жылы 2,6 АҚШ долларына дейін өсуі мүмкін (экономика индикативтік жоспарға сәйкес 45,6% өскен кезде).

Халықаралық практика ұлттық деңгейдегі көлік жүйелерінің барабар дамымауы өндіріс пен қызмет көрсету салаларында өзін ақтамайтын шығындарды көбейтіп, шаруашылық қызметінің, іс жүзінде барлық дерлік салаларының дамуын кідіртуге, азаматтардың әлеуметтік кепілдіктерін шектеуге әкелетінін көрсетеді. Транзиттік-көліктік мүмкіндіктерді ұтымды пайдалану экономиканың сабақтас салалары мен аяларын жедел дамытуға ынталандырады. Басқаша айтқанда, көлік стратегиясын таңдап алу, еліміздің өнеркәсіптік кешеніндегі көліктің рөлін жаңаша түсіну, көбінесе, мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық жетістіктерінің тиімділігін алдына ала анықтайды.

Қазақстандағы көмірсутегінің болжанған қорлары таяу болашақта Қазақстан дүние жүзіндегі негізгі мұнай жеткізушілердің біріне айналуы мүмкін екендігін көрсетеді. Сондықтан, мұнайды экспортқа тасымалдау проблемасының Қазақстан үшін стратегиялық маңызы бар.

Соңғы кезде нарықтық қатынастарды барынша дамытуға және көлік жүйесінде бәсекелестік ортаны дамытуға бағытталған экономиканы ырықтандыру одан әрі экономикалық ілгерілеуге нақты алғышарттар жасады. Қазақстанда осы жылдары экономиканың өсуіне барабар көлік қызметін көрсету рыногы қалыптасқан. Алайда, көлік жүйесінің қуатты әлеуеті, соның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы халықаралық транзит мүмкіндігі әзірше жеткілікті тиімді пайдаланылмайды. Осының бәрі негізгі басымдықтары:

қазіргі заманғы ұлттық көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;
еліміздің батыс аймағының көлік инфрақұрылымын дамыту;
қазақстандық көлік кешенінің халықаралық көлік жүйесіне кірігуі процесін жеделдету және елдің транзиттік әлеуетін дамыту;

мемлекеттік реттеуді жетілдіру және бәсекелестік ортаны дамыту болып табылатын көлік саласында мемлекеттің қазіргі заманғы стратегиясын әзірлеу қажеттілігіне әкеледі.

Қазақстан Республикасының мемлекеттік көлік саясаты тұжырымдамасында

Қазақстанның экономикалық өсуінің жай-күйіне ықпал ететін көлік жүйесінің жекелеген салаларын дамытуға қолданылатын қағидатты тәсілдер көрсетілген.

Тұжырымдама "Қазақстан-2030" ұлттық стратегиясының ережелерін, Мемлекет басшысының Қазақстан халқына жолдауларын, Қазақстан Республикасы Үкіметінің бағдарламалық құжаттарын дамыта отырып, әзірленген.

1. Көліктік қызмет көрсету рыногының қазіргі жай-күйі

Қазақстан Республикасының көлік кешені негізгі сипаттамалары мен көрсеткіштері Қосымшада келтірілген темір жол, автомобиль, су, авиация, сондай-ақ технологиялық көліктің басқа да түрлерін біріктіреді.

Еркін нарық қатынастарына көшу көлік кешені қызметінің негізгі көрсеткіштерінде көрініс тапты. Мәселен, 1990 жылдан бастап 1999 жылға дейінгі кезеңде көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау 2,5 есе, жүк айналымы - 3,5 еседен аса, жолаушылар тасымалы - 5 есе қысқарды. Соңғы екі жылда осы көрсеткіштердің өсу үрдісі байқалып отыр.

Ұлттық экономикада көлік кешені рөлінің тұрақты өсуі байқалады. Егер 90-жылдардың басында Қазақстан Республикасының ішкі жалпы өніміндегі көлік пен байланыстың үлесі 8,9% деңгейінде бағаланса, онжылдықтың соңында ол 13,3% дейін өсті. Бұл ретте, көлік кешені үлес салмағының өсімі, негізінен, елдің экономика құрылымындағы кейбір салаларының үлесі күрт төмендеуінен орын алды.

Экономиканы ырықтандыру мен көлік кешеніндегі құрылымдық өзгерістер еркін көліктік қызмет көрсету рыногының дамуына және Қазақстанның дамып келе жатқан нарықтық экономикасына кірігуге әкелді, нормативтік құқықтық база, сондай-ақ көлікті басқару жүйесі өзгерді. Ішкі (көбіне автомобиль және авиация көлігінде) және салааралық (көбіне автомобиль және теміржол, теміржол және су көлігі арасында) бәсекелестік, сондай-ақ көлік қызметін көрсету рыноктарын игерудегі шетелдік тасымалдаушылармен бәсеке көлік жүйелерінің белгілі бір мөлшерде өзін-өзі сақтауын қамтамасыз етеді.

Үкіметтік сырттан қарыз алуды, сондай-ақ басымдық белгілеу - республика экономикасының нақты секторына шетелдік инвестицияларды тарту арқылы жергілікті атқарушы органдардың қарыз алуын шектеу енгізілген.

Барынша монополиядан шығару және бәсекелестікті ынталандыру автокөлікте жүзеге асырылды: мемлекеттік меншікте автокөлік құралдарының 5% кем паркі қалды.

Су көлігі туралы айтса, онда мемлекеттің меншігінде су жолдары мен навигация құралдары ғана қалды, қалған объектілер акционерлендірілді немесе толық жеке меншікке берілді.

Тіркелген 48 авиакомпания жүзеге асыратын әуе тасымалдары рыногында чартерлік тасымалдарды қоспағанда, қазақстандық тасымалдаушылардың арасында бәсекелестік іс жүзінде жоқ, себебі таяу және шет елдерге тұрақты рейстерді орындау құқығы тек

бір авиакомпанияға - ұлттық тасымалдаушыға берілген.

Темір жолдағы институционалдық өзгерістер (көлік кешенінің басқа секторларына қарағанда) анағұрлым баяу қарқынмен жүрді.

Дегенмен, институционалдық өзгерістер жүк және жолаушы көлік ағынын халықаралық қайта бөлудің жаңа экономикалық жағдайында көлік инфрақұрылымының оңтайлы жұмыс істеуін қамтамасыз етпейді. Жүктерді экспедициялау және мультимодальдық тасымалдар жеткілікті дамымаған.

Тасымалдар көлемінің едәуір қысқаруы іс жүзінде көлік кешенінің әрбір секторында тасу қабілеті бойынша резервтер құрды, бұл көлік инфрақұрылымына да, жылжымалы құрамға да қатысты. Алайда, осы резервтер көлік түрлері бойынша да, аумақтар бойынша да тең емес. Сонымен қатар, көлік кешенінің бірқатар сегменттерінде активтерді біркелкі пайдаланбау экономиканың өсу қарқынын көлік кідірте бастайтын рыноктың жекелеген субъектілері мен сегменттерінің залалдығына әкеледі.

Көлік кешені барлық секторларының қызметі транзиттік тасымалдарға арналған тарифтерді барабар реттемеуімен сипатталатынын атап өту керек. Транзиттік тасымалдар бойынша қызмет көрсететін табиғи монополист кәсіпорындар қатаң халықаралық бәсекелестік жағдайында жұмыс істейді.

Темір жол және авиация көлігі үшін жағдай ескірген инфрақұрылымның іс жүзінде толық сақталуымен қиындап отыр.

Бұдан басқа, кешен салаларындағы инвестициялар жетіспеушілігі өз қаражаты мен банк несиелерін жылжымалы құрам мен инфрақұрылым объектілерін жаңартуға жұмсауға мүмкіндік бермейді, мұның өзі негізгі құралдардың едәуір тозуына және жылжымалы құрамның орташа жасының сыни жасқа дейін ұлғаюына әкеледі.

Осының бәрі Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалануға кедергі жасайды.

Қазақстанның құбыр көлігі көбісі 1990 жылға дейін салынған мұнай - және мұнайөнім құбырлары (6,3 мың км) газ құбырлары (3,2 мың км) және су құбырлары (3,4 мың км) кіреді.

Қазіргі уақытта, көбінесе батыстық мұнайқұбыр жүйесі пайдаланылады. Шығыстық мұнайқұбыр жүйесі объективті экономикалық себептерге байланысты іс жүзінде тоқтап тұр.

Газ құбырлары, көбінесе транзиттік болып табылады және Қазақстанның халық аз тұратын орталық және солтүстік батыс аудандарында орналасқан. Республиканың оңтүстік аймағында Өзбекстанның табиғи газымен Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы облыстарын қоректендіретін газ құбыры жұмыс істейді.

Қазақстан Республикасындағы көмірсутекті шикізатының бағаланған әлеуеті аса жоғары және қазіргі кезеңде де күшейе беруде.

Республика бойынша тұтас алғанда мұнай мен газ конденсатының күтілген өндіру көлемі 2000 жылы 33,5 тоннаны құрады, 2005 жылы - 60,0 млн. тоннаға және 2010

жылы - 100,0 млн. тоннаға жетеді.

Алайда, шикізаттың ірі қорының болуы - мұнай-газ саласының дамуы үшін міндетті,
бірақ жеткіліксіз шарт.

Сондықтан, мұнай-газ өндіретін компаниялардың экспорттық бағыттарға барынша қол жеткізуін қамтамасыз ету үшін көлік инфрақұрылымының құрылысы мұнай-газ саласын дамытудағы басым бағыттардың бірі болып табылады.

Қазақстанның мұнайды сататын дүниежүзілік рыноктарға дербес жолының жоқтығын ескере отырып, мұнайдың негізгі көлемі көрші Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына мүше мемлекеттердің аумағы арқылы тасымалданады. Бұл Қара және Балтық теңіздерінің экспорттық терминалдары арқылы Еуропа рыноктарына мұнайды тасымалдауға мүмкіндік беретін "Дружба" құбыр жүйесі, сондай-ақ Транс Кавказ көлік дәлізі (Ақтау - Баку - Батуми).

Су құбырлары көбіне Қазақстанның батыс және солтүстік аудандарында орналасқан, Өнеркәсіптік кәсіпорындар мен ауыл шаруашылығы тараптарынан техникалық және ауыз суға сұраныстың төмендеуі су құбырларының өткізу қабілеті оңтайлы пайдаланылмауына әкелді.

Қалыптасқан жағдайды және Қазақстан Республикасындағы көлік кешенін дамыту жолдарын жан-жақты талдау елдің аумағы арқылы тауарлар мен жүктерді тасымалдау шығасыларын төмендетуді, халыққа көрсетілетін көлік қызметінің сапасын жақсартуды, тасымалданатын жүктер мен жолаушылардың қауіпсіздігі мен сақталуын қамтамасыз етуді ескере отырып, кешенді одан әрі реформалау қажеттілігін көрсетеді.

2. Мемлекеттік көлік саясатының мақсаты

Мемлекеттік көлік саясатының мақсаты Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметін көрсетуге бар және болжанатын қажеттіліктерді қанағаттандыру, олардың сапасын:

Қазақстан Республикасының аумағында қазақстандық экономиканы дамытудың және елдің ұлттық қауіпсіздік мүдделерін қамтамасыз етудің міндетті шарты ретінде бірыңғай, іштей тұйықталған, сырттай шоғырланған көлік кеңістігін қалыптастыру; көлік инфрақұрылымының дамуындағы үйлестіруді арттыру, көлік құрылысындағы ірі жобаларды әзірлеу және іске асыру, жаңа көлік технологиялары мен техникаларын ендіру;

еліміздің географиялық орналасуын барынша тиімді пайдаланып, көлік кешенінің дүниежүзілік көлік жүйесіне шоғырлануы;

Қазақстанның аумағында бәсекеге төзімді халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру, еліміздің транзиттік әлеуетін арттыру үшін қажетті және жеткілікті жағдай жасау;

көліктік және өндірістік-тарату процестерін шоғырландыру, логистика қағидаттарына негізделген мультимодальды тасымалдау жүйелерін құру; қабылданатын басқару шешімдерінің негізділігін қамтамасыз ету үшін мәліметтер

базасын және болжау модельдерін (көлік коммуникация кешенін ақпараттандыру) құру ;

тасымалдау процесіне барлық қатысушылардың мүдделерін ескеретін және кеңейтілген қайта өндіруді қамтамасыз ететін икемді тариф жүйесін қалыптастыру; анағұрлым экологиялық және энергия сақтайтын көлік технологияларын ендіру, көліктің қауіпсіз жұмыс істеуін қамтамасыз ету және көліктің қоршаған ортаға теріс ықпалын халықаралық нормалар мен стандарттарға сәйкес келетін деңгейге дейін төмендету арқылы жақсарту үшін көлік кешенін қарқынды дамуы болып табылады.

3. Мемлекеттік көлік саясатының басымдықтары мен негізгі бағыттары

Еліміздің 2000 жылдағы дамуының әлеуметтік-экономикалық көрсеткіштері экономикалық өсу үрдісін көрсетеді, бұл Қазақстан Республикасының 2001-2005 жылдарға арналған әлеуметтік-экономикалық дамуының индикативтік жоспарының параметрлерімен байланысқан. Қалыптасқан көлік қызметін көрсету рыногы жүктер мен жолаушылардың қажетті тасымалдарын толық көлемде қамтамасыз ете отырып, нарықтық конъюнктура өзгерісіне өткен жылы барабар жауап берді.

Еліміздің экономикалық өрден даму шарттарының бірі экономиканың өсуінен көлік кешенінің озық қарқынмен дамуы болып табылады, себебі дүниежүзілік практика өнеркәсіп өндірісінің 1% өсімі тасымалдар көлемінің 1,5-1,7% өсіміне әкелетінін көрсетеді. Көлік кешенінде белгіленген оң өзгерістер қарқынының сақталуы екі-үш жылдан кейін көлік объективті себептерге бола әлеуметтік-экономикалық өсуді кідіртуге, Қазақстанның халықаралық рыноктағы бәсекелестік тұғырларын едәуір төмендетуге әкелуі мүмкін.

Осыған байланысты мемлекеттік көлік саясатының негізгі басымдықтары: қазіргі заманғы Ұлттық көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту; қазақстандық көлік кешенін халықаралық көлік жүйесіне шоғырлану процесін жеделдету және еліміздің транзиттік әлеуетін дамыту; мемлекеттік реттеуді жетілдіру және бәсекелестік ортаны дамыту болып табылады.

3.1. Қазіргі заманғы Ұлттық көлік инфрақұрылымын құру және дамыту

Өзара байланыстырылған және бірін-бірі өзара толықтыратын элементтердің технологиялық және пайдаланымдық-сабақтас жүйе ретінде ұлттық көлік инфрақұрылымы мемлекеттік реттеу мен басқарудың тұтас объектісі ретінде қаралады. Оны қалыптастыру мен дамыту жөніндегі негізгі міндеттер:

көлік кешенінің жекелеген секторларының дербес және қатар жұмыс істеуінен оларды дамытудың тұжырымдамалық жағынан бірыңғай стратегиялық моделіне, республикалық және аймақтық деңгейдегі қызметін үйлесімді жоспарлауға көшу;

Қазақстан Республикасының магистральдық транзит-көлік коммуникацияларының халықаралық тәжірибені ескере отырып, оларды кешенді басқаруды, ұстауды және дамытуды қамтамасыз ете отырып, бірыңғай көлік дәліздерін қалыптастыру;

көлік кешенінің барлық секторларының қазіргі көлік желілерінің техникалық және технологиялық деңгейлерін арттыру;

түр аралық технологиялық және ұйымдастырушылық оңтайландыру, өміршеңдігін қамтамасыз ету және пайдалану жүйелерін ұтымды біріктіру және бірлестіру есебінен көлік инфрақұрылымының жұмыс істеу ресурс сыйымдылығын төмендету;

мұнай өңдеу зауыттарына мұнайды жеткізу үшін ішкі мұнай құбырларын салу;

Ресей бағытындағы экспорттық құбырларды қайта жаңарту;

Батыс Қазақстаннан Қытай және Иран бағытында мұнай құбырларын салудың перспективалық жобаларын әзірлеу болып табылады.

Б і р і н ш і к е з е к т е :

1) Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарын дамытудың мемлекеттік бағдарламасын әзірлеу және орындауға қабылдау;

2) Қазақстан Республикасының аумағында тұйықталған және аймақаралық қатынаста оңтайландырылған темір жолдар желісін құру жөніндегі жобалау-іздігіру және құрылыс жұмыстарын аяқтау;

3) Ақтау портын қайта жаңартуды аяқтау;

4) құбыр көлігін дамытудың көп векторлығын жалғастыру қажет.

Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту тікелей қаржылай қолдау, инвестицияларды мемлекеттік кепілдікпен қамтамасыз ету, көлік кешенінің даму болжамдарын ескере отырып, дәліздерді кешенді дамытудың мемлекеттік және аймақтық бағдарламаларын және т.б іске асыру арқылы жүзеге асырылады.

3.2. Дүниежүзілік көлік жүйесіне кірігу процесін жеделдету, транзиттік әлеуетті дамыту

Дүниежүзілік көлік жүйесіне кірігу барынша еркін қозғалыс үшін жағдай жасауды, көліктік және өзге де ілеспе сервистік қызметтерді жеткілікті көлемде және халықаралық талаптар деңгейінде көрсетуді білдіреді. Осыған қол жеткізу үшін:

Қазақстан Республикасы қосылған халықаралық Конвенциялар мен Келісімдердің, сондай-ақ Қазақстан Республикасы қол қойған және бекіткен үкіметаралық шарттардың құқықтық, техникалық және технологиялық қамтамасыз етуін әзірлеу;

Қазақстан Республикасы үшін басым халықаралық Конвенциялар мен Келісімдерді анықтау олардың құқықтық және материалдық-техникалық қамтамасыз етілуін дайындау;

Қазақстан Республикасының әртүрлі аймақтық және халықаралық ұйымдардағы құқықтық және экономикалық мүдделерін қамтамасыз ету жөніндегі белсенді және салмақты іс-қимылы, ұлттық көлік кешені мүдделерін ескере отырып, олардың қызметін үйлестіру;

тасымалдау процесін ұйымдастыру және басқару ережелерін біріздендіру мақсатында аумағы бойынша Қазақстан Республикасы үшін тартымды негізгі транзиттік ағындар өтетін мемлекеттермен тарифтік және кедендік саясатта бірыңғай

көз қарастарды әзірлеу;

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы жолаушылар мен жүктердің қозғалысы кезінде физикалық емес кедергілер жою;
шекарадан өту рәсімдерін жеделдету және оңайлату мақсатында одан өту пункттерін техникалық қамтамасыз ету қажет.

Қазақстанның транзиттік әлеуетінің дамуын мемлекеттік қолдауды қамтамасыз ету үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

халықаралық көлік дәліздерінің құрамына кіретін көлік инфрақұрылымын техникалық дамытуға инвестицияларды бірінші кезекте тарту;

соның ішінде шетелдік капиталды тарта отырып, транзиттік дәліздерде сервистік қызмет көрсетулерді (логистикалық орталықтар, жолаушылар және жүк терминалдары, байланыс құралдары, жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеу, мотельдер, кемпингтер және т.б.) жеделдете дамыту үшін жағдайды қамтамасыз ету;

Қазақстан Республикасының халықаралық әуежайларында тиісті қызмет көрсету құрылымы бар транзиттік аймақтар құру;

халықаралық көлік ұйымдарындағы және көлік саласындағы, соның ішінде екі жақты негізде қабылданатын мемлекетаралық келісімдерді іске асырудағы ынтымақтастықты кеңейту және тереңдету;

Қазақстанның аумағында қазақстандық және шетелдік операторлардың қызметін бақылаудың тиімді мемлекеттік жүйесін құру;

халықаралық ұйымдар мен жекелеген мемлекеттерді үкіметтері көлік қызметі саласында жаңа, неғұрлым қатаң экологиялық, техникалық және өзге де талаптарды қолданысқа енгізгенде қазақстандық тасымалдаушылардың сыртқы және ішкі рыноктардағы қызметін қорғау және қолдау жөніндегі қажетті шараларды жүзеге асыру ;

Қазақстанның халықаралық көлік магистралында халықаралық көлік-экономикалық конъюктурасының өзгеруіне сәйкес коммуникацияларды дамыту стратегиясын түзету;

республика үшін басым халықаралық конвенциялар мен келісімдерде қосылу;
шектес мемлекеттермен де, халықаралық көлік бағыттарына қатысушы елдермен де келісілген және Қазақстан үшін экономикалық тиімді сыртқы саясат жүргізу.

Көкейкесті проблемалардың бірі Қазақстанның Дүниежүзілік Сауда Ұйымына қосылуы болып табылады. Көлік мәнісін қоса алғанда, сыртқы экономикалық қызметті реттеу саласындағы нормалау жөніндегі іс-шаралар кешені қазақстан заңнамасының Дүниежүзілік Сауда Ұйымының нормаларына, қағидалары мен ережелеріне сәйкестігін қамтамасыз етуден басқа, мемлекеттің экономикалық қауіпсіздік талаптарына толық

к ө л е м д е ж а у а п б е р у і т и і с .

Б а с ы м м і н д е т т е р :

1) Оңтүстік-Солтүстік, Солтүстік-Оңтүстік және Шығыс-Батыс бағытында

Қазақстан үшін басым транзиттік дәліздердің тізбесін анықтау;

2) құрылысы мен қалпына келтірілуін қаржыландыру мүмкіндіктерін ескере отырып, халықаралық көлік дәліздерін дамыту басымдылығын белгілеу болып табылады.

3.3. Мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру және бәсекелестік ортаны дамыту

Мемлекеттік реттеудің негізінде басты қағидат - кәсіпкерлік қызмет еркіндігі сақталады, мұның өзі барлық рынок субъектілері үшін көліктік және онымен байланысты сервистік қызмет көрсету үшін бірдей мүмкіндікті білдіреді. Негізгі назар жекешелендіру сәттерінен рыноктың барлық меншік нысанындағы субъектілерінің қатынастарын жетілдіруге, олардың тиімді дамуы үшін жағдай жасауға аударылады.

Бұл ретте мемлекет аса маңызды көлік коммуникацияларына (магистральдық автомобиль және темір жолдар) және көлік инфрақұрылымының басты объектілеріне (республикалық маңыздағы әуежайлар, Ақтау порты, әртүрлі навигациялық, диспетчерлік қызметтер және т.б.) меншік құқығын өзінде сақтап қалады, олардың қызметінің ұлттық қауіпсіздік пен қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты емес бөлігін ғана коммерцияландырады.

Аймақтық маңыздағы көлік инфрақұрылымы объектілері жергілікті атқарушы органдарының басқаруына беріледі, қызметі бәсекелестік ортада жүзеге асырылуы мүмкін көлік инфрақұрылымының сервистік кәсіпорындары республикалық мемлекеттік кәсіпорындардың құрамынан шығарылады және жекешелендіріледі.

Негізгі реттеу құралы ретінде нормативтік құқықтық қамтамасыз ету пайдаланылады. Оны жетілдіру жөніндегі негізгі міндеттер:

көлік кешенінің жекелеген секторларындағы қызметті реттейтін нормативтік құқықтық кесімдерді әзірлеу;

көлік қызметін көрсету рыногында монополиялық орын алған көлік кешенінің секторларында (жоғарыда аталғандарды қоспағанда) қайта құрылымдауды жалғастыру;

тасымалға төлемге қабілетті сұранысты қанағаттандыруды және көлік шығындарын төмендетуді қамтамасыз ететін тариф саясатын жетілдіру;

көлік құралдары паркін жаңарту үшін айналым қаражаттарын толықтыру; қалалық, аймақтық, қалааралық, және халықаралық қатынаста әлеуметтік-маңызды жолаушы тасымалдары бойынша қызмет көрсету құқығына тендерлік рәсімдерді құқықтық бекіту;

жеке және ақылы автомобиль жолдарын ұйымдастыру және салу үшін нормативтік құқықтық база жасау;

қазіргі заманғы көлік технологиялары - логистика және мультимодальдық тасымалдар қызметі және нормативтік құқықтық негіз үшін тетіктер әзірлеу және т.б.;

тасымалдау және қамтамасыз ету қызметінің қауіпсіздігі мен сапасын арттыру, оларды жүзеге асыру қаржылай "ашық" және құзыретті болуы мақсатында олардың

жекелеген түрлерін лицензиялау практикасына қайтып келу;
көлік секторында сертификаттар жүйесінің нормативтік базасын жетілдіру (үйлесімді ету), сондай-ақ көлік құралдарын техникалық пайдалану ережелерін халықаралық стандарттарға сәйкестендіру болып табылады.

Көлік кешені және оның жекелеген секторларының қызметін регламенттейтін барлық нормативтік құқықтық кесімдер, олардың құқықтық негізін халықаралық құқық, сондай-ақ Қазақстан Республикасы мүшесі болып табылатын халықаралық ұйымдардың талаптарына жақындатуды ескере отырып, әзірленеді.

Мемлекеттік реттеудің басқа құралы әкімшіліктендіру болып табылады, оны жетілдіру жөніндегі негізгі міндеттер:

бірыңғай көлік саясаты мен жүйесі шеңберінде көлік кешенінің барлық секторларының кешенді дамуын және үйлестірілген қызметін қамтамасыз ету мақсатында Көлік және коммуникациялар министрлігінің басқарушылық қызметін оңтайландыру;

қауіпсіздікті қамтамасыз ету, лицензиялау және сертификаттау, аймақтық бағдарламалар мен саланы дамытудың республикалық бағдарламалары үшін ұсыныстар әзірлеу, олардың іске асырылуын, сондай-ақ бөлінетін бюджет қаражатының пайдаланылуын бақылау және т.б. салалардағы көлік кешенін басқару функцияларын қалыптастыру және күшейту;

аралас қатынаста тасымалдау кезінде көлік түрлерінің жұмысын үйлестіру, сондай-ақ жаңа аумақтарды игеру және қазіргі желілерді қайта жаңарту кезінде көлік түрлерінің жұмысын үйлестіру;

экспедиторлық компаниялар мен логистикалық орталықтардың рөлін күшейту; республикалық мемлекеттік кәсіпорындардың құрылымы мен қызметін одан әрі оңтайландыру болып табылады.

Экономикалық реттеу мемлекеттік тариф саясаты, салық және кеден заңнамасы арқылы жүзеге асырылады. Осы реттегіштерді жетілдіру жөніндегі негізгі міндеттер:

қатаң тарифсіз сызбалар бойынша жұмыстан жоғары шекті рентабельділікті белгілеу қағидатын пайдалануға және кейіннен, бәсекелестік ортаның дамуына қарай тасымалдаушылар қызмет көрсетуінің еркін баға құруына кезең-кезеңімен көшу;

сонымен бір мезгілде халыққа әлеуметтік кепілдерді қамтамасыз ету кезінде инфляциялық процестерді ескере отырып, шекті тарифтерді индексациялау тетігін әзірлеу;

заңнамада белгіленген тәртіппен жолаушы тасымалдары бойынша, әсіресе ауылдық жерлерде, әлеуметтік-маңызды қызметтер көрсететін рынок субъектілеріне артықшылықтар беру болып табылады.

Мемлекет көліктік қызмет көрсету рыноктарын кеңейтуге және жетілдіруге, шығындарды төмендетудің және халық пен кәсіпорындарға көлік қызметін көрсету сапасын арттырудың қуатты факторы ретінде кәсіпкерлік пен адам бәсекелестікті

дамытуға, әр пайдаланушы бағасын, сапасын, сақталуын, тұрақтылығын және қауіпсіздігін, сервис деңгейін ескере отырып, көліктік қызмет көрсетудің анағұрлым қолайлы түрін еркін таңдап алуына жағдай жасауы жан-жақты жәрдемдесуі тиіс.

Меншік нысаны мен ведомстволық тиесілігіне қарамастан, көліктің барлық түрлері кәсіпорындарының көліктік қызмет көрсету сапасын арттыруына көлік-экспедиторлық қызмет көрсетуді сертификаттаудың жалпы көліктік жүйесін іске асыру жәрдемдеседі.

Бұл үшін қазіргі мемлекеттік стандарттарды қайта өңдеу, қызметтер мен қызмет көрсету сапасын бағалау өлшемі болып табылатын жаңаларын әзірлеу, сондай-ақ тараптардың құқықтары мен міндеттеріне кепілдік беретін көлік-экспедиторлық қызмет көрсетудің біріздендірілген ережелерін, көліктің жекелеген салаларын реттейтін заң кесімдерін қабылдау талап етіледі. Көліктік сервис сапасы көрсеткіштерінің және оларды бағалау әдістерінің бірыңғай кешені жүйесін бекіту, тұтынушылардың құқықтарын мемлекеттік бақылау және қорғау тетігін жасау, кәсіпорындарды, сондай-ақ сапасын басқарудың үлгілік жобаларын міндетті сертификаттау әдістемесін әзірлеу міндеті тұр.

Құқықтары мен нарықтық жағдайдағы өзара жауапкершілігін айқындай отырып, қазіргі көлік-экспедиторлық тасымалдау құрылымдары, мемлекеттік органдар, кәсіпорындар және көлік қызмет көрсетуін тұтынушылар арасындағы өзара қарым-қатынасты реттеу керек.

Халықаралық экспедиторлық ұйымдардың да қызметін заң жүзінде айқындау қажет. Басымдықтар, сөзсіз, көлік-экспедиторлық қызмет көрсетудің халықаралық және ішкі рыноктарын игеріп жатқан отандық экспедиторларға берілуі тиіс.

Мемлекеттің тарифтік саясаты еркін көлік тарифтерінің инфляция деңгейі мен тасымалға төлемге қабілетті сұранысқа әсерін ескере отырып, еркін баға құрау жүйесіне көшудің жалпы экономикалық үрдісін іске асыруы тиіс.

Бұл үшін тарифтік саясат саласында:

көлік рыногы секторында бәсекелестікті жоғары деңгейдегі еркін баға құрауды қамтамасыз ету;

монополист көлік кәсіпорындарының нақты шығындары мен рентабельділігін бақылауды жүзеге асыру;

табиғи монополиялардың көліктік қызмет көрсетуіне арналып бекітілген тарифтерді белгілеу, басқа ынталандыратын және шектейтін шараларды тарифтік реттеу шараларын келісу;

тарифтік саясатты жетілдіруді және көлік тарифтерін белгілеу саласында келісілген саясат жүргізу туралы үкіметаралық келісімдерге сәйкес бірыңғай тарифтік кеңістіктің сақталуын қамтамасыз ету көзделеді.

Тарифтер жүйесін жетілдірудің негізгі бағыты - оларды тасымал сапасы сыныптары бойынша, сондай-ақ мемлекеттік көлік саясатының басымдылықтарын ескере отырып, саралау болып табылады.

Залалды қызмет түрлерін төте қаржыландыру және рентабельді қызметтер есебінен демей қаржы беру практикасы тоқтатылуы тиіс.

Сайып келгенде тарифтік саясат халықаралық және ішкі көлік-экономикалық байланыстарды ынталандыруы, әлеуметтік-маңызды тасымалдарды қамтамасыз етуі тиіс.

Тарифтік саясатты әзірлеу кезінде транзитпен түсетін түсім кірістің валюталық бөлігі түсімінің негізгі көзі болып табылатынын, сондай-ақ Қазақстан Республикасының табиғи монополияға жатқызылған заңды тұлғалары халықаралық көлік қызметін көрсету рыногында бәсекеге түсуге қабілетсіз екенін ескеру керек.

Республиканың экономикасын дамытудың жаңа факторларын, қазіргі заманғы технологиялар мен қызмет көрсетулердің жедел дамуын монополиялық және бәсекелестік құрылымдар арақатынасының нақты өзгеруін ескере отырып, қазіргі заңнамаға және табиғи монополия субъектілерінің бағалары мен тарифтерін белгілеу методологиясына өзгерістер енгізіледі.

Көршілес мемлекеттер арқылы өтетін балама бағыттардың болуы Қазақстанның аумағы арқылы өтетін көлік бағыттарының шетелдік жүк жөнелтушілер үшін экономикалық тартымдылығын сақтап қалу мақсатында икемді тарифтік саясатты қолдану методологиясы мен тетігін жылдамырақ әзірлеу қажеттілігін туындатады.

Республикада таяу жылдары мемлекеттік реттеуді кезең-кезеңімен төмендету арқылы монополиялық салаларда бәсекелестік орта жасауға байланысты қауіпті төмендету маңызды.

Ең алдымен, бұл монополияға қарсы реттеудің заңнамалық негіздерін жетілдіруге және "Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының Заңына халықаралық транзиттік тасымалдар бөлігінде өзгерістер енгізуге қатысты.

Инвестициялық қызмет көлік кешенін дамытудың республикалық және аймақтық бағдарламаларының негізінде жүзеге асырылады. Инвестициялық мүмкіндіктер шектеулі болуына байланысты, басым бағдарламаларға тікелей қаржыландыру түріндегі мемлекеттік қолдау сақталып отыр. Бұл ретте мемлекеттік инвестициялар белгіленген басымдықтарды ескере отырып, таңдамалы сипатта болуы тиіс және бірінші кезекте жалпы мемлекеттік мәселелерді, соның ішінде қауіпсіздік пен қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету жөніндегі мәселелерді шешуге бағытталуы тиіс. Мемлекеттік қаржыландыру бастамашыл болуы және көлік кешені кәсіпорындарының өз ресурстарын, банк несиелерін және басқа да қосымша бюджеттен тыс қаражатты тартуды ынталандыруы тиіс.

Инвестициялық саясат саласындағы негізгі міндеттер:

1) бюджеттен қоса қаржыландыруға жататын басым жобаларды анықтау және оларды тиісті деңгейдегі бюджеттерге енгізу;

2) жеке, соның ішінде шетелдік капиталды тарта отырып, көлік кешені қаржы-инвестициялық құрылымдарын құру;

3) автомобиль жолдарын қалпына келтіру, темір жолдардың учаскелерін күшейту, сондай-ақ халықаралық транзиттік дәліздердің құрамына кіретін әуежайларды қайта жаңарту үшін қаржылық және техникалық көмек көрсету жөнінде халықаралық ұйымдармен және қаржы институттарымен жұмыс істеу;

4) инвестициялық жобаларды конкурстық негізде іске асыруды қамтамасыз ету
б о л ы п т а б ы л а д ы .

Бағалы қағаздар рыногының даму деңгейі, қаржы-несиелік және салық жүйесін реформалау, сондай-ақ ұлттық көлік инфрақұрылымының қазіргі жай-күйі көлік кешенінің салаларындағы инвестициялық қызметтің жандануын тежейтін факторлар
б о л ы п т а б ы л а д ы .

Мемлекеттік тұрақты экономикалық дамуы және инфляцияның төмендеуі жағдайында кәсіпорынның табысы есебінен, соның ішінде темір жол көлігі және азаматтық авиация салаларында инвестициялау (қаржыландыру) одан әрі дамиды.

Елдегі экономикалық және саяси жағдайдың тұрақтануы көлік кешенінің басым деп танылған салаларында - автомобиль жолдары, темір жол көлігі, азаматтық авиацияны жөндеу салаларына, теңіз сауда флотын құру саласына коммерциялық банктердің несие ресурстарын тартуға мүмкіндік береді.

Жоғарыда аталған жобаларды қауіп-қатерден сақтандыру едәуір ақша қаражатын жинақтаған мемлекеттік емес сақтандыру және зейнетақы қорларының қосымша қаржы ресурстарын тартуға нақты мүмкіндік береді.

Көлік кешені саласына капитал салымдарының жекелеген бағыттары бойынша шетелдік инвестициялардың рөлі сақталуы және едәуір маңызды болуы мүмкін. Бұл республикада базалары мен үйлес нұсқасы жоқ салаларда - азаматтық авиацияда, теңіз кеме қатынасында лизинг компанияларын құру қажеттілігіне байланысты.

Мемлекеттің қатысуынсыз инвестициялардың басқа нысандарына көшу көлік кешені салаларында қатар жүреді. Мысалы, азаматтық авиацияда шетелдік компаниялардың қатысуымен әуе кемелерін сатып алу мен жөндеу базасын жасауға қаржы лизингін тартуға кірісті.

Көлік кешені салаларындағы инвестициялық қызметтің қатаң белгіленген кезеңділігі мен бағыты болуы тиіс. 2008 жылға дейін автожол саласына, теңіз портын дамытуға мемлекеттік кепілдікпен инвестициялар тарту практикасы сақталады.

Коммерциялық банктердің, зейнетақы қорларының, жеке меншік компаниялардың ішкі инвестицияларын тарту көлік кешенінде концессия және басқалар сияқты объектілерді салудың және пайдаланудың осындай сызбаларын дамытуды көздейді.

2003 жылдан бастап қоржындық инвестицияларды енгізу болжанып отыр, осы үшін көлік кешенінің ұйымдары акциялар, облигациялар, бондар және басқа да бағалы қағаздар шығаруды және оларды қор рыногында орналастыруды көздеп отыр.

Инновациялық салада негізгі күш-жігер мен ресурстар ғылыми-зерттеу жұмыстарының нәтижелілігін арттыруға шоғырлануы тиіс.

Зерттеулердің басым бағыттары:

бірыңғай өндірістік-техникалық кешен ретінде көлік кешенін тиімді дамыту және еліміздің транзиттік әлеуетін пайдалану жолдарын іздеу;

аймақтық және республикалық ауқымдағы көлік желілерінің ұтымды құрылымдарын әзірлеу;

көлік қызметін көрсету рыногында бәсекелестік ортаны дамыту жөнінде ұсыныстар дайындау;

тасымалдау процесінің озық технологияларын (мультимодальдық тасымалдар, логистика) әзірлеу және Қазақстан Республикасындағы нақты экономикалық жағдаймен байланыстыру;

қазіргі заманғы ақпараттық технологияларды қолданумен перспективалық басқару жүйелерін әзірлеу;

көлік кешеніндегі тарифтерді есептеу методологиясын, салық және кеден саясатын жетілдіру жөнінде ұсынымдар әзірлеу;

көлік кешені үшін импорт алмастыру саласындағы зерттеулер болып табылады.

Көлік кешенін тиімді дамытудың басым шарты барлық іске асырылатын жобаларды ғылыми сүйемелдеу, салалық ғылымның сақталуы мен дамуы болуы тиіс.

Бірінші кезекті міндеттер:

1) темір жол көлігінде тарифтік саясатқа жаңа қағидаттар мен тәсілдерді әзірлеу;

2) аэронавигация қызмет көрсетуіне арналған тарифтерді есептеу әдістемесіне өзгерістер енгізу;

3) отандық кәсіпорындарда жасалуы мүмкін қосалқы бөлшектердің, жабдықтар мен машиналардың номенклатурасын ұлғайту болып табылады.

3.4. Әлеуметтік және кадр саясаты

Негізінен тасымалдау құнын төмендетуді, олардың сапасын жақсартуды, жолаушылар мен жүктерді жеткізу мерзімін қысқартуды талап ететін көлік кешені салаларын реформалауға байланысты салдарларды әлсірету үшін:

еңбек ресурстары саласында халықты жұмыспен қамту, жұмыспен қамтудың белсенді нысандарын қамтамасыз ету, жаңа жұмыс орындарын ашу, сұраныс пен ұсынысты болжаудың, ішкі еңбек рыногын қорғаудың негізінде кадрлардың біліктілігін арттыру, жұмысқа даярлау және қайта даярлау саласындағы мемлекеттік саясатты негізге ала отырып, көлік кешеніндегі экономикалық реформалармен құрылымдық өзгерістердің теріс әлеуметтік салдарларын әлсіретуге бағытталған шаралар кешенін жүзеге асыру;

көлік кешені объектілерінде жұмыссыздар үшін жөндеу - құрылыс, қалпына келтіру жұмыстарында қоғамдық жұмыстар ұйымдастыруды барынша кеңейту;

қазіргі заманғы жалақыны индексациялау, жоғары білікті кадр әлеуетін сақтап қалу, жекелеген қызметкерлер санатының айрықша еңбек ету жағдайын ескере отырып, басқа да әлеуметтік мәселелерді шешу жөніндегі шаралар кіретін салалық тарифтік

келісімдер жасасу практикасын жалғастыру;

батыс және шығыс аймақтарындағы ауыл халқын ауыз сумен қамтамасыз ету үшін су құбырларын пайдаланымдық жай-күйде ұстау;

барлық меншік нысанындағы көлік кәсіпорындары қызметкерлерінің біліктілігін, ең алдымен, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері бойынша арттыру және бақылау жүйесін құру;

білікті кадрларды даярлау үшін жоғары және орта арнаулы оқу орындарының салалық жүйесін қалыптастыру және қолдау қажет.

Көлікшілердің әлеуметтік қорғанымдылығының негізгі шараларының бірі - кепілдігін қамтамасыз ететін әлеуметтік сақтандыру жүйесін дамыту, соның ішінде өндірістегі жазатайым оқиғалардан және кәсіби аурулардан сақтандыру, жұмыс істейтіндер шын жақсы және қауіпсіз еңбек жағдайын жасау. Көлік кешені кәсіпорындарын қайта құрылымдауды жүргізу кезінде көлік кешенінің жұмыстан босатылатын қызметкерлерінің жұмыспен қамтылуын және әлеуметтік қорғалуын қамтамасыз ету жөнінде шаралар көзделеді және қаржы қаражаты бөлінеді.

Бірінші кезектегі міндеттер:

- 1) салалық тарифтік келісімдердің орындалуын бақылау;
- 2) көлік кәсіпорындары қызметкерлерінің біліктілігін арттыру жөнінде іс-шаралар әзірлеу;
- 3) жұмыссыздар үшін қоғамдық жұмыстар ұйымдастыру болып табылады.

3.5. Ұлттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету

Еліміздің қорғаныс қабілетін және экономикалық тәуелсіздігін сақтап қалу, сондай-ақ төтенше жағдайларда көліктің тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін көлік кешенінің жұмылдыратын резервтері болуы тиіс. Оларды құру және қолдау үшін:

көлік кешенін дамыту стратегиясын ұлттық қауіпсіздік стратегиясымен, мемлекеттік әскери доктринамен және төтенше жағдайдағы жұмыспен үйлестіру және өзара түзету енгізу;

қажетті жағдайда объектілер мен жүйелерді материалдық-техникалық қамтамасыз етудің айрықша тәртібін белгілей отырып, қорғаныстық маңызы бар және/немесе төтенше жағдайды жою кезінде пайдаланылатын көлік кешені жүйелері мен объектілерін дамытуға бірінші дәрежелі көңіл бөлу;

республикалық бюджет қаражаты есебінен қаржыландыру және олардың орындалуын мемлекеттік бақылауды жүзеге асыру арқылы көлік кәсіпорындарына мемлекеттік қорғаныстық тапсырыстар белгілеу;

көлік кешенінің жұмылдыру дайындығы жөнінде қажетті нормативтік құжаттарды әзірлеуді жүзеге асыру, жұмылдыру дайындығы жүйесін және жаңа экономикалық жағдайдағы жұмылдыру органдарының құрылымын әзірлеу;

ақпараттандыру, байланыс және басқару құралдарының айрықша жағдайда тұрақты

жұмыс істеуін қамтамасыз ету көзделеді.

Көлік кешенінің жүйелері мен объектілерінің төтенше жағдайдағы қызметін қолдау жөніндегі іс-шаралар мемлекеттік мақсаттық бағдарламаларға және Қазақстан Республикасының жұмылдыру жоспарына сәйкес алдын-ала әзірленіп, жүзеге асырылады.

Көлік қызметтері қоғамдық қауіпсіздікті қамтамасыз ету, соның ішінде қоғамдық тәртіпті қорғау және қылмысқа қарсы күрес мәселелерін шешуде ішкі істер органдарымен өзара тығыз іс-қимылды жүзеге асырады.

Мемлекеттің экономикалық қауіпсіздігін көлік кешені қызметіне байланысты бөлігінде арттыру үшін оның материалдық-техникалық базасын күшейту, айрықша жағдайда немесе төтенше жағдайда жұмыс істеуге дайындау жөніндегі шаралармен қатар, басқа елдердің көлік инфрақұрылымдарын пайдалану қажеттілігінен тәуелділігі жою көзделеді.

Бірінші кезектегі міндеттер:

- 1) экономикалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралардың орындалуын бақылау;
- 2) көлік кешенінің жұмылдыру дайындығы мәселелерін реттейтін нормативтік құқықтық кесімдерді дайындау;
- 3) автомобиль жолдарының бір километрін ұстауға және жөндеуге ең аз қаржыландыру нормативін белгілеу болып табылады.

3.6. Көлік процесінің қауіпсіздігі және қоршаған ортаны қорғау

Табиғи нарықтық реттегіштер тасымалдау процесін жүзеге асыру кезінде азаматтардың денсаулығы мен өмірін қорғау, авариялық деңгейін төмендету және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету сияқты аса маңызды қоғамдық мәселелерді оңтайлы шешуді әрдайым қамтамасыз ете бермейді. Сондықтан, мемлекет тиісті реттеу функцияларын өзіне алады:

ұлттық Көлік техникасын сертификаттау және лицензиялау жүйелерінің қызметін, оған техникалық қызмет көрсетуді және көлік қызмет көрсетулерін жетілдіру;

техникалық пайдалану ережелерін, көлік техникасына техникалық қызмет көрсету, жөндеу және қарау тәртібін жетілдіру;

көлік құралдарын техникалық пайдалану ережелеріне қойылатын нормативтік талаптардың және тасымалдау кезіндегі техникалық және экологиялық қауіпсіздік жөніндегі талаптардың орындалуына бақылауды күшейту;

көлік техникасының техникалық жай-күйіне диагноз қоюдың қазіргі заманғы құралдарын енгізу;

тасымалдар қауіпсіздігінің және қоршаған ортаны қорғаудың қажетті деңгейін қамтамасыз ететін көлік техникасын сатып алуды ынталандыратын экономикалық тетіктерді әзірлеу және енгізу;

көлік жобаларының экологиялық сараптамасын қамтамасыз ету, экологиялық осал

аймақтарда көлік кешені қызметіне экологиялық мониторингін ұйымдастыру; көлік бағыттарының жай-күйін тексеру жөніндегі кешенді шаралар мен бағдарламаларын қабылдау және қажетті акциялар өткізу.

Бірінші кезектегі міндеттер:

1) техникалық қызмет көрсетуді, техниканы жөндеуді және көліктік қызмет көрсетуді сертификаттау және лицензиялау тізбесіне өзгерістер мен толықтырулар е н г і з у ;

2) отынға және жағармай материалдарына қойылатын сертификаттау талаптарын ө з і р л е у ;

3) бейтарап қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөнінде іс-шаралар әзірлеу болып табылады.

3.7. Ақпараттық-талдау қызметі

Көлік кешенінің барлық секторларын үйлесімді және үйлестірілген ретте дамытуды қамтамасыз ету, сондай-ақ оның жекелеген секторларын басқаруды арттыру, қаржы және материалдық ресурстарды оңтайлы бөлуді қамтамасыз ету үшін көлікте мыналарды көздейтін кешенді ақпараттандыру қажет:

көліктің әркілі түрлерінің ақпараттық кешендерін түйістіруді және көліктік қызмет көрсету рыногы мониторингінің негізінде көлік кешенінің қазіргі заманғы а қ п а р а т т ы қ о р т а с ы н құру;

аймақтық, республикалық және халықаралық деңгейде жүк және жолаушы ағындары жөнінде болжам, сондай-ақ көлік кешені мен оның жекелеген элементтерін дамытудың перспективалық жоспарларын жасау;

логистикалық орталықтар, көлік-экспедициялық тірек пункттерін құру.

Бірінші кезектегі міндеттер:

1) көлік кешенінің электрондық деректер базасын жасау;

2) логистикалық орталықтарын құру жөнінде іс-шаралар әзірлеу болып табылады.

3.8. Саланы технологиялық және техникалық жаңарту

Қазіргі заманғы көлік технологиялары (мультимодаьдық тасымалдар, логистика, ғаламдық логистикалық провайдерлік және т.б.) елдің экономикасының қарқынды өсуі үшін көлік кешенінің әртүрлі секторларының синергетикалық тиімділігін іске асыруға мүмкіндік береді. Осындай технологияларды Қазақстанда ұйымдастыру және дамыту ж ө н і н д е г і н е г і з г і б а ғ ы т т а р :

сан алуан көлік түрлері тікелей өзара іс-қимыл жасайтын түйінді пункттерде көлік инфрақұрылымын жетілдіру, оларда көп функционалды терминалды кешендерді, ақпараттық және логистикалық орталықтарды құру;

халықаралық тәжірибені ескере отырып, әртүрлі көліктің (ыдыс, тиеу-түсіру жабдығы және т.б.) өзара іс-қимылын техникалық қамтамасыз ету.

құрастырылған және мультимодаьдық тасымалдарға ұйымдастыру жағынан жәрдемді қамтамасыз ету, мультимодаьдық операторлар желісін дамыту;

ауыл шаруашылығы және әлеуметтік маңызды қалалық жолаушы тасымалдарын қамтамасыз ету үшін лизингтік көлік компанияларын құру; қазіргі құбырлардың өткізу қуаттылығын ұлғайту және жаңаларын салу болып табылады.

Көлік кешені әртүрлі салаларының техникалық базасын жетілдіру мыналарды көздейді:

А в т о м о б и л ь к ө л і г і :

қала автобустарының, соның ішінде сыйымдылығы үлкен автобустар паркін қазіргі заманғы жылжымалы құраммен толықтыру; автокөлік құралдарына сервистік, соның ішінде фирмалық қызмет көрсету жүйесін дамыту; сұранысы жоғары жылжымалы құрамының өз автомобиль өндірісін дамыту.

Транзиттік дәліздердің құрамына кіретін автомобиль жолдары: магистральдық автожолдарды, халықаралық нормалармен сәйкестендіру және олардың тұрақты көлік-пайдаланымдық жай-күйін қолдау, соның ішінде жекелеген, анағұрлым бұзылған автомобиль жолдары учаскелерін қалпына келтіру; автожол көпірлерінің көлемдерін кеңейту және жүк көтерімділігін ұлғайту; қазіргі заманғы жол-құрылыс техникасын сатып алу; бейтарап қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөнінде нормативтер әзірлеу.

Т е м і р ж о л к ө л і г і :

республиканың аймақтары арасында ең қысқа байланысты қамтамасыз ететін темір жол учаскелерінің құрылысын салу;

транзиттік дәліздердің құрамына кіретін темір жол учаскелерін және жылдам жолдарының учаскелерін күшейту;

диспетчерлік кешендерді автоматтандыру, оларды қазіргі заманғы бағдарламалық қамтамасыз етумен және байланыс құралдарымен қамтамасыз ету; жолдарды қалпына келтіру және жөндеу үшін қазіргі заманғы техниканы сатып алу;

қазіргі заманғы тепловоздарды құрастыру өндірісін ұйымдастыру; локомотив және вагон парктерін жаңарту.

С у к ө л і г і :

өзен кеме қатынасы жолдарын ұстау үшін техникалық флотты жетілдіру және жаңарту;

теңіз сауда флотын құру; теңіз кемелеріне қызмет көрсету жөнінде база жасау; жүктерді өңдеу жөнінде қазіргі заманғы терминалдарды салу.

Ә у е к ө л і г і :

ұшақтарға техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі өз қуаттылықтарын құру;

лизинг негізінде әуе кемелері паркін толықтыру;
негізгі әуежайлардың техникалық жай-күйін Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ИКАО) нормалары мен ұсынымдарына дейін жеткізу және еуропалық стандарттарға көшу;

спутниктік байланыс, навигация және бақылау жүйелерін тартумен әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесін жетілдіру.

Көлік кешенінің барлық салаларында техникалық базаны жетілдіру тасымалдау процесінің қауіпсіздігін және көліктің қоршаған ортаға теріс әсерін халықаралық стандарттарға сәйкес деңгейге дейін төмендетуді қамтамасыз етуі тиіс.

3.9. Аймақтық көлік саясаты

Аймақтық көлік саясатының (мемлекеттік саясаттың шеңберінде) басты міндеттері аумақтардың дербес әлеуметтік-экономикалық дамуы үшін экономикалық негіз қалыптастыру мен нығайту және аумақтық еңбек бөлінісінің артықшылығын пайдалану болып табылады. Аймақтық саясаттың көліктік мәнісі ауылдық жерлерде және жеке аймақтарда көлік қызметін көрсетуді жақсартуға, көлікті тиісті резервтерді алдын-ала жасауды талап ететін төтенше жағдайларда жұмыс істеуге дайындауға байланысты.

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі комитеттерінің аумақтық басқару органдарының функциялары - көліктегі қауіпсіздікке ағымдағы бақылау жасау, кәсіпкерлік қызметті лицензиялау, объектілерді, қызмет түрлерін және мамандарды сертификаттау мен аттестаттау, мемлекеттік бағдарламалардың орындалуын және мемлекеттік қаражаттың пайдалануын бақылау, сондай-ақ көліктің жұмылдыруға дайындығын бақылау болуы тиіс.

Жергілікті өкімет органдары көлік жүйелерін аймақтық басқару органдарының функциялары көлікті паспорттау, аймақтар көлігін дамыту бағдарламаларын әзірлеу және түзету енгізу, тапсырыстар орналастыруға және көлікті дамыту жөніндегі жұмыстарды орындауға шарт жасасуға, осы жұмыстарды қаржыландыруға, ақпараттық қызметтерді ұйымдастыруға және т.б. конкурстар өткізу болып табылады.

Жергілікті басқару органдарымен өзара іс-қимыл басымдықтары залалды жолаушы тасымалдары сияқты нақты көлік проблемаларын шешуге, аймақтық ерекшеліктерге сәйкес келетін нормативтік құқықтық база жасауға, көліктік жобаларды іске асыру үшін орталықтандырылмаған көздерден инвестициялар тартуға және т.б. бағытталуы тиіс.

Аймақтық бағдарламаларды әзірлеу және іске асыру кезіндегі негізгі мәселелер:

1) аймақаралық экономикалық байланыстарда қолданылатын жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарын және кіреберіс жолдарды салуды, жөндеуді және ұстауды жергілікті бюджеттен бірінші кезекте қаржыландыру және инвестициялар тарту;

2) орталық атқару органдарының құрылымдық бөлімшелерімен шағын бизнесті, бәсекелестік ортаны, жол маңындағы сервисті дамыту, жұмыссыздарды қоғамдық жұмыстарға тарту жөніндегі жұмысты үйлестіру;

3) көлікте сертификаттау, стандарттау және бақылау-қадағалау функцияларын жүзеге асыру кезінде көмек көрсету; 4) аймақтардағы көлік-коммуникация кешенінің жай-күйі туралы ақпарат ұсыну болуы тиіс.

4. Мемлекеттік көлік саясатын іске асыру тетіктері

Осы Тұжырымдамада жазылған мемлекеттік көлік саясатының негізгі ережелерін іске асыру көлік саласындағы ғылыми зерттеулерді қолдауды және кадр саясатын жетілдіруді ескере отырып, нормативтік құқықтық, экономикалық, әкімшілік тетіктер арқылы жүзеге асырылады.

"Көлік туралы заңды" дамытатын және көлік қызметін көрсету рыногын дамыту серпініне бейімдейтін мынадай негіз қалайтын заңдар:

"Автомобиль көлігі туралы заң";

"Автомобиль жолдары туралы заң";

"Темір жол көлігі туралы заң";

"Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы заң";

"Су көлігі туралы заң";

басқа да нормативтік құқықтық кесімдер қабылданады.

Қолданылып жүрген заңнаманы көлік кешенін ағымдағы және перспективалық қайта құрылымдау процестеріне бейімдеу мақсатында оны жетілдіру, экономикалық өзара қатынастардың жаңа нысандарын ("Табиғи монополиялар туралы", "Бәсекелестікті дамыту және монополиялық қызметті шектеу туралы" Қазақстан Республикасының Заңдары, "Мемлекеттік кәсіпорын туралы" Президенттің заң күші бар Жарлығы, Азаматтық Кодекс және басқалар) енгізу жөнінде жұмыс жүргізіледі.

Жолаушы тасымалдарын, соның ішінде темір жол көлігімен (болашақта) жүзеге асыруға арналған тендерлік рәсімдерді жүргізу тәртібі құқықтық нығайтылады, оның негізіне: тасымалдаушылардың осы қызмет көрсету рыногына еркін кіру бағытқа қызмет көрсетуге арналған тендер жеңімпазының айрықша құқығы, бюджеттен жәрдемақы төлемдерін барынша азайту және т.б. салынады.

Халықаралық ынтымақтастық саласында қолданыстағы нормативтік құқықтық кесімдерге Қазақстан Республикасы бұрын қосылған Келісімдер және Конвенциялар бойынша міндеттемелердің орындалуын қамтамасыз ететін өзгерістер мен толықтырулар енгізіледі, сондай-ақ Қазақстан мүдделі халықаралық Конвенцияларға қосылу жөнінде қажетті және жеткілікті шарттар пысықталады және тиісті іс-шаралар жүзеге асырылады.

Әртүрлі аймақтық және халықаралық ұйымдар (ТМД, Кеден одағы, ЭЫҰ, Көлік министрлерінің еуропалық конференциясы, ЕЭК және БҰҰ АТМЭЭК комитеттері және басқалар) шеңберінде көлік секторындағы, құрлықаралық транзиттік тасымалдарды дамыту мақсатында үйлестірілген құқықтық, тарифтік, кедендік және техникалық саясатты жүзеге асырудағы ынтымақтастық мәселелері жөніндегі белсенді ынтымақтастық жалғастырылады.

Тарифтік саясатты, салық және кеден заңдарын жетілдіру көлік шығындарын төмендетуді қамтамасыз етуге, көлік кешенінің әртүрлі секторларындағы негізгі құралдар мен жылжымалы құрамды жаңартуға бағытталады. Бұл ретте, бюджеттік кірістің жалпы деңгейін сақтау үшін ықпал ету дәрежесі бәсекелестік ортасы жақсы дамыған салаларда күшейтіліп, әлсіз дамыған нарық секторларында азайтылады.

Ұлттық көлік инфрақұрылымын қалыптастыру бастысы саяси және тікелей қаржылай қолдау, инвестицияларды мемлекеттік кепілдіктермен қамтамасыз ету, секторлық даму бағдарламаларының негізінде жасалған, өз кезегінде көлік кешенін дамытудың кешенді болжамының негізінде әзірленетін дәліздерді кешенді дамытудың мемлекеттік және аймақтық бағдарламаларын іске асыру болатын әртүрлі әдістермен жүзеге асырылады.

Жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдау және мұнай өнімдерін бөлу жөніндегі қызметті лицензиялау жүйесі қалпына келтіріледі. Негізінде халықаралық танылған практикамен бірге ұлттық стандарттарды одан әрі үйлестіру жататын көліктегі сертификаттау қызметін жетілдіру жөніндегі жұмыс дамытылады.

Бірлескен бағдарламалар мен хаттамалардың негізінде Көлік және коммуникациялар министрлігінің әртүрлі көліктік емес министрліктермен және ведомстволармен жұмысы анағұрлым тығыз үйлестіріледі. Бұдан басқа, Көлік және коммуникациялар министрлігінің құрылымдық бөлімшелеріне стандарттау және сертификаттау, құқық қорғау органдарының техникалық талаптарды қалыптастыру мәселелері және автокөлік құралдарына жыл сайынғы техникалық қызмет көрсетудің техникалық мәністері бойынша ішінара өкілеттіктерін беруге қатысты министрліктер мен ведомстволардың арасындағы өкілеттіктерді ажырату жүзеге асырылады.

Басқару қызметін оңтайландыру Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің саланы мемлекеттік реттеу, басқару және дамытудың басты органы ретіндегі рөлін күшейтуге бағытталады. Негізгі күш-жігер ішінара өкілеттіктерді аймақтарға беруді, үйлестірілген қызметті қамтамасыз ету және көлік дәліздерін бірыңғай өндірістік-технологиялық объектілер ретінде дамыту жөніндегі сектораралық (көлік түрлері бойынша) кеңестерді ұйымдастыруды ескере отырып, шешім қабылдау кезінде іс-қимылдың үйлестірілуін арттыруға бағытталады.

"Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорын қайта құрылымдау Қазақстан Республикасының темір жол көлігін дамытудың бекітілген салалық бағдарламасына сәйкес жүзеге асырылады. Басқа республикалық мемлекеттік кәсіпорындар бойынша осындай бағдарламалар әзірленеді және іске асырылады.

Жергілікті маңыздағы автомобиль жолдарының және су жолдарының желісі аймақтық атқарушы органдардың теңгеріміне беріледі. Бұл ретте, оларды ұстау және пайдалану жөніндегі бірыңғай техникалық саясатты сақтап қалуды тиісті орталық атқарушы органдар мен өзге де мемлекеттік органдар қамтамасыз етеді.

Отандық ғылыми-зерттеу және жобалау-конструкторлық ұйымдарды мемлекеттік

қолдау оларды жаңа техниканы, технологияларды әзірлеу жұмыстарын орындауға тарту және әртүрлі халықаралық ұйымдармен және қаржылық институттармен жұмыс істеу кезінде консалтингтік қызметке конкурстық негізде тарту арқылы жүзеге асырылады.

Білікті мамандарды даярлау дәл осындай негізде жүзеге асырылады.

Қорытынды

Осы Тұжырымдаманы іске асырудан күтілетін нәтижелер мынадай болуы тиіс.

Ұлттық көлік инфрақұрылымын қалыптастыру мен дамыту және оның тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз ету бірден бірнеше оң нәтижеге әкеледі:

көлік кешені объектілерін ірілендіру және стратегиялық маңыздылығын арттыру есебінен инвестициялық тартымдылығын арттыру;

көлік кешенін ұстауға және дамытуға бағытталатын қаржылық және материалдық, соның ішінде сыртқы көздерден келетін ресурстарды ұтымды бөлу;

халықаралық көлік дәліздеріне кіретін көлік коммуникацияларын жеделдете қалыптастыру және техникалық жайластыру;

республикаішілік және халықаралық қатынастарда көлік байланыстарын оңтайлы құру.

Нормативтік құқықтық базаны өзгерту және жеке инвестициялардың көлік кешеніне келуі үшін жағдай жасау арқылы көлік кешенінің жекелеген объектілерін жеделдете дамыту.

Түпкі нәтижесінде бұл еліміздің экономикасына инвестициялар есебінен ғана емес, сонымен бірге Қазақстанның аумағына транзиттік жүк және жолаушылар ағынын тарту, сондай-ақ ішкі рынокта тауарлар мен қызмет көрсетулердің құнындағы көлік құрайтын бөлігін төмендету есебінен қосымша капиталдарды тартуға мүмкіндік береді.

Өндіріс шығындарындағы көлік құрайтын бөлігін төмендету оның халықаралық рыноктардағы бәсекелестік қабілетін арттыру есебінен экономиканың нақты секторындағы өндірістің жандануына және экономикалық белсенді халықтың жұмыспен қамтылуын ұлғайтуға сөзсіз әкелуі тиіс.

Алдын ала бағалау бойынша жаңа тарифтік саясатты енгізу және тасымалдар қашықтығын қысқарту есебінен өнеркәсіптік және ауыл шаруашылығы өнімдері бағаларындағы көлік құрайтын бөлігінің 15-18%-ға төмендеуін күтуге болады. Мұның өзі қазақстандық тауарлардың бәсекелестік қабілетін арттыруға мүмкіндік береді.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң
м е м л е к е т т і к к ө л і к с а я с а т ы
т ұ ж ы р ы м д а м а с ы н а
қ о с ы м ш а

Көлік кешенінің жай-күйі мен даму үрдісі

Жалпы жағдай

КСРО-ның ыдырауы мен әкімшілік-әміршілдік басқарудан еркін нарықтық қарым-қатынасқа көшуден туындаған экономикалық дағдарыс Қазақстан Республикасының көлік кешені (КК) қызметінің негізгі көрсеткіштерінде көрініс тапты. Бұрынғы кеңестік мемлекеттер арасындағы шаруашылық байланыстарының үзілуі мен экономикалық белсенділіктің едәуір төмендеуінің салдары тасымал қызметі көлемінің барлық көрсеткіштер бойынша қысқаруы болып табылды. Қазақстан Республикасының Статистика жөніндегі агенттігінің 1990 жылдан бастап 1999 жылға дейінгі кезеңдегі мәліметтері көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдаудың 2,5 еседен аса; жүк айналымы - 3,5-ке; жолаушыларды тасымалдау - 5,0 ретке қысқарғанын куәландырады. Осы көрсеткіштердің динамикасын 1 және 2-суреттерден байқауға болады.

1-сурет. Көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау мен жүк айналымының динамикасы

(қағаздағы мәтіннен қараңыз.) 2-сурет. Көліктің барлық түрлерімен жолаушыларды тасымалдау мен жолаушылар айналымының динамикасы **(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)**

Қатынас түрлері бойынша ең көп дәрежеде қысқаруға транзиттік тасымалдар мен импорт (тиісінше 17,9 және 9,6 ретке) ұшырады, экспорттық жүк тасымалдары 3,1-ге, ал республика ішілік 2,2 ретке қысқарды.

Салыстырмалы талдау көрсеткендей, КК жұмысының негізгі көрсеткіштерінің сапалық бағыты жалпы ішкі өнімнің ЖІӨ өзгеру сипатына сәйкес келеді (3 суретке қараңыз). Әрі КК жұмысының барлық көрсеткіштері ЖІӨ-нің өзгеруіне шамалы кідіріспен жауап қайтарады. Соңғы жағдай экономиканың үдемелі өсуі кезінде міндетті түрде ескеруді талап етеді. Жеткілікті дамымаған көлік жүйесі бұл жағдайда елеулі іркілу факторы болады.

3-сурет. Физикалық көлем индексінің динамикасы (ФКИ) ЖІӨ **(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)**

1. ТЕМІРЖОЛ КӨЛПІ

Республикада өндірілетін және тасымалдауға ұсынылатын негізгі тауар өнімдері көмір, әр алуан тау кендері, астық, мұнай және т.с.с болып келетін жаппай үйілмелі

және құйылмалы жүктер. Бұл жағдай, елдің құрлықшілік орналасуын ескере отырып, КК құрамында теміржол көлігіне маңызды рөлді қамтамасыз етеді.

Т е м і р ж о л к ө л і г і :

біршама төмен тасымалдар құнында жоғары тасымалдау қабілетімен;
тасымалдардың жоғары тұрақтылығымен;
көлік ағындарын едәуір тарту кезінде ғана өтелетін теміржол құрылысы кезінде көп
капитал жұмсалудымен сипатталады.

Қазақстан Республикасында теміржол көлігінің үлесіне халықаралық қатынастағы негізгі жүк айналымы мен жолаушылар айналымы келеді. Осы көрсеткіштердің динамикасы 4 және 5-суреттерде көрсетілген.

4-сурет. Теміржол көлігіндегі жолаушылар айналымының динамикасы (қағаздағы мәтіннен қараңыз.) 5-сурет. Теміржол көлігіндегі жүк айналымының динамикасы (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

2000 жылдағы арналған жедел статистикалық мәліметтер Қазақстан темір жолдарындағы тасымал қызметінің жандана түскенін көрсетеді. Макроэкономикалық тұрақтылыққа жауап ретінде іс жүзінде барлық көрсеткіштер бойынша (республикаішілік тасымалдарда, импорттық, экспорттық және транзиттік қатынастарда) құлдыраудың тоқталуы немесе тіпті теміржол көлігі көрсеткіштерінің аздап өсуі байқалады.

1.1. Техникалық сипаттамалар

Қазақстан Республикасында темір жолдардың пайдаланымдық ұзындығы 13,6 мыңнан астам километрді құрайды, соның ішінде екі жолды желілер - 5 мың километрден астамын, ал электрлендірілгендер 3,7 мың километрін құрайды.

Автоблоктаумен жабдықталған теміржол желілерінің ұзақтығы 75% астамын құрайды.

Бұрынғы КСРО темір жолдарын техникалық және технологиялық себептер бойынша бөлу қазақстандық теміржол торабының шамамен 2,5% Ресей Федерациясының шекаралық аумағында орналасатындай етіп жүзеге асырылған. Бұдан басқа, Қазақстан аумағындағы теміржол торабының бөлігі Ресей Федерациясының, Өзбекстанның және Қырғызстанның теміржол әкімшіліктерінің басқаруында. Мұндай жағдай тасымалдарды жүзеге асыруда едәуір қиындықтар тудырады.

Теміржол коммуникациялары бұрынғы Шығыс-Батыс жалпыодақтық жүйесінің магистральдары өтетін Қазақстанның солтүстік бөлігінде анағұрлым дамыған. Қалған аумақта желі жеткіліксіз қалыптасқан және үш меридиандық бағыттарда ұсынылады: аумақтың шығыс және орталық бөліктерінде, сондай-ақ Ташкент-Шымкент-Ақтөбе-Орал-Самара магистралімен.

6-суретте Қазақстан Республикасындағы теміржол жолдардың жастық құрылымы көрсетілген. Темір жолдар үшін пайдалану ресурсы 100 жылдан аса мерзімді құрайтынын негізге ала отырып, жағдайды әбден қанағаттанарлық деп есептеуге болады.

6-сурет. Темір жолдарды пайдалануда болу мерзімдері бойынша бөлу (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Алайда бағаның, әсіресе, жағар-жанармай материалдарына өсуі, инфляциялық процестер мен іс жүзінде екіден астам жыл ішінде өзгертілмеген тасымалдарға арналған тарифтер "Қазақстан темір жолы" РМК теміржол көлігінің негізгі құралдары мен жылжымалы құрамын жұмысқа жарамды жай-күйінде ұстау жөніндегі барлық бағдарламаларды едәуір қысқартуға мәжбүр етті. Теміржол көлігін жеткіліксіз инвестициялау (1998 жылы - 12,7 және 1999 жылы - 7,6 млрд. теңге) жолдың нормативтік жөндеулерін орындамауға әкеп соқтырады. Сөйтіп, соңғы жылдары күрделі жөндеу 75% аспайтын, ал орташа жөндеу қажеттіден 60% аздау көлемде орындалуда. Темір жолдар мен жасанды құрылыстарды (3508 көпірлердің 16%-ның 1999 жылы қауіпті ақауы болды) пайдаланудың осындай тәжірибесі олардың тез тозуына әкеп соқтырады.

1999 жылы қазақстандық темір жолдарда 35 негізгі және 13 айналымдағы локомотив депосы, 23 вагон депосы, 41 локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттері және 90 жүк вагондарына техникалық қызмет көрсету пункттері, 61 жарақтандыру пункттері мен 3 локомотивтерді жуу пункттері, 56 поездардың қозғалу қауіпсіздігі пункттері мен постары, 188 поездың жүру барысында вагондардың ақауын табу бақылау посттары болды.

Локомотивтердің мүкәммалдық паркі үнемі қысқаруда, бірақ әліде едәуір болып отыр - 2293 бірлік, соның ішінде 1568 тепловоздар, 630 электровоздар мен 95 паровоздар (1999 жылдың мәліметтері). Локомотивтердің 1150 ... 1250 бірлігінің жартысынан сәл астамы пайдалануға талап етілген. Локомотив паркінің техникалық жай-күйі 7-суретте келтірілген.

7-сурет. 1999 жылғы қорытындылар бойынша локомотив паркінің жай-күйі ресурсын сарқығандары (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Қазақстанның жүк вагондарының мүкәммалдық паркі бұрынғы КСРО ҚЖМ (1993 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйі бойынша) вагондарын бөлген кезде 104 985 бірлігін құрады. Осы парк өткен жеті жылда 16% астамға қысқарды және 2000 жылдың

басында шамамен 86,5 мың вагон құрады. Жолаушылар вагонының саны іс жүзінде өзгеріссіз қалуда және 2,2 мың бірлік шегінде ауытқып тұр. Вагон паркінің техникалық жай-күйі 8-суретте келтірілген.

8-сурет. Теміржол вагондары паркінің жай-күйі (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

1.2. Теміржол көлігін мемлекеттік-құқықтық реттеу

Теміржол көлігі өзінің сипатты ерекшеліктеріне қарай әдетте табиғи монополияның объектісі ретінде қаралады. Осындай себептен Қазақстанда темір жолдағы жекешелендіру процесі КК басқа секторларына қарағанда ұстамдылау қарқынмен ө т у д е .

Басшылық жасайтын және теміржол көлігінің қызметін салааралық үйлестіретін орталық атқарушы орган - Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі. Тікелей менеджментті 1997 жылғы қаңтарда бұрынғы КСРО ҚЖМ үш темір жолы базасында (Алматы, Тың және Батыс Қазақстан) құрылған "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорны жүзеге асырады.

Оны құрудың мақсаты тасымалдау процесін басқару құрылымын оңтайландыру және оның артық буындарын тарату, саланы қаржылық-экономикалық сауықтыру болып табылды. Негізгі өндірістік қорларды тік басқару жүйесі негізге алынған болатын Барлық негізгі шаруашылықтардың (локомотив, вагон, жол электрмен жабдықтау дабыл беру және байланыс және т.с.с.) желілік кәсіпорындары "Қазақстан темір жолы" РМК басқармасының орталық аппаратына кіретін тиісті Басқармаларға тікелей бағындырылды. Негізгі емес, қосалқы өндірістер еншілес мемлекеттік кәсіпорындарға (ЕМК) тікелей бағындырылды. Жасалған жүйе қаржылық және материалдық ресурстар қозғалысының ашықтығын айқындауға, айналым қаражатын пайдалану тиімділігін арттыруға, өндірістік емес шығындарды азайтудың, тасымалдаудың өзіндік құнын азайтудың, тасымалдау процесінің тиімділігін арттырудың маңызды резервтерін табуға мүмкіндік берді.

Ұйымдастыру құрылымын өзгертумен, аумақтық басқару жүйесін таратумен және теміржол көлігін басқарудың функционалды-салалық жүйесін енгізумен қатар 1997 жылдан бастап әлеуметтік саланы қайта құрылымдау мен қызметті қамтамасыз ету саясаты іске асырылуда. Оның мәні жолды күрделі өңдеу, салу жобалау және ғылыми-экономикалық зерттеу, байланыс қызметтерін ұсыну жөніндегі және т.с.с кәсіпорындар жататын, (негізгі емес) қызметті қамтамасыз ететін құрылымдық бөлімшелерді бөлу мен акционерлеуден тұрады.

Бұдан басқа жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыру жөніндегі барлық функция берілетін акционерлік компания құру мәселесі шешілуде. Осындай жолмен жолаушылар тасымалдарын жүк тасымалдары есебінен қаржыландырудан құтылу және

соңғысы үшін тарифтерге салмақ салуды төмендету көзделеді.

Қазақстанда темір жолдардың одан әрі тиімді қызмет етуі саланы қайта құрылымдау процестерін дәйекті дамытуды талап етеді, бұл ең аз дегенде:

еліміздің экономикасында болып жатқан құрылымдық өзгерістермен;
тасымалдау көлемінің құлдырауымен және осының салдарынан активтердің,
сондай-ақ сала қызметкерлерінің артық саны туындауымен;

КК теміржол секторын техникалық қайта жарақтандыру мен дамыту үшін инвестициялар тарту қажеттілігімен;

тән емес функциялардан (әлеуметтік саланы ұстау жолаушылар тасымалдарын қаржыландыру) босау қажеттігімен түсіндіріледі.

Осыған байланысты Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі мен "Қазақстан темір жолы" РМК 2000-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін дамытудың орта мерзімді салалық бағдарламасын әзірледі және бекітті. Бағдарламада темір жолдағы барлық қызметті кезең-кезең мен жүзеге асыру инфрақұрылым мен пайдалануды бөлу және тасымалдау қызметін жүзеге асырған кезде бәсекелестікке жағдай жасау көзделеді. Әрі оны тасымалдау саласында ұйымдастыру үшін "Қазақстан темір жолы" РМК артық активтері базасында бірнеше ірі, тәуелсіз теміржол тасымалдаушыларын құру ұйғарылуда. Бұдан басқа, шетел операторларының ұлттық теміржол инфрақұрылымына кіру мәселесі қаралуы мүмкін.

1.3. Теміржол көлігін қаржылық қамтамасыз ету

"Қазақстан темір жолы" РМК табиғи монополияның субъектісі болып табылатындықтан, оның бағаларды белгілеу мен негізгі құралдарға иелік ету саласындағы қызметін Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі агенттігі реттейді. Реттеу бағаларды (тарифтерді) немесе олардың шекті деңгейін белгілеу жолымен, шығындарды қалыптастырудың ерекше тәртібімен және заңдарда көзделген өзге де шаралармен жүзеге асырылады.

Ағымдағы кезеңнің негізгі мәселесі 1974 жылдан бастап қолданылып жүрген Прейскурант 10-01-дің тарифтік сызбалары негізіне алынған өзіндік құнның бұрынғы КСРО барлық темір жол полигонының орташа желілік жағдайлары кезінде, қазіргіге қарағанда мүлдем өзгеше жүк ағыны құрылымы, тасымалдардың жалпы көлеміндегі жүк түрлерінің орташа ұзақтығы мен өзіндік салмағы кезінде, сондай-ақ тасымалдарды жүзеге асыру үшін теміржол көлігі тұтынатын тауар-материалдық құндылықтар мен қызмет көрсетулердің басқа құрылымдық бағалары кезінде есептелгенінде болып тұр.

Таяу болашақта теміржол көлігінің қызмет көрсету құнының ішкі және сыртқы рыноктердегі отандық өнімнің бәсекелестік қабілетіне тигізетін әсерінің сақталуы күтіледі.

2. АВТОКӨЛІК СЕКТОРЫ

2.1. Автомобиль көлігі

Автомобиль көлігі Қазақстан Республикасының іс жүзінде барлық аймақтар мен елді мекендеріне жолаушылар мен жүктерді жеткізудегі ең таралған және икемді құрал болып табылады. Көліктің осы түрі:

жолаушылар мен жүктерді жеткізудегі жоғары маневрлігімен және жылдамдығымен;

кандай да бір аралық операцияларды өткізбей, жүктердің сақталуын жақсы қамтамасыз етумен "есіктен есікке дейін" тасымалды жүзеге асыру мүмкіншілігімен; аралас тасымалдардың барлық түрлеріне (құрастырылған, мультимодальдық) міндетті қатысуымен сипатталады.

Бүкіл 90 жылдар ұзақтығында жылжымалы құрамның барлық түрлері бойынша автокөлік құралдарының сандық құрамының, жеңіл автомобильдерді қоспағанда, қысқаруға тұрақты үрдісі болды (9-суретті қараңыз). Автокөлік құралдары паркін пайдалануда болу мерзімдері бойынша талдау жылжымалы құрамның үдемелі ескіруін көрсетеді.

Автомобильдердің едәуір бөлігі ресурстың біту шегінде тұр және жаңартуды талап етеді. Осылай соңғы үш жылда (1997-1999 ж.ж.) пайдалану мерзімі 10 жылдан асатын жүк автомобильдері мен автобустардың үлесі тиісінше 32-ден 45% дейін және 28-ден 42% дейін өсті (10-суретті қараңыз).

Автокөлік саласы едәуір дәрежеде мемлекет иелігінен алу мен жекешелендіруге тап болды. Қазіргі уақытта автокөлік құралдарының бүкіл паркінің шамамен 84% азаматтардың жеке меншігіне, 11% экономикалық қызметтің барлық түрлері заңды тұлғаларының жеке меншігіне және 5% мемлекет меншігіне қарады (11-суретке қараңыз).

9-сурет. Қазақстан Республикасында АКҚ паркінің өзгеру динамикасы

(қағаздағы мәтіннен қараңыз.) 10-сурет. Пайдалануда болу уақыты бойынша парк құрылымы

(қағаздағы мәтіннен қараңыз.) 11-сурет. Автомобильдерді меншік түрлері бойынша бөлу

(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

2000 жылдың басында теңгерімінде автокөлік құралдары бар немесе оларды жалға алушы шаруашылықтардың жалпы саны 17,2 мың бірліктен асып кетті, әрі олардың 70% астамы 10 тізімдік бірлікке дейінгі автомобиль санына сүйеніп іс жүргізді.

Осынша түбегейлі қайта құру мен құралдарды шоғырландыру тек рынок тетігіне сүйене отырып, экономиканың автокөлік секторын жай сақтауға ғана емес, оның өзінің

белгілі бір дамуына да мүмкіндік берді. Құрылған экономикалық ортада әлеуметтік өлшемдер бойынша сабақтастық сақталған кезде олар Қазақстандағы жеке бизнес үшін т а р т ы м д ы б о л ы п ш ы қ т ы .

Осыған қоса автомобиль көлігінде болып жатқан процестерді едәуір дәрежеде түсінуден жоғалтып алдық деп мойындауымыз керек. Мысалы, қазір жеке меншіктегі автокөлік техникалары үшін техникалық-экономикалық көрсеткіштерді (жасы, жүк көтерімі немесе жолаушылар сыйымдылығы, жылдық жүріс, орындалған жұмыс көлемі және т.с.с.) қадағалау тетіктері жоқ. Соның салдарынан көлік қызметін бағалау тым шартты болып табылады (кейбір бағалау бойынша автомобиль көлігімен тасымалдаудың 70% дейін есепке алынбай қалуда). Бұған да автомобиль кәсіпорындарының өз автомобильдерін жалға берудің әбден ашық тәжірибесі мен осы автомобильдерді патенттер бойынша пайдалану арқылы одан әрі жұмыс істеуі мүмкіндік тудырып отыр. Автокөлік бизнесінің ашық болмауымен қатар мемлекет экономиканың осы секторында барабар салықтық және кеден саясатын жүргізу қабілетін жоғалтады.

2.2. Автомобиль жолдары

Автомобиль көлігінің тиімді қызметін бірінші кезекте автомобиль жолдарының желісі жататын тиісті инфрақұрылым қамтамасыз етеді.

Қазақстан Республикасында автомобиль жолдарының ұзақтығы шамамен 128 мың километрді құрайды, соның ішінде 85 мың километрден астамы жалпы пайдаланымдағы жолдардың үлесіне келеді. Жалпы пайдаланымдағы жолдардың құрамында республикалық маңыздағы жолдардың ұзақтығы 18,9 мың километрді және жергілікті маңыздағы жолдардың барудың ұзақтығы 66,3 мың километрді құрайды. Республикалық автожол желісіне халықаралық мәртебе берілген шамамен 13 мың километр жол кіреді. Бұдан басқа 19,5 мың километр жалпы пайдаланымдағы жолға арнаулы (қорғаныстық) маңыз берілген.

Жалпы пайдаланымдағы жолдарды жабын түрлері бойынша бөлу 12-суретте көрсетілген. Автомобиль жолдарының үлкен бөлігі (85%) жүру бөлігінің ені 7-8 метрлік екі қозғалыс жолағы болатын II және III техникалық санаттарға жатады. Олардағы, I техникалық санатты жолдар 869 километрді құрайды және негізінен облыс орталықтары мен ірі елді мекендерге кіреберістерде орналасқан.

12-сурет. Жабын түрлері бойынша автомобиль жолдарын бөлу (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Қазақстанның автомобиль жолдары соңғы жылдары жол жабындарының көтеру қабілетінің үдемелі жоғалуымен сипатталады. Республика жолдарының үлкен бөлігі (86%) 80-жылдарға дейін көлік құралының бөлігіне 6 тоннадан аспайтын жүктемеге рұқсат етілетін нормативтік талаптар бойынша жобаланған және салынған болатын.

Алайда өткен жылдарда автомобиль көлігінің жылжымалы құрамы айтарлықтай өзгерді. Қазіргі күнгі, жоғары тиімді-жүк автомобильдері мен автобустардың көбінесе 10 тоннадан асатын біліктік жүктемесі бар. Осындай автомобильдерді пайдалану автомобиль жолдарының үдемелі бұзылуына әкеп соқтырады.

Жыл сайынғы өтетін 1999 жылғы техникалық байқау бүкіл желідегі жолдардың 20%-ын ғана берік және тегіс жолдарға жатқызуға болатынын көрсетті. Республикалық маңызы бар жолдардың шамамен 3 мың километрінде жабындардың қауіпті ақаулары бар, ал жолдардың 5 мың километрден астамы бұзылу алдындағы сатыда жұмыс істемеді.

Қазақстанның автомобиль жолдарындағы көпірлер мен өткелдердің 20% дейін жүк көтерімі (есептік жүктеме - 30 тонна) жөніндегі қазіргі күнгі талаптарға жауап бермейді, ал олардың шамамен 5% апатты жай-күйде тұр.

2.3. Автосервис

КК автомобиль секторында жылжымалы құрамның техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жүйесінің жай-күйі, сондай-ақ мұнай өнімдерін өндіру мен бөлу ерекше қамқорлықты туындатады. Барынша ырықтандырудың салдарынан экономиканың осы секторларындағы шаруашылық қызметі толық орталықсыздандырылған болып қалды. Бәсеке ортаның тиісті қызмет көрсетулер түрлерін жеткілікті көлемде ұсынатын рынок субъектілерін көбейткеніне қарамастан, бұл қызмет көрсетулердің сапасы өте төмен күйінде қалып отыр. Автомобильдерге техникалық қызмет көрсету көбінесе "жұмыс қабілеттілігін қамтамасыз ету" қағидаты бойынша, автокөлік құралдарының техникалық параметрлерін байыпты бақылаусыз жүргізіледі. Автокөліктік мақсаттағы мұнай өнімдерін номенклатурасы мен көлем бойынша өндіру рыноктың нақты қажеттілігі есепке алынбай жүзеге асырылады, отын-жағармай материалдарын, бәрінен бұрын автомобиль бензиндері мен дизель отынын жалған жасау жағдайлары дағдылы болып барады.

Көлік дәліздерінің инфрақұрылымын, соның ішінде қол жеткен шетелдік тасымалдаушылар үшін ашық инфрақұрылымды жайластыру қанағаттандырғысыз болып қалуда. Бәрінен бұрын мұның байланыс құралдарының, техникалық қызмет көрсету станцияларының, май құю станцияларының, жүргізушілер мен жолаушылардың демалысы үшін кемпингтер мен мотелдердің болуына қатысы бар.

2.4. Автомобиль көлігі мен автомобиль жолдарын басқару құрылымы

Соңғы жылдар ішінде автомобиль көлігі мен автожол саласын басқару құрылымы бірнеше мәрте қайта ұйымдастырылған.

Қазіргі уақытта Көлік және коммуникациялар министрлігінің құрамында Автомобиль жолдары комитеті мен автомобиль көлігі басқармасы жұмыс істейді, оларға КК осы секторында мемлекеттік саясатты іске асыру және барлық қызмет түрлерін үйлестіру міндет жүктелген. Комитет сонымен қатар республикалық автомобиль жолдары желісін қолдау мен дамыту жөніндегі барлық бағдарламалардың

әкімгері болып табылады. Автокөлік тасымалдарын жүзеге асыратын операторларға, жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жөніндегі қызметтерін ұсынатын шаруашылық жүргізуші субъектілерге, сондай-ақ отын-жағармай материалдары мен қосалқы бөлшектерді жабдықтаушыларға барынша іс-әрекет еркіндігі берілген, ол Қазақстанда шаруашылық қызметін жүргізудің жалпы қағидаттармен "жұмсақ" реттеледі. Мысалы, лицензиялау мен сертификаттар жүйесі арқылы іске асырылатын қандай да бір арнаулы талаптар мен шектеулер жоқ. Халықаралық деңгейдегі қызмет, әлеуметтік маңызы бар қалалық жолаушылар тасымалдары мен жұмылдыруға әзірлігін қамтамасыз ету (жүк автокөлігі үшін) оған к і р м е й д і .

Халықаралық автомобиль тасымалдары Қазақстан Республикасы қол қойған үкіметаралық келісімдерге сәйкес жүзеге асырылады. Халықаралық тасымалдарды жүзеге асыратын ұлттық тасымалдаушыларға құқық беретін реттеуші және шетелдік тасымалдаушыларды ішкі рынокқа жіберуді шектейтін құрал Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі айқындайтын рұқсаттар құрамы болып табылады. Ұлттық тасымалдаушыларға жәрдем көрсету мен халықаралық автомобиль тасымалдарын дамыту үшін Қазақстан Республикасының халықаралық автомобиль тасымалдаушылары одағы (ҚазАТО) құрылды, ол 1994 жылы Халықаралық автомобиль көлігі одағына (ХАКО) толық мүше болды.

Қалалық жолаушылар көлігінің қызметін жергілікті атқарушы органдар тұрақты бағыттарға қызмет көрсету құқығына ашық тендерлер өткізу рәсімдері арқылы реттейді . Осы уақытта Қазақстан Республикасында қолданылып жүрген тасымалдарды ұйымдастыру моделі ішкі инвестицияны тартуға және тарифтерді ойсырата өсірусіз бұрын шығынды деп саналған тасымалдарды тартуға мүмкіндік берді.

Жекешелендіру барысында кәсіпорындардың және жүк автокөлігінің жылжымалы құрамының белгілі бір бөлігі мемлекеттік меншік резервіне алынған. Мұнымен екі мақсат көзделді: мемлекет тез жекешелендіру процесінің ықтимал теріс әсері құрылымдарға көлік техникаларын ұйымдастырылған түрде беру мүмкіндігі сақталды. Әскери үлгідегі автолектер үлгісінде ұйымдастырылған қазыналық кәсіпорындар Республикалық мемлекеттік автокөлік кәсіпорнына (РМАК) бірлесті. Оған қатысты уәкілетті органның құқығын Көлік және коммуникациялар министрлігі жүзеге асырады .

Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдары мемлекеттік меншікте. Оларды ұстауды және жөндеуді қамтамасыз ету үшін Көлік және коммуникациялар министрлігі жүйесінде "Қазавтожол" республикалық мемлекеттік кәсіпорын құрылды. Осы уақытта оның облыстық бөлімшелерінің теңгерімінде республикалық та, жергілікті де автомобиль жолдары желілері де бар.

"Қазавтожол" РМК аумақтық бөлімшелері техникалық байқау мен аспаптық диагностиканың негізінде жөндеу жұмыстарына қажеттілік және талап етілетін

қаржыландыру жөніндегі ұсыныстарды қалыптастырады. Автомобиль жолдары комитеті мен Автомобиль көлігі басқармасы ағымдағы жылға арналған жол жұмыстарының жалпы бағдарламасын қалыптастырады және конкурстық негізде орындаушылармен шарттар жасасуды ұйымдастырады. Осы уақытта, "Қазавтожол" РМҚК мемлекеттік кәсіпорындарынан басқа, автожолдың қызмет көрсету рыногын әр алуан меншік нысаны мен еңбек ұйымдастыруындағы 35 астам құрылыс бөлімшелері білдіреді.

2.5. Автокөлік секторын қаржылық қамтамасыз ету

Қазақстан Республикасындағы көлік туралы заңға сәйкес автомобиль көлігінде еркін тариф жұмыс істейді. Сондықтан мемлекет республикалық және жергілікті атқарушы органдар тұлғасында тек РМАК объектілерін, автомобиль жолдары мен жол құрылыстарын ұстау жөніндегі қаржылық ауыртпалықты көтереді. Рыноктың қалған субъектілері толық өзін қамтамасыз ету жағдайында тұр.

РМАК еншілес кәсіпорындарының теңгерімінде орташа есеппен 100 автомобильге дейін бар, олардың 80% тозу мерзімінен аса пайдаланылады. Әдеттегідей, мұндай кәсіпорындар жылжымалы құрамның 400-500 бірлігіне қызмет көрсету есебінен жобаланған және салынған кеңестік үлгідегі ірі автокөлік кәсіпорындары базасында орналастырылған. Пайдаланылмайтын өндірістік қуаттарды ұстауға орасан шығындар, шаруашылық қызметі мен менеджмент бойынша шектеулер, сондай-ақ мардымсыз бюджеттік ұстау мұндай кәсіпорындарды, оларды кері тартып, шығынды кәсіпорын қалады. Соңғы жағдай РМАК кәсіпорындарының алдына қойылған міндеттерді шешуге ешбір мүмкіндік тудыра алмайды.

1999 жылға дейін автомобиль жолдарын қаржыландырудың негізгі көзі жыл сайын 100-120 миллион \$US дейін жинаған Жол қоры болды. 1999 жылы үкіметтің шешімімен Жол қоры жабылған және осы уақытта автомобиль жолдарын қаржыландыру әр алуан деңгейдегі бюджеттерден жүзеге асырылады. Жағдай республикалық жолдарды ұстау мен жөндеудің республикалық бюджеттің тиісті бағдарламалары есебінен, ал жергілікті жолдардың жергілікті бюджеттер қаражатынан қамтамасыз етілуінен ұшығады. Жергілікті жол желісінің жай-күйі үшін көмескі жауапкершілігі, сондай-ақ қаржылық қамтамасыз етудің (13-суретті қараңыз) өте қанағаттанарлық деңгейі автомобиль жолдарының үдемелі бұзылу процесіне мүмкіндік тудырады. Мәселен, егер 1991 жылы жөнделген жолдардың ұзақтығы 10631 километр құраса, онда 1999 жылы барлығы 100 километрді құрады.

13-сурет. Автомобиль жолдарын қаржыландыру динамикасы (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Қызметтің жөндеуаралық мерзімдері бойынша республикалық автомобиль жолдарына шығындар нормалары негізінде халықаралық автомобиль жолдарын

жөндеу мен ұстауға арналған ақшалай қаражатқа қажеттілік 17,2 миллион \$US құрайды. Жолдар мен көпірлерді күрделі жөндеуге, олардың жекелеген учаскелерін салу мен қайта жаңғыртуға арналған қаржыландыру қажеттілігі 1,5 млрд. \$US бағаланады. Бюджетті шектеулі мүмкіншіліктерін ескере отырып, жұмысты кезең-кезеңмен орындау көзделген: 2000-2006-жылдары топырақтық және қиыршық тастың жарылуын жою, апаттық көпірлерді жөндеу және анағұрлым салмақ түскен аралықтарды күрделі жөндеу және 2006-2010 жылдары - халықаралық автомобиль жолдары желісінде жол төсемелерін қуаттандыру олардың жабындарының тегістігін қалпына келтіру.

Шұғыл шараларды қолданбау және қалыптасқан жағдайды созып алу жақын жылдары бүкіл халықаралық автомобиль жолдары желісін оңалту қажеттігіне әкеп соқтырады.

3. СУ КӨЛІГІ

Ең алдымен географиялық ерекшеліктерге байланысты су көлігі жақындағы уақытқа дейін Қазақстан экономикасында шамалы рөл атқарды. Мұның негізгі себебі аумақтық белгілері мен жұмыс мерзімділігіне қарай оның қызмет аясының шектелуі болды. Бұған қоса, КК осы секторы тасымалдың ең аз өзіндік құны кезінде жеткілікті жоғары тасу қабілеттілігімен сипатталуы мүмкін.

3.1. Өзен көлігі

Қазақстанда негізінен тек екі кеме қатынайтын өзендер бар - Ертіс пен Орал.

Ертісте Павлодар, Семей және Өскемен қалаларында өзен кемежайлары бар, солардың ең ірісі "Павлодар өзен кемежайы" ААҚ болып табылады. Жолаушылар мен жүк тасымалдарын бұрынғы Жоғарғы Ертіс пароходствосының акционерлендірілген бөлімшелері жүзеге асырады.

Қазіргі уақытта Ертіс өзеніндегі толассыз кеме қатынасы Шульба шлюзі құрылысының аяқталмауынан бұзылды. Басқа мәселе Іле мен Қара Ертіс шекарааралық өзендерін пайдалану туралы Қытай Халық Республикасымен жасалған үкіметаралық жазықтығында жатыр. Қытайда салынып жатқан Қара Ертіс өзеніндегі ирригациялық жүйенің тек қана Ертіс өзені бойындағы кеме қатынасының жоғалуына емес, бүкіл Ертіс жағалауы үшін өте қатерлі экологиялық зардаптарға әкеп соқтыру қаупі бар.

Орал өзені Орынбор қаласына (Ресей Федерациясы) дейін кеме қатынайтын болып табылады. Өзеннің қазақстандық учаскесінде Атырау ("Атырауөзенпорты" ААҚ) мен Орал қаласында ("Оралөзенфлоты" ААҚ) екі өзен кемежайлары бар. Осы көлік артериясын дамытудың проблемалық мәселелері мыналар болып табылады: Орал-Каспий арнасының жұмыс істеуі мен қолда бар кемежай базаларын қайта жаңғырту қажеттігі.

1990 жылдан 1999 жылға дейінгі кезеңде өзен кемелерінің мүкәммалдық паркі күрт

қысқаруға ұшырады - шамамен 1000 бірліктен 320 дейін. Өзен кемелерін мақсаты бойынша бөлу 14-суретте келтірілген. 80% көбі өз ресурсын сарқыды.

14-сурет. Жүзу құралдарын мақсаты бойынша пайдалану (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Ішкі су тасымалдарының жай-күйін көбінесе кеме қатынасы жолдарының жай-күйі анықтайды. Өкінішке қарай, қазыналық су көлігінің кәсіпорындарына бөлінетін қаржы қаражаты сөзсіз жеткіліксіз және оларды бөлу толық көлемде жүзеге асырылмайды (15-суретке қараңыз).

15-сурет. Қазыналық су көлігі кәсіпорындарын қаржыландыру (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Су жолдарын ұстауға арналған мемлекеттік қаржыларды жыл сайын қысқарту олардың жекелеген кеме қатынасы учаскелерінің жабылуына әкеледі, бұл тасымалдау көлемінің өсуін тежейді және кеме қатынасының қауіпсіздігі талаптарына жауап бермейді.

3.2. Теңіз көлігі

Тәуелсіздік алған кезден бастап Қазақстан үшін Каспий теңізінің көліктік әлеуеті барған сайын өсетін мүддеге ие болды. Бұған тек каспий мақсатында мемлекеттермен теңіз байланысы ғана емес, әрі Ресей Федерациясының кеме қатынасы өзендері мен арналары арқылы Қара және Балтық теңіздері бассейндеріне шығудың әлеуетті мүмкіншіліктер қызмет етеді.

Қазақстанның Каспийдегі теңіз тасымалдарын игеруі елдің батыс аймақтарындағы мұнай өндірудің қарқынды дамуымен, сондай-ақ Кавказ бен Парсы шығанағы елдері бағытында өздерінің экспорттық мүмкіншіліктерін толығырақ іске асыру қажеттілігімен ынталандырылады.

КСРО ыдырағаннан кейін Каспий теңіз пароходствосына тиесілі бүкіл теңіз флотын Әзербайжан мемлекет меншігіне алды. Осы уақытта оның туы астында 4 құрғақ жүк және 30 астам танкер пайдаланылуда, ал "Каспий теңіз пароходствосы" әзербайжан компаниясы Каспий теңізі бассейнінде ірі оператор болып табылады.

Түркіменстан Республикасында үшеуі Каспийде пайдаланатын төрт құрғақ жүк құрамындағы өз теңіз сауда флоты бар. Түркіменстан өз флотын келесі кезекте Каспий теңізі бассейнінде пайдалану үшін танкер сатып алу жолымен кеңейтуді жоспарлауда.

Иран Ислам Республикасы төрт құрғақ жүк кемелерін пайдалану арқылы Каспий теңізі бойынша теңіз тасымалдарын жүзеге асыруда.

Айтылғандардан басқа Каспийдегі тасымалдарда Ресей Федерациясының әр алуан пароходстволарына тиесілі "өзен-теңіз" сыныпты класты кемелердің едәуір саны

қ а т ы с а д ы .

Каспийде Қазақстанды 1998 жылы құрылған "Қазақтеңкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы білдіреді.

Осы компанияны дамыту аясында аралас жүзу "өзен-теңіз" кемелерін сатып алу ж о с п а р л а н у д а .

Каспий теңізіндегі негізгі порттар мыналар болып табылады:

Астрахань - өзен порты, Оля - салынып жатқан теңіз порты және Махачкала (Ресей Ф е д е р а ц и я с ы) ;

Баку және Дюбенди - мұнай құю терминалы (Әзербайжан);

Бандар - Азали (Иран Ислам Республикасы);

Түркіменбаши (Түркіменстан Республикасы);

Ақтау - теңіз сауда порты, Баутино - теңіз базасы және Атырау - өзен порты (Қазақстан Республикасы) және олар Каспий маңы аймағында белсенді сыртқы экономикалық қызметті жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Қазіргі кезде Қазақстанда Ақтау теңіз сауда портын қайта жаңартудың бірінші кезеңі аяқталды. Оның сұйық мұнай жүктері бойынша қуаты жылына 8 млн. тоннаға дейін, құрғақ жүк бойынша жылына 1,5 млн. тоннаға дейін, оның ішінде үйінді бойынша жылына 300 мың тоннаға дейін және контейнермен - жылына 24 мың тоннаға дейін ұлғайтылды. Автомобиль көлігінің ғана емес, сонымен қатар теміржол вагондарының паромды тасымалдарын қалпына келтіруді көздейтін паромды терминалды қайта жаңарту жөнінде жұмыстар жүргізілуде.

Ақтау порты арқылы тасымалдау динамикасы 16-суретте көрсетілген.

16-сурет. Ақтау порты арқылы жүктерді тасымалдау динамикасы (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Теңіз тасымалдарының қарқыны өсуінің көрінісі: 2000 жылдың 10 айында Ақтау портында 664,6 мың тонна құрғақ жүк және 2,7 млн. тоннаға жуық мұнай және мұнай өнімдері өңделді, ол жоспарланған көрсеткіштен құрғақ жүк бойынша 162% және мұнай бойынша 102% асты. 1999 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда жүктердің жалпы тасымалдануы 80% немесе 1488,5 мың тонна, оның ішінде мұнай тасымалдау - 61% немесе 1024 мың тонна, құрғақ жүктерді тасымалдау - 232% немесе 464,6 мың т о н н а ғ а ө с т і .

Сонымен қатар қазіргі кезде Ақтау теңізінің қуаты толық пайдаланылмайды.

4. ӘУЕ КӨЛПІ

Әуе көлігі жолаушылар мен жүктерді жоғары жылдамдықта жеткізумен өзгешеленеді. Бірақта оның қызмет көрсетулері ауа райы жағдайларына қарай үлкен

өзіндік құнымен, сондай-ақ тасымалданатын жүктің көлемі мен салмағының шектелуімен сипатталады. Сондықтан КК бұл секторы көбінесе қашық жолаушы тасымалдарын, сондай-ақ шағын партиялы және қымбат бағалы жүктерді қамтамасыз етуде бейімделген.

Әуе көлігі жұмысының негізгі көрсеткіштерінің динамикасы 17- және 18-суреттерде сипатталған.

17-сурет. Әуе көлігіндегі жолаушыларды тасымалдау және жолаушы айналымы көлемі (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Қазақстанның азаматтық авиациясының иелігінде 50 мың км жуық авиажелілер бар. Әуе бағыттары бірқатар жағдайларда ұзақтығы бойынша республиканың аумағында ресейдің әскери полигондары (Капустин Яр, Байқоңыр, Сарышаған) болғандықтан оңтайлы емес.

01.01.2000 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасында білікті әуеайлақтарымен 21 әуежай жұмыс істейді, оның 20 әуежайы республикалық, 1 - облыстық маңыздағы әуежайға жатады. Олардың 8 республикалық, 8 коммуналдық, қалғандары жеке меншікте.

18-сурет. Әуе көлігіндегі жүк тасымалдау және жүк айналымы көлемі (қағаздағы мәтіннен қараңыз.)

Көптеген әуежайлар үшін тасымалдар көлемінің болмауы сипатты, оларды әуежайлар тарифтерді өсіру арқылы орнын толтыруға тырысады. Мұндай іс-әрекеттер тасымалдар көлемінің одан әрі төмендеуіне әкеледі.

Қазақстандық авиакомпаниялар орындайтын тәулігіне ұшақ-ұшу санының ұлғаюы тек Алматы және Астана қалаларының әуежайларында байқалады. Қалған әуежайлардың ұшақ-ұшу санының тұрақты төмендеу үрдісі бар.

Қазақстан Республикасында 48 авиакомпания тұрақты және чартерлік негізде әуе тасымалдарын жүзеге асырады. Тек 38 авиакомпанияның өз әуе кемелері паркі бар, қалған компаниялар өз қызметін жалға алған техникамен жүзеге асырады.

Азаматтық авиация саласында тұрақты жұмыс істеп жатқан кәсіпорындардың бірі "Қазаэронавигация" РМК. 1999 жылы аэронавигациялық қызмет көрсетуден түскен кірістер өткен жылмен салыстырғанда 50% ұлғайды. Аталған өсім шетелдік авиакомпанияларға басым қызмет көрсетумен туындап отыр.

Республикада әуе кемелерінің жалпы саны 603 бірлікті құрайды, оның ішінде 526 ұшақ (оның 343 - Ан-2 үлгілі ұшақтар) және 77 тік ұшақ. Қазіргі кезде әуе кемелерінің жалпы санынан 37% - жөнделген ұшақтар, 59% - тік ұшақтар. Әуе кемелерінің орташа

жасы 20,5 жылды құрайды. 25 жылға тең планерлар ресурсында (дайындаушы зауыт тағайындайды) Қазақстандағы әуе кемелері паркінің тозуы 90% асады.

Әуе кемелерін пайдаланушылар негізінен халықаралық әуе желілерінде бәсекелестікке төзімсіз ТМД-да шығарылған әуе кемелерін пайдаланады. Өзінің техника-экономикалық параметрлері бойынша қазіргі талаптарға сәйкес келетін әуе кемелерінің тапшылығы байқалады. Әуе кемелерінің паркін жаңарту іс жүзінде т о қ т а т ы л ғ а н .

Авиациялық қызметтер көрсету рыногын сақтау және халықаралық авиажелілерде бәсекелестік құру үшін 1999 жылы лизингке "Боинг" және "Эйрбас Индастри" корпорацияларының Б-737-200 және А-310-300 үлгілі ұшақтары алынды. Бірақ осы әуе кемелерін пайдалану лизинг берушілердің шарттарымен және мерзімдерімен күрделенді, бұл авиатасымалдаушылар шығынының өсуіне әкеп соқтырды.

Жалпы қазақстандық авиация үшін авиакомпаниялардың тұрақсыз дамуы сипатты, аэронавигациялар мен әуежайлар өзінің даму саясатын қажетті өзара байланыссыз және қызметін үйлестіругіз өздігімен жүзеге асыруға тырысады. КК осы секторында көп дәрежеде кейіннен даму процесіне мемлекеттік ықпал ету қажеттігі байқалады.

5. ҚҰБЫР КӨЛГІ

Қазақстан Республикасындағы көмірсутегі шикізат қоры әлемдегі ең жоғарылардың бірі ретінде бағаланады. Бірақ, олардың сапасы, сатудың негізгі рыноктарынан алыс болуы оларды жеткізу бойынша (РФ, Әзербайжан, Түркіменстан, Иран) Қазақстанмен бәсекелес белгілі мемлекеттердің аймағы бойынша тасымалдау қажеттігі, оның ең төмен өзіндік құнын қамтамасыз етумен тасымалдау процесін ұйымдастыру жөнінде қатаң талаптарды ұсынады. Бұл жағынан құбыр көлігі ең жақсы мүмкіндіктерді ұсына а л а д ы .

К К о с ы с е к т о р ы :

- кез келген климаттық жағдайларда жұмыстың жоғары орнықтылығымен;
- жыл пайдалануға негізделген құюдың төмен өзіндік құндылығымен, жұмыстарды механикаландыру және автоматтандыру жоғары дәрежесімен;
- құбыр салу кезіндегі үлкен капиталдық шығындармен, бірақ көліктің басқа түрлерімен салыстырғанда (ұзақ мерзімді пайдалану шартымен) тасымалдау бірлігіне ең аз капитал жұмсаумен сипатталады.

Мұнай құбырларының бірі республиканың батыс, ал екіншісі шығыс аймақтарында орналасқан екі жекеленген жүйеден тұрады. Мұнай құбырларының батыс жүйесі қазақстандық мұнайды Атырау және ресейлік мұнай өңдеу зауыттарына, сондай-ақ экспортқа ресей мұнай құбырлары жүйесі арқылы алыс шет елдерге жөнелтуді қ а м т а м а с ы з е т е д і .

Мұнай құбырларының шығыс жүйесі Павлодар, Шымкент және өзбек мұнай өңдеу

зауыттарын Тюмень (Ресей Федерациясы) мұнайларымен қоректендіруге арналған.

32 сорғыш-құю станциялары, 18 қабылдау-тапсыру пункттері, 2 құю эстакадалары (Атырау, Мақат қалалары), темір жол құю эстакадасы (Ақтау САС) пайдаланылуда. Негізгі қорлардың 70% астамы 10 жылдам астам, 5% - 30 жылдан астам пайдаланылуда. Осы себептен апат деңгейі әрбір 1000 км мұнай құбырына 6 апаттан асады.

Мұнай құбырларының жалпы өткізу мүмкіндігі жылына 86 млн. тонна мұнайға жетеді, бірақ олар қазіргі кезде батыс аймақтарда басым Шығыс мұнай құбыр жүйесі объективті экономикалық жағдайларға байланысты іс жүзінде жұмыс істемейді.

Қазақстан Республикасының аумағындағы газ құбырлары көбінесе транзит болып табылады ("Бұқара-Орал" және "Орта Азия-Орталық" газ құбырларының магистральдық желілері) және Қазақстанның халық аз орналасқан орталық және солтүстік-батыс аудандарында орналасқан. Оларды солтүстік Қазақстанның жекелеген учаскелерінде ішкі мұқтаждықтар үшін аз пайдаланады. Республиканың оңтүстік аймақтарында Қазақстанның Шымкент, Жамбыл және Алматы облыстарын, сондай-ақ Қырғызстанды бұқар газымен қоректендіретін газ құбыры жұмыс істейді.

Газ құбырларында 20 астам компрессорлық станциялар жұмыс істейді (300-ден астам әртүрлі үлгідегі газ құю агрегаты). Тұтынудың мерзімдік бір қалыпты еместігі сезілмеуі үшін екі жерасты сақтау орны пайдаланылады: Ақыр-Төбе (сыйымдылығы 0,7 млрд.м³) және Базой (сыйымдылығы 3,6 млрд.м³). Магистралдық газ құбырлары бойынша тозу 7%, ал газ құю жабдығы бойынша - 60-тан 90% дейін құрайды.

Газ құбырларының жалпы өткізу мүмкіндігі жылына 200 млрд.м³ асады.

Қалыптасқан аумақтық орналастыру және жекелеген мұнай мен газ құбырларының өткізу мүмкіндігі республикада өндірілетін көмірсутегі шикізатын оңтайлы бөлуді қамтамасыз етпейді. Бұл ішкі рынокта мұнай өңдеу зауыттарының тұрып қалуы және мерзімдік отын дағдарысы болуына, елді газдандырудың төменгі деңгейіне әкеп соқтыруда. Сыртқы экономикалық жағынан қарағанда мұндай жағдай ең алдымен мұнай өңдеуді тоқтатады. Соңғы жағдайға байланысты Қазақстанда оны тасымалдаудың балама жолдарын іздеу қарқынды жүргізілуде. Проблемаларды аралық шешудің бірі Қазақстанды Қара теңіз жағалауындағы ресейдің Новороссийск портымен қосатын Каспий Құбыр Консорциумының мұнай құбырларының пайдалануға құрылысын аяқтау және жіберу болып табылады.

Көптеген мемлекеттер, ірі мұнай компаниялары тарабынан Қазақстанның көмірсутегі ресурстарын игеруге ұдайы өсіп тұрған мүддесі республикамызда мұнай мен газдың болжамды үлкен қорының болуына негізделеді.

Сондықтан мұнайды экспортқа шығару және мұнай құбырларының болашақ бағыттарын анықтау проблемасы Қазақстан үшін стратегиялық маңызды.

Жоғарыда көрсетілгендей, мұнай сатудың дүниежүзілік рыногына Қазақстанның дербес шығу жолы жоқ болғандықтан, мұнайдың негізгі көлемі ТМД қатысушы көрші мемлекеттердің аумағы арқылы тасымалданады. Бұл Қара және Балтық теңіздерінің

экспорттық терминалдары арқылы Еуропа рыноктарына мұнайды тасымалдауға мүмкіндік беретін "Дружба" құбыр жүйесі, сондай-ақ Транс Кавказ көлік дәлізі (Ақтау - Б а к у - Б а т у м и) .

Көмірсутегі шикізатын экспортқа шығару жолдарын таңдаудағы Қазақстанның саясаты көп векторлық тәсілге, яғни құбыр бағыттары мен мұнай құю терминалдары құрылысының барлық мүмкін нұсқауларын қарауға негізделеді.

Құбыр инфрақұрылымын дамыту аймақтар бойынша өндірудің қарқынды өсуімен және кен орындарын дамытудан туындап отыр.

Осыған байланысты 2001-2006 жылдар кезеңінде Қазақстан Республикасының мұнай көлігі инфрақұрылымын дамытудың басым жобалары белгіленген, олар қаржыландыру көздеріне байланысты топтарға бөлінген.

Алғашқы жобалардың бірі бірінші кезегі 2001 жылдың екінші жартысында іске қосылатын Каспий құбыр консорциумының жобасы болып табылады.

Қазіргі уақытта экспорттық құбырларды қайта жаңарту мен салудың бірнеше ірі жобаларын жүзеге асыру және дайындау жүргізілуде:

қазіргі Ақтау - Самара мұнай құбырының өткізу қабілетін жылына 15 миллион тоннаға дейін кеңейту ;

Қарашығанақ кен орнынан мұнайды тасымалдау үшін Ақсай - Үлкен Шаған - Атырау мұнай құбырын салу ;

Ақтөбе облысы кен орындарынан мұнайды экспорттауға мүмкіндік беретін Кеңқияқ - Атырау мұнай құбыры ;

Транскавказ көлік дәлізінің өткізу қабілетін жылына 10 миллион тонна мұнайға дейін ұлғайту ;

Атырау - Самара экспорттық мұнай құбырының шектеулі мүмкіндігін ескере отырып, орта мерзімді перспективада Ақтау порты арқылы тасымалдау үшін мұнайдың бөлінбеген ресурстары, КҚК мұнай құбырын пайдалануға қосқандықтан бірінші кезеңде көлемдері төмендеу мүмкіндігімен жылына шамамен 2,0 млн. тоннаны құрайды .

Бірақ мұнай өндіру көлемінің үдемелі өсуіне байланысты келесі жылдың өзінде Бұзашы мұнайының өндірісі өсуі ықтимал, бұл порт бағытындағы көлемдердің төмендеуін өтеуге мүмкіндік береді. Мәселен келесі жылдың өзінде өндіріс көлемінің үдемелі өсуі нәтижесінде Бұзашы түбегінің кен орындарында мұнай өндірісінің өсуі жыл сайын 5,0 млн. тонна деңгейіне жетеді.

Осыған байланысты Ақтау портын пайдалану өзектілігі ұлғаяды. Бұл бағыт Қазақстанда және транзиттік елдерде бар көлік қуаттылықтарын пайдаланумен және қосымша көлік қуаттылықтарын құрумен дербес жоба да, Иран арқылы және Махачкала - Новороссийск бағытында Транскавказ көлік жүйесінің бөлігі де болуы мүмкін .

Басқа да перспективті жобалар мен бағыттар техника-экономикалық негіздемелерді

әзірлеудің, стратегиялық, саяси және аймақтық болмысты бағалаудың әртүрлі сатыларында. Бұл Батыс Қазақстан - Қытай мұнай құбырының, Қазақстан - Түркіменстан - Иран мұнай құбырының құрылысы және қажетті ресурстары болса, Батыс Еуропа мен Жерорта теңізі маңайы рыноктарына көмірсутегі шикізатын тасымалдау үшін Транс Каспий көлік жүйесінің құрылысы.

Батысқа мұнайды экспорттаудың қосымша бағыттарын іздеу Қазақстан мұнай бизнесіндегі өзекті мәселелердің бірі болып табылады.

Соңғы үш жыл ішінде саяздалған Дарданелл және Босфор бұғаздарынан дедвейттері үлкен кемелердің өту қиындықтарын өтеуге тартылған Румыния және Болгария бағыты арқылы мұнай тасымалдау нұсқалары қаралды.

Қара теңізден Еуропа рыноктарына дейін (Румыния мен Болгария порттары арқылы)
к ө л і к .

Қара және Жерорта теңіздерінің арасындағы бұғаз арқылы тасымал шектелген жағдайда мына бағыттар екінші тасымал сызбалары болып табылады:

О д е с с а - Б р о д ы
Констанца (Румыния) Триестаға (Италия) дейін
Б у р г а с - Ф л о р е
Бургас - Александруполис.

Қазақстан Республикасындағы көмірсутегі шикізатының бағаланған әлеуеті өте жоғары екенін және қазіргі кезеңде одан сайын күшейіп отырғанын атап өту қажет.

Республика бойынша тұтас алғанда мұнай өндіру мен газ конденсатының күтілетін көлемі 2000 жылы 33,5 млн. тоннаны құрады, 2005 жылы - 60,0 млн. тоннаға және 2010 жылы 100,0 млн. тоннаға жетеді.

Алайда шикізаттың ірі қорларының болуы - мұнай-газ саласын дамыту үшін міндетті, бірақ жеткіліксіз шарт.

Сондықтан мұнай-газ өндіруші компаниялардың экспорттық бағыттарға барынша қол жеткізуін қамтамасыз ету үшін көлік инфрақұрылымын құру мұнай-газ саласын дамытудағы басым бағыттардың бірі болып табылады.

6. ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТ

Транзиттік тасымалдар бір жағынан қосымша капиталдардың түсуін және жаңа жұмыс орындарын құруды қамтамасыз еткендіктен, ал екінші жағынан - елге қазіргі заманғы технологияларды тартуды және дамытуды ынталандыратындықтан, әрі тек көлік саласында ғана емес, сонымен қатар ұлттық экономикада шоғырлану процестерін жеделдете отырып кез келген мемлекеттің геосаяси мүдделерімен жақсы үйлеседі.

Транзиттік әлеует екі негізгі құрамдас бөлікпен - іргелес елдерде көлемді, дамып келе жатқан рыноктың болуы және транзит аумағында көлік жүйесінің тиімділігімен
қ а м т а м а с ы з е т і л е д і .

Сыртқы рыноктардың орналасуына қарай Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін екі аспектіде қарау орынды аймақтық және құрлықаралық, өйткені олардың әрқайсысының айрықша белгілері және маңызы бойынша әртүрлі бағыттары бар.

6.1. Аймақтық транзит

Аймақтық транзиттің анықтағыш факторлары экономикалық жүйелердің өзара тығыз байланысы және барлық бұрынғы кеңес мемлекеттері рыноктарының үлкен өзара байланысы, сондай-ақ КСРО кезінен жақсы қалыптасқан көлік-коммуникациялық инфрақұрылымы болып табылады.

Аймақтық аспектіде Қазақстанның транзиттік әлеуеті өте жоғары, өйткені көптеген ортаазиялық республикалардың Ресей Федерациясымен сауда байланысы оның аумағы арқылы өтеді, ал осы мемлекеттердің экономикалық жүйелері тарихи ұзақ уақытта бір-біріне бейімделіп, қалыптасты. Мысалы, Орта Азия республикаларының ауылшаруашылық өнімдерінің таяу арада Оралдағы немесе Шығыс Сібірдегідей тиімді сату рыноктарын таба алатынын немесе ресейде шығарылған арзан және сапалы тауарларға келетін болсақ, олар өнім аймағынан толығымен жер шарының шалғай түпкірлеріне шығарылған өніммен ығыстырылатынын болжау қиын.

Осыған, сонымен қатар ортаазиялық республикалар (Қазақстан сияқты) дүниежүзілік рынокқа көбіне Ресей Федерациясының аумағы арқылы, сол себептен Қазақстан аумағы арқылы шыға алатынын қосқан жөн. Осы елдердің сыртқы әлеммен батыс, оңтүстік және оңтүстік-шығыс балама байланыстары (Әзербайжан, Иран, Ауғанстан, Пакистан немесе Қытай арқылы) жекелеген елдердегі үлкен саяси тұрақсыздықпен, немесе көлік жағынан алғанда таулы Памирдің қиын жағдайларымен шектеледі.

Қазақстандағы аймақтық транзиттің басты бағыты - меридианды (Солтүстік-Оңтүстік), көлік инфрақұрылымымен жақсы қамтамасыз етілген. Осы бағытта үш темір жол магистралі өтеді:

Шеңгелді (Өзбекстанның шекарасы) - Арыс-Қызылорда-Ақтөбе-Орал - (Самараға шығатын Ресей Федерациясының шекарасы);

Арыс - Луговой (Оралға және батыс Сібір аймақтарына шығатын Ресей Федерациясының шекарасы);

Шу-Алматы-Ақтоғай-Семей (Алтайға және орталық Сібірге шығатын Ресей Федерациясының шекарасы);

Елдің оңтүстігінде Өзбекстанның темір жолымен (Шеңгелді станциясы) және Қырғызстанмен (Луговой станциясы) екі торап бар. Солтүстікте Ресей Федерациясымен шекараның бүкіл ұзақтығы бойынша батыстан шығысқа қарай ресей темір жолдарымен он бір торап бар, олардың бір бөлігі қазіргі уақытта жұмыс істемейді. Сонымен қатар, Батыс Қазақстандағы Бейнеу станциясындағы өзбек темір жолымен түйісетін теміржол торабы жұмыс істемейді.

1998 жылы 6,0 млн. тонна жүк деңгейінде бағаланатын Қазақстандағы теміржол

көлігімен барлық транзиттік тасымалдардың ішінде аймақтық транзит 85% құрайды.

Автомобиль тасымалдарының аймақтық транзиттегі негізгі бағыттары теміржол бағытымен сәйкес келеді және Батыс Қазақстанда:

Қарақалпақстаннан (Өзбекстан) Бозой, Қарабұтақ арқылы Орал және батыс Сібір ауданында Ресей Федерациясының шекарасына шығу;

Түркіменстаннан Бедаш, Жаңа Өзен, Бейнеу, Жетібай Ресей Федерациясының еуропа бөлігіне және Оралға шығу бағыттарымен толықтырылады.

Автомобиль көлігімен транзиттік тасымалдауды көбінесе Өзбекстанның, Ресей Федерациясының және Қырғызстанның (соңғы үш жылдың қорытындысы бойынша сәйкесінше 30-40, 20-30 және 10-20%) операторлары орындайды.

Аймақтық транзиттің жалпы көлемдерінің тұрақты төмендеу үрдісі бар. Темір жолдар бойынша транзиттік жүк ағындары 1999 жылы 1989 жылмен салыстырғанда 20 е с е г е а з а й д ы .

1999 жылы автомобиль транзиті шамамен 260 мың тоннаға бағаланды, бұл алдыңғы 1998 жылмен салыстырғанда 30% кем. Мұндай жағдай бұрынғы кеңес мемлекеттерінің экономикаларының жалғасып отырған тоқырауымен және Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының техникалық жағдайының нашарлауымен түсіндіріледі. Осы мемлекеттердің өзара экономикалық қарым-қатынастарының жолдағы физикалық емес кедергілерге бола салқындап кеткенін де, олардың арасындағы жүктер мен жолаушылардың қозғалысын да есептен шығаруға болмайды.

6.2. Құрлықаралық транзит

Дүниежүзілік экономиканы талдау ғаламдық масштабта үш басым аймақты айқындайды: Солтүстік Америка, Еуропа және Қытайды қоса алғанда Оңтүстік-Шығыс Азия елдері. Егер алғашқы екеуінде негізгі капиталдар шоғырланған және өндіріс технологиясының ең жоғары деңгейіне қол жеткізілген болса, соңғысында ғаламшар халқының төрттен үші шоғырланған. XX ғасырдың соңында Азия-Тынық мұхит аймағының елдері жалпы ішкі өнімнің (жыл сайын 5-7%) және сыртқы сауданың (жыл сайын 9-14%) тұрақты өсуін көрсетті. Кейбір бағалаулар бойынша осы аймақтың үлесіне бүгінгі өзінде дүниежүзілік өндірістің 60% дейін және дүниежүзілік сауданың 40% келеді. Осы жағдайда Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азияның арасындағы жүк тасымалдары жылына шамамен 100 млрд. доллар тартады.

Экономикалық байланыстардың одан әрі дамуы және жетілуі теңіз немесе құрлық жолдары бойынша балама қозғалыс бағыттарын тыңғылықты зерттеуге итермелейді. Ең жалпы бағалау Оңтүстік-Шығыс Азиядан Еуропаға (немесе кері қарай) тауарларды құрлық бойынша тасымалдау кезінде 10 күнге дейін уақыт ұтуға болатындығын көрсетеді. Мәселе осындай жеткізу жылдамдықтарын және тауар ағындарының қозғалысы кезінде барлық көлік шығындарын азайтуды қамтамасыз етуде. Еуропалық тәжірибені пайдалана отырып, әртүрлі халықаралық ұйымдар Азия құрлығында көлік дәліздерін қалыптастыруға талпынуда. Осы кезде транзиттік әлеуетке ие елдердің және

аймақтардың саяси дамуын талдауға және болжауға аса көп көңіл бөлінеді. Тасымалдаушыларға белгілі таңдау еркіндігін беру өздігінен дамуын (бәсекелестік есебінен) және тасымалдар қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін, сондай-ақ физикалық емес кедергілердің туындау қаупін азайту мақсатында бірнеше қатар жолдар қарауға қ а б ы л д а н у д а .

Ірі және тұрақты жүк және жолаушы ағындарымен сипатталатын Шығыс пен Батыстың арасындағы көлік байланыстарының басым бағыттары Екінші Жалпыеуропалық көлік жөніндегі конференцияда (Крит аралы, 1994 жыл) белгіленген болатын. Олар тоғыз панъеуропалық көлік дәліздерінде өз сипатын тапты. Бұдан әрі дәліздер саны онға дейін көбейтілген болатын (Хельсинки қаласы, 1997 жыл), ал олардың кейбірі Ресей аумағы бойынша Нижний Новгород, Новороссийск және Астрахань қалаларына дейін ұзартылды (Санкт-Петербург қаласы, 1998 жыл).

ТРАНСЕУРАЗИЯ - 97, 98 және 2000 халықаралық конференцияларында Қазақстанның бастамасы бойынша негізгі еуроазиялық дәліздерді нысандандыру және олардың панъеуропалық дәліздермен түйісу мәселелері талқыланды. Бұл процеске мүдделі елдер мен әртүрлі халықаралық ұйымдар белсенді түрде қатысты. Қол жеткізілген келісімдер шеңберінде Еуропалық Экономикалық Комиссия мен БҰҰ Азия-Тынық мұхит аймағы үшін Әлеуметтік-Экономикалық Комиссия бес басым көлік бағыттарын қалыптастыру бойынша ұсыныстар дайындады, олар Екінші Халықаралық Еуроазиялық көлік жөніндегі конференцияда (Санкт-Петербург қаласы, 2000 жыл) нақтыланды және мынадай дәліздер түрінде белгіленді:

ТРАНССИБ *): Батыс Еуропа (NN I, III және IX панъеуропа дәліздері) - Қытай, Корей түбегі және Жапония, Украина, Ресей Федерациясы, Қазақстан және/немесе М о н ғ о л и я а р қ ы л ы ;

ТРАСЕКА: Оңтүстік-Шығыс Еуропа (NN IV, VII, VIII және IX панъеуропалық дәліздер) - Орталық Азия Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі арқылы;

ОРТАЛЫҚ: Оңтүстік-Шығыс Еуропа (N IV панъеуропалық дәліз) - Қытай, Түркия, Иран Ислам Республикасы және Орталық Азия елдері арқылы;

ОҢТҮСТІК: Оңтүстік-Шығыс Еуропа (N IV панъеуропалық дәліз) - Оңтүстік-Шығыс Азия, Түркия, Иран Ислам Республикасы және Оңтүстік Азия елдері а р қ ы л ы ;

СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК: Солтүстік Еуропа (N IX панъеуропалық дәліз) - Парсы шығанағы, Ресей Федерациясы және Орталық Азия елдері немесе Кавказ арқылы. _____

*) Осы дәліз үшін ТРАНССИБ атауы қолайсыз екенін мойындау керек, себебі Ресейдегі теміржол желісінде ұқсас атау бар.

Көлік дәліздерін қалыптастыру жөнінде қабылданған саяси шешімдер аумақтары бойынша таңдап алынған бағыттар өтетін елдердің көлік инфрақұрылымын дамытуға халықаралық қаржы институттарынан инвестициялар тарту үшін қосымша дәлел болып

т а б ы л а д ы .

Аталған бес дәліздің төртеуі Қазақстанды аса қызықтырады. Біріншіден, дәліздер оның аумағы бойынша өтуі және өзінің қалыптасуы үшін Қазақстанда бар темір және автомобиль жолдары желісін, Ақтау теңіз сауда портын, сондай-ақ олардың аймағында орналастырылған жүк және жолаушы терминалдарын, көлік инфрақұрылымының басқа да объектілерін пайдалануы мүмкін. Екіншіден, осы дәліздер арқылы Қазақстан бірқатар жағдайларда - ресейліктерге балама, халықаралық рыноктарға қосымша жол а л а д ы .

Қазақстан арқылы құрлықаралық транзиттің стратегиялық бағдары - Шығыс-Батыс. Болжанған тасымалдардың ұзақтығын ескере отырып, теміржол көлігіне ерекше көңіл аударылады. Сонымен бірге, құрлықаралық транзиттің дамуы: Қытай-Ресей Федерациясы, Қытай-Орта Азия, Ресей Федерациясы-Оңтүстік Азия елдері бағыттарында да аймақтық транзиттің дамуына мүмкіндік туғызатыны анық.

ТРАНССИБ дәлізінің теміржолдық нұсқасы Қазақстан арқылы шағын нұсқасында республиканы шығыстан батысқа Дружба - Ақтоғай - Мойынты - Ақмола - Көкшетау - Пресногорьковская/Петропавловск бағыты бойынша кесіп өтеді. Дәліз шекарасында бірқатар сұрыптау станциялары, олардың ішінде ірілері: Қарағанды-Сортировочная, Қыркыншы, Көкшетау 1, сондай-ақ ірі салмақты контейнерлерді қайта өңдеу үшін қажетті тетіктермен жабдықталған бірқатар ірі контейнерлік терминалдар (Дружба, Қарағанды, Ақмола, Көкшетау) жұмыс істейді. Қазақстан шекарасындағы ТРАНССИБ дәлізі ұзақтығының жартысынан көбі қазіргі заманғы автоматика жүйелерімен жабдықталған және өткізу қабілетінің едәуір резерві бар электрленген екі жолды желілерден тұрады. Дегенмен бір жолды учаскелер (Дружба-Ақтоғай және Саяқ-Мойынты) оңалту жұмыстарының едәуір көлемін қажет етеді. Бұдан басқа, қытайлық тараптан Дружба-Алашанькоу шекаралық өткелін барабар дамуы талап е т і л е д і .

Қазақстанның аумағындағы ТРАНССИБ дәлізінің автомобиль нұсқасы Майқапшағай-Семей-Павлодар-Омбы трассасын білдіреді және Қытай шекарасында Бахты шекаралық өткелімен толықтырылуы мүмкін.

ТРАСЕКА дәлізі едәуір дәрежеде ОРТАЛЫҚ дәлізді қайталайды және өзінің негізгі мақсаты бойынша орта-азиялық аймақтан Каспий теңізі, Кавказ және Қара теңіз арқылы еуропалық елдерге шығатын жол ретінде қалыптасады. Сондықтан да Қазақстан үшін бұл едәуір дәрежеде ресейлікке балама Еуропаға шығатын жол.

ОРТАЛЫҚ дәліздің теміржолдық нұсқасы Қазақстанның шекарасында Дружба-Ақтоғай-Алматы-Арыс-Шеңгелді бағыты бойынша өтеді. Дәліз шегінде Ақтоғай, Алматы, Шу, Луговая, Жамбыл, Шымкент, Арыс сұрыптау станциялары және Дружба, Алматы, Жамбыл, Шымкент станцияларында ірі салмақты контейнерлерді қайта өңдеуді жүзеге асыратын ірі контейнерлік терминалдар бар. Қазіргі уақытта ОРТАЛЫҚ дәліздің қазақстандық учаскесінің бүкіл қашықтығында тасымалдау

қабілетінің резерві бар. Дегенмен, бұдан әрі тасымалдар көлемі өсе келе, оның пайдаланымдық көрсеткіштерін арттыру үшін Дружба-Ақтоғай учаскесін қайта жаңартудан басқа, Ақтоғай және Алматы станцияларының арасындағы бір жолды учаскелерді оналту бойынша кешенді жұмыстарды орындау талап етіледі.

ОРТАЛЫҚ дәліздің автомобиль нұсқасы Қазақстанның аумағында Хоргос-Алматы-Бішкек-Тараз-Шымкент-Ташкент трассасын білдіреді.

СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК дәлізінің көлік қызметін қазақстандық аумақта қамтамасыз ету үшін Ақсарай-Мақат-Бейнеу және одан әрі Иранға шығумен Өзбекстан және Түркіменстан арқылы теміржол желісі пайдалануы мүмкін. Дегенмен қазіргі уақытта Бейнеу-Өзбекстан учаскесі өзбек-түркімен жол учаскелерінде жолаушылар мен жүктер қозғалысы үшін негізінен физикалық емес кедергілердің шамадан көп болу себептері бойынша жабылған. Осы дәліздегі қазақстандық темір жол учаскелерінің өткізу қабілеті Ақтау порты арқылы көлік байланыстарының дамуымен анықталады. Қазіргі уақытта ол жобалық қуаттың 30-50% құрайды. Сонымен бірге, болжанған жүк ағындары Мақат-Бейнеу учаскесінде екінші жолдың кезең-кезеңмен төселуін қажет е т у і м ү м к і н .

Дәліз шегінде вагондарды сұрыптау Мақат және Атырау станцияларында жүзеге асырылады. Маңғыстау және Атырау станцияларындағы контейнерлік терминалдардың ірі салмақты контейнерлерді қайта өңдеу үшін жабдықтары бар.

СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК дәлізінің автомобиль нұсқасы Қазақстанның аумағында Орал-Атырау-Жетібай-Бейнеу-Жаңа Өзен-Бекдаш және одан әрі Түркіменстан арқылы Иранға шығатын трассаны білдіреді. Ресейлік шекара тарапынан бұл трасса Котьяевка-Орал учаскесімен толықтырылуы мүмкін.

6.3. Авиатранзит

Қазақстан аумағы арқылы әуе бағыттары Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азияның арасында ұшу орындайтын шетелдік авиакомпаниялар үшін тиімді, себебі бағыттардың ұзақтығын едәуір қысқартуға мүмкіндік береді.

Транзиттік қатынастағы негізгі ұшулар мынадай жіктелген аббревиатурасы бар үш б а ғ ы т б о й ы н ш а ж а с а л а д ы :

| | | |
|-----------|---|-------------|
| А Р И С А | - | С А Р И Н ; |
| А Р И С А | - | О Д И В А ; |
| А З А Б И | - | Т И Р О М . |

Көрсетілген бағыттарға Қазақстан арқылы транзиттік авиаағынның үштен екісі келеді. Қазіргі уақытта республиканың әуе кеңістігі арқылы ұшу көлемдері жылына шамамен 100 мың әуе кемелерін құрайды, соның ішінде жартысынан көбі транзитке келеді. Халықаралық әуе дәліздерінің жалпы саны 1998 жылғы 56-дан 2000 жылы 72-ге дейін өсті. Қазақстанның және іргелес мемлекеттердің (Қытай, Әзербайжан, Өзбекстан)

шекарасында қосымша әуе дәліздері ашылды. Транзиттік бағыттардың бар желісі негізінен Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланатын авиакомпаниялардың мұқтаждықтарын қанағаттандырады.

7. КӨЛІК-ЭКСПЕДИЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТ

Қазақстан Республикасында 90-жылдардың басында көлік-экспедициялық қызмет көрсету рыногы іс-жүзінде болған жоқ. Экспедициялық бизнестің туындауы бірыңғай экономикалық кеңістіктің ыдырауымен және бұрынғы кеңес мемлекеттерінің аумақтарында әртүрлі ұйымдастыру-құқықтық нысандағы шағын және орта кәсіпорындардың пайда болуымен ғана емес, сонымен бірге дүниежүзілік экономикаға шоғырлану процесінің жалпы үрдістерімен де талап етілді. Осыған байланысты Қазақстанда экспедициялық бизнестің дамуына еліміздің геосаяси жағдайы жағымды

ы қ п л е т у д е .

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында 150 экспедиторлық компаниялар тіркелген. Дегенмен Қазақстанның Ұлттық экспедиторлар қауымдастығына (КҰЭҚ) олардың 30-дан кемі ғана кіреді.

Көлік-экспедициялық қызмет көрсету рыногының даму процесіне мемлекеттің қол сұқпау саясаты оның едәуір дәрежеде жөн-жосықсыз дамуына әкелді, нәтижесінде бұл ұсынылатын қызметтердің сапасына және бағасына әсер етеді. Осы уақытқа дейін рынокқа қатысушылардың қызмет салаларын құқықтық және функционалдық белгілеуге негізделген тасымалдаушының, экспедитордың және тапсырыс берушінің өзара іс-қимылдары жүйесі, сондай-ақ тасымал процесінің барлық қатысушыларының кепілдігін және жауапкершілігін қамтамасыз ететін жүйе пысықталмаған.

Сонымен бұл салада әлі "ойын ережелерін" әзірлеу, сондай-ақ ұлттық мультимодальдық операторларды дамыту үшін жағдайлар жасау қажет.

8. КӨЛІК КЕШЕНІН ЖИНАҚТЫ ТАЛДАУ

Қазақстан Республикасының КК даму жолдары және қалыптасқан жағдайды талдау мынадай жалпы заңдылықтарды атап өтуге мүмкіндік береді:

а Қазақстан Республикасының географиялық ерекшеліктеріне байланысты КК барлық секторлары адамдар аз тұратын кең аумақтарда өзгеше көлік-коммуникация артерияларын құра отырып, көбіне бір бағыттарда және аймақтарда ғана дамып

о т ы р а д ы .

б КК маңызды институционалдық өзгерістерге ұшырады және Қазақстанның дамып келе жатқан нарықтық экономикасына шоғырланды. Ішкі (көбіне автомобиль және авиация көлігінде) және тұраралық (көбіне көліктің автомобиль және теміржол, теміржол және су көлігі түрлері арасында) бәсекелестік, сондай-ақ көліктік қызмет көрсету рыногын игеру үшін шетелдік тасымалдаушылармен жарыс көлік жүйелерінің

өзін-өзі сақтауын және белгілі бір өздігінен жетілуін қамтамасыз етеді.

с Осымен бірге институционалдық өзгерістердің қол жеткізілген нәтижелері көлік инфрақұрылымының оңтайлы қызмет етуін қамтамасыз етпейді, себебі оның мемлекет меншігінде немесе республикалық мемлекеттік кәсіпорындардың балансында қалған құрамдас бөліктерін (автомобиль және темір жолдар, су жолдары, әуежайлар және т.б.) бюджеттен қаражаттандыру оның қызметінің кірістерімен және маңыздылығымен ұ ш т а с п а й д ы .

д Тасымалдар көлемінің едәуір қысқаруы КК әрбір секторында іс жүзінде тасымалдау қабілеті бойынша едәуір қор жасады. Әрі осы қорытынды көлік инфрақұрылымына да, жылжымалы құрамға да қатысты. Дегенмен кіріс бөлігінің тиісті төмендеуі пайдаланылмайтын активтерді ұстауды қиындатады, бұл рыноктың жекелеген субъектілерінің және тұтас сала бүтін секторларының шығындылығына ә к е л е д і .

е КК барлық секторларының қызметі тасымалдар көлемінің төмендеуінен, кіріс бәстерінің өсуі тұтынылатын ресурстар бағаларының өсуінен қалып қоюы себебінен төмен рентабельділікпен және шығындылықпен сипатталады. Теміржол және авиация көлігі үшін жағдай инфрақұрылымның іс жүзінде толық сақталуымен және қызмет көрсететін персонал санының азғана қысқаруымен қиындайды.

ғ Ұзақ инвестициялық жетіспеушілік және саладағы қанағаттанарлықсыз қаржы жағдайы өз қаражатын және банк кредиттерін жылжымалы құрамды және инфрақұрылым объектілерін жанартуға бағыттауға мүмкіндік бермейді, бұл негізгі құралдардың едәуір тозуына және жылжымалы құрамның орта жасының сыни деңгейге дейін өсуіне әкеледі. Көлік инфрақұрылымын қаржыландырудағы мемлекеттің рөлі жеткілікті түрде анық белгіленбеген.

8.1. Күшті жақтары

КК тиімді дамуына және оның тұтас алғанда Қазақстанның экономикасына жалпы оң әсер етуіне үміттендіретін күшті жақтарына:

ішкі және сыртқы экономикалық байланыстарды, сондай-ақ азаматтарға әлеуметтік кепілдіктерді ұсынатын мемлекеттің бірлігін және қауіпсіздігін қамтамасыз ететін біріктіру ф а к т о р ы н ы ң ж а ғ д а й ы ;

көліктік қызмет көрсету еркін рыногының дамуына және жеке капиталдарды тартуға апаратын саладағы құрылымдық өзгерістер;

дүниежүзілік экономикаға шоғырлануға саяси қалауы және дүниежүзілік қоғамдастықтың инвестициялар, сондай-ақ транзиттік әлеуетті пайдалану бойынша мүмкіндіктерді ұсыну түріндегі жауабы;

инвестицияларды тарту бойынша Қазақстанға үстірт басымдық беретін құрлықаралық еуроазиялық қатынаста жүктерді жеткізудің қысқалау (ТРАНССИБ дәлізі) және ыңғайлылау (ОРТАЛЫҚ дәліз) жолдары;

Орта Азия республикаларының Ресей Федерациясымен және дүниежүзілік

рыноктармен экономикалық байланыстарына іс жүзінде баламасыз қызмет көрсету; парктерін қайта жарақтандыру үшін ішкі резервтерді табуға мүмкіндік беретін ағымдағы тасымалдар көлемін (қалалық жолаушылар тасымалын қоспағанда) қамтамасыз ету үшін көлік құралдарының жеткілікті саны; нақты экономикалық жағдайда жақын болашақта кеңейтуге ауқымды капитал жұмсауды қажет етпейтін жеткілікті автомобиль жолдары мен әуежайлар желісі жатады.

8.2. Әлсіз жақтары

Мемлекеттік көлік саясатын құру кезінде субъективті себептер бойынша пайда болғандарын жою және объективті сипаттыларын азайту үшін КК әлсіз жақтарын аса зер салып, қарау керек. КК әлсіз жақтары болып мыналар табылады:

өтпелі экономика кезеңінде саланың құқықтық және нормативтік-техникалық қамтамасыз етілуінің ұдайы артта қалуы, бұл оған экономиканың басқа секторларына қарағанда озық қарқынмен дамуға мүмкіндік бермейді;

халықаралық ынтымақтастың жеткілікті немесе барабар құқықтық қамтамасыз етілмеуі, қол қойылған халықаралық конвенцияларды және үкіметаралық келісімдерді іске асыру тетігінің болмауы, бұл КК аймақтық және дүниежүзілік көлік жүйесіне ш о ғ ы р л а н у ы н к і д і р т е д і ;

сыртқы рыноктарға шығудың жалғыз әріптес - Ресей Федерациясына едәуір тәуелділігі, бұл КК реформалау мәселелері бойынша қабылданатын шешімдердің д е р б е с т і г і н ш е к т е й д і ;

КК әртүрлі секторларында мемлекеттің реттеу ықпалының тиімсіз дәрежесі: автомобиль көлігіндегі басқаруды іс жүзінде толық жоғалтудан бастап, теміржол көлігіндегі қызметті жеткілікті қатаң регламенттеуге дейін;

КК ұзақ мерзімді Тұжырымдамасының және Дамыту бағдарламасының болмауы; ұшқары салықтық және тарифтік саясат, рыноктың отын-жағармай материалдарымен барабар толтырылмауы және тағы басқалар мысалы болып табылатын іс-қимылдардың әлсіз ведомствоаралық үйлестірілуі;

бірыңғай ақпарат кеңістігінің болмауы, қамтамасыз ету функцияларының (темір жолдағы байланыс, энергиямен жабдықтау) қайталануы, тасымалдау процесінің озық технологиялары солар арқылы іске асырылатын логистикалық орталықтардың және мультимодальдық операторлардың іс жүзінде болмауы мысал болып табылатын іс-қимылдардың әлсіз ведомствоішілік үйлестірілуі;

мемлекеттік меншіктегі көлік инфрақұрылымы объектілерінің (автомобиль жолдары, кеме қатынайтын өзендер, әуежайлар) және әлеуметті-маңызды жолаушы тасымалдарын бюджеттен өте шектеулі қаржыландыру. Тасымалдау көлемі ұдайы төмендеуіне және мемлекеттің инвестициялық саясатының түсініксіздігіне бола, КК инвестициялық тартымдылығы жоқтығы;

автомобиль жолдарының көтеру қабілеті төмен, ұстауға және жөндеуге көп

пайдаланымдық шығындарды талап етеді;

темір жолдар желісінің, ең алдымен, Шығыс-Батыс бағытындағы желісінің жеткіліксіз дамуы, бұл аймақаралық қатынаста көп артық жүріске әкеледі;

көлік инфрақұрылымы жекелеген элементтерінің шектеулі өткізу және өңдеу қ а б і л е т і ;

Каспийде өз теңіз флотының жоқтығы, нәтижесінде экспорттық-импорттық операциялардан түсетін кірістің едәуір бөлігі Қазақстан Республикасынан тыс ж е р л е р д е қ а л ы п о т ы р ;

Қазақстанның аумағында ішкі және халықаралық авиажелілердің оңтайлы жолдарын салуға кедергі жасайтын Ресей Федерациясының әскери сынақ алаңдарының б о л у ы ;

КК барлық секторларында негізгі құралдардың жоғары тозу дәрежесі орынсыз жоғары пайдаланымдық шығындар мен отынның асыра жұмсалыуына әкеледі;

көлік техникасы мен тасымалдау процестеріне қойылатын техникалық және технологиялық талаптар төмен, бұл жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейін туындатады және қоршаған ортаға теріс әсер етеді;

сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту үшін білікті кадрлардың, сондай-ақ теңіз көлігі мамандарын даярлау және аттестаттау жүйесінің жоқтығы;

жолаушылар мен тауарлардың қозғалыс жолында көптеген физикалық емес к е д е р г і л е р д і н б о л у ы ;

Еуропа мен Азияда халықаралық экспедиторлар мен жүк иелеріне қазақстандық көлік дәліздерін жеткіліксіз ұсыну (промоушн).

8.3. Мүмкіндіктер

Бар проблемаларды шешу үшін мыналардан туындайтын белгілі мүмкіндіктер бар:

Қазақстан Республикасы өзінің тәуелсіз тіршілік етуінің бүкіл кезеңі бойында дүниежүзілік экономикалық жүйеге шоғырлануға бағытталған дәйекті саясатты жүргізуде. Бұл саясат әртүрлі халықаралық ұйымдар мен шетелдік инвесторлардың Қазақстанның минералды-шикізат әлеуетіне жоғары мүддесін және осыған байланысты еліміздің дамып жатқан экономикасына, соның ішінде КК қаражат салуға ынтасын қ а м т а м а с ы з е т е д і ;

Қоғамдық меншікті әділ қайта бөлу проблемасының күрделілігіне бола және әртүрлі сынды қақтығыстық жағдайды туындатпау үшін жекешелендіру процестері мемлекеттің реттеуші ықпалымен бірге жүргізілуі тиіс. Бұл тұғырдағы мүмкіндіктер толық сарқылмаған және КК жекелеген секторларында құрылымдық және институционалдық қайта құруды аяқтауға реформалау кезінде шығындарын барынша азайту және тасымалдау қызметінің барынша табыстылығын қамтамасыз ету мақсатында КК әртүрлі секторларының қызметін үйлестіруге, саланы дамыту үшін ішкі және сыртқы инвестицияларды тарту бойынша жағдай жасауға бағытталуы тиіс;

КК әртүрлі өкілдерінің мүддесін барлық деңгейде білдіретін және қорғайтын,

сондай-ақ заң шығару бастамасын ұсынатын аймақтық қауымдастықтар құру және олардың қызметі бойынша дамыған еуропалық елдер мен Ресей Федерациясының тәжірибесі осындай жолмен саланы реформалау үшін бастаманы "астынан" тарту бойынша кең мүмкіндік берілетінін көрсетеді;

КК инвестицияларды тарту үшін пайдалануы мүмкін пайдаланылмайтын активтердің көп саны бар;

Қазақстан Республикасы КК жұмыс қабілеттілігін қамтамасыз ете алатын қажетті өндірістік-техникалық әлеуетке, жоғары және орта арнаулы оқу орындарының түлектерімен ұдайы толықтырылатын білікті кадр әлеуетіне ие;

Нарықтық қайта құру барысында консалтингтік қызметтер көрсете алатын, зерттеу жүргізіп, көлік секторында ең жоғары деңгейде жаңа технологияларды ендіре алатын ғылыми-зерттеу және жобалау-конструкторлық ұйымдарды сақтап қалуға және олардың қызметін қолдауға мүмкіндік болды.