

**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.

*Қазақстан Республикасының*   
*Премьер-Министрі*

Қазақстан Республикасы       
Үкіметінің             
2001 жылғы 11 маусымдағы     
N 801 қаулысымен         
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 әкеледі.    
      Қазақстан өз геосаяси жағдайына, экономикалық әлеуетіне және тарихи дәстүрлеріне байланысты әлемдік шаруашылық байланыстар жүйесіне халықаралық кірігудің белсенді тарабы және ғаламдық экономикалық процестерге қатысушы болып табылады.    
      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 алдын 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 мултимодальдық 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.    
      Бірінші кезекте:    
      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-іздестіру 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 көзқарастарды 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 конъюнктурасының 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 көлемде жауап беруі тиіс.    
      Басым міндеттер:    
      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 демеу 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 болып табылады.    
      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 болып табылады.    
      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 енгізу;   
      2) отынға және жағармай материалдарына қойылатын сертификаттау талаптарын әзірлеу;   
      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 әрқилы түрлерінің ақпараттық кешендерін түйістіруді және көліктік қызмет көрсету рыногы мониторингінің негізінде көлік кешенінің қазіргі заманғы ақпараттық ортасын 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 (мультимодальдық 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 жөніндегі негізгі бағыттар:    
      сан алуан көлік түрлері тікелей өзара іс-қимыл жасайтын түйінді пункттерде көлік инфрақұрылымын жетілдіру, оларда көп функционалды терминалдық 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 мультимодальдық тасымалдарға ұйымдастыру жағынан жәрдемді қамтамасыз ету, мультимодальдық 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:   
      Автомобиль көлігі:   
      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.

      Темір жол көлігі:   
      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.

      Су көлігі:   
      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.

      Әуе көлігі:   
      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 көлiгi туралы  заң ";   
      "Автомобиль жолдары туралы  заң ";   
      "Темiр жол көлiгi туралы  заң ";   
      "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы  заң ";   
      "Су көлiгi туралы заң";   
      басқа да нормативтiк құқықтық кесiмдер қабылданады.   
      Қолданылып жүрген заңнаманы көлiк кешенiн ағымдағы және перспективалық қайта құрылымдау процестерiне бейiмдеу мақсатында оны жетiлдiру, экономикалық өзара қатынастардың жаңа нысандарын (" Табиғи монополиялар туралы ", " Бәсекелестiктi дамыту және монополиялық қызметтi шектеу туралы" Қазақстан Республикасының Заңдары, " Мемлекеттiк кәсiпорын туралы " Президенттiң заң күшi бар Жарлығы, Азаматтық  Кодекс және басқалар) енгiзу жөнiнде жұмыс жүргiзiледi.    
      Жолаушы тасымалдарын, соның iшiнде темiр жол көлiгiмен (болашақта) жүзеге асыруға арналған тендерлiк рәсiмдердi жүргiзу тәртiбi құқықтық нығайтылады, оның негiзiне: тасымалдаушылардың осы қызмет көрсету рыногына еркiн кіру бағытқа қызмет көрсетуге арналған тендер жеңiмпазының айрықша құқығы, бюджеттен жәрдемақы төлемдерiн барынша азайту және т.б. салынады.    
      Халықаралық ынтымақтастық саласында қолданыстағы нормативтiк құқықтық кесiмдерге Қазақстан Республикасы бұрын қосылған Келiсiмдер және Конвенциялар бойынша мiндеттемелердiң орындалуын қамтамасыз ететiн өзгерiстер мен толықтырулар енгiзiледi, сондай-ақ Қазақстан мүдделi халықаралық Конвенцияларға қосылу жөнiнде қажеттi және жеткілiктi шарттар пысықталады және тиiстi iс-шаралар жүзеге асырылады.    
      Әртүрлi аймақтық және халықаралық ұйымдар (ТМД, Кеден одағы, ЭЫҰ, Көлiк министрлерінің еуропалық конференциясы, ЕЭК және БҰҰ АТМЭӘК комитеттерi және басқалар) шеңберiнде көлiк секторындағы, құрлықаралық транзиттiк тасымалдарды дамыту мақсатында үйлестiрілген құқықтық, тарифтiк, кедендiк және техникалық саясатты жүзеге асырудағы ынтымақтастық мәселелерi жөнiндегi белсендi ынтымақтастық жалғастырылады.    
      Тарифтiк саясатты, салық және кеден заңдарын жетілдiру көлiк шығындарын төмендетуді қамтамасыз етуге, көлiк кешенінің әртүрлi секторларындағы негiзгi құралдар мен жылжымалы құрамды жаңартуға бағытталады. Бұл ретте, бюджеттiк кiрiстiң жалпы деңгейiн сақтау үшiн ықпал ету дәрежесi бәсекелестiк ортасы жақсы дамыған салаларда күшейтілiп, әлсiз 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.

Қазақстан Республикасының      
мемлекеттік көлік саясаты      
тұжырымдамасына          
қосымша

**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 республикаішілік 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. ТЕМIРЖОЛ КӨЛIГI**

      Республикада өндiрiлетiн және тасымалдауға ұсынылатын негiзгi тауар өнiмдерi көмiр, әр алуан тау кендерi, астық, мұнай және т.с.с болып келетiн жаппай үйiлмелi және құйылмалы жүктер. Бұл жағдай, елдiң құрлықiшiлiк орналасуын ескере отырып, КК құрамында темiржол көлiгiне маңызды рөльдi қамтамасыз етедi.

      Темiржол көлiгi:   
      бiршама төмен тасымалдар құнында жоғары тасымалдау қабiлетiмен;   
      тасымалдардың жоғары тұрақтылығымен;   
      көлiк ағындарын едәуiр тарту кезiнде ғана өтелетiн темiржол құрылысы кезiнде көп капитал жұмсалумен сипатталады.   
      Қазақстан Республикасында темiржол көлiгiнiң үлесiне халықаралық қатынастағы негiзгi жүк айналымы мен жолаушылар айналымы келедi. Осы көрсеткiштердiң динамикасы 4 және 5-суреттерде көрсетiлген.

**4-сурет. Темiржол көлiгiндегi жолаушылар айналымының динамикасы**   
**(қағаздағы мәтіннен қараңыз.) 5-сурет. Темiржол көлiгiндегi жүк айналымының динамикасы**   
**(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)**

      2000 жылдағы арналған жедел статистикалық мәлiметтер Қазақстан темiр жолдарындағы тасымал қызметiнiң жандана түскенiн көрсетедi. Макроэкономикалық тұрақтылыққа жауап ретiнде іс жүзiнде барлық көрсеткіштер бойынша (республикаiшiлiк тасымалдарда, импорттық, экспорттық және транзиттiк қатынастарда) құлдыраудың тоқталуы немесе тiптi темiржол көлiгi көрсеткiштерiнiң аздап өсуі байқалады.

**1.1. Техникалық сипаттамалар**

      Қазақстан Республикасында темiр жолдардың пайдаланымдық ұзындығы 13,6 мыңнан астам километрдi құрайды, соның ішiнде екi жолды желiлер - 5 мың километрден астамын, ал электрлендiрiлгендер 3,7 мың километрiн құрайды.    
      Автоблоктаумен жабдықталған темiржол желілерiнiң ұзақтығы 75% астамын құрайды.    
      Бұрынғы КСРО темiр жолдарын техникалық және технологиялық себептер бойынша бөлу қазақстандық темiржол торабының шамамен 2,5% Ресей Федерациясының шекаралық аумағында орналасатындай етiп жүзеге асырылған. Бұдан басқа, Қазақстан аумағындағы темiржол торабының бөлiгi Ресей Федерациясының, Өзбекстанның және Қырғызстанның темiржол әкімшіліктерiнiң басқаруында. Мұндай жағдай тасымалдарды жүзеге асыруда едәуiр қиындықтар тудырады.    
      Темiржол коммуникациялары бұрынғы Шығыс-Батыс жалпыодақтық жүйесiнiң магистральдары өтетiн Қазақстанның солтүстiк бөлiгiнде анағұрлым дамыған. Қалған аумақта желi жеткiлiксiз қалыптасқан және үш меридиандық бағыттарда ұсынылады: аумақтың шығыс және орталық бөлiктерiнде, сондай-ақ Ташкент-Шымкент-Ақтөбе-Орал-Самара магистралiмен.    
      6-суретте Қазақстан Республикасындағы темiржол жолдардың жастық құрылымы көрсетiлген. Темiр жолдар үшiн пайдалану ресурсы 100 жылдан аса мерзiмдi құрайтынын негiзге ала отырып, жағдайды әбден қанағаттанарлық деп есептеуге болады.

**6-сурет. Темiр жолдарды пайдалануда болу мерзiмдерi**   
**бойынша бөлу**   
**(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)**

      Алайда бағаның, әсiресе, жағар-жанармай материалдарына өсуi, инфляциялық процестер мен іс жүзiнде екiден астам жыл ішiнде өзгертiлмеген тасымалдарға арналған тарифтер "Қазақстан темiр жолы" РМК темiржол көлiгiнiң негiзгi құралдары мен жылжымалы құрамын жұмысқа жарамды жай-күйiнде ұстау жөнiндегi барлық бағдарламаларды едәуiр қысқартуға мәжбүр еттi. Темiржол көлiгiн жеткiлiксiз инвестициялау (1998 жылы - 12,7 және 1999 жылы - 7,6 млрд. теңге) жолдың нормативтiк жөндеулерiн орындамауға әкеп соқтырады. Сөйтiп, соңғы жылдары күрделi жөндеу 75% аспайтын, ал орташа жөндеу қажеттiден 60% аздау көлемде орындалуда. Темiр жолдар мен жасанды құрылыстарды (3508 көпiрлердiң 16%-ның 1999 жылы қауiптi ақауы болды) пайдаланудың осындай тәжiрибесi олардың тез тозуына әкеп соқтырады.    
      1999 жылы қазақстандық темiр жолдарда 35 негiзгi және 13 айналымдағы локомотив депосы, 23 вагон депосы, 41 локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттерi және 90 жүк вагондарына техникалық қызмет көрсету пункттерi, 61 жарақтандыру пункттерi мен 3 локомотивтердi жуу пункттерi, 56 поездардың қозғалу қауiпсiздiгi пункттерi мен постары, 188 поездың жүру барысында вагондардың ақауын табу бақылау посттары болды.    
      Локомотивтердiң мүкәммалдық паркi үнемi қысқаруда, бiрақ әлiде едәуiр болып отыр - 2293 бiрлiк, соның iшiнде 1568 тепловоздар, 630 электровоздар мен 95 паровоздар (1999 жылдың мәлiметтерi). Локомотивтердiң 1150 ... 1250 бiрлiгiнiң жартысынан сәл астамы пайдалануға талап етiлген. Локомотив паркінiң техникалық жай-күйi 7-суретте келтiрiлген.

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

      Қазақстанның жүк вагондарының мүкәммалдық паркi бұрынғы КСРО ҚЖМ (1993 жылғы 1 қаңтардағы жай-күйi бойынша) вагондарын бөлген кезде 104 985 бiрлiгiн құрады. Осы парк өткен жетi жылда 16% астамға қысқарды және 2000 жылдың басында шамамен 86,5 мың вагон құрады. Жолаушылар вагонының саны іс жүзiнде өзгерiссiз қалуда және 2,2 мың бiрлiк шегiнде ауытқып тұр. Вагон паркiнiң техникалық жай-күйi 8-суретте келтiрілген.

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

**1.2. Темiржол көлiгiн мемлекеттiк-құқықтық реттеу**

      Темiржол көлiгi өзiнiң сипатты ерекшелiктерiне қарай әдетте табиғи монополияның объектiсi ретiнде қаралады. Осындай себептен Қазақстанда темiр жолдағы жекешелендiру процесi КК басқа секторларына қарағанда ұстамдылау қарқынмен өтуде.    
      Басшылық жасайтын және темiржол көлiгiнiң қызметiн салааралық үйлестiретiн орталық атқарушы орган - Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi. Тiкелей менеджменттi 1997 жылғы қаңтарда бұрынғы КСРО ҚЖМ үш темiр жолы базасында (Алматы, Тың және Батыс Қазақстан) құрылған "Қазақстан темiр жолы" республикалық мемлекеттiк кәсiпорны жүзеге асырады.    
      Оны құрудың мақсаты тасымалдау процесiн басқару құрылымын оңтайландыру және оның артық буындарын тарату, саланы қаржылық-экономикалық сауықтыру болып табылды. Негiзгi өндiрiстiк қорларды тiк басқару жүйесi негiзге алынған болатын Барлық негiзгi шаруашылықтардың (локомотив, вагон, жол электрмен жабдықтау дабыл беру және байланыс және т.с.с.) желiлiк кәсiпорындары "Қазақстан темiр жолы" РМК басқармасының орталық аппаратына кiретiн тиiстi Басқармаларға тiкелей бағындырылды. Негiзгi емес, қосалқы өндiрiстер еншiлес мемлекеттiк кәсiпорындарға (ЕМК) тiкелей бағындырылды. Жасалған жүйе қаржылық және материалдық ресурстар қозғалысының ашықтығын айқындауға, айналым қаражатын пайдалану тиiмділiгiн арттыруға, өндiрiстiк емес шығындарды азайтудың, тасымалдаудың өзiндiк құнын азайтудың, тасымалдау процесiнiң тиiмдiлiгiн арттырудың маңызды резервтерiн табуға мүмкiндiк бердi.    
      Ұйымдастыру құрылымын өзгертумен, аумақтық басқару жүйесiн таратумен және темiржол көлiгiн басқарудың функционалды-салалық жүйесiн енгiзумен қатар 1997 жылдан бастап әлеуметтiк саланы қайта құрылымдау мен қызметтi қамтамасыз ету саясаты iске асырылуда. Оның мәнi жолды күрделi өңдеу, салу жобалау және ғылыми-экономикалық зерттеу, байланыс қызметтерiн ұсыну жөнiндегi және т.с.с кәсiпорындар жататын, (негiзгi емес) қызметтi қамтамасыз ететiн құрылымдық бөлiмшелердi бөлу мен акционерлеуден тұрады.    
      Бұдан басқа жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыру жөнiндегi барлық функция берiлетiн акционерлiк компания құру мәселесi шешiлуде. Осындай жолмен жолаушылар тасымалдарын жүк тасымалдары есебiнен қаржыландырудан құтылу және соңғысы үшiн тарифтерге салмақ салуды төмендету көзделедi.    
      Қазақстанда темiр жолдардың одан әрi тиiмдi қызмет етуi саланы қайта құрылымдау процестерiн дәйектi дамытуды талап етедi, бұл ең аз дегенде:    
      елiмiздiң экономикасында болып жатқан құрылымдық өзгерiстермен;    
      тасымалдау көлемiнiң құлдырауымен және осының салдарынан активтердiң, сондай-ақ сала қызметкерлерiнiң артық саны туындауымен;    
      КК темiржол секторын техникалық қайта жарақтандыру мен дамыту үшiн инвестициялар тарту қажеттілігiмен;    
      тән емес функциялардан (әлеуметтiк саланы ұстау жолаушылар тасымалдарын қаржыландыру) босау қажеттiгiмен түсiндiрiледi.    
      Осыған байланысты Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi мен "Қазақстан темiр жолы" РМК 2000-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының темiржол көлiгiн дамытудың орта мерзiмдi салалық бағдарламасын әзiрледi және бекiттi. Бағдарламада темiр жолдағы барлық қызметтi кезең-кезең мен жүзеге асыру инфрақұрылым мен пайдалануды бөлу және тасымалдау қызметiн жүзеге асырған кезде бәсекелестiкке жағдай жасау көзделедi. Әрi оны тасымалдау саласында ұйымдастыру үшiн "Қазақстан темiр жолы" РМК артық активтерi базасында бiрнеше iрi, тәуелсiз темiржол тасымалдаушыларын құру ұйғарылуда. Бұдан басқа, шетел операторларының ұлттық темiржол инфрақұрылымына кiру мәселесi қаралуы мүмкiн.

**1.3. Темiржол көлiгiн қаржылық қамтамасыз ету**

      "Қазақстан темiр жолы" РМК табиғи монополияның субъектiсi болып табылатындықтан, оның бағаларды белгілеу мен негiзгi құралдарға иелiк ету саласындағы қызметiн Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестiктi қорғау және шағын бизнестi қолдау жөнiндегi агенттiгi реттейдi. Реттеу бағаларды (тарифтердi) немесе олардың шектi деңгейiн белгiлеу жолымен, шығындарды қалыптастырудың ерекше тәртiбiмен және заңдарда көзделген өзге де шаралармен жүзеге асырылады.    
      Ағымдағы кезеңнiң негiзгi мәселесi 1974 жылдан бастап қолданылып жүрген Прейскурант 10-01-дiң тарифтiк сызбалары негiзiне алынған өзiндiк құнның бұрынғы КСРО барлық темiр жол полигонының орташа желiлiк жағдайлары кезiнде, қазiргiге қарағанда мүлдем өзгеше жүк ағыны құрылымы, тасымалдардың жалпы көлемiндегi жүк түрлерiнiң орташа ұзақтығы мен өзiндiк салмағы кезiнде, сондай-ақ тасымалдарды жүзеге асыру үшiн темiржол көлiгi тұтынатын тауар-материалдық құндылықтар мен қызмет көрсетулердiң басқа құрылымдық бағалары кезiнде есептелгенiнде болып тұр.    
      Таяу болашақта темiржол көлiгiнiң қызмет көрсету құнының iшкi және сыртқы рыноктердегi отандық өнiмнiң бәсекелестiк қабiлетiне тигiзетiн әсерiнiң сақталуы күтiледi.

**2. АВТОКӨЛIК СЕКТОРЫ**

**2.1. Автомобиль көлiгi**

      Автомобиль көлiгi Қазақстан Республикасының iс жүзiнде барлық аймақтар мен елдi мекендерiне жолаушылар мен жүктердi жеткiзудегi ең таралған және икемдi құрал болып табылады. Көлiктiң осы түрi:    
      жолаушылар мен жүктерді жеткiзудегi жоғары маневрлiгiмен және жылдамдығымен;    
      қандай да бiр аралық операцияларды өткiзбей, жүктердiң сақталуын жақсы қамтамасыз етумен "есiктен есiкке дейiн" тасымалды жүзеге асыру мүмкiншiлiгiмен;    
      аралас тасымалдардың барлық түрлерiне (құрастырылған, мультимодальдық) мiндеттi қатысуымен сипатталады.    
      Бүкiл 90 жылдар ұзақтығында жылжымалы құрамның барлық түрлерi бойынша автокөлiк құралдарының сандық құрамының, жеңiл автомобильдердi қоспағанда, қысқаруға тұрақты үрдiсi болды (9-суреттi қараңыз). Автокөлiк құралдары паркін пайдалануда болу мерзiмдерi бойынша талдау жылжымалы құрамның үдемелi ескіруiн көрсетедi.    
      Автомобильдердiң едәуiр бөлiгi ресурстың бiту шегiнде тұр және жаңартуды талап етедi. Осылай соңғы үш жылда (1997-1999 ж.ж.) пайдалану мерзiмi 10 жылдан асатын жүк автомобильдерi мен автобустардың үлесi тиiсiнше 32-ден 45% дейiн және 28-ден 42% дейiн өстi (10-суреттi қараңыз).    
      Автокөлiк саласы едәуiр дәрежеде мемлекет иелiгiнен алу мен жекешелендiруге тап болды. Қазiргi уақытта автокөлiк құралдарының бүкiл паркiнiң шамамен 84% азаматтардың жеке меншiгiне, 11% экономикалық қызметтiң барлық түрлерi заңды тұлғаларының жеке меншiгiне және 5% мемлекет меншiгiне 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 теңгерiмiнде автокөлiк құралдары бар немесе оларды жалға алушы шаруашылықтардың жалпы саны 17,2 мың бiрлiктен асып кеттi, әрi олардың 70% астамы 10 тiзiмдiк бiрлiкке дейiнгi автомобиль санына сүйенiп іс жүргiздi.    
      Осынша түбегейлi қайта құру мен құралдарды шоғырландыру тек рынок тетiгiне сүйене отырып, экономиканың автокөлiк секторын жай сақтауға ғана емес, оның өзiнiң белгiлi бiр дамуына да мүмкiндiк бердi. Құрылған экономикалық ортада әлеуметтiк өлшемдер бойынша сабақтастық сақталған кезде олар Қазақстандағы жеке бизнес үшiн тартымды болып шықты.    
      Осыған қоса автомобиль көлiгiнде болып жатқан процестердi едәуiр дәрежеде түсiнуден жоғалтып алдық деп мойындауымыз керек. Мысалы, қазiр жеке меншiктегi автокөлiк техникалары үшiн техникалық-экономикалық көрсеткiштердi (жасы, жүк көтерiмi немесе жолаушылар сыйымдылығы, жылдық жүрiс, орындалған жұмыс көлемi және т.с.с.) қадағалау тетiктерi жоқ. Соның салдарынан көлiк қызметiн бағалау тым шартты болып табылады (кейбiр бағалау бойынша автомобиль көлiгiмен тасымалдаудың 70% дейiн есепке алынбай қалуда). Бұған да автомобиль кәсiпорындарының өз автомобильдерiн жалға берудiң әбден ашық тәжiрибесi мен осы автомобильдердi патенттер бойынша пайдалану арқылы одан әрi жұмыс iстеуi мүмкiндiк тудырып отыр. Автокөлiк бизнесiнiң ашық болмауымен қатар мемлекет экономиканың осы секторында барабар салықтық және кеден саясатын жүргiзу қабiлетiн жоғалтады.

**2.2. Автомобиль жолдары**

      Автомобиль көлiгiнiң тиiмдi қызметiн бiрiншi кезекте автомобиль жолдарының желiсi жататын тиiстi инфрақұрылым қамтамасыз етедi.    
      Қазақстан Республикасында автомобиль жолдарының ұзақтығы шамамен 128 мың километрдi құрайды, соның ішiнде 85 мың километрден астамы жалпы пайдаланымдағы жолдардың үлесiне келедi. Жалпы пайдаланымдағы жолдардың құрамында республикалық маңыздағы жолдардың ұзақтығы 18,9 мың километрдi және жергiлiктi маңыздағы жолдардың барудың ұзақтығы 66,3 мың километрдi құрайды. Республикалық автожол желiсiне халықаралық мәртебе берiлген шамамен 13 мың километр жол кiредi. Бұдан басқа 19,5 мың километр жалпы пайдаланымдағы жолға арнаулы (қорғаныстық) маңыз берiлген.    
      Жалпы пайдаланымдағы жолдарды жабын түрлерi бойынша бөлу 12-суретте көрсетiлген. Автомобиль жолдарының үлкен бөлiгi (85%) жүру бөлiгiнiң енi 7-8 метрлiк екi 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 қабiлетiнiң үдемелi жоғалуымен сипатталады. Республика жолдарының үлкен бөлiгi (86%) 80-жылдарға дейiн көлiк құралының бөлiгiне 6 тоннадан аспайтын жүктемеге рұқсат етілетiн нормативтiк талаптар бойынша жобаланған және салынған болатын. Алайда өткен жылдарда автомобиль көлiгiнiң жылжымалы құрамы айтарлықтай өзгердi. Қазiргi күнгi, жоғары тиiмдi-жүк автомобильдерi мен автобустардың көбiнесе 10 тоннадан асатын бiлiктiк жүктемесi бар. Осындай автомобильдердi пайдалану автомобиль жолдарының үдемелi бұзылуына әкеп соқтырады.    
      Жыл сайынғы өтетiн 1999 жылғы техникалық байқау бүкiл желiдегi жолдардың 20%-ын ғана берiк және тегiс жолдарға жатқызуға болатынын көрсеттi. Республикалық маңызы бар жолдардың шамамен 3 мың километрiнде жабындардың қауiптi ақаулары бар, ал жолдардың 5 мың километрден астамы бұзылу алдындағы сатыда жұмыс істеуде.    
      Қазақстанның автомобиль жолдарындағы көпiрлер мен өткелдердiң 20% дейiн жүк көтерiмi (есептiк жүктеме - 30 тонна) жөнiндегi қазiргi күнгi талаптарға жауап бермейдi, ал олардың шамамен 5% апатты жай-күйде тұр.

**2.3. Автосервис**

      КК автомобиль секторында жылжымалы құрамның техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жүйесiнiң жай-күйi, сондай-ақ мұнай өнiмдерiн өндiру мен бөлу ерекше қамқорлықты туындатады. Барынша ырықтандырудың салдарынан экономиканың осы секторларындағы шаруашылық қызметi толық орталықсыздандырылған болып қалды. Бәсеке ортаның тиiстi қызмет көрсетулер түрлерiн жеткiлiктi көлемде ұсынатын рынок субъектiлерiн көбейткенiне қарамастан, бұл қызмет көрсетулердiң сапасы өте төмен күйiнде қалып отыр. Автомобильдерге техникалық қызмет көрсету көбiнесе "жұмыс қабiлеттiлiгiн қамтамасыз ету" қағидаты бойынша, автокөлiк құралдарының техникалық параметрлерiн байыпты бақылаусыз жүргiзiледi. Автокөлiктік мақсаттағы мұнай өнiмдерiн номенклатурасы мен көлем бойынша өндiру рыноктың нақты қажеттiлiгi есепке алынбай жүзеге асырылады, отын-жағармай материалдарын, бәрiнен бұрын автомобиль бензиндерi мен дизель отынын жалған жасау жағдайлары дағдылы болып барады.    
      Көлiк дәлiздерiнiң инфрақұрылымын, соның iшiнде қол жеткен шетелдiк тасымалдаушылар үшiн ашық инфрақұрылымды жайластыру қанағаттандырғысыз болып қалуда. Бәрiнен бұрын мұның байланыс құралдарының, техникалық қызмет көрсету станцияларының, май құю станцияларының, жүргiзушiлер мен жолаушылардың демалысы үшiн кемпингтер мен мотелдердiң болуына қатысы бар.

**2.4. Автомобиль көлiгi мен автомобиль жолдарын басқару құрылымы**

      Соңғы жылдар iшiнде автомобиль көлiгi мен автожол саласын басқару құрылымы бiрнеше мәрте қайта ұйымдастырылған.    
      Қазiргi уақытта Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң құрамында Автомобиль жолдары комитетi мен автомобиль көлiгi басқармасы жұмыс iстейдi, оларға КК осы секторында мемлекеттiк саясатты іске асыру және барлық қызмет түрлерiн үйлестiру мiндет жүктелген. Комитет сонымен қатар республикалық автомобиль жолдары желiсiн қолдау мен дамыту жөнiндегi барлық бағдарламалардың әкiмгерi болып табылады. Автокөлiк тасымалдарын жүзеге асыратын операторларға, жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жөнiндегi қызметтерiн ұсынатын шаруашылық жүргiзушi субъектілерге, сондай-ақ отын-жағармай материалдары мен қосалқы бөлшектердi жабдықтаушыларға барынша iс-әрекет еркiндiгi берілген, ол Қазақстанда шаруашылық қызметiн жүргiзудiң жалпы қағидаттармен "жұмсақ" реттеледi. Мысалы, лицензиялау мен сертификаттар жүйесi арқылы іске асырылатын қандай да бiр арнаулы талаптар мен шектеулер жоқ. Халықаралық деңгейдегi қызмет, әлеуметтiк маңызы бар қалалық жолаушылар тасымалдары мен жұмылдыруға әзiрлiгiн қамтамасыз ету (жүк автокөлiгi үшiн) оған кiрмейдi.    
      Халықаралық автомобиль тасымалдары Қазақстан Республикасы қол қойған үкiметаралық келiсiмдерге сәйкес жүзеге асырылады. Халықаралық тасымалдарды жүзеге асыратын ұлттық тасымалдаушыларға құқық беретiн реттеушi және шетелдiк тасымалдаушыларды ішкi рынокқа жiберудi шектейтiн құрал Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi айқындайтын рұқсаттар құрамы болып табылады. Ұлттық тасымалдаушыларға жәрдем көрсету мен халықаралық автомобиль тасымалдарын дамыту үшiн Қазақстан Республикасының халықаралық автомобиль тасымалдаушылары одағы (ҚазАТО) құрылды, ол 1994 жылы Халықаралық автомобиль көлiгi одағына (ХАКО) толық мүше болды.    
      Қалалық жолаушылар көлiгiнiң қызметiн жергілiктi атқарушы органдар тұрақты бағыттарға қызмет көрсету құқығына ашық тендерлер өткiзу рәсiмдерi арқылы реттейдi. Осы уақытта Қазақстан Республикасында қолданылып жүрген тасымалдарды ұйымдастыру моделi iшкi инвестицияны тартуға және тарифтердi ойсырата өсiрусiз бұрын шығынды деп саналған тасымалдарды тартуға мүмкiндiк бердi.    
      Жекешелендiру барысында кәсiпорындардың және жүк автокөлiгiнiң жылжымалы құрамының белгiлi бiр бөлiгi мемлекеттiк меншiк резервiне алынған. Мұнымен екi мақсат көзделдi: мемлекет тез жекешелендiру процесiнiң ықтимал терiс әсері құрылымдарға көлiк техникаларын ұйымдастырылған түрде беру мүмкiндiгi сақталды. Әскери үлгiдегi автолектер үлгiсiнде ұйымдастырылған қазыналық кәсiпорындар Республикалық мемлекеттiк автокөлiк кәсiпорнына (РМАК) бiрлестi. Оған қатысты уәкiлеттi органның құқығын Көлiк және коммуникациялар министрлiгi жүзеге асырады.    
      Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдары мемлекеттiк меншiкте. Оларды ұстауды және жөндеудi қамтамасыз ету үшiн Көлiк және коммуникациялар министрлiгi жүйесiнде "Қазавтожол" республикалық мемлекеттiк кәсiпорын құрылды. Осы уақытта оның облыстық бөлiмшелерiнiң теңгерiмiнде республикалық та, жергiлiктi де автомобиль жолдары желілерi де бар.    
      "Қазавтожол" РМК аумақтық бөлiмшелерi техникалық байқау мен аспаптық диагностиканың негiзiнде жөндеу жұмыстарына қажеттiлiк және талап етілетiн қаржыландыру жөнiндегi ұсыныстарды қалыптастырады. Автомобиль жолдары комитетi мен Автомобиль көлiгi басқармасы ағымдағы жылға арналған жол жұмыстарының жалпы бағдарламасын қалыптастырады және конкурстық негiзде орындаушылармен шарттар жасасуды ұйымдастырады. Осы уақытта, "Қазавтожол" РМҚК мемлекеттiк кәсiпорындарынан басқа, автожолдың қызмет көрсету рыногын әр алуан меншiк нысаны мен еңбек ұйымдастыруындағы 35 астам құрылыс бөлiмшелерi білдiредi.

**2.5. Автокөлiк секторын қаржылық қамтамасыз ету**

      Қазақстан Республикасындағы көлiк туралы  заңға сәйкес автомобиль көлiгiнде еркiн тариф жұмыс iстейдi. Сондықтан мемлекет республикалық және жергілiктi атқарушы органдар тұлғасында тек РМАК объектілерiн, автомобиль жолдары мен жол құрылыстарын ұстау жөнiндегi қаржылық ауыртпалықты көтереді. Рыноктың қалған субъектiлерi толық өзiн қамтамасыз ету жағдайында тұр.    
      РМАК еншiлес кәсiпорындарының теңгерiмiнде орташа есеппен 100 автомобильге дейiн бар, олардың 80% тозу мерзiмiнен аса пайдаланылады. Әдеттегiдей, мұндай кәсiпорындар жылжымалы құрамның 400-500 бiрлiгiне қызмет көрсету есебiнен жобаланған және салынған кеңестiк үлгiдегi ірi автокөлік кәсiпорындары базасында орналастырылған. Пайдаланылмайтын өндiрiстiк қуаттарды ұстауға орасан шығындар, шаруашылық қызметi мен менеджмент бойынша шектеулер, сондай-ақ мардымсыз бюджеттiк ұстау мұндай кәсiпорындарды, оларды керi тартып, шығынды кәсiпорын қалады. Соңғы жағдай РМАК кәсiпорындарының алдына қойылған мiндеттердi шешуге ешбiр мүмкiндiк тудыра алмайды.    
      1999 жылға дейiн автомобиль жолдарын қаржыландырудың негiзгi көзi жыл сайын 100-120 миллион $US дейiн жинаған Жол қоры болды. 1999 жылы үкiметтiң шешiмімен Жол қоры жабылған және осы уақытта автомобиль жолдарын қаржыландыру әр алуан деңгейдегi бюджеттерден жүзеге асырылады. Жағдай республикалық жолдарды ұстау мен жөндеудiң республикалық бюджеттiң тиiстi бағдарламалары есебiнен, ал жергілiктi жолдардың жергiлiктi бюджеттер қаражатынан қамтамасыз етiлуiнен ұшығады. Жергiлiктi жол желiсiнiң жай-күйi үшiн көмескi жауапкершiлiгi, сондай-ақ қаржылық қамтамасыз етудiң (13-суреттi қараңыз) өте қанағаттанарлық деңгейi автомобиль жолдарының үдемелi бұзылу процесiне мүмкiндiк тудырады. Мәселен, егер 1991 жылы жөнделген жолдардың ұзақтығы 10631 километр құраса, онда 1999 жылы барлығы 100 километрдi құрады.

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

      Қызметтiң жөндеуаралық мерзiмдерi бойынша республикалық автомобиль жолдарына шығындар нормалары негiзiнде халықаралық автомобиль жолдарын жөндеу мен ұстауға арналған ақшалай қаражатқа қажеттiлiк 17,2 миллион $US құрайды. Жолдар мен көпiрлердi күрделi жөндеуге, олардың жекелеген учаскелерiн салу мен қайта жаңғыртуға арналған қаржыландыру қажеттiлiгi 1,5 млрд. $US бағаланады. Бюджеттi шектеулi мүмкiншілiктерiн ескере отырып, жұмысты кезең-кезеңмен орындау көзделген: 2000-2006-жылдары топырақтық және қиыршық тастың жарылуын жою, апаттық көпiрлердi жөндеу және анағұрлым салмақ түскен аралықтарды күрделi жөндеу және 2006-2010 жылдары - халықаралық автомобиль жолдары желiсiнде жол төсемелерiн қуаттандыру олардың жабындарының тегiстiгiн қалпына келтiру.    
      Шұғыл шараларды қолданбау және қалыптасқан жағдайды созып алу жақын жылдары бүкiл халықаралық автомобиль жолдары желiсiн оңалту қажеттiгiне әкеп соқтырады.

**3. СУ КӨЛIГI**

      Ең алдымен географиялық ерекшелiктерге байланысты су көлiгi жақындағы уақытқа дейiн Қазақстан экономикасында шамалы рөль атқарды. Мұның негiзгi себебi аумақтық белгiлерi мен жұмыс мерзiмдiлiгiне қарай оның қызмет аясының шектелуi болды. Бұған қоса, КК осы секторы тасымалдың ең аз өзiндiк құны кезiнде жеткiлiкті жоғары тасу қабiлеттiлiгiмен сипатталуы мүмкiн.

**3.1. Өзен көлiгi**

      Қазақстанда негiзiнен тек екі кеме қатынайтын өзендер бар - Ертiс пен Орал.   
      Ертiсте Павлодар, Семей және Өскемен қалаларында өзен кемежайлары бар, солардың ең iрiсi "Павлодар өзен кемежайы" ААҚ болып табылады. Жолаушылар мен жүк тасымалдарын бұрынғы Жоғарғы Ертiс пароходствосының акционерлендiрiлген бөлiмшелерi жүзеге асырады.    
      Қазiргi уақытта Ертiс өзенiндегi толассыз кеме қатынасы Шульба шлюзi құрылысының аяқталмауынан бұзылды. Басқа мәселе Іле мен Қара Ертiс шекарааралық өзендерiн пайдалану туралы Қытай Халық Республикасымен жасалған үкiметаралық жазықтықтығында жатыр. Қытайда салынып жатқан Қара Ертiс өзенiндегi ирригациялық жүйенiң тек қана Ертiс өзенi бойындағы кеме қатынасының жоғалуына емес, бүкiл Ертiс жағалауы үшiн өте қатерлi экологиялық зардаптарға әкеп соқтыру қаупi бар.    
      Орал өзенi Орынбор қаласына (Ресей Федерациясы) дейiн кеме қатынайтын болып табылады. Өзеннiң қазақстандық учаскесiнде Атырау ("Атырауөзенпорты" ААҚ) мен Орал қаласында ("Оралөзенфлоты" ААҚ) екi өзен кемежайлары бар. Осы көлiк артериясын дамытудың проблемалық мәселелерi мыналар болып табылады: Орал-Каспий арнасының жұмыс iстеуi мен қолда бар кемежай базаларын қайта жаңғырту қажеттiгi.    
      1990 жылдан 1999 жылға дейiнгi кезеңде өзен кемелерiнiң мүкәммалдық паркi күрт қысқаруға ұшырады - шамамен 1000 бiрлiктен 320 дейiн. Өзен кемелерiн мақсаты бойынша бөлу 14-суретте келтiрiлген. 80% көбi өз ресурсын сарқыды.

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

        Iшкi су тасымалдарының жай-күйiн көбiнесе кеме қатынасы жолдарының жай-күйi анықтайды. Өкiнiшке қарай, қазыналық су көлiгiнiң кәсiпорындарына бөлiнетiн қаржы қаражаты сөзсiз жеткiлiксiз және оларды бөлу толық көлемде жүзеге асырылмайды (15-суретке қараңыз).

**15-сурет. Қазыналық су көлiгi кәсiпорындарын қаржыландыру**   
**(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)**

      Су жолдарын ұстауға арналған мемлекеттiк қаржыларды жыл сайын қысқарту олардың жекелеген кеме қатынасы учаскелерiнiң жабылуына әкеледi, бұл тасымалдау көлемiнiң өсуiн тежейдi және кеме қатынасының қауiпсiздiгi талаптарына жауап бермейдi.

**3.2. Теңiз көлiгi**

      Тәуелсiздiк алған кезден бастап Қазақстан үшiн Каспий теңiзiнiң көлiктiк әлеуетi барған сайын өсетiн мүддеге ие болды. Бұған тек каспий мақсатында мемлекеттермен теңiз байланысы ғана емес, әрi Ресей Федерациясының кеме қатынасы өзендерi мен арналары арқылы Қара және Балтық теңiздерi бассейндерiне шығудың әлеуеттi мүмкiншiліктер қызмет етедi.    
      Қазақстанның Каспийдегi теңiз тасымалдарын игеруi елдiң батыс аймақтарындағы мұнай өндiрудiң қарқынды дамуымен, сондай-ақ Кавказ бен Парсы шығанағы елдерi бағытында өздерiнiң экспорттық мүмкiншiлiктерiн толығырақ iске асыру қажеттілігiмен ынталандырылады.    
      КСРО ыдырағаннан кейiн Каспий теңiз пароходствосына тиесiлі бүкiл теңiз флотын Әзербайжан мемлекет меншiгiне алды. Осы уақытта оның туы астында 4 құрғақ жүк және 30 астам танкер пайдаланылуда, ал "Каспий теңiз пароходствосы" әзербайжан компаниясы Каспий теңiзi бассейнiнде iрi оператор болып табылады.    
      Түркiменстан Республикасында үшеуi Каспийде пайдаланатын төрт құрғақ жүк құрамындағы өз теңiз сауда флоты бар. Түркiменстан өз флотын келесi кезекте Каспий теңiзi бассейнiнде пайдалану үшiн танкер сатып алу жолымен кеңейтудi жоспарлауда.    
      Иран Ислам Республикасы төрт құрғақ жүк кемелерiн пайдалану арқылы Каспий теңiзi бойынша теңiз тасымалдарын жүзеге асыруда.    
      Айтылғандардан басқа Каспийдегi тасымалдарда Ресей Федерациясының әр алуан пароходстволарына тиесілі "өзен-теңiз" сыныпты класты кемелердiң едәуiр саны қатысады.    
      Каспийде Қазақстанды 1998 жылы құрылған "Қазақтеңкөлiкфлоты" ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы бiлдiредi.    
      Осы компанияны дамыту аясында аралас жүзу "өзен-теңiз" кемелерiн сатып алу жоспарлануда.    
      Каспий теңiзiндегi негiзгi порттар мыналар болып табылады:    
      Астрахань - өзен порты, Оля - салынып жатқан теңiз порты және Махачкала (Ресей Федерациясы);    
      Баку және Дюбенди - мұнай құю терминалы (Әзербайжан);    
      Бандар - Азали (Иран Ислам Республикасы);    
      Түркiменбаши (Түркiменстан Республикасы);    
      Ақтау - теңiз сауда порты, Баутино - теңiз базасы және Атырау - өзен порты (Қазақстан Республикасы) және олар Каспий маңы аймағында белсендi сыртқы экономикалық қызметтi жүзеге асыруға мүмкiндiк бередi.    
      Қазiргi кезде Қазақстанда Ақтау теңiз сауда портын қайта жаңартудың бiрiншi кезеңi аяқталды. Оның сұйық мұнай жүктерi бойынша қуаты жылына 8 млн. тоннаға дейiн, құрғақ жүк бойынша жылына 1,5 млн. тоннаға дейiн, оның iшiнде үйiндi бойынша жылына 300 мың тоннаға дейiн және контейнермен - жылына 24 мың тоннаға дейiн ұлғайтылды. Автомобиль көлiгiнiң ғана емес, сонымен қатар темiржол вагондарының паромды тасымалдарын қалпына келтiрудi көздейтiн паромды терминалды қайта жаңарту жөнінде жұмыстар жүргізiлуде.    
      Ақтау порты арқылы тасымалдау динамикасы 16-суретте көрсетілген.

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

      Теңiз тасымалдарының қарқыны өсуiнiң көрiнiсi: 2000 жылдың 10 айында Ақтау портында 664,6 мың тонна құрғақ жүк және 2,7 млн. тоннаға жуық мұнай және мұнай өнiмдерi өңделдi, ол жоспарланған көрсеткiштен құрғақ жүк бойынша 162% және мұнай бойынша 102% асты. 1999 жылдың ұқсас кезеңiмен салыстырғанда жүктердiң жалпы тасымалдануы 80% немесе 1488,5 мың тонна, оның iшiнде мұнай тасымалдау - 61% немесе 1024 мың тонна, құрғақ жүктердi тасымалдау - 232% немесе 464,6 мың тоннаға өстi.    
      Сонымен қатар қазiргi кезде Ақтау теңiзiнiң қуаты толық  пайдаланылмайды.

**4. ӘУЕ КӨЛIГI**

      Әуе көлiгi жолаушылар мен жүктердi жоғары жылдамдықта жеткiзумен өзгешеленедi. Бiрақта оның қызмет көрсетулерi ауа райы жағдайларына қарай үлкен өзiндiк құнымен, сондай-ақ тасымалданатын жүктiң көлемi мен салмағының шектелуiмен сипатталады. Сондықтан КК бұл секторы көбiнесе қашық жолаушы тасымалдарын, сондай-ақ шағын партиялы және қымбат бағалы жүктердi қамтамасыз етуге бейiмделген.   
      Әуе көлiгi жұмысының негiзгi көрсеткiштерiнiң динамикасы 17- және 18-суреттерде сипатталған.

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

      Қазақстанның азаматтық авиациясының иелiгiнде 50 мың км жуық авиажелiлер бар. Әуе бағыттары бiрқатар жағдайларда ұзақтығы бойынша республиканың аумағында ресейдiң әскери полигондары (Капустин Яр, Байқоңыр, Сарышаған) болғандықтан оңтайлы емес.    
      01.01.2000 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасында бiлiктi әуеайлақтарымен 21 әуежай жұмыс iстейдi, оның 20 әуежайы республикалық, 1 - облыстық маңыздағы әуежайға жатады. Олардың 8 республикалық, 8 коммуналдық, қалғандары жеке меншiкте.

**18-сурет. Әуе көлiгiндегi жүк тасымалдау және жүк айналымы көлемi**   
**(қағаздағы мәтіннен қараңыз.)**

        Көптеген әуежайлар үшiн тасымалдар көлемiнiң болмауы сипатты, оларды әуежайлар тарифтердi өсiру арқылы орнын толтыруға тырысады. Мұндай iс-әрекеттер тасымалдар көлемiнiң одан әрi төмендеуiне әкеледi.    
      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 iстеп жатқан кәсiпорындардың бiрi "Қазаэронавигация" РМК. 1999 жылы аэронавигациялық қызмет көрсетуден түскен кiрiстер өткен жылмен салыстырғанда 50% ұлғайды. Аталған өсiм шетелдiк авиакомпанияларға басым қызмет көрсетумен туындап отыр.    
      Республикада әуе кемелерiнiң жалпы саны 603 бiрлiктi құрайды, оның ішiнде 526 ұшақ (оның 343 - Ан-2 үлгiлi ұшақтар) және 77 тiк ұшақ. Қазiргi кезде әуе кемелерiнiң жалпы санынан 37% - жөнделген ұшақтар, 59% - тiк ұшақтар. Әуе кемелерiнiң орташа жасы 20,5 жылды құрайды. 25 жылға тең планерлар ресурсында (дайындаушы зауыт тағайындайды) Қазақстандағы әуе кемелерi паркiнiң тозуы 90% асады.    
      Әуе кемелерiн пайдаланушылар негiзiнен халықаралық әуе желiлерiнде бәсекелестiкке төзiмсiз ТМД-да шығарылған әуе кемелерiн пайдаланады. Өзiнiң техника-экономикалық параметрлерi бойынша қазiргi талаптарға сәйкес келетiн әуе кемелерiнiң тапшылығы байқалады. Әуе кемелерiнiң паркiн жаңарту іс жүзiнде тоқтатылған.    
      Авиациялық қызметтер көрсету рыногын сақтау және халықаралық авиажелiлерде бәсекелестiк құру үшiн 1999 жылы лизингке "Боинг" және "Эйрбас Индастри" корпорацияларының Б-737-200 және А-310-300 үлгiлi ұшақтары алынды. Бiрақ осы әуе кемелерiн пайдалану лизинг берушiлердiң шарттарымен және мерзiмдерiмен күрделендi, бұл авиатасымалдаушылар шығынының өсуiне әкеп соқтырды.    
      Жалпы қазақстандық авиация үшiн авиакомпаниялардың тұрақсыз дамуы сипатты, аэронавигациялар мен әуежайлар өзінің даму саясатын қажеттi өзара байланыссыз және қызметiн үйлестiрусiз өздiгiмен жүзеге асыруға тырысады. КК осы секторында көп дәрежеде кейiннен даму процесiне мемлекеттiк ықпал ету қажеттiгi байқалады.

**5. ҚҰБЫР КӨЛIГI**

      Қазақстан Республикасындағы көмiрсутегi шикiзат қоры әлемдегі ең жоғарылардың бiрі ретінде бағаланады. Бiрақ, олардың сапасы, сатудың негiзгi рыноктарынан алыс болуы оларды жеткiзу бойынша (РФ, Әзербайжан, Түркiменстан, Иран) Қазақстанмен бәсекелес белгiлi мемлекеттердiң аймағы бойынша тасымалдау қажеттiгi, оның ең төмен өзiндiк құнын қамтамасыз етумен тасымалдау процесiн ұйымдастыру жөнiнде қатаң талаптарды ұсынады. Бұл жағынан құбыр көлiгi ең жақсы мүмкiндiктердi ұсына алады.    
      КК осы секторы:    
      - кез келген климаттық жағдайларда жұмыстың жоғары орнықтылығымен;    
      - жыл пайдалануға негiзделген құюдың төмен өзiндiк құндылығымен, жұмыстарды механикаландыру және автоматтандыру жоғары дәрежесiмен;    
      - құбыр салу кезiндегi үлкен капиталдық шығындармен, бiрақ көлiктiң басқа түрлерiмен салыстырғанда (ұзақ мерзiмдi пайдалану шартымен) тасымалдау бiрлiгiне ең аз капитал жұмсаумен сипатталады.    
      Мұнай құбырларының бiрi республиканың батыс, ал екiншiсi шығыс аймақтарында орналасқан екi жекеленген жүйеден тұрады. Мұнай құбырларының батыс жүйесi қазақстандық мұнайды Атырау және ресейлiк мұнай өңдеу зауыттарына, сондай-ақ экспортқа ресей мұнай құбырлары жүйесi арқылы алыс шет елдерге жөнелтудi қамтамасыз етедi.    
      Мұнай құбырларының шығыс жүйесi Павлодар, Шымкент және өзбек мұнай өңдеу зауыттарын Тюмень (Ресей Федерациясы) мұнайларымен қоректендiруге арналған.    
      32 сорғыш-құю станциялары, 18 қабылдау-тапсыру пункттерi, 2 құю эстакадалары (Атырау, Мақат қалалары), темiр жол құю эстакадасы (Ақтау САС) пайдаланылуда. Негiзгi қорлардың 70% астамы 10 жылдам астам, 5% - 30 жылдан астам пайдаланылуда. Осы себептен апат деңгейi әрбiр 1000 км мұнай құбырына 6 апаттан асады.    
      Мұнай құбырларының жалпы өткiзу мүмкiндiгi жылына 86 млн. тонна мұнайға жетедi, бiрақ олар қазiргi кезде батыс аймақтарда басым Шығыс мұнай құбыр жүйесi объективтi экономикалық жағдайларға байланысты іс жүзiнде жұмыс iстемейдi.    
      Қазақстан Республикасының аумағындағы газ құбырлары көбiнесе транзит болып табылады ("Бұқара-Орал" және "Орта Азия-Орталық" газ құбырларының магистральдық желілерi) және Қазақстанның халық аз орналасқан орталық және солтүстiк-батыс аудандарында орналасқан. Оларды солтүстiк Қазақстанның жекелеген учаскелерiнде iшкi мұқтаждықтар үшiн аз пайдаланады. Республиканың оңтүстiк аймақтарында Қазақстанның Шымкент, Жамбыл және Алматы облыстарын, сондай-ақ Қырғызстанды бұқар газымен қоректендiретiн газ құбыры жұмыс істейдi.    
      Газ құбырларында 20 астам компрессорлық станциялар жұмыс істейдi (300-ден астам әртүрлi үлгiдегi газ құю агрегаты). Тұтынудың мерзiмдiк бiр қалыпты еместiгi сезiлмеуi үшiн екi 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% дейiн құрайды.    
      Газ құбырларының жалпы өткiзу мүмкiндiгi жылына 200 млрд.м3 асады.    
      Қалыптасқан аумақтық орналастыру және жекелеген мұнай мен газ құбырларының өткiзу мүмкiндiгi республикада өндiрiлетiн көмiрсутегi шикiзатын оңтайлы бөлудi қамтамасыз етпейдi. Бұл iшкi рынокта мұнай өңдеу зауыттарының тұрып қалуы және мерзiмдiк отын дағдарысы болуына, елдi газдандырудың төменгi деңгейiне әкеп соқтыруда. Сыртқы экономикалық жағынан қарағанда мұндай жағдай ең алдымен мұнай өңдеуді тоқтатады. Соңғы жағдайға байланысты Қазақстанда оны тасымалдаудың балама жолдарын iздеу қарқынды жүргiзiлуде. Проблемаларды аралық шешудiң бiрi Қазақстанды Қара теңiз жағалауындағы ресейдiң Новороссийск портымен қосатын Каспий Құбыр Консорциумының мұнай құбырларының пайдалануға құрылысын аяқтау және жiберу болып табылады.    
      Көптеген мемлекеттер, ірi мұнай компаниялары тарабынан Қазақстанның көмiрсутегi ресурстарын игеруге ұдайы өсiп тұрған мүддесi республикамызда мұнай мен газдың болжамды үлкен қорының болуына негiзделедi.    
      Сондықтан мұнайды экспортқа шығару және мұнай құбырларының болашақ бағыттарын анықтау проблемасы Қазақстан үшiн стратегиялық маңызды.    
      Жоғарыда көрсетiлгендей, мұнай сатудың дүниежүзілiк рыногына Қазақстанның дербес шығу жолы жоқ болғандықтан, мұнайдың негiзгi көлемi ТМД қатысушы көршi мемлекеттердiң аумағы арқылы тасымалданады. Бұл Қара және Балтық теңiздерiнiң экспорттық терминалдары арқылы Еуропа рыноктарына мұнайды тасымалдауға мүмкiндiк беретiн "Дружба" құбыр жүйесi, сондай-ақ Транс Кавказ көлiк дәлiзi (Ақтау - Баку - Батуми).    
      Көмiрсутегi шикізатын экспортқа шығару жолдарын таңдаудағы Қазақстанның саясаты көп векторлық тәсiлге, яғни құбыр бағыттары мен мұнай құю терминалдары құрылысының барлық мүмкiн нұсқауларын қарауға негiзделедi.    
      Құбыр инфрақұрылымын дамыту аймақтар бойынша өндiрудiң қарқынды өсуiмен және кен орындарын дамытудан туындап отыр.    
      Осыған байланысты 2001-2006 жылдар кезеңiнде Қазақстан Республикасының мұнай көлiгi инфрақұрылымын дамытудың басым жобалары белгіленген, олар қаржыландыру көздерiне байланысты топтарға бөлiнген.    
      Алғашқы жобалардың бiрi бiрiншi кезегi 2001 жылдың екiншi жартысында iске қосылатын Каспий құбыр консорциумының жобасы болып табылады.    
      Қазiргi уақытта экспорттық құбырларды қайта жаңарту мен салудың бiрнеше iрi жобаларын жүзеге асыру және дайындау жүргiзiлуде:    
      қазiргi Ақтау - Самара мұнай құбырының өткiзу қабiлетiн жылына 15 миллион тоннаға дейiн кеңейту;    
      Қарашығанақ кен орнынан мұнайды тасымалдау үшiн Ақсай - Үлкен Шаған - Атырау мұнай құбырын салу;    
      Ақтөбе облысы кен орындарынан мұнайды экспорттауға мүмкiндiк беретiн Кеңқияқ - Атырау мұнай құбыры;    
      Транскавказ көлiк дәлiзiнiң өткiзу қабілетiн жылына 10 миллион тонна мұнайға дейiн ұлғайту;    
      Атырау - Самара экспорттық мұнай құбырының шектеулi мүмкiндiгiн ескере отырып, орта мерзiмдi перспективада Ақтау порты арқылы тасымалдау үшiн мұнайдың бөлiнбеген ресурстары, КҚК мұнай құбырын пайдалануға қосқандықтан бiрiншi кезеңде көлемдерi төмендеу мүмкiндiгiмен жылына шамамен 2,0 млн. тоннаны құрайды.    
      Бiрақ мұнай өндiру көлемiнiң үдемелi өсуiне байланысты келесi жылдың өзiнде Бұзашы мұнайының өндiрiсi өсуі ықтимал, бұл порт бағытындағы көлемдердiң төмендеуiн өтеуге мүмкiндiк бередi. Мәселен келесi жылдың өзiнде өндiрiс көлемiнiң үдемелi өсуi нәтижесiнде Бұзашы түбегiнiң кен орындарында мұнай өндiрiсiнiң өсуi жыл сайын 5,0 млн. тонна деңгейiне жетедi.    
      Осыған байланысты Ақтау портын пайдалану өзектiлiгi ұлғаяды. Бұл бағыт Қазақстанда және транзиттiк елдерде бар көлiк қуаттылықтарын пайдаланумен және қосымша көлiк қуаттылықтарын құрумен дербес жоба да, Иран арқылы және Махачкала - Новороссийск бағытында Транскавказ көлiк жүйесiнiң бөлiгi де болуы мүмкiн.    
      Басқа да перспективтi жобалар мен бағыттар техника-экономикалық негiздемелердi әзiрлеудiң, стратегиялық, саяси және аймақтық болмысты бағалаудың әртүрлi сатыларында. Бұл Батыс Қазақстан - Қытай мұнай құбырының, Қазақстан - Түркiменстан - Иран мұнай құбырының құрылысы және қажеттi ресурстары болса, Батыс Еуропа мен Жерорта теңiзi маңайы рыноктарына көмiрсутегi шикiзатын тасымалдау үшiн Транс Каспий көлiк жүйесiнiң құрылысы.    
      Батысқа мұнайды экспорттаудың қосымша бағыттарын iздеу Қазақстан мұнай бизнесiндегi өзектi мәселелердiң бiрi болып табылады.    
      Соңғы үш жыл ішiнде саяздалған Дарданелл және Босфор бұғаздарынан дедвейттерi үлкен кемелердiң өту қиындықтарын өтеуге тартылған Румыния және Болгария бағыты арқылы мұнай тасымалдау нұсқалары қаралды.    
      Қара теңiзден Еуропа рыноктарына дейiн (Румыния мен Болгария порттары арқылы) көлiк.    
      Қара және Жерорта теңiздерiнiң арасындағы бұғаз арқылы тасымал шектелген жағдайда мына бағыттар екiншi тасымал сызбалары болып табылады:    
      Одесса - Броды    
      Констанца (Румыния) Триестаға (Италия) дейiн    
      Бургас - Флоре    
      Бургас - Александруполис.    
      Қазақстан Республикасындағы көмiрсутегi шикiзатының бағаланған әлеуетi өте жоғары екенiн және қазiргi кезеңде одан сайын күшейiп отырғанын атап өту қажет.    
      Республика бойынша тұтас алғанда мұнай өндiру мен газ конденсатының күтiлетiн көлемi 2000 жылы 33,5 млн. тоннаны құрады, 2005 жылы - 60,0 млн. тоннаға және 2010 жылы 100,0 млн. тоннаға жетедi.    
      Алайда шикізаттың ірі қорларының болуы - мұнай-газ саласын дамыту үшін міндетті, бірақ жеткіліксіз шарт.    
      Сондықтан мұнай-газ өндіруші компаниялардың экспорттық бағыттарға барынша қол жеткiзуiн қамтамасыз ету үшiн көлiк инфрақұрылымын құру мұнай-газ саласын дамытудағы басым бағыттардың бiрi болып табылады.

**6. ТРАНЗИТТIК ӘЛЕУЕТ**

      Транзиттiк тасымалдар бiр жағынан қосымша капиталдардың түсуiн және жаңа жұмыс орындарын құруды қамтамасыз еткендiктен, ал екiншi жағынан - елге қазiргi заманғы технологияларды тартуды және дамытуды ынталандыратындықтан, әрi тек көлiк саласында ғана емес, сонымен қатар ұлттық экономикада шоғырлану процестерiн жеделдете отырып кез келген мемлекеттiң геосаяси мүдделерiмен жақсы үйлеседi.    
      Транзиттiк әлеует екi негiзгi құрамдас бөлiкпен - іргелес елдерде көлемдi, дамып келе жатқан рыноктың болуы және транзит аумағында көлiк жүйесiнiң тиiмдiлiгiмен қамтамасыз етіледi.    
      Сыртқы рыноктардың орналасуына қарай Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiн екi аспектiде қарау орынды аймақтық және құрлықаралық, өйткенi олардың әрқайсысының айрықша белгілерi және маңызы бойынша әртүрлi бағыттары бар.

**6.1. Аймақтық транзит**

      Аймақтық транзиттiң анықтағыш факторлары экономикалық жүйелердiң өзара тығыз байланысы және барлық бұрынғы кеңес мемлекеттерi рыноктарының үлкен өзара байланысы, сондай-ақ КСРО кезiнен жақсы қалыптасқан көлiк-коммуникациялық инфрақұрылымы болып табылады.    
      Аймақтық аспектiде Қазақстанның транзиттiк әлеуетi өте жоғары, өйткенi көптеген ортаазиялық республикалардың Ресей Федерациясымен сауда байланысы оның аумағы арқылы өтедi, ал осы мемлекеттердiң экономикалық жүйелерi тарихи ұзақ уақытта бiр-бiрiне бейiмделiп, қалыптасты. Мысалы, Орта Азия республикаларының ауылшаруашылық өнiмдерiнiң таяу арада Оралдағы немесе Шығыс Сiбiрдегiдей тиiмдi сату рыноктарын таба алатынын немесе ресейде шығарылған арзан және сапалы тауарларға келетiн болсақ, олар өнiм аймағынан толығымен жер шарының шалғай түпкiрлерiне шығарылған өнiммен ығыстырылатынын болжау қиын.    
      Осыған, сонымен қатар ортаазиялық республикалар (Қазақстан сияқты) дүниежүзiлiк рынокқа көбiне Ресей Федерациясының аумағы арқылы, сол себептен Қазақстан аумағы арқылы шыға алатынын қосқан жөн. Осы елдердiң сыртқы әлеммен батыс, оңтүстiк және оңтүстiк-шығыс балама байланыстары (Әзербайжан, Иран, Ауғанстан, Пакистан немесе Қытай арқылы) жекелеген елдердегi үлкен саяси тұрақсыздықпен, немесе көлiк жағынан алғанда таулы Памирдiң қиын жағдайларымен шектеледi.    
      Қазақстандағы аймақтық транзиттiң басты бағыты - меридианды (Солтүстiк-Оңтүстiк), көлiк инфрақұрылымымен жақсы қамтамасыз етiлген. Осы бағытта үш темiр жол магистралi өтедi:    
      Шеңгелдi (Өзбекстанның шекарасы) - Арыс-Қызылорда-Ақтөбе-Орал - (Самараға шығатын Ресей Федерациясының шекарасы);    
      Арыс - Луговой (Оралға және батыссiбiр аймақтарына шығатын Ресей Федерациясының шекарасы);    
      Шу-Алматы-Ақтоғай-Семей (Алтайға және орталық Сiбiрге шығатын Ресей Федерациясының шекарасы);    
      Елдiң оңтүстiгiнде Өзбекстанның темiр жолымен (Шеңгелдi станциясы) және Қырғызстанмен (Луговой станциясы) екi торап бар. Солтүстiкте Ресей Федерациясымен шекараның бүкiл ұзақтығы бойынша батыстан шығысқа қарай ресей темiр жолдарымен он бiр торап бар, олардың бiр бөлiгi қазiргi уақытта жұмыс iстемейдi. Сонымен қатар, Батыс Қазақстандағы Бейнеу станциясындағы өзбек темiр жолымен түйiсетiн темiржол торабы жұмыс iстемейдi.    
      1998 жылы 6,0 млн. тонна жүк деңгейiнде бағаланатын Қазақстандағы темiржол көлiгiмен барлық транзиттiк тасымалдардың iшiнде аймақтық транзит 85% құрайды.    
      Автомобиль тасымалдарының аймақтық транзиттегi негiзгi бағыттары темiржол бағытымен сәйкес келедi және Батыс Қазақстанда:    
      Қарақалпақстаннан (Өзбекстан) Бозой, Қарабұтақ арқылы Орал және батыс Сiбiр ауданында Ресей Федерациясының шекарасына шығу;    
      Түркiменстаннан Бедаш, Жаңа Өзен, Бейнеу, Жетiбай Ресей Федерациясының еуропа бөлiгiне және Оралға шығу бағыттарымен толықтырылады.    
      Автомобиль көлiгiмен транзиттiк тасымалдауды көбiнесе Өзбекстанның, Ресей Федерациясының және Қырғызстанның (соңғы үш жылдың қорытындысы бойынша сәйкесiнше 30-40, 20-30 және 10-20%) операторлары орындайды.    
      Аймақтық транзиттiң жалпы көлемдерiнiң тұрақты төмендеу үрдiсi бар. Темiр жолдар бойынша транзиттiк жүк ағындары 1999 жылы 1989 жылмен салыстырғанда 20 есеге азайды.    
      1999 жылы автомобиль транзитi шамамен 260 мың тоннаға бағаланды, бұл алдыңғы 1998 жылмен салыстырғанда 30% кем. Мұндай жағдай бұрынғы кеңес мемлекеттерiнiң экономикаларының жалғасып отырған тоқырауымен және Қазақстандағы көлiк инфрақұрылымының техникалық жағдайының нашарлауымен түсiндiрiледi. Осы мемлекеттердiң өзара экономикалық қарым-қатынастарының жолдағы физикалық емес кедергiлерге бола салқындап кеткенiн де, олардың арасындағы жүктер мен жолаушылардың қозғалысын да есептен шығаруға болмайды.

**6.2. Құрлықаралық транзит**

      Дүниежүзiлiк экономиканы талдау ғаламдық масштабта үш басым аймақты айқындайды: Солтүстiк Америка, Еуропа және Қытайды қоса алғанда Оңтүстік-Шығыс Азия елдерi. Егер алғашқы екеуiнде негiзгi капиталдар шоғырланған және өндiрiс технологиясының ең жоғары деңгейiне қол жеткiзiлген болса, соңғысында ғаламшар халқының төрттен үшi шоғырланған. ХХ ғасырдың соңында Азия-Тынық мұхит аймағының елдерi жалпы ішкi өнiмнiң (жыл сайын 5-7%) және сыртқы сауданың (жыл сайын 9-14%) тұрақты өсуiн көрсеттi. Кейбiр бағалаулар бойынша осы аймақтың үлесiне бүгiннiң өзiнде дүниежүзiлiк өндiрiстiң 60% дейiн және дүниежүзілік сауданың 40% келедi. Осы жағдайда Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азияның арасындағы жүк тасымалдары жылына шамамен 100 млрд. доллар тартады.    
      Экономикалық байланыстардың одан әрi дамуы және жетілуi теңiз немесе құрлық жолдары бойынша балама қозғалыс бағыттарын тыңғылықты зерттеуге итермелейдi. Ең жалпы бағалау Оңтүстiк-Шығыс Азиядан Еуропаға (немесе керi қарай) тауарларды құрлық бойынша тасымалдау кезiнде 10 күнге дейiн уақыт ұтуға болатындығын көрсетедi. Мәселе осындай жеткiзу жылдамдықтарын және тауар ағындарының қозғалысы кезiнде барлық көлiк шығындарын азайтуды қамтамасыз етуде. Еуропалық тәжiрибенi пайдалана отырып, әртүрлi халықаралық ұйымдар Азия құрлығында көлiк дәлiздерiн қалыптастыруға талпынуда. Осы кезде транзиттiк әлеуетке ие елдердiң және аймақтардың саяси дамуын талдауға және болжауға аса көп көңiл бөлiнедi. Тасымалдаушыларға белгілі таңдау еркiндiгiн беру өздiгiнен дамуын (бәсекелестiк есебiнен) және тасымалдар қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн, сондай-ақ физикалық емес кедергiлердiң туындау қаупiн азайту мақсатында бiрнеше қатар жолдар қарауға қабылдануда.    
      Iрi және тұрақты жүк және жолаушы ағындарымен сипатталатын Шығыс пен Батыстың арасындағы көлiк байланыстарының басым бағыттары Екiншi Жалпыеуропалық көлiк жөнiндегi конференцияда (Крит аралы, 1994 жыл) белгiленген болатын. Олар тоғыз панъеуропалық көлiк дәлiздерiнде өз сипатын тапты. Бұдан әрi дәлiздер саны онға дейiн көбейтiлген болатын (Хельсинки қаласы, 1997 жыл), ал олардың кейбiрi Ресей аумағы бойынша Нижний Новгород, Новороссийск және Астрахань қалаларына дейiн ұзартылды (Санкт-Петербург қаласы, 1998 жыл).    
      ТРАНСЕУРАЗИЯ - 97, 98 және 2000 халықаралық конференцияларында Қазақстанның бастамасы бойынша негiзгi еуроазиялық дәлiздердi нысандандыру және олардың панъеуропалық дәлiздермен түйiсу мәселелерi талқыланды. Бұл процеске мүдделi елдер мен әртүрлi халықаралық ұйымдар белсендi түрде қатысты. Қол жеткiзiлген келiсiмдер шеңберiнде Еуропалық Экономикалық Комиссия мен БҰҰ Азия-Тынық мұхит аймағы үшiн Әлеуметтiк-Экономикалық Комиссия бес басым көлiк бағыттарын қалыптастыру бойынша ұсыныстар дайындады, олар Екiншi Халықаралық Еуроазиялық көлiк жөнiндегi конференцияда (Санкт-Петербург қаласы, 2000 жыл) нақтыланды және мынадай дәлiздер түрiнде белгiлендi:    
      ТРАНССИБ \*): Батыс Еуропа (NN I, III және IХ панъеуропа дәлiздерi) - Қытай, Корей түбегi және Жапония, Украина, Ресей Федерациясы, Қазақстан және/немесе Монғолия арқылы;    
      ТРАСЕКА: Оңтүстiк-Шығыс Еуропа (NN IV, VII, VIII және IХ панъеуропалық дәлiздер) - Орталық Азия Қара теңiз, Кавказ және Каспий теңiзi арқылы;    
      ОРТАЛЫҚ: Оңтүстiк-Шығыс Еуропа (N IV панъеуропалық дәлiз) - Қытай, Түркия, Иран Ислам Республикасы және Орталық Азия елдерi арқылы;    
      ОҢТҮСТIК: Оңтүстiк-Шығыс Еуропа (N IV панъеуропалық дәлiз) - Оңтүстiк-Шығыс Азия, Түркия, Иран Ислам Республикасы және Оңтүстiк Азия елдерi арқылы;    
      СОЛТYСТIК-ОҢТYСТIК: Солтүстiк Еуропа (N IХ панъеуропалық дәлiз) - Парсы шығанағы, Ресей Федерациясы және Орталық Азия елдерi немесе Кавказ арқылы. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_    
      \*) Осы дәлiз үшiн ТРАНССИБ атауы қолайсыз екенiн мойындау керек, себебi Ресейдегi темiржол желiсiнде ұқсас атау бар.    
      Көлiк дәлiздерiн қалыптастыру жөнiнде қабылданған саяси шешiмдер аумақтары бойынша таңдап алынған бағыттар өтетiн елдердiң көлiк инфрақұрылымын дамытуға халықаралық қаржы институттарынан инвестициялар тарту үшiн қосымша дәлел болып табылады.    
      Аталған бес дәлiздiң төртеуi Қазақстанды аса қызықтырады. Бiрiншiден, дәлiздер оның аумағы бойынша өтуi және өзiнiң қалыптасуы үшiн Қазақстанда бар темiр және автомобиль жолдары желiсiн, Ақтау теңiз сауда портын, сондай-ақ олардың аймағында орналастырылған жүк және жолаушы терминалдарын, көлiк инфрақұрылымының басқа да объектілерiн пайдалануы мүмкiн. Екiншiден, осы дәлiздер арқылы Қазақстан бiрқатар жағдайларда - ресейлiктерге балама, халықаралық рыноктарға қосымша жол алады.    
      Қазақстан арқылы құрлықаралық транзиттiң стратегиялық бағдары - Шығыс-Батыс. Болжанған тасымалдардың ұзақтығын ескере отырып, темiржол көлiгiне ерекше көңiл аударылады. Сонымен бiрге, құрлықаралық транзиттiң дамуы: Қытай-Ресей Федерациясы, Қытай-Орта Азия, Ресей Федерациясы-Оңтүстiк Азия елдерi бағыттарында да аймақтық транзиттiң дамуына мүмкiндiк туғызатыны анық.    
      ТРАНССИБ дәлiзiнiң темiржолдық нұсқасы Қазақстан арқылы шағын нұсқасында республиканы шығыстан батысқа Дружба - Ақтоғай - Мойынты - Ақмола - Көкшетау - Пресногорьковская/Петропавловск бағыты бойынша кесiп өтедi. Дәлiз шекарасында бiрқатар сұрыптау станциялары, олардың ішiнде ірілерi: Қарағанды-Сортировочная, Қырқыншы, Көкшетау 1, сондай-ақ iрi салмақты контейнерлердi қайта өңдеу үшiн қажеттi тетiктермен жабдықталған бiрқатар iрi контейнерлiк терминалдар (Дружба, Қарағанды, Ақмола, Көкшетау) жұмыс істейдi. Қазақстан шекарасындағы ТРАНССИБ дәлiзi ұзақтығының жартысынан көбi қазiргi заманғы автоматика жүйелерiмен жабдықталған және өткiзу қабiлетiнiң едәуiр резервi бар электрленген екi жолды желiлерден тұрады. Дегенмен бiр жолды учаскелер (Дружба-Ақтоғай және Саяқ-Мойынты) оңалту жұмыстарының едәуiр көлемiн қажет етедi. Бұдан басқа, қытайлық тараптан Дружба-Алашанькоу шекаралық өткелiн барабар дамуы талап етiледi.    
      Қазақстанның аумағындағы ТРАНССИБ дәлiзiнiң автомобиль нұсқасы Майқапшағай-Семей-Павлодар-Омбы трассасын бiлдiредi және Қытай шекарасында Бахты шекаралық өткелiмен толықтырылуы мүмкiн.    
      ТРАСЕКА дәлiзi едәуiр дәрежеде ОРТАЛЫҚ дәлiздi қайталайды және өзiнiң негiзгi мақсаты бойынша орта-азиялық аймақтан Каспий теңiзi, Кавказ және Қара теңiз арқылы еуропалық елдерге шығатын жол ретiнде қалыптасады. Сондықтан да Қазақстан үшiн бұл едәуiр дәрежеде ресейлiкке балама Еуропаға шығатын жол.    
      ОРТАЛЫҚ дәлiздiң темiржолдық нұсқасы Қазақстанның шекарасында Дружба-Ақтоғай-Алматы-Арыс-Шеңгелдi бағыты бойынша өтедi. Дәлiз шегiнде Ақтоғай, Алматы, Шу, Луговая, Жамбыл, Шымкент, Арыс сұрыптау станциялары және Дружба, Алматы, Жамбыл, Шымкент станцияларында iрi салмақты контейнерлердi қайта өңдеудi жүзеге асыратын ірi контейнерлiк терминалдар бар. Қазiргi уақытта ОРТАЛЫҚ дәлiздiң қазақстандық учаскесiнiң бүкiл қашықтығында тасымалдау қабiлетiнiң резервi бар. Дегенмен, бұдан әрi тасымалдар көлемi өсе келе, оның пайдаланымдық көрсеткiштерiн арттыру үшiн Дружба-Ақтоғай учаскесiн қайта жаңартудан басқа, Ақтоғай және Алматы станцияларының арасындағы бiр жолды учаскелердi оңалту бойынша кешендi жұмыстарды орындау талап етiледi.    
      ОРТАЛЫҚ дәлiздiң автомобиль нұсқасы Қазақстанның аумағында Хоргос-Алматы-Бiшкек-Тараз-Шымкент-Ташкент трассасын бiлдiредi.    
      СОЛТYСТIК-ОҢТҮСТIК дәлiзiнiң көлiк қызметiн қазақстандық аумақта қамтамасыз ету үшiн Ақсарай-Мақат-Бейнеу және одан әрi Иранға шығумен Өзбекстан және Түркiменстан арқылы темiржол желiсi пайдалануы мүмкiн. Дегенмен қазiргi уақытта Бейнеу-Өзбекстан учаскесi өзбек-түркiмен жол учаскелерiнде жолаушылар мен жүктер қозғалысы үшiн негiзiнен физикалық емес кедергілердiң шамадан көп болу себептерi бойынша жабылған. Осы дәлiздегi қазақстандық темiр жол учаскелерiнiң өткiзу қабiлетi Ақтау порты арқылы көлiк байланыстарының дамуымен анықталады. Қазiргi уақытта ол жобалық қуаттың 30-50% құрайды. Сонымен бiрге, болжанған жүк ағындары Мақат-Бейнеу учаскесiнде екіншi жолдың кезең-кезеңмен төселуiн қажет етуi мүмкiн.    
      Дәлiз шегiнде вагондарды сұрыптау Мақат және Атырау станцияларында жүзеге асырылады. Маңғыстау және Атырау станцияларындағы контейнерлiк терминалдардың iрi салмақты контейнерлердi қайта өңдеу үшiн жабдықтары бар.    
      СОЛТҮСТIК-ОҢТYСТIК дәлiзiнiң автомобиль нұсқасы Қазақстанның аумағында Орал-Атырау-Жетiбай-Бейнеу-Жаңа Өзен-Бекдаш және одан әрi Түркiменстан арқылы Иранға шығатын трассаны бiлдiредi. Ресейлiк шекара тарапынан бұл трасса Котяевка-Орал учаскесiмен толықтырылуы мүмкiн.

**6.3. Авиатранзит**

      Қазақстан аумағы арқылы әуе бағыттары Еуропа мен Оңтүстiк-Шығыс Азияның арасында ұшу орындайтын шетелдiк авиакомпаниялар үшiн тиiмдi, себебi бағыттардың ұзақтығын едәуiр қысқартуға мүмкiндiк бередi.   
      Транзиттiк қатынастағы негiзгi ұшулар мынадай жiктелген аббревиатурасы бар үш бағыт бойынша жасалады:    
      АРИСА - САРИН;    
      АРИСА - ОДИВА;    
      АЗАБИ - ТИРОМ.    
      Көрсетiлген бағыттарға Қазақстан арқылы транзиттiк авиаағынның үштен екiсi келедi. Қазiргi уақытта республиканың әуе кеңiстiгi арқылы ұшу көлемдерi жылына шамамен 100 мың әуе кемелерiн құрайды, соның ішiнде жартысынан көбi транзитке келедi. Халықаралық әуе дәлiздерiнiң жалпы саны 1998 жылғы 56-дан 2000 жылы 72-ге дейiн өстi. Қазақстанның және iргелес мемлекеттердiң (Қытай, Әзербайжан, Өзбекстан) шекарасында қосымша әуе дәлiздерi ашылды. Транзиттiк бағыттардың бар желiсi негiзiнен Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдаланатын авиакомпаниялардың мұқтаждықтарын қанағаттандырады.

**7. КӨЛIК-ЭКСПЕДИЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТ**

      Қазақстан Республикасында 90-жылдардың басында көлiк-экспедициялық қызмет көрсету рыногы іс-жүзiнде болған жоқ. Экспедициялық бизнестiң туындауы бiрыңғай экономикалық кеңiстiктiң ыдырауымен және бұрынғы кеңес мемлекеттерiнiң аумақтарында әртүрлi ұйымдастыру-құқықтық нысандағы шағын және орта кәсiпорындардың пайда болуымен ғана емес, сонымен бiрге дүниежүзілік экономикаға шоғырлану процесінің жалпы үрдістерімен де талап етілді. Осыған байланысты Қазақстанда экспедициялық бизнестiң дамуына елiмiздiң геосаяси жағдайы жағымды ықпал етуде.    
      Қазiргi уақытта Қазақстан Республикасында 150 экспедиторлық компаниялар тiркелген. Дегенмен Қазақстанның Ұлттық экспедиторлар қауымдастығына (КҰЭҚ) олардың 30-дан кемi ғана кiредi.    
      Көлiк-экспедициялық қызмет көрсету рыногының даму процесiне мемлекеттiң қол сұқпау саясаты оның едәуiр дәрежеде жөн-жосықсыз дамуына әкелдi, нәтижесiнде бұл ұсынылатын қызметтердiң сапасына және бағасына әсер етедi. Осы уақытқа дейiн рынокқа қатысушылардың қызмет салаларын құқықтық және функционалдық белгілеуге негiзделген тасымалдаушының, экспедитордың және тапсырыс берушiнiң өзара iс-қимылдары жүйесi, сондай-ақ тасымал процесiнiң барлық қатысушыларының кепiлдiгiн және жауапкершілiгiн қамтамасыз ететiн жүйе пысықталмаған.    
      Сонымен бұл салада әлi "ойын ережелерiн" әзiрлеу, сондай-ақ ұлттық мультимодальдық операторларды дамыту үшiн жағдайлар жасау қажет.

**8. КӨЛIК КЕШЕНIН ЖИНАҚТЫ ТАЛДАУ**

      Қазақстан Республикасының КК даму жолдары және қалыптасқан жағдайды талдау мынадай жалпы заңдылықтарды атап өтуге мүмкiндiк бередi:    
      а Қазақстан Республикасының географиялық ерекшелiктерiне байланысты КК барлық секторлары адамдар аз тұратын кең аумақтарда өзгеше көлiк-коммуникация артерияларын құра отырып, көбiне бiр бағыттарда және аймақтарда ғана дамып отырады.    
      b КК маңызды институционалдық өзгерiстерге ұшырады және Қазақстанның дамып келе жатқан нарықтық экономикасына шоғырланды. Iшкi (көбiне автомобиль және авиация көлiгiнде) және түраралық (көбiне көлiктiң автомобиль және темiржол, темiржол және су көлiгi түрлерi арасында) бәсекелестiк, сондай-ақ көлiктiк қызмет көрсету рыногын игеру үшiн шетелдiк тасымалдаушылармен жарыс көлiк жүйелерiнiң өзiн-өзi сақтауын және белгiлi бiр өздiгiнен жетiлуiн қамтамасыз етедi.    
      с Осымен бiрге институционалдық өзгерiстердiң қол жеткізiлген нәтижелерi көлiк инфрақұрылымының оңтайлы қызмет етуiн қамтамасыз етпейдi, себебi оның мемлекет меншiгiнде немесе республикалық мемлекеттiк кәсiпорындардың балансында қалған құрамдас бөлiктерiн (автомобиль және темiр жолдар, су жолдары, әуежайлар және т.б.) бюджеттен қаражаттандыру оның қызметiнiң кірiстерiмен және маңыздылығымен ұштаспайды.    
      д Тасымалдар көлемiнiң едәуiр қысқаруы КК әрбiр секторында iс жүзiнде тасымалдау қабiлетi бойынша едәуiр қор жасады. Әрi осы қорытынды көлiк инфрақұрылымына да, жылжымалы құрамға да қатысты. Дегенмен кiрiс бөлiгiнiң тиiстi төмендеуi пайдаланылмайтын активтердi ұстауды қиындатады, бұл рыноктың жекелеген субъектiлерiнiң және тұтас сала бүтiн секторларының шығындылығына әкеледi.    
      е КК барлық секторларының қызметi тасымалдар көлемiнiң төмендеуiнен, кiрiс бәстерiнiң өсуi тұтынылатын ресурстар бағаларының өсуiнен қалып қоюы себебiнен төмен рентабельдiлiкпен және шығындылықпен сипатталады. Темiржол және авиация көлiгi үшiн жағдай инфрақұрылымның іс жүзiнде толық сақталуымен және қызмет көрсететiн персонал санының азғана қысқаруымен қиындайды.    
      f Ұзақ инвестициялық жетiспеушiлiк және саладағы қанағаттанарлықсыз қаржы жағдайы өз қаражатын және банк кредиттерiн жылжымалы құрамды және инфрақұрылым объектiлерiн жаңартуға бағыттауға мүмкiндiк бермейдi, бұл негiзгi құралдардың едәуiр тозуына және жылжымалы құрамның орта жасының сыни деңгейге дейiн өсуiне әкеледi. Көлiк инфрақұрылымын қаржыландырудағы мемлекеттiң рөлi жеткілiктi түрде анық белгiленбеген.

**8.1. Күштi жақтары**

      КК тиiмдi дамуына және оның тұтас алғанда Қазақстанның экономикасына жалпы оң әсер етуiне үмiттендiретiн күштi жақтарына:    
      iшкi және сыртқы экономикалық байланыстарды, сондай-ақ азаматтарға әлеуметтiк кепiлдiктердi ұсынатын мемлекеттiң бiрлiгiн және қауiпсiздiгiн қамтамасыз ететiн бiрiктiру факторының жағдайы;    
      көлiктiк қызмет көрсету еркiн рыногының дамуына және жеке капиталдарды тартуға апаратын саладағы құрылымдық өзгерiстер;    
      дүниежүзiлiк экономикаға шоғырлануға саяси қалауы және дүниежүзiлiк қоғамдастықтың инвестициялар, сондай-ақ транзиттiк әлеуеттi пайдалану бойынша мүмкiндiктердi ұсыну түрiндегi жауабы;    
      инвестицияларды тарту бойынша Қазақстанға үстiрт басымдық беретiн құрлықаралық еуроазиялық қатынаста жүктердi жеткiзудiң қысқалау (ТРАНССИБ дәлiзi) және ыңғайлылау (ОРТАЛЫҚ дәлiз) жолдары;    
      Орта Азия республикаларының Ресей Федерациясымен және дүниежүзiлiк рыноктармен экономикалық байланыстарына іс жүзiнде баламасыз қызмет көрсету;    
      парктерiн қайта жарақтандыру үшiн ішкi резервтердi табуға мүмкiндiк беретiн ағымдағы тасымалдар көлемiн (қалалық жолаушылар тасымалын қоспағанда) қамтамасыз ету үшiн көлiк құралдарының жеткiлiктi саны;    
      нақты экономикалық жағдайда жақын болашақта кеңейтуге ауқымды капитал жұмсауды қажет етпейтiн жеткiлiктi автомобиль жолдары мен әуежайлар желiсi жатады.

**8.2. Әлсiз жақтары**

      Мемлекеттiк көлiк саясатын құру кезiнде субъективтi себептер бойынша пайда болғандарын жою және объективтi сипаттыларын азайту үшiн КК әлсiз жақтарын аса зер салып, қарау керек. КК әлсiз жақтары болып мыналар табылады:    
      өтпелi экономика кезеңiнде саланың құқықтық және нормативтiк-техникалық қамтамасыз етiлуiнiң ұдайы артта қалуы, бұл оған экономиканың басқа секторларына қарағанда озық қарқынмен дамуға мүмкiндiк бермейдi;    
      халықаралық ынтымақтастың жеткiлiктi немесе барабар құқықтық қамтамасыз етiлмеуi, қол қойылған халықаралық конвенцияларды және үкiметаралық келiсiмдердi іске асыру тетiгiнiң болмауы, бұл КК аймақтық және дүниежүзілiк көлiк жүйесiне шоғырлануын кiдiртедi;    
      сыртқы рыноктарға шығудың жалғыз әрiптес - Ресей Федерациясына едәуiр тәуелдiлiгi, бұл КК реформалау мәселелерi бойынша қабылданатын шешiмдердiң дербестiгiн шектейдi;    
      КК әртүрлi секторларында мемлекеттiң реттеу ықпалының тиiмсiз дәрежесi: автомобиль көлiгiндегi басқаруды iс жүзiнде толық жоғалтудан бастап, темiржол көлiгiндегi қызметтi жеткiлiктi қатаң регламенттеуге дейiн;    
      КК ұзақ мерзiмдi Тұжырымдамасының және Дамыту бағдарламасының болмауы;    
      ұшқары салықтық және тарифтiк саясат, рыноктың отын-жағармай материалдарымен барабар толтырылмауы және тағы басқалар мысалы болып табылатын iс-қимылдардың әлсiз ведомствоаралық үйлестiрiлуi;    
      бiрыңғай ақпарат кеңiстiгiнiң болмауы, қамтамасыз ету функцияларының (темiр жолдағы байланыс, энергиямен жабдықтау) қайталануы, тасымалдау процесiнiң озық технологиялары солар арқылы iске асырылатын логистикалық орталықтардың және мультимодальдық операторлардың іс жүзiнде болмауы мысал болып табылатын іс-қимылдардың әлсiз ведомствоiшiлiк үйлестiрiлуi;    
      мемлекеттiк меншiктегi көлiк инфрақұрылымы объектiлерiнiң (автомобиль жолдары, кеме қатынайтын өзендер, әуежайлар) және әлеуметтi-маңызды жолаушы тасымалдарын бюджеттен өте шектеулi қаржыландыру. Тасымалдау көлемi ұдайы төмендеуiне және мемлекеттiң инвестициялық саясатының түсiнiксiздiгiне бола, КК инвестициялық тартымдылығы жоқтығы;    
      автомобиль жолдарының көтеру қабiлетi төмен, ұстауға және жөндеуге көп пайдаланымдық шығындарды талап етедi;    
      темiр жолдар желiсiнiң, ең алдымен, Шығыс-Батыс бағытындағы желiсiнiң жеткiлiксiз дамуы, бұл аймақаралық қатынаста көп артық жүрiске әкеледi;    
      көлiк инфрақұрылымы жекелеген элементтерiнiң шектеулi өткiзу және өңдеу қабiлеті;    
      Каспийде өз теңiз флотының жоқтығы, нәтижесiнде экспорттық-импорттық операциялардан түсетiн кiрiстiң едәуiр бөлiгi Қазақстан Республикасынан тыс жерлерде қалып отыр;    
      Қазақстанның аумағында iшкi және халықаралық авиажелiлердiң оңтайлы жолдарын салуға кедергi жасайтын Ресей Федерациясының әскери сынақ алаңдарының болуы;    
      КК барлық секторларында негiзгi құралдардың жоғары тозу дәрежесi орынсыз жоғары пайдаланымдық шығындар мен отынның асыра жұмсалуына әкеледi;    
      көлiк техникасы мен тасымалдау процестерiне қойылатын техникалық және технологиялық талаптар төмен, бұл жол-көлiк оқиғаларының жоғары деңгейiн туындатады және қоршаған ортаға терiс әсер етедi;    
      сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамыту үшiн біліктi кадрлардың, сондай-ақ теңiз көлiгi мамандарын даярлау және аттестаттау жүйесiнiң жоқтығы;    
      жолаушылар мен тауарлардың қозғалыс жолында көптеген физикалық емес кедергiлердiң болуы;    
      Еуропа мен Азияда халықаралық экспедиторлар мен жүк иелерiне қазақстандық көлiк дәлiздерiн жеткiлiксiз ұсыну (промоушн).

**8.3. Мүмкiндiктер**

      Бар проблемаларды шешу үшiн мыналардан туындайтын белгiлi мүмкіндiктер бар:    
      Қазақстан Республикасы өзiнiң тәуелсiз тiршiлiк етуiнiң бүкiл кезеңi бойында дүниежүзілік экономикалық жүйеге шоғырлануға бағытталған дәйектi саясатты жүргiзуде. Бұл саясат әртүрлi халықаралық ұйымдар мен шетелдiк инвесторлардың Қазақстанның минералды-шикiзат әлеуетiне жоғары мүддесiн және осыған байланысты елiмiздiң дамып жатқан экономикасына, соның iшiнде КК қаражат салуға ынтасын қамтамасыз етедi;    
      Қоғамдық меншiктi әдiл қайта бөлу проблемасының күрделiлiгiне бола және әртүрлi сынды қақтығыстық жағдайды туындатпау үшiн жекешелендiру процестерi мемлекеттiң реттеушi ықпалымен бiрге жүргiзiлуi тиiс. Бұл тұғырдағы мүмкiндiктер толық сарқылмаған және КК жекелеген секторларында құрылымдық және институционалдық қайта құруды аяқтауға реформалау кезiнде шығындарын барынша азайту және тасымалдау қызметiнiң барынша табыстылығын қамтамасыз ету мақсатында КК әртүрлi секторларының қызметiн үйлестiруге, саланы дамыту үшiн ішкi және сыртқы инвестицияларды тарту бойынша жағдай жасауға бағытталуы тиiс;    
      КК әртүрлi өкiлдерiнiң мүддесiн барлық деңгейде білдiретiн және қорғайтын, сондай-ақ заң шығару бастамасын ұсынатын аймақтық қауымдастықтар құру және олардың қызметi бойынша дамыған еуропалық елдер мен Ресей Федерациясының тәжiрибесi осындай жолмен саланы реформалау үшiн бастаманы "астынан" тарту бойынша кең мүмкiндiк берiлетiнiн көрсетедi;    
      КК инвестицияларды тарту үшiн пайдалануы мүмкiн пайдаланылмайтын активтердiң көп саны бар;   
      Қазақстан Республикасы КК жұмыс қабiлеттiлiгiн қамтамасыз ете алатын қажеттi өндiрiстiк-техникалық әлеуетке, жоғары және орта арнаулы оқу орындарының түлектерiмен ұдайы толықтырылатын бiлiктi кадр әлеуетiне ие;   
      Нарықтық қайта құру барысында консалтингтiк қызметтер көрсете алатын, зерттеу жүргiзiп, көлiк секторында ең жоғары деңгейде жаңа технологияларды ендiре алатын ғылыми-зерттеу және жобалау-конструкторлық ұйымдарды сақтап қалуға және олардың қызметiн қолдауға мүмкiндiк болды.

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