

Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Жарлығының жобасы туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 31 қаңтардағы N 75 Қаулысы

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентінің қарауына енгізілсін.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІНІҢ
ЖАРЛЫҒЫ Қазақстан Республикасының 2020 жылға
дейінгі көлік стратегиясы туралы**

Қ А У Л Ы Е Т Е М І Н :

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлік стратегиясы (бұдан әрі - Стратегия) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Үкіметі:
үш ай мерзімде Стратегияны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлесін
ж ә н е б е к і т с і н ;

жыл сайын 30 қаңтарға қарай Мемлекет басшысын Стратегияның орындалу барысы
т у р а л ы х а б а р д а р е т с і н ;

осы Жарлықтан туындайтын өзге де шараларды қабылдасын.

3. Орталық және жергілікті атқарушы органдар, сондай-ақ Қазақстан Республикасының Президентіне тікелей бағынысты және есеп беретін мемлекеттік органдар Стратегияны іске асыру жөніндегі шараларды қабылдасын.

4. Стратегияның орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің
Ә к і м ш і л і г і н е жүктелсін.

5. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының

Президенті

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

П р е з и д е н т і н і ң

2 0 0 5 ж ы л ғ ы

N

бекітілген

" _ _ _ _ "

Ж а р л ы ғ ы м е н

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ 2020 ЖЫЛҒА ДЕЙІНГІ КӨЛІК СТРАТЕГИЯСЫ

СТРАТЕГИЯНЫҢ ПАСПОРТЫ

Атауы	Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлік стратегиясы
Әзірлеу үшін негіздеме	Қазақстан Республикасы Қауіпсіздік Кеңесінің 2003 жылғы 16 қазандағы Хаттамалық шешімі, Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің 2004 жылғы 19 тамыздағы N 232-ө өкімі
Әзірлеушілер	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігі Экономикалық саясат басқармасының Жүйелік зерттеулер орталығымен бірлесіп
Мақсаты	Көлік жүйесін тұрақты озық дамыту және экономика мен халық тарабынан көлік қызметтеріне сұраныс өзгерген кезде оның жедел іс-қимылын қамтамасыз ету және оны толық көлемде қанағаттандыру
Міндеттері	Көлік процестерінің ең жоғары тиімділігіне қол жеткізу және ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынаста соңғы өнімнің құнындағы көлік құрамдамасын т ө м е н д е т у Қазақстанның көлік жүйесінің әлемдік көлік жүйесіне кірігуі ұлттық көлік заңнамасын өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде халықаралық заңнамамен үйлестіру бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту және өңіраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көліктік қол жетімділікті экономикалық даму мен әлеуметтік тұрақтылыққа кепілдік беретін деңгейге к ө т е р у транзиттік әлеуетті дамыту және тиімді

п а й д а л а н у
көлік процестерінің қауіпсіздігін
қамтамасыз ету, көліктегі оқиғалардың санын
және ауыртпалығын төмендету
экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету
және энергетикалық ресурстарды тиімді
п а й д а л а н у
көлік секторында қолайлы инвестициялық

ахуалды қалыптастыру

Іске асыру мерзімі 2005-2020 жылдар

1 кезең - 2005-2010 жылдар

2 кезең - 2011-2016 жылдар

3 кезең - 2016-2020 жылдар

Қаржыландырудың
қажетті ресурстары
мен көздері

Қаржыландырудың қажетті ресурстары мен
көздері көлік түрлері бойынша салалық және
жалпы мемлекеттік бағдарламаларды әзірлеу

мен бекіту кезінде анықталатын болады.

Күтілетін нәтижелер

Көлік жүйесін жұмыс істеудің сапалық жаңа
деңгейіне көшіру жүзеге асырылатын, оңтайлы
көлік жүйесі қалыптастырылатын болады.
Инфрақұрылымды толық өзін-өзі ақтайтын
принципке қаржыландыруға көшу оны одан әрі
тұрақты дамыту мен жоғары техникалық және
технологиялық деңгейде ұстап тұруды
қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Қазақстандық көлік кешені әлемдік көлік
жүйесіне табиғи кірігетін болады. Көлік
инфрақұрылымы әлемдік стандарттарға сай
келетін болады. Экология саласындағы
нормативтік база мен бақылау жүйесі
халықаралық стандарттарға келтіріледі.

Қолайлы инвестициялық ахуал жасау есебінен
көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді
активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастыру
мен өндірістік процестің озық технологиялары
енгізіледі, бейінді отандық өндірістер

қ ұ р ы л а д ы .

Көліктің барлық түрі өзара үйлесімді жұмыс
істейтін болады. Интермодальдық тасымалдар-

дың көлік-логистикалық орталықтары жүйесі жасалады. Осының бәрі негізін контейнерлік тасымалдар құрайтын транзиттік тасымалдар үлесін елеулі арттыруға мүмкіндік береді. Транзит мемлекет пен көлік компанияларының бюджетіне елеулі қаржылай түсімдерді қамтамасыз етеді.

Көлік жүйесінің тиімділігін арттыру оны қазақстандық экономиканың бәсекеге қабілетті элементіне айналдыруға мүмкіндік береді. Жүк және жолаушылар тасымалының елеулі өсуі қамтамасыз етілетін болады.

Экономика мен халықтың көлік қызметтерінің сенімді және қауіпсіз көлікпен көрсетілуіне қажеттіліктерін қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізілетін болады. Көлік барлық халық үшін қолжетімді құрал болады.

Оның жоғары техногенді және экологиялық қауіптің көзі ретіндегі әсері азаяды.

Көліктегі экономикалық және технологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері шешілетін болады, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне ықпал ететін болады.

Өнімдер мен қызметтердің көліктік құрауыш өзіндік құны айтарлықтай төмендейді, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады.

Мемлекет экономикасының негізгі қозғалтқыштарының бірі ретінде көлік кешенінің ролі артады.

Стратегияны іске асыру Қазақстан экономикасын дамытуда ортақ әлеуметтік-экономикалық тиімділікке ие болады және Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы , Ауыл аумақтарын дамытудың мемлекеттік бағдарламасы , Аумақтық даму бағдарламасы сияқты бағдарламалық құжаттарды іске асыруға айтарлықтай ықпал етеді.

КІРІСПЕ

Қазақстан Республикасы дамуының қазіргі кезеңінде мемлекетке экономикалық реформалаудың жаңа тетіктерін іске қосу, жаһандану жағдайларында отандық экономиканы дамытудың басымдықтарын айқындау бәсекелестік пен жеке бастамашылықты дамыту үшін өнеркәсіптік инфрақұрылым және жағдайлар жасау к е р е к .

Президенттің "Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың гүлденуі, қауіпсіздігі мен әл-ауқатын жақсарту" туралы Қазақстан халқына Жолдауы (1997 жылғы 10 қазан) осындай ұзақ мерзімді басымдықтарды жариялаған және оларға қол жеткізудің жолдарын анықтап берген негіз қалаушы құжат болды.

Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылға дейінгі Индустриялық-инновациялық даму стратегиясын (бұдан әрі - Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы) қабылдаумен республика жоғары технологиялар индустриясын жасауда және бәсекеге қабілетті экономиканы құру қағидаттарында негізделген келесі өзінің сапалық жаңа даму кезеңіне көшті.

Елдің бірыңғай экономикалық кеңістігін дамыту көбінесе әр өңірдің көлік инфрақұрылымы дамуының дәрежесіне байланысты. Осыған орай, көлік жүйесін теңгерімдірілген өңірлік дамыту және орталықсыздандыру үрдісінің сақталуымен көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергілікті органдардың өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі ерекше маңызды болып табылады.

Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлік стратегиясының (бұдан әрі - Стратегия) жалпы мемлекеттік маңызы бар, өйткені көлік кешенінің тұрақты жұмыс істеуі республиканың экономикалық өсуінің қажетті шарты болып табылады.

Көлік қызметтері оларды алушыларға, атап айтқанда халыққа, бизнеске, сондай-ақ бірлік пен қауіпсіздікті қамтамасыз етудің стратегиялық мәселелерін шешуде мемлекетке бағытталуы тиіс.

Негізгі стратегиялық құжаттарды дамытуда әзірленген, "...Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметтеріне бар және болжанған мұқтаждықтарды қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшін көлік кешенін қарқынды дамытуды" бас мақсат қылып белгілеген, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801 қаулысымен мақұлданған 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған Мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасы көлік кешенін дамытудың басы болды.

Сонымен бірге, қол жеткізілген нәтижелер қолданыстағы салалық дамыту бағдарламалар үшін негіз құрып және бір қатар салалық заңдарды әзірлеу мен қабылдауды қамтамасыз етіп, көрсетілген құжат көбінде өз миссиясын орындағанын айқындайды. Жақын арадағы жылдарда дағдарыстық шекке қол жеткізуі мүмкін

көліктің барлық түрлерін негізгі қорлары тозуының жоғары қарқыны мемлекеттен олардың жедел қалпына келтірілу мен жаңғыртылуына бағытталған белгіленген жаңа жүйелік шаралар қабылдауды талап етеді.

Қолданыстағы салалық дамыту бағдарламалары 2005-2006 жылдары аяқталады, одан кейін жаңаларын әзірлеуде қажеттілік туындайды, бұл әлемдік кірігу үрдістерін, технологияларды дамытуды, көлік саясатын, сондай-ақ көлік секторындағы мемлекеттің қаржылық саясатын ескере отырып, болу тиіс.

Осылайша, көлік жүйесін ұзақ мерзімді дамытудың саясатын белгілеу қажеттілігі мемлекеттің бірыңғай стратегиялық құжатты әзерлеуімен қабылдауымен шешілетін өзекті міндет болып табылады.

Осы Көлік Стратегиясы көліктің тиімді жұмыс істеуі елеулі деңгейде мемлекеттің саясатына тәуелді болатын темір жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлігі түрлерін қамтиды. Қазіргі жағдайларда көліктің бұл түрлері Қазақстанның көліктік процестерінде басты рөл атқарады.

Стратегия 2020 жылға дейінгі мемлекеттік көлік саясатының негізгі бағыттарын белгілейді және Қазақстанның көлік жүйесінің кешенділігі мен біртұтастығын қамтамасыз етуге және дамудың тұжырымдамалары мен орта мерзімді салалық бағдарламаларын әзірлеу үшін стратегиялық негіз қалауға тиіс саяси шаралар, басшылыққа алынатын қағидаттар жиынтығы мен инфрақұрылымдық даму бағыттарын білдіреді.

1. КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЗІРГІ ЗАМАНҒЫ ЖАЙ-КҮЙІ

1.1. Көлік жүйесінің жалпы жай-күйі

Қазақстанның көлік жүйесі "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы" Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Заңына сәйкес темір жол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе, қалалық электр, соның ішінде метрополитенді, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлігін қамтитын кешенді білдіреді ¹.

Қазақстанның экономикалық және географиялық ерекшеліктері (кең-байтақ аумағы, халық тығыздығының төмендігі елдің әр бөлігінде орналасқан минералдық ресурстар қорлары, Еуропа мен Азия арасында орналасуы) көлік жүйесіне жоғары тәуелділікті сақтай отырып, оның экономикасын әлемдегі неғұрлым жүк тасымалдауды көп қажетсінетіндердің біріне айналдырады.

Жер үсті жолдары қатынасы желісінің негізгі үлесі (шамамен тиісінше 85,6 және 13,7 мың км) автомобиль және темір жолдарының үлесіне тиеді. Әуе трассаларының ұзындығы шамамен 60 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы желінің тығыздығы

шамамен 5,2 км темір жолды, 1,5 км ішкі су жолдарын, 28,3 км қатты жамылғылы автомобиль жолдарын құрайды, бұл басқа дамыған елдермен салыстырғанда айтарлықтай төмен (1-кестені қараңыз).

1-кесте. Көліктің жекелеген түрлері инфрақұрылымының салыстырма ұзындығы мен тығыздығы

Е л / Көрсеткіш	Темір жол жүйесі, км	Темір жол желісі- нің тығыз- дығы, км/мың км ²	Автожол- дардың ұзындығы, км	Автомо- биль жолдары- ның тығыз- дығы, км/мың км ²	Ішкі су (пайдала- нылатын) жолдары, км
Қазақстан	13780	5,2	85679	28,3	3982
Канада	48909	5	497306	49,8	631
А Қ Ш	228464	2,4	4148395	430,7	41009
Мексика	19510	1,0	108087	54,8	2900
Австралия	44015	6	314090	40,9	2000
Германия	46039	1,29	230735	646,3	7300
Аргентина	34091	1,2	63348	22,9	11000
Украина	22473	3,7	163898	271,5	4499
Нигерия	3557	4	60068	65,0	8575

¹ Метрополитенді дамыту Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 10 ақпандағы N 1019 Жарлығымен бекітілген Алматы қаласын дамытудың 2003-2010 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасындағы іс-шараларда, сондай-ақ әзірленіп жатқан Қазақстан Республикасының 2015 жылдарға арналған аумақтық даму бағдарламасында көзделген. Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлігін дамыту Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 Жарлығымен бекітілген Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасына және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы 11 қаңтардағы N 25 қаулысымен мақұлданған Қазақстан Республикасының газ саласын дамытудың 2015 жылға дейінгі тұжырымдамасына сәйкес жүзеге асырылуда. Сондықтан аталған көлік түрлерінің даму мәселесі Стратегияға енгізілмеген.

1999 жылдан бастап 2003 жыл аралығындағы кезеңде Қазақстан экономикасының өсімі ІЖӨ түрінде 45,1% құрады. Тауарлар мен қызметтер өндірісінің өсімі тиісінше 52,4% және 41,1% құрады. Бұл ретте көліктің барлық түрлері бойынша жүк тасымалының көлемі 59%, жолаушы тасымалы - 17% өсті (2-кестені қараңыз).

2-кесте. 1999-2003 жылдардағы көлік жұмысының негізгі көрсеткіштері

Көрсеткіш	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1999
Жүк тасымалдары, млн.ткм	1056	1278	1386	1516	1681	159,2%

Жүк айналымы млн. тонна	149645	207044	225412	232291	258247	172,6%
Жолаушылар т а с ы м а л ы млн. жолаушы	7369	6345	7322	8317	8636	117,2%
Жолаушы айналымы млн.жкм	61229	67590	78387	86390	92950	151,8%

Көліктің әр түрлері бойынша тасымалдардың көлемі былайша бөлінді (3, 4-кестелер).

3-кесте. Көліктің түрлері бойынша тасымалдардың көлемі

Көліктің барлық түрлері	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1999
	976,8	1168,7	1270,2	1408,5	1536,2	157%
Соның ішінде:						
Темір жол, млн.тонна	133,7	171,8	183,8	178,7	202,7	152%
Автомобиль, млн.тонна	825,8	982,0	1076,9	1219,3	1313,0	159%
Өзен, млн.тонна	0,1	0,5	0,5	0,5	0,5	367%
Әуе, млн.тонна	17,2	14,4	9,0	10,0	20,0	116%

Қозғалыс қарқынының өзгерулерін талдау жекелеген бағыттар, әсіресе халықаралық көлік дәліздері жүктемесінің екі есе өскенін көрсетеді. Мәселен, бесжылдық кезеңде темір жол көлігімен жүк тасымалдау көлемі 57%, тиісінше автомобиль көлігімен 59%, су көлігімен 267%, әуе көлігімен 16% өскенін көрсетеді.

4-кесте. Жалпы пайдаланымдағы көлікпен тасымалданған жолаушылардың саны

Көліктің барлық түрлері	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1999
	1550,0	1618,5	1687,5	1762,1	1829,0	118%
Соның ішінде:						
Темір жол, млн. жолаушы	18,8	21,3	21,6	20,7	17,7	94%
Автомобиль, млн. жолаушы	1340,0	1400,0	1460,0	1534,0	1600,0	119%
Қалалық электр, млн. жолаушы	160,4	151,4	150,0	146,4	150,0	94%
Өзен, млн. жолаушы	30,0	450,0	55,0	60,0	60,0	200%
Әуе, млн. жолаушы	0,8	0,8	0,9	1,0	1,3	168%

1999-2003 жылдар ішінде көліктің мынадай түрлері бойынша тасымалданған жолаушылардың өсімі болды: автомобиль - 19%, өзен - 100%, әуе - 68%. Керісінше,

көліктің жекелеген түрлері бойынша, тиісінше темір жолда - 6%, қалалық электр көлігінде - 6% кемуге жол берілді.

Автомобиль тасымалдарының өсімі жолаушылардың бір бөлігінің "коммерциялық тасымалдаушылар" үлесінің ұлғаюы мен жеке пайдаланудағы автомобильдер санының өсуіне байланысты темір жол көлігінен автомобиль көлігіне көшудің бүкіләлемдік үрдіске сай келеді. Темір жол тасымалдары көлемінің азаюы кезіндегі әуе көлігімен тасымалдар көлемінің бір мезгілде өсуі азаматтық авиацияның қалпына келе бастауына және азаматтардың әл-ауқатының біршама өскеніне айғақ болады.

Өз дамуының қазіргі заманғы кезеңіндегі осындай оң үрдістерге қарамастан Қазақстанның көлік кешені негізгі құралдардың қанағаттанғысыз жай-күйімен, ескірген инфрақұрылыммен және технологиялармен сипатталады.

Темір жол көлігін ұзақ уақыт бойы жеткілікті қаржыландырмаудың салдарынан негізгі құралдардың табиғи тозуы орын алды, ол бүгін 60%-дан аса құрап отыр. Салада жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық тозығы жеткен модельдері, тозған жол конструкциялары, жөндеудің және негізгі өндірістік құралдарды күтіп ұстаудың ескірген технологиясы пайдаланылады. Пайдалану жүйесі тиімділігінің төмендігі негізгі қорларды жұмыс жай-күйінде ұстау үшін жоғары пайдалану шығындарын талап етеді.

Жалпы ұзындығының 95% жобаланған және 6 және одан да кем осьтік жүктемеге лайықталып салынған автомобиль жолдары бүгінде оське түсетін жүктемелері 12-15 тоннаға дейін жететін ауыр салмақты автомобильдерді қабылдайды, бұл олардың қызмет ету мерзімін елеулі түрде қысқартады. Тәулігіне 3 мыңға дейін автомобиль қозғалысына есептелген III және IV техникалық санаттардағы жолдар бойынша тәулігіне 5-6 мың автомобильге дейін көлік тасқыны жүріп өтеді, әдетте, олардың 30-40%-ға жуығының осьтік жүктемелері жоғары болып келеді. 1999 жылғы 14 маусымдағы ТМД қатысушы-мемлекеттердің автомобиль жолдары бойынша халықаралық тасымалдарды жүзеге асыратын көлік құралдарының салмақтары мен көлемдері туралы келісімге сәйкес жеке оське 10 тоннаға² дейін мөлшерде жеке оське нормативтік жүктемені ресми қабылдай отырып, Қазақстан осындай осьтік жүктемелерге техникалық сәйкес келмеуінен жол инфрақұрылымының интенсивті тозуы проблемасының алдында тұр. Салыстыру үшін Еуропада жол төсемесінің конструкциясы әлдеқайда берік және жеке оське 10 тоннаға дейін ең жоғары жүктемеге жол берілетін кезде оське 12-14 тоннаға дейін қабылдауға қабілетті, белгілі беріктілік қ о р ы б а р .

² "Қазақстан Республикасының аумағы бойынша автокөлік құралдарының жүруін реттейтін кейбір мәселелер туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы 19 қаңтардағы N 62 қаулысы

Жол төсемесінің төмен техникалық жай-күйі пайдалану жылдамдықтардың төмендеуіне, көлік пайдалану шығыстарын арттыруға, авариялардың өсуіне келтіреді. Сарапшылардың бағалары бойынша автокөліктің жамылғысы жетілдірілмеген жолдар бойынша қозғалысы кезінде отын шығысы орташа есеппен алғанда 30% өседі, тиісінше атмосфераға зиянды қалдықтардың көлемі өседі. Адам денсаулығына тікелей зақым келтіруден басқа, бұл автокөлікпен қоршаған ортаны жалпы ластандыруды арттырады және парниктік газдардың пайда болу және ауа райының жаһандық жылу процесстерін тездетеді.

Осылайша, жолдардың техникалық жай-күйі қоршаған орталық жай-күйіне тікелей әсер етеді. Қалдықтардың деңгейін қажетті деңгеймен келтіру үшін автокөлікті технологиялық жақсартумен бірге жол инфрақұрылымын жетілдіру жөнінде шаралар қажет.

Бірқатар шет елдердегі жол берілетін осьтік жүктемелер туралы кейбір салыстырма мәліметтер 5-кестеде келтірілген.

5-кесте. Бірқатар шет елдердегі жол берілетін иіндік жүктемелерді салыстырма талдау

Елдер	Ең жоғары жүктеме (тонна)	Ең жоғары ұзындық (метр)	Қосарланған оське ең жоғары салмақ (тонна)
Қазақстан	4 4	2 0	1 8
Канада	6 2 , 5	2 3	1 7
Нидерланды	5 0	2 2	1 8
Австралия	6 2 , 5	2 5	1 6 , 5
Швеция	6 0	2 5	1 8
АҚШ	6 6	2 3	1 6 , 8
Еуропалық Одақ елдері	4 4	18,75	20

Елдердің басым көпшілігінде сияқты Қазақстанда да автомобиль жолдары бюджет есебінен ұсталады. Осы сәттегі 1 км-ге қалыптасқан үлестік шығын 2004 жылғы факті бойынша нормативтегіден айтарлықтай төмен (6-кестені қараңыз).

6-кесте. Үлестік шығын

Жөндеудің түрлері	1 км-ге үлестік шығын, мың теңге	
	2004 ж. факті	Норматив
Ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау	148	302,7
Орташа жөндеу	2980	4412
Күрделі жөндеу	22000	25000

Техникалық стандарттарға сәйкес келмейтіндіктен және авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізілгендіктен қазақстандық жиырма екі әуежайдың тек екеуі ғана, Алматы мен Астана қалаларындағы әуежайлар бірінші сыныпты әуе кемелерін шектемей қабылдай алады. Қалғандары инфрақұрылымды қайта жаңғырту

үшін үлкен қаражатты қажет етеді.

Қозғалтқыштарының шуылы мен эмиссиясы бойынша халықаралық стандарттарға сай келмейтін кеңес уақытында шығарылған әуе кемелері санының көп (672 бірлік) болуы халықаралық авиажелілер маршруттары бойынша шектеулер жасайды. Батыста шығарылған, бір оператор пайдаланатын барлық қазіргі заманғы әуе кемелері (11 бірлік) операциялық лизингте тұр.

Бюджеттік қаражаттың ішкі су көлігі саласы үшін жеткіліксіз бөлінуі салдарынан мемлекеттік техникалық өзен флотының кемелері уақтылы жөнделмеді, бұл олардың ескіріп тозуына алып келді, осындай кемелердің көпшілігі 2-3 қызмет мерзімі бойынша жұмыс істеді. Мемлекеттік техникалық флот шамамен 150 бірліктен тұрады олардың тозуы 85% құрайды.

Су көлігінің басқа бір елеулі проблемасы - кеме қатынасы гидротехникалық құрылыстарының (шлюздерінің) техникалық жай-күйі мен сенімділігі. Бетонның тозуы, ұзақ, 50 жылдан астам пайдалану мерзімі, жобалау мен жасау кезінде жіберілген қателер, 6 баллдан 7 баллға дейін ауданның жер сілкіну қауіптілігі, қосалқы бөлшектер мен жабдықты сатып алумен байланысты проблемалар оларға қайта жаңарту мен жаңғырту жүргізу жөнінде жедел шаралар қабылдауды талап етеді.

Көлік инфрақұрылымын дамытуға интенсивті қаражат салу мысалдарының бірі Ақтау халықаралық теңіз сауда порты болып табылады, ол Еуропа Қайта құру және даму банкі инвестициялары есебінен әлемдік сапа және сервис технологиясы стандарттарына сәйкес келтірілді.

Қазіргі заманғы технологияларды көлікке ойдағыдай енгізудің тағы бір мысалы төрт маршрут бойынша халықаралық жеделдетілген контейнерлік поездардың жүріп-тұруы болып табылады. Алайда контейнерлік жүк тасымалдарының өскені ескеріле (әлемдегі жалпы жүк тасымалдары көлемінің 55%) отырып, республикада контейнерлік, мультимодальдық тасымалдар мен көліктердің әр түрлерінің технологиялық бірлігін қамтамасыз ететін логистикалық орталықтарды дамытуға тиісті мемлекеттік көңіл бөлінбей келеді.

1.2. Көлік қызметтерінің рыногы

Қазақстанның көлік қызметтері рыногындағы тарихи жетекші позицияны көліктің темір жол мен автомобиль түрлері алып отыр.

Темір жол көлігінде тасымалдау процестерінде бәсекелік ортаның жоқтығы жылжымалы составты белсенділікпен жетілдіруді және көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруды көтермелемейді. Әлемдік үрдістерге сәйкес басталған темір жол көлігін қайта құрылымдау әлеуметтік-тұрмыстық және қамтамасыз етуші қызметте негізгісінен - тасымалдау қызметінен бөліп тастады. Осы негізде темір жол көлігінің жөндеу - зауыттық саласындағы қызметтер рыногының бәсекелі секторын қалыптастыру жөнінде шаралар қабылданауда.

Тасымал сапасына жеке меншік кәсіпкерлер мен жеке меншік инвестицияларды

тарту үшін нарықтық-бәсекелес жағдайды қалыптастыру басталды. Жүк тарифі жетілдірілуде, заң түрінде магистральдық желі операторының, тартым және вагондар (контейнерлер) операторларының - тасымалдаушылардың және т.б. қызметі белгіленді. Темір жол көлігінде мемлекетсіздендіру, жекешелендіру, жеке меншік кәсіпорындар мен компанияларды тарту арқылы жолаушылар тасымалы реформалануда.

Басқа түрлерімен салыстырғанда автокөлік қызметтері рыногы анағұрлым көп деңгейде ырықтандырылған. Салада тарифтер мен бағаларды қалыптастыруға мемлекеттің іс жүзінде араласып отырған жоқ, мемлекеттік басқару функциялары мен шаруашылық қызметі функциялары ажыратылған, нарық экономикасы тетіктері жұмыс істейді. Тек халықаралық тасымалдар және қауіпті жүктерді тасымалдау ғана лицензиялануға жатады, ал жүйелі тасымалдарды орындауға аттестациялық және техникалық талаптардың көлемі шын мәнінде жоққа тән.

Қазақстанда Ресей мен Қырғызстан, сондай-ақ Өзбекстаннан басқа барлық елдермен ТМД елдеріне транзит жөнінде өткізу жүйесі қолданылады. Салыстыру үшін Шенген аймағы шеңберінде ашық шекара режимі жасалған. Басқа елдермен, соның ішінде ДСҰ мүше-елдерімен Еуропалық Одақта шетелдік автокөлік құралдарының жүріп өтуіне рұқсат ету жүйесі сақталады.

Қазіргі уақытта еуропалық елдер бағытындағы автомобиль тасымалдарында қазақстандық операторлардың Еуро-1, Еуро-2 және Еуро-3 экологиясы бойынша жоғарылатылған стандарттарға көшу үрдісі байқалады. Осы стандарттар автомобильдердің пайдаланған газындағы зиянды заттардың шығарылу деңгейіне едәуір жоғары талаптарды белгілейді. Қоршаған ортаға экологиялық әсер етуді төмендету мақсатында еуропалық автокөлік рыногы Еуро-4 және Еуро-5³ анағұрлым жоғары экологиялық стандарттарды енгізуде. Көлік Министрлері Еуропалық Конференциясына (КМЕК) қатысушы-елдер көлік құралдарының жүріп өтуіне көп жақты рұқсат ету режимін пайдаланады.

³ Біріккен Ұлттар Ұйымы Еуропа Экономикалық комиссиясының N 49 Ережесімен бекітілген

1990-шы жылдардың екінші жартысында қалалық жолаушы көлігі саласында реформалар жүргізу кезеңінде нарық реакциясы операторлардың салынған инвестицияларды тез қайтарып алуды жүзеге асыруына мүмкіндік бере отырып, шамалы қаражат салып жұмыс істей алатын шағын автобустарды пайдаланумен жолаушыларды маршруттық таксилермен тасымалдауды қарқынды дамыту болды. Бұл елеулі деңгейде қалалық жолаушы қозғалысын қамтамасыз ету мәселесінің өткір қойылуын күн тәртібінен алды. Сонымен бірге мұндай қызметтердің сапасы жақсы емес, тасымалдау жағдайлары тығыз және қолайсыз, ал көптеген операторлар мен олар жұмысқа тартатын жүргізушілер қажетті біліктілік талаптарына сай келмейді.

Нарықты ырықтандырудан бастап халық үшін ауылдық жолаушылар көлігінің қолжетімділігі айтарлықтай азайды. Бұрын, мұндай тасымалдарын қызметтің кірісте түрлері есебінен тоғыспалы субсидиялауға бара отырып, ауылдық жолаушылар тасымалдары бойынша мемлекеттік тапсырысты ірі мемлекеттік автокөлік кәсіпорындар орындаған. Енді операторлар мәжбүрлі тоғыспалы субсидиялау немесе тиісті өтемақысыз шығынды тасымалдарды жүзеге асыру мүмкіндігін болдырмайтын коммерциялық негізде жұмыс істейді.

Таяу жылдары Қазақстан Республикасында урбанизация деңгейі артады, бұл ауылдық жерлерде тұратын халықтың азаюына алып келеді. Бұл орайда ауылдық елді мекендер арасындағы орын алып отырған көлік қатынасы проблемаларының айтарлықтай шиеленісуі ықтимал.

Жолаушы және жүк айналымының жалпы көлемінде әуе көлігі үлесінің аздығы халықтың және экономиканың көліктің осы түрін белсенді пайдалануға, атап айтқанда, кіріс деңгейінің жеткіліксіз және тасымалдау тарифтерінің жоғары болуы себепті дайын еместігі туралы айта алады. Авиакомпаниялар санының көпшілігі көрсетілетін қызметтер мен ұшулардың қауіпсіздігі жөнінде белгіленген талаптарға сай келмейді - мемлекеттік бақылауды одан әрі қатайту және авиакөлік нарығын қайта құрылымдау қажет.

Су көлігінің қазіргі жай-күйі ішкі су жолдарын қалпына келтіруді, теңіз және өзен айлақтарын қайта жаңғырту мен дамытуды, көлік процесіне тиімділікпен тарту үшін отандық теңіз флотын қалыптастыруды қажет етеді.

1.3. Транзиттік әлеует

Еуропа, Парсы шығанағы мен Азия-Тынық мұхиты елдері арасындағы сауда-экономикалық өзара қатынастардың қалыптасқан үрдісі, сондай-ақ Қазақстанның географиялық орналасуының өзгешеліктері Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік тасымалдар көлемін ұлғайтудың әлеуетті мүмкіндіктері туралы айғақтайды.

Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік дәліздер ие болып отырған ең басты артықшылық қашықтықтың елеулі қысқартылуында болып табылады. Еуропа мен Қытай арасындағы қатынасты Қазақстан арқылы жүзеге асырған кезде тасымалдардың қашықтығы теңіз жолымен салыстырғанда екі есе және Ресей бойынша транзитпен салыстырғанда мың километрге дейін қысқарады.

Қазіргі уақытта Темір Жол Ұнтымақтастығы Ұйымы (ТЖЫҰ) он үш басты темір жол дәліздерін анықтады, олардың бесеуі Қазақстан Республикасының аумағы бойынша өтеді. Батыста темір жол маршруттары пан-еуропалық (криттік) көлік дәліздерімен байланыстырылған, ал шығыста экономикалық белсенділігі жоғары өңірлерде (Корей түбегі, шығыс және оңтүстік-шығыс Қытай, Орта Азия мен Парсы шығанағы елдері) шоғырланған. Республиканың темір жолдары бойынша транзиттің негізгі бөлігі мына бағыттарға тура келеді: Ресей - Орталық Азия (жалпы транзиттің

41%), Еуропа - Орталық Азия және Қытай - Орталық Азия (тиісінше 17% және 7% транзитті жалпы көлемінен). Транзиттің қалған көлемі темір жолдар бөлінуінің географиялық ерекшеліктеріне байланысты Ресей - Ресей және Қырғызстан - Қырғызстан бағыттары бойынша транзиттік тасымалдардың үлесіне келеді.

Темір жол көлігімен жүктер транзиті көлемінің біршама өскеніне қарамастан, өз уақытында транзитте негізгі позицияларды алып тұрған жүктерді тасымалдау көлемі азайды. Бұл жүктер тасымалдауды иран порттары арқылы және Поти мен Түркіменбашы порттары арқылы ТРАСЕКА маршруты бойынша баламалы маршруттарға қайта бағдарлауға байланысты.

Автомобиль тасымалдары саласында транзиттің негізгі бағыттары мыналар болып табылады: Ресей - Орталық Азия және Еуропа елдері - Орталық Азия (тиісінше 52% және 40% автокөлікпен жалпы транзитпен), сондай-ақ Қытай - Орталық Азия және Қытай - Ресей (3-4% жалпы автокөлік транзитінен).

Қазақстан 1975 жылғы 15 қарашадағы Халықаралық автомагистральдар туралы Еуропалық келісімге (АЕК) қосылды. Сонымен халықаралық маңыздағы автомобиль жолдарын еуропалық стандарттарға сәйкес келтіру жөнінде міндеттемелер қабылданды. Бұдан басқа қазіргі уақытта 2004 жылғы 26 сәуірдегі Азиялық автомобиль жолдары жүйесі жөніндегі Халықаралық Келісім бойынша әрбір оған қол қойған мемлекетте мемлекетішілік рәсімдер жүргізіледі.

Осыған байланысты біздің тарапымыздан автомобиль жолдарының нақты жай-күйінің халықаралық автомобиль жолдарының нормативтік талаптарына сай келмей және Қазақстанның аумағы арқылы транзит қозғалысын жеңілдетуге және өңірлік ынтымақтастық пен сауданы дамытуға жәрдемдесуге тиіс транзит пен транзиттік реттеу саласындағы бірқатар халықаралық келісімдерді орындамай отырғаны анық.

Әуе көлігімен транзит көбіне жекелеген әуежайлардың техникалық мүмкіндіктеріне және көрші елдермен мемлекеттік саясаттың келісімділігіне тәуелді болады. Негізгі транзит Еуропа - Оңтүстік-Шығыс Азия бағыты бойынша жүзеге асырылады. Мемлекеттік деңгейде негізгі тораптық әуежайлар базасында салынған әуе қатынасының сызбасы белсенді енгізілуде.

ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәліздерінің қалыптасуына байланысты Ақтау халықаралық теңіз сауда порты арқылы транзиттің өсуі байқалады. Бұл ретте Қазақстан Республикасының мемлекеттік туын көтеріп жүзу құқығын алудың қиындатылған рәсімі және өзінің сауда мен қосалқы кемелерінің жоқтығы теңіз көлігін дамытуға кедергі келтіруші факторлар болып табылады. Порт қуаттарын одан әрі дамыту және порт қызметін ырықтандыру қажет.

Ішкі су көлігі саласында жұмыс істеп тұрған маршрут Павлодар-Омбы маршруты болып табылады, Ертіс арқылы Қытайға өтетін кемелер қазіргі уақытта жоқ бұл мәселені қытай тарапынан саяси реттеу қажет. Орал өзені бойынша транзиттік

дейін құрайды; негізгі халықаралық маршруттардағы қозғалыстың нақты қарқындылығы орта есеппен есептіден 55% құрайды.

8-кесте. Халықаралық автокөлік дәліздерінде автокөлік құралдары (АКҚ) қозғалысының қарқындылығы ⁴

Халықаралық көлік дәлізі	АКҚ қозғалысының тәуліктегі қарқындылығы	Пайдаланылу деңгейі, %
Ташкент-Шымкент-Тараз-Бішкек-Алматы-Хоргос	7 000-нан аса	100-ден аса
Алматы-Қарағанды-Астана-Петропавл	3 000-нан аса	100-ден аса
Астана-Қостанай-Челябі	2 500-ден аса	80-нен аса
Шымкент-Қызылорда-Ақтөбе-Орал-Самара	1 800-ден аса	50-ден аса
Омбы-Павлодар-Семей-Майқапшағай	1 500-ден аса	50-ден аса
Астрахан-Атырау-Ақтау-Түркіменстан шекарасы	1 300-ден аса	40-тан аса

⁴ Қозғалыс қарқындылығы - жолдың белгілі бір қимасы арқылы уақыт бірлігінде (авт/сағ.; авт/тәулік) өтетін автокөлік құралдарының саны, тәулік бойы тұрақты емес қалалар, ірі елді мекендер мен темір жол станциялары жанында арта түсіп, жолдың жекелеген учаскелерінің бойында өзгеріп отырады, автомобиль жолдары маршруттарының орташа учаскелерінде ең аз мәнге ие болады.

Темір жол инфрақұрылымының халықаралық көлік дәліздерінде өткізу қабілеті резервтері бар, алайда орын алып отырған тар жерлер жүйенің өткізу қабілетін елеулі шектейді (9-кестені қараңыз).

9-кесте. Халықаралық темір жол көлік дәліздерінің өткізу қабілетінің пайдаланылу деңгейі

ТЖЫҰ сыныптамасы бойынша халықаралық көлік дәлізі	Қазақстан учаскелері	"Тар жерлер" есепке алынғандағы өткізу қабілетінің пайдаланылу деңгейі, %	Өткізу қабілетінің пайдаланылу деңгейі, орташа %
Не дәлізі - Куновице - Варшава - Брест - Минск - Осиновка - Мәскеу - Рязань - Самара - Орынбор - Илецк - Ақтөбе - Қызылорда - Сарыағаш - Ташкент	Илецк - Сарыағаш	89	35

N 2 дәліз - Мәскеу - Екатеринбург - Петропавл - Достық - Алашанькоу - Ляньюньган	Петропавл - Достық	82	14
N 2 дәліз - Деме - Тобыл - Астана - Достық - Алашанькоу - Ляньюньган	Тобыл - Достық	82	32
N 5 дәліз - Баяншенъе - Захонь - Жмеринка - Пенза - Пресногорьковская - Көкшетау және одан әрі N 2в дәлізі бойынша Қытай порттарына	Пресногорьковская - Достық	82	12
N 5ж дәліз - Ртищево - Озинки - Арыс - Луговая - Ақтоғай және одан әрі N 2в дәлізі бойынша Қытайға	Озинки - Арыс - Луговая - Ақтоғай - Достық	89	36
ТЖЫҰ сыныптамасы бойынша халықаралық көлік дәлізі	Қазақстан учаскелері	есепке алынғандағы өткізу қабілетінің пайдаланылу деңгейі, %	қабілетінің пайдаланылу деңгейі, орташа %
N 8 дәліз - Фастов - Знаменка - Лихая - Ақсарай - Мақат - Оазис - Навои және одан әрі N 10 дәліз бойынша	Ақсарай - Мақат - Оазис	92	40
N 86 дәліз - Қарталы - Никельтау - Оазис - Н а в о и	Никельтау - Ақтау -	1 0 0	4 9
Мақат - Маңғышлақ - Ақтау порты	Никельтау - Оазис	92	35
N 10 дәліз - ТРАСЕКА - Батуми мен Поти - Тбилиси - Баху - Түркменбаши - Ашхабад - Бұхара - Навои - Ташкент Сарыағаш - Алматы - Ақтоғай және одан әрі N 2 дәліз бойынша Қытайға	Сарыағаш - Ақтоғай - Достық	82	14
N 10 дәлізді жүзеге асыру Верна/Одесса - Батуми/Поти - Тбилиси - Баку - Ақтау - Мақат - Қандағаш - Арыс - Ақтоғай - Достық - Қытай аймақтары	Мақат - Қандағаш - Арыс - Ақтау - Достық	100	31

Қазіргі уақытта Ақтау портының ауыстырып тиеу қуаттары мұнай құю айлақтары бойынша 100% және құрғақ пен өзге де жүктер бойынша - 67%-ға іске қосылған.

1.4. Реформалар кезеңінде көліктегі құрылымдық қайта құрулар

Көлік секторында өткен онжылдық ішінде құрылымдық және заң шығару сипатындағы көптеген өзгерістер болып өтті, олардың басты бағыты көлік субъектілерінің мемлекеттік реттеу мен шаруашылық қызметі функцияларын бөлу болды.

Темір жол көлігі секторында әлеуметтік сала жолаушы тасымалдары қызметін қамтамасыз ететін кәсіпорындар толығымен бөлінді. Ғимараттар мен құрылыстарды ұстау және медициналық қызмет көрсету сияқты бірқатар қосалқы салалық емес өндірістер негізгі қызмет құрамынан шығарылды және жекешелендірілді. Локомотив және вагон парктері базасында дербес заңды тұлғалар құрылды.

Қолданыстағы заңнамаға сәйкес магистральдық желі операторы барлық тасымалдаушылардың белгіленген техникалық талаптарға сай келетін бірдей шығуын қамтамасыз ететін болады. Тасымалдау қызметінде бәсекелестіктің дамуы өзінің (жалға алынған) жылжымалы құрамы бар жаңа тасымалдаушылардың, вагон (контейнер) операторларының және тартым операторларының пайда болуы есебінен қамтамасыз етіледі. 2005 жылдан бастап әлеуметтік қызметтер көрсетуді қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік міндеттемелерді іске асыру арқылы жолаушы тасымалдарын субсидиялаудың айқын тетігін енгізетін болады, жолаушы қызметтерін орындаушыларды қайта құрылымдау жүргізілуде.

Қазақстанның автомобиль көлігі жекешелендірілген. Жалпы пайдаланудағы жолдар жүйесі оңтайландырылған және тиесілілігі бойынша: халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы бар, сондай-ақ қалалар мен елді мекендердің көшелері болып бірнеше функционалдық топтарға бөлінген. Бюджет кодексінің Қазақстан Республикасының мемлекеттік басқару және бюджеттік қатынастар деңгейі арасындағы өкілеттіктерді ажырату мәселелері жөніндегі кейбір заңнамалық кесімдеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 20 желтоқсандағы N 13 Заңының қабылдануына байланысты қосымша " аудандық маңызы бар жолдар" тобы құрылды.

1997 жылғы қалалық жолаушы көлігі реформасы (акционерлендіру және жекешелендіру, мемлекеттік және шаруашылық функцияларды бөлу, басқару құрылымын қайта ұйымдастыру, тасымалдаушылар бәсекелестігі және маршруттарды бөлудің конкурстық тетіктері негізінде рыноктық ортаны құру) және нормативтік құқықтық базаны одан әрі жетілдіру ("Автомобиль көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі N 476 Заңын қабылдау және Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2004 жылғы 10 наурыздағы N 113-1 бұйрығымен бекітілген Жолаушылар мен багажды автомобиль көлігімен тасымалдау ережесінің күшіне енуі) көліктің осы түрін ұзақ мерзімді перспективада

дамыту үшін тұрақты негіз құрды. Көліктік қызмет көрсету рыногы қол жеткізімді
б о л д ы .

Азаматтық авиация секторындағы реформаның басты жетістігі әуежайлық қызметті тасымалдаудан өңірлік авиакомпаниялар мен бір ұлттық авиатасымалдаушыны және әуе қозғалысын басқарудың тәуелсіз қызметі - "Қазаэронавигация" РМК-сын құра отырып бөлу болды. Қазақстан әуежайларының басым бөлігі жекешелендірілген және коммуналдық меншікке берілген болатын. Мемлекеттік реттеу функциялары ҚР Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитетіне жүктелді, бұл ретте авиациялық қауіпсіздік қызметі әуежайлардың құрамында қалды.

Су көлігі саласында өзен порттарын, жолаушы және жүк флоттарын жекешелендіру толығымен аяқталды. Мемлекеттің иелігінде кеме жүретін су жолдарын пайдалану сапасының сақталуын қамтамасыз ететін кеме қатынасының су жолдары мен флот, сондай-ақ "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК-сы қалды. Ұлттық теңіз тасымалдаушысының қалыптаса бастауына негіз қалаған "Қазтеңізкөлік флоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" құрылды.

Қазіргі уақытта көлік қызметінің құқықтық және ұйымдастыру аспектілерін анықтайтын заң шығару базасы жалпы жасалды. " Көлік туралы ", " Темір жол көлігі туралы ", " Автомобиль көлігі туралы ", " Автомобиль жолдары туралы ", " Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы ", " Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы ", " Ішкі су көлігі туралы ", " Жол қозғалысының қауіпсіздігі туралы " Қазақстан Республикасының заңдары мен Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" заң күші бар

Ж а р л ы ғ ы к а б ы л д а н д ы .

Сонымен бірге бірқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды іске асыру үшін
з а ң ғ а т ә у е л д і к е с і м д е р ж о қ .

Көлік қызметін нормативтік құқықтық қамтамасыз ету жүйесін жақсартудың ықтимал жолдарының бірі ретінде салалық көлік кодексін әзірлеу мен қабылдау мәселесі қаралып жатыр.

1.5. Көліктік қауіпсіздік элементтері

Экономикалық және технологиялық қауіпсіздік талаптарына сай келетін көліктің жағдайы белгілі бір өзекті ресурстық және көлік жүйесі тұрақтылығын нәтижелейтін көрсеткіштер жиынтығымен сипаттауға тиіс, шекті мәнінен тыс бұл жүйе ұдайы өндіру мүмкіндігін жоғалтады, ал оларды жұмысқа қабілетті жағдайда ұстап тұруға шығындар геометриялық прогрессиямен өсе береді. Ұлан-ғайыр қаржы шығындарына бармайынша жүйе өзін-өзі сақтап қалуға қабылетсіз болып қала береді және экономикалық тиімсіз болады, бұл еліміздің экономикалық өсу перспективасына қатер
т ө н д і р е д і .

Қорлардың тозу және ескіру деңгейі. Сарапшылық бағалаулар бойынша негізгі өндірістік қорлардың тозуы мен ескіруінің шекті мәні, олардың қалыпты күйі 30-40%

тозу деңгейімен сипатталуға тиіс болған кезде, 50-55% құрайды. Қазақстан көлік кешенінің негізгі өндірістік қорларының тозу мен ескіру деңгейі орта есеппен 60 және одан да көп пайызға жетті, бұл жылжымалы құрам тапшылығына және кейбір учаскелердің өткізу қабылетін сын көтермейтіндей деңгейге дейін жеткізуге алып келді .

Техникалық құралдар импортының деңгейі. Қазіргі уақытта Қазақстанның көлік кешені үшін бұл деңгей жоғары, жекелеген салалар бойынша 90% астамды құрайды. Осы орайда көлік кешені үшін жылжымалы құрамды, жабдықты және қосалқы бөлшектерді жөндеу және шығару жөнінде отандық өндірісті қалыптастыру және дамыту қажет .

Ғылыми әлеуетті дамытуға бөлінетін қаражат деңгейі. Көлік капиталды және ғылымды қажетсінетін өндіріс болып табылады. Сарапшылық бағалаулар бойынша бұл көрсеткіштің ең төменгі мәні көлік кірісінен 2-2,5% құрауға тиіс. Қазақстанның көлік саласында бұл көрсеткіш 0,1%-дан кем құрайды.

Бесінші технологиялық құрылысты енгізу деңгейі: (микроэлектроника, телекоммуникация, икемді автоматтандыру, әртүрлі құрастырма материалдарды қиыстырып пайдалану). Бұл технологияларды көлік кешенінде пайдалану мүлдем жеткіліксіз. Атап айтқанда, Қазақстан Республикасының магистральдық байланыс жүйелері жалпы ұзындығынан байланыстың талшықты-оптикалық желісі (БТОЖ) шамамен 30% құрайды (темір жол көлігінде тиісінше 2,3%).

Тірек көлік жүйесін дамыту деңгейі. Тірек көлік жүйесінің бар болуы және функционалдық мақсаты әлеуметтік-экономикалық даму орталықтары арасындағы тиімділігі жоғары көлік байланыстарын қамтамасыз етуден, елдің аумақтық тұтастығы мен ұлттық қауіпсіздігінен, сондай-ақ Қазақстанның көлік жүйесінің әлемдік көлік жүйесіне ішкі кірігуінен тұрады .

Бүгінде Қазақстанда республикалық маңызы бар автомобиль жолдары желісі құрылды. Шекаралас мемлекеттердің жолдарында кейбір байланыстыратын учаскелерді салу қосымша жоспарлануда .

Магистральдық темір жол жүйесі жеткіліксіз дамыған, оны оңтайландыру үшін жаңа темір жолдар желісін салу қажет .

Халықаралық әуежайлар желісі оңтайлы, дегенмен оларды халықаралық стандарттармен сәйкестікке келтіру қажет .

Халықаралық теңіз сауда порттары ретінде жалғыз ғана порт ұсынылған, бұл мүлдем жеткіліксіз. Осы орайда Ақтау халықаралық теңіз сауда портының өндірістік қуаттарын кеңейту, балама порттарда мұнай терминалдарын перспективті салу, сондай-ақ теңіз операцияларын қолдау базасын құру қажет .

Экологиялық қауіпсіздік . Қазіргі заманда көліктегі экологиялық қауіпсіздік проблемалары аса өзекті болып табылады және шешуде кешенді тәсілді талап етеді. Технологиялардың жетілмеуіне, пайдаланылатын отынның төмен сапасына,

Қазақстанда экологиялық талаптар жүйесінің және құқық қолданудың тиімді тетігінің болмауына байланысты көлік бірқатар ірі қалаларда аса ластанудың көзі және экологиялық апаттың себебі болып табылады. Жуық шамамен алынған бағаулар бойынша жылжымалы көздерден шығатын қалдықтар деңгейі жыл сайын 15-20 млн. тонна зиянды заттарды құрайды, бұл көлік бірлігіне шаққанда, дамыған елдердің ұқсас көрсеткіштерінен ондаған есе артық.

Мемлекет экономикасының шикізаттық бағытталуы тұрғындардың аз тығыздығы кезінде үлкен қашықтықтармен бірге экономиканың көлікке өте бағынышты болуына себеп болады. Егер экономикалық құлдырау және дами бастау кезеңінде көлік кешені мемлекет экономикасының барлық қажеттіліктерін қамтамасыз етсе, ол аз болса көлік қызметтеріне арналған тарифтер мен бағаларды ұстап тұру арқылы қолдау көрсетсе, қазіргі уақытта экономиканың тұрақты даму кезеңінде көлікті қалпына келтіру, орнықтыру және көтеру үшін елеулі мемлекеттік қолдау қажет.

2. МАҚСАТЫ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МІНДЕТТЕРІ МЕН ҚАҒИДАТТАРЫ

Мемлекеттік көлік стратегиясының мақсаты өзгерістерге уақтылы жауап беруге қабілетті және экономика мен тұрғындардың көлік қызметтеріне мұқтаждықтарын толық көлемде қанағаттандыратын көлік жүйесін тұрақты озық дамыту болып табылады.

Қойылған мақсатты негізге ала отырып және көлік жүйесін мемлекеттің ұзақ мерзімді әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына сәйкес дамытудың стратегиялық міндеттері мыналар болып табылады:

* Мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру, көлік әлеуетін арттыру және қазіргі заманғы технологияларды пайдалану арқылы ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынастағы соңғы өнімнің құнындағы көліктік құрауышты азайту және көлік процестерінің ең жоғары тиімділігіне қол жеткізу;

* Көлік инфрақұрылымын дамыту деңгейін, сыртқы көліктік қызметтер рыногындағы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру арқылы Қазақстан көліктік жүйесінің әлемдік көліктік жүйеге кірігуі;

* Мыналар тәріздес: Еуразия экономикалық қауымдастығы (ЕурАзЭҚ), Бірыңғай экономикалық кеңістік (БЭК), Орталық Азия қауымдастығы (ОАҚ), Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ), Экономикалық ынтымақтастық ұйымы (ЭЫҚ), Дүниежүзілік сауда ұйымы (ДСҰ және т.с.с) өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде, сондай-ақ көлік саласындағы халықаралық конвенциялар мен келісімдерге қосылу арқылы ұлттық көлік заңнамасын халықаралық нормалармен үйлестіру;

* Бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту және өңіраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын пайдалану тиімділігін дамыту және арттыру арқылы әлеуметтік тұрақтылыққа кепілдік беретін деңгейде көлікке қол жеткізілімділік деңгейін қамтамасыз ету;

* Көліктік процестердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көліктегі уақиғалардың санын және ауырлығын азайту;

* Халықаралық нормаларға сәйкес келетін экологиялық стандартты белгілеуде және олардың орындалуын бақылауда мақсатты бағытталған мемлекеттік саясатты жүргізу арқылы экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету және энергетикалық ресурстарды тиімді пайдалану.

Жоғарыда анықталған стратегиялық міндеттерді ескере отырып, Қазақстанның көлік жүйесінің дамуына қатысты мемлекеттік саясат мынадай басты қағидаттарға негізделуі тиіс:

- Көлік елдің тұрғындары үшін қолжетімді болуға тиіс

Көлік қызметтерінің құны Қазақстан азаматтарының табыс деңгейімен шамалас болуға тиіс. Тұрғылықты жеріне қарамастан Қазақстанның әрбір азаматының әлеуметтік инфрақұрылым объектілеріне кепілді қолжетімділігі болуға тиіс.

- Көлік өмір мен денсаулық үшін қауіпсіз болуға тиіс

Жоғары техногендік және экологиялық қауіптілік көзі ретіндегі көліктің әсері ең аз шамаға жеткізілуі тиіс. Қауіпсіздікті қамтамасыз ету және қоршаған ортаны қорғау қоғамның саналы таңдауына айналуға тиіс.

- Көлік жүйесі экономикадағы бәсекеге қабілеттілікті арттыруға ықпал етуі тиіс

Көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру инфрақұрылымды және ұлттық операторларды дамыту деңгейіне байланысты. Өз кезегінде, бәсекеге қабілетті көлік жүйесі экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға және оның әлемдік экономикаға кірігуіне ықпал етуі тиіс.

- Көлік кіріктірілген жүйе шеңберінде дамуға тиіс

Көліктің жекелеген түрлері өзара үйлесімді жұмыс істей және бір-бірін толықтыра отырып, бірыңғай көлік жүйесі құрылымында қарастырылуы және дамуы тиіс. Көлікті және көлік инфрақұрылымын дамыту Қазақстанның өндірістік күштерін перспективті орналастыру және аумақтық дамыту бағдарламаларымен байланыстырылуы тиіс.

- Көлік инфрақұрылымын пайдалану экономикалық орынды болуы тиіс

Көлік инфрақұрылымын, транзиттік қозғалысты қоса алғанда, пайдаланушылардан алынатын тура және жанама алымдар оны күтіп-ұстау мен ағымдағы жөндеуге арналған шығындарды ең жоғары деңгейде өтеуге тиіс.

3. КӨЛІК СТРАТЕГИЯСЫНЫҢ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ

Көліктің жекелеген түрлерін дамытуды көлік жүйесінің кешенді дамуы мен оның алдына қойылған мақсаттар мен міндеттер тұрғысынан қарау көліктің әрбір түрі үшін бірдей маңызды мемлекеттік көлік саясатының мынадай негізгі бағыттарын бөлуге мүмкіндік береді:

* Көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру;

* Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;

* Көлік қызметтері рыногын дамыту;

- * Көлік жүйесін өңірлік дамыту;
- * Көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру;
- * Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру;
- * Көлік саласындағы инновациялық даму;
- * Көлік саласындағы ғылым және кадр әлеуетін арттыру.

3.1. Көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру

Көлік жүйесінің дамуы мен тиімді жұмыс істеуінің анағұрлым маңызды шарттары оның теңгерімшілдігі мен өзіндік жеткіліктілігі болып табылады. Нақ осы екі шартты орындау қандай да болмасын міндеттерді шешуге бағыттар мен күш-жігерді шоғырландыру деңгейін анықтай отырып, көлік жүйесінің экономиканың және тұрғындардың көлік қызметіне қажеттіліктерінің өзгеруіне уақтылы және бара-бар ықпал ету қабілетін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Сонымен бірге, бір жағынан көлік жүйесінің өзіндік жеткіліктілігі мемлекеттің қатысуын жоққа шығармайды, екінші жағынан - көлік субъектілерінің шаруашылық қызметіне шектен тыс және негізсіз араласудың көлік жүйесі дамуының теңгерімсіздігі мен тиімділігінің төмендеуіне алып келуі мүмкін.

Құқықтық қамтамасыз ету және құқық қолданумен қатар мемлекеттің фискальдық саясаты мемлекеттік реттеудің анағұрлым нәтижелі және тиімді құралы болып табылады және көлік жүйесінің дамуына ықпал етеді.

Сонымен, мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру тікелей және жанама реттеу салаларын қамтитын болады және мынадай негізгі бағыттардан тұрады:

- * көлік саласындағы заңнаманы жетілдіру;
- * көлік субъектілерін, өнімдері мен қызметтерін лицензиялау мен сертификаттау тетіктерін жетілдіру;
- * көлік қызметінің жекелеген түрлерінде тарифтік-баға реттеуді жетілдіру;
- * көлік саласындағы фискальдық саясатты жетілдіру;
- * көліктегі бақылау-қадағалау қызметінің (құқық қолдану тетігінің) тиімділігін арттыру;
- * әлеуметтік-экономикалық даму индикаторлары мен тасымалдар көлемін болжау әдістерін пайдалану негізінде көлік кешенін дамыту мен жаңғыртудың бірыңғай жоспарлау жүйесін құру;
- * көлік саласындағы кәсіпкерлік қызметті дамыту мәселелерінде шағын және орта бизнесті дамытуға ерекше көңіл бөлінуге тиіс;
- * көлік кешенін инвестициялау үшін қолайлы ахуал жасау және қаржы институттарын ынталандыру.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

- * мемлекет пен шаруашылық жүргізуші субъектілердің функциялары мен өкілеттіктерін бөлу;
- * көліктің әрбір түрінің функционалдық ерекшеліктерін ескере отырып, бірыңғай

көзқарас негізінде нормативтік құқықтық кесімдер әзірлеу және қабылдау;

* бірыңғай көлік кешені шеңберінде көліктің жекелеген түрлерін және инфрақұрылымды дамыту;

* көлік қызметі мен инфрақұрылым қызметі рыногында бәсекелестікті дамыту және монополиялық саланы қысқарту;

* энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалану және қоршаған ортаны көліктің теріс әсерінен қорғау.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* құқық бұзушылыққа бара-бар әкімшілік ықпал етуді қамтамасыз ететін және бақылаушы органдар тарапынан теріс пайдаланушылыққа жол бермейтін құқық қолдану жүйесінің тиімділігін арттыру;

* көлік қызметінің жекелеген түрлерін мемлекеттік қолдау;

* тоғыспалы субсидиялауға жол бермеу.

3.2. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

Көлік инфрақұрылымының даму деңгейі көлік жүйесінің тиімділігі дәрежесін анықтайды. Көлік жүйесі инфрақұрылымының дамуы мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:

* көлік процестерін ақпараттық қамтамасыз етудің жаһандық жүйесін құру, сондай-ақ қозғалысты бақылау мен басқарудың қазіргі заманғы техникалық құралдарын енгізу;

* негізгі магистральдық темір жол жүйесінің, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының, қалалардағы көше-жол желілерін, ішкі су жолдарының тасымалдау мен өткізу қабілетін теңіз, өзен порттары мен әуежайлардың өндірістік қуатын арттыру;

* логистика қағидаттарын пайдалана отырып, оңтайлы көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, жолаушылар мен жүктер тасымалдарын ұйымдастыру мен жүзеге асыру барысында көлік түрлері арасындағы технологиялық өзара іс-қимылды қамтамасыз ететін мультимодальдық көлік дәліздерін, терминалдар желісін және логистикалық орталықтар құру.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* инфрақұрылымды дамытудағы басымдықтар елді мекендерге және өнеркәсіп пен ауыл шаруашылық объектілеріне бүкіл маусымдық қолжетімділікті қамтамасыз ету болып табылады;

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

* инфрақұрылым объектілерін жоспарлау, өндірістік күштерді орналастыру, елді мекендердің, аграрлық сектор мен өнеркәсіп объектілерінің перспективалық даму және Қазақстанның аумақтық даму жоспарларымен байланыстырылуы, сондай-ақ мультимодальдық тасымалдардың дамуын қамтамасыз етуі тиіс;

* инфрақұрылымды пайдалану, оның күтіп-ұсталуына арналған шығындарды

пайдаланушылардан алынатын алымдардан құралатын кірістермен ең жоғары жабу кезінде коммерциялық негізде жүзеге асырылуы тиіс;

* инфрақұрылым объектілерін салу және жұмыс істеуінің міндетті шарттарының бірі қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету болып табылады.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* көлік инфрақұрылымын бірыңғай көлік кешенін құру шарттарының бірі ретінде к е ш е н д і д а м ы т у ;

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

* көлік инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық үлгісін қолдану.

3.3. Көлік қызметтері рыногын дамыту

Көлік қызметтерінің отандық рыногын дамыту үшін ерікті бәсекелестік пен салауатты нарықтық қатынастардың маңыздылығын сезіне отырып, мемлекет нарықты ырықтандыру және операторлар мен нарықтың басқа да субъектілерінің шаруашылық қызметіне мемлекеттің қатысуын шектеу саясатын жалғастырады.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* нарықтық реттеу негізінде көлік қызметінің әлеуетті бәсекені және монополиялық салаларын бөлу мен тарифтік және бағалық реттеу салаларын қысқарту болуы тиіс;

* көлік қызметі мен инфрақұрылым қызметі рыногына барлық бірдей шаруашылық жүргізуші субъектілердің қолжетімділігінің бірдей шарттарын қамтамасыз ету.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

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

* қызметтер ұсыну сапасын бақылау жүйесін Халықаралық стандарттау жөніндегі ұйымның (ИСО) халықаралық жүйесі деңгейіне дейін дамыту;

* көлік қызметтерінің экспортын дамыту және отандық операторлар үшін көлік қызметтерінің халықаралық рыногында қолайлы жағдайлар жасау.

3.4. Көлік жүйесін өңірлік дамыту

Республика өңірлерінің әлеуметтік және экономикалық дамуындағы елеулі айырмашылықтар белгілі бір дәрежеде көлік жүйесінің біркелкі емес өңірлік дамуына әсер етіп келеді. Ең алдымен, бұл күтіп-ұстау жергілікті бюджеттерден қаржыландырылатын инфрақұрылым объектілеріне қол жеткізу деңгейінен және жай-күйінен, сондай-ақ әлеуметтік-маңызды жолаушылар тасымалдарын ұ й ы м д а с т ы р у д а н к ө р і н е д і .

М ы н а л а р д ы :

* Функциялар мен өкілеттіктерді бөлу, сондай-ақ мемлекеттік басқаруды одан әрі орталықсыздандыру кезінде әрбір өңірде көлік жүйесінің біркелкі дамуын қамтамасыз етудегі орталық атқарушы органдардың үйлестіруші рөлін сақтау;

* Барлық деңгейдегі атқарушы билік органдарының қаржылық-экономикалық

мүмкіндіктерін, сондай-ақ оларға қолайлы жағдай жасай отырып, өңірлік даму үшін жекеменшік инвестицияларды белсенді пайдалану қажет.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* республиканың әрбір өңіріндегі көлік жүйесінің даму деңгейі ең төменгі көлік стандарттарының орындалуын қамтамасыз етуі тиіс;

* орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимылының негізінде мемлекеттік көлік саясатын іске асыруға бірыңғай көзқарастарды қамтамасыз ету болуы тиіс.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара іс-қимыл деңгейін арттыру;

* көліктің жекелеген түрлерін дамытудың республикалық және өңірлік бағдарламаларын әзірлеу мен іске асыруды үйлестіру.

3.5. Көлік процестерінің қауіпсіздігін арттыру

Таяу перспективаға болжанатын тасымалдар көлемінің және автомобильдендірілу деңгейінің артуын ескеретін болсақ, қазірдің өзінде көліктегі авариялылықтың алдын алу және көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде тиімді іс-шаралар қабылдаудың өткір қажеттілігі пайда болады.

Көлік қауіпсіздігі саясатын іске асыру мақсатында мемлекет бір жағынан рәсімдердің ырықтандырылуын оңайлатылуын, екінші жағынан айқындылығын, бақылануы мен алдын алынылуын қамтамасыз етуі тиіс.

Көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін:

- * көлік құралдарының техникалық жай-күйін бақылау тиімділігін арттыру;
- * көліктің барлық түрлерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөнінде кадрлар даярлаудың, сертификаттау мен лицензиялаудың бірыңғай жүйесін құру;
- * қазіргі заманғы, аса сенімді техниканы және жабдықты, диагностикалау және жөндеу құралдарын белсенді енгізу;
- * көлік операторларын кәсіби даярлау деңгейін арттыру;
- * жолаушылар мен жүк тасымалын ұйымдастыру және жүзеге асыру технологиялық процестерінің белгіленген талаптарға сәйкестігін қамтамасыз ету;
- * көлік уақиғаларының себептерін анықтау және олардың алдын алу және санын азайту жөнінде шаралар қабылдау мақсатында осындай уақиғалар туралы ақпаратты жинау, өңдеу және талдау;
- * Қазақстан Республикасы халықаралық шарттарының келісімдердің ережелерін іске асыру және көлік қауіпсіздігі жүйесінің қызметін ресурстық қамтамасыз ету.

Террорлық актілердің және кәсіпорынның қауіпсіз және үздіксіз қызметіне өзге де заңға қайшы араласулардың жүзеге асырылуын болдырмауға қабілетті көліктегі қауіпсіздіктің осы заманғы және тиімді жүйесі құрылуы тиіс. Осындай жүйені енгізу ең үздік халықаралық дағдыға сәйкес болуы, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын

нашарлатпауы және олардың конституциялық құқықтарын сақтауы тиіс.

Көліктің экологиялық қауіпсіздігін арттыру және көліктік процестердің қоршаған ортаға теріс әсерін төмендету үшін осы саладағы мемлекеттік саясат мыналарды қамтитын болады:

* тиісті мониторинг жүйесін әзірлеу және енгізу және экономикалық ынталандыруды қолдану арқылы экологиялық талаптарға жауап бермейтін автокөлік құралдарын импорттауды шектеу және кезең кезеңмен тоқтату;

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

* экологиялық бақылау қызметін құруды (қоса жарақтандыруды) және олардың орталық атқарушы орган алдында мерзімді есеп беруін қамтамасыз етуді қоса алғанда, инфрақұрылымды пайдалану нәтижесінде қоршаған ортаға келтірілген зиян үшін көліктік инфрақұрылымның меншік иелері мен операторларының жауапкершілігін арттыру;

* мониторинг жүйесін әзірлеу және қоршаған ортаны қорғау саласындағы заңнама шеңберінде тиісті шараларды қолданып, көлік инфрақұрылымы объектілерінде құрылыс, жөндеу, пайдалану және басқа да жұмыстарды орындау нәтижесінде экологиялық талаптарды бұзғаны және қоршаған ортаға келтірілген зияны үшін мердігерлік және инженерлік-консультация нақ құрылымдардың жауапкершілігін арттыру.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* шаруашылық қызметінің нәтижелерінен азаматтардың өмірі мен денсаулығының басымығы;

* азаматтардың жауапкершілігінен мемлекет жауапкершілігінің басымдығы;

* өндірілетін және импорт бойынша әкелінетін көлік құралдары экологиялық қауіпсіздік пен көлік процестерінің қауіпсіздігі саласындағы стандарттар талаптарына сай келуі тиіс.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* көлік процестерінің, көліктің әуе, жер үсті және су үсті қозғалыстарының қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылау жүйесін жетілдіру;

* көлік инфрақұрылымы мен техникалық қызмет көрсету процестерінің сенімділік және қауіпсіздік деңгейін арттыру;

* ластаудың жылжымалы көздеріне қойылатын экологиялық талаптарды қаталдандыру, мониторинг, құқық қолдану жүйесін жетілдіру және жауапкершілікті арттыру.

3.6. Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру

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

Пайдалану тиімділігі мемлекеттің қолда бар транзиттік әлеуетін толық көлемде іске асыру қабілетімен анықталады.

Белгіленген бірыңғай экономикалық кеңістік жасаумен жаһандану және кірігу процестерін жеделдету, транзитті дамыту мен оның сапасын мемлекеттік басымдықтар деңгейіне көтеру үшін қолайлы жағдайлардың жасалуын биікке көтере отырып, Қазақстанға қалыптасқан транзиттік мемлекет ретінде сапалық жағынан жаңа талаптарды алғатартады.

Толассыз тарифті, жеткізу жылдамдығын, жүктердің сақталуын, ақпараттық қамтамасыз етуді және шекаралық және кедендік қызметтер тарапынан әкімшілік тосқауылдардың болмауын қамтамасыз ететін транзиттік дәліздерді кешенді дамыту қажет. Лауазымды тұлғалардың қызметтік жағдайын пайдалануға кедергі жасайтын жүйені құру, сыбайлас жемқорлықты және транзиттік көліктің қызметіне әдейі кедергі келтіруді болдырмау - басым бағыттардың бірі болуы тиіс.

Осы орайда:

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

* транзиттік көлік дәліздері инфрақұрылымын басымдықпен келісілген дамыту;

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

* ішкі және халықаралық қатынастағы жүктің көлемдері, түрі мен көлік түрлері бойынша тасымалдардың бағыттары жөніндегі деректерді, жүктің тұрған жері туралы ақпаратты жинақтауға, талдауға және болжауға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы байланыс жүйелері мен ақпараттық талдау жүйесін енгізу;

* қосарланған сақтандыру мен салық салуды болдырмайтын өңірлік екі жақты халықаралық шарттар жасасу;

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

* логистикалық кешендер жүйесін құру;

* мультимодальдық, контейнерлік тасымалдарды дамыту қажет.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* икемді тарифтік саясат транзиттің артуын ынталандыруы тиіс;

* инфрақұрылымды ұстау жөніндегі шығындарды Қазақстанның аумағы бойынша транзиттік қозғалыстан түсетін кіріс есебінен өтеу;

* транзиттік жүк тасқынының туындау нүктелерін және жүктерді баламалы маршруттардан біздің мемлекеттің аумағы бойынша өтетін көлік дәліздеріне қайта бағдарлау жолдарын зерттеу мен талдауды ынталандыру;

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

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* халықаралық көлік дәліздері жүйесіндегі республиканың көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігін дамыту мен арттыру;

* Мемлекеттік шекара арқылы өткізу пункттерін техникалық және технологиялық жақтандыру деңгейін арттыру.

3.7. Көлік саласындағы инновациялық даму

Ел экономикасының даму деңгейін арттыру бөлігіндегі көлік жүйесі алдында тұрған мемлекеттік міндеттердің бірі экономиканың жүкті қажетсінуін төмендету немесе, бұл көрсеткіш көлік жүйесінің тиімділігі мен көлік қызметінің мультипликативтік деңгейін анықтайтын болғандықтан, өндірілетін өнім немесе қызмет бірлігіне жұмсалатын көлік жұмыстары көлемін азайту болып табылады.

Сондықтан тауарлар өндіру мен қызметтер көрсетуде көліктік құрауыштың үлестік салмағын төмендетуді мемлекет көлік жүйесінің негізгі стратегиялық басымдықтары разрядына жатқызуы тиіс, бұл көлік өнімі мен қызметін тұрғындардың барлық топтары үшін анағұрлым қолжетімді етеді.

Осыған қатысты мемлекеттің алғашқы кезекті міндеті құқықтық негіздерді қамтамасыз ету және мультимодальдық тасымалдарды дамыту және логистикалық орталықтарды құру үшін қажетті экономикалық жағдайларды жасау болып табылады.

Көліктік процестердің тиімділігін арттыруда оларды ақпараттық қамтамасыз етудің маңызы аз емес. Спутниктік навигация жүйелерін қарқынды дамыту, өндірілетін өнімдер мен қызметтер туралы ақпараттық деректер базасын құру қажет.

Көліктік процестердің қоршаған ортаға теріс әсерін шектеу және реттеу, көліктік құралдардың экологиялық параметрлерін бақылау үшін экологиялық органдарды қазіргі заманғы жабдықпен және технологиямен (газ анализаторлары, түтін өлшегіштер , отындағы ауыр металдардың құрамын анықтауға арналған аспаптар және т.б.) ж а р а қ т а у д ы т а л а п е т е д і .

Сөз жоқ, бастапқы кезеңде көлік жүйесінің техникалық және технологиялық деңгейін арттыру мемлекет тарапынан да, сондай-ақ жеке сектор тарапынан да айтарлықтай күрделі қаржы салуды қажет етеді. Сонымен бірге дамыған елдер тәжірибесі жаңа технологияларды дамыту мен енгізуге, энергия- және ресурстарды үнемдеуге, кешенді ақпараттандыруға салудың толық ақталатынын және қысқа мерзімде жоғары экономикалық тиімділікке қол жеткізуге мүмкіндік беретінін көрсетеді.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* ұлттық көлік жүйесін инновациялық дамыту ең алдымен көлік қызметтеріне қолжетімділікті арттыруға және экономиканың жүкті қажетсінуін азайтуға бағытталуы т и і с ;

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

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* көлік технологияларын жетілдіру және қазіргі заманғы техниканы және жабдықты е н г і з у ;

* өндірістік және көлік процестерін кіріктіру және кешенді ақпараттандырумен қамтамасыз ету.

3.8. Көлік саласындағы ғылым және кадр әлеуетін арттыру

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

Ғылымды дамыту және әсіресе жоғары білікті кадрларды даярлау ерекше маңызды болып табылатындықтан, белгілі бір уақытты қажет етеді, мемлекет күні бұрын мамандарға деген болашақ қажеттілікті дұрыс анықтауға қамқорлық және оларды оқытып-үйрету үшін барлық қажетті жағдайларды жасауы тиіс.

Көлік саласындағы мамандардың біліктілігін арттыру үшін бірнеше бейінді жоғары оқу орындарын белгілеу және солардың базасы негізінде жүк және жолаушы көлігін жоспарлау мәселелеріне оқыту орталықтарын құру қажет. Мемлекеттік органдар міндеті өзгелерден тыс көлік модельдерін, жоспарлау аспаптарын әзірлеу, санаткерлік ресурстарды дайындау, оқытып-үйретуді жүргізу және халықаралық тәжірибені беру болып табылатын институттарға қолдау көрсетуі тиіс. Институттар мемлекеттік органдардың даму бағдарламаларын әзірлеуге, сұранысты болжау мен жобаларды бағалауға және жүк пен жолаушы көлігінің қызметін қамтамасыз етуге байланысты басқа да мәселелерге ықпал етеді.

НЕГІЗГІ ҚАҒИДАТТАР:

* көлік саласындағы өз ғылыми әлеуетін дамыту республика көлік жүйесін инновациялық дамыту негізіне алынуы тиіс;

* көліктің барлық түрлері үшін білікті кадрлар даярлау көлік жүйесінің дамуынан оза, жұмыстың жаңа әдістерінің енгізілуі мен жаңа технологиялардың енгізілуін ескере отырып жүзеге асырылуы тиіс.

СТРАТЕГИЯЛЫҚ АҚЦЕНТТЕР:

* көлік саласында ғылыми мекемелерді және терең зерттеулерді дамыту;

* мемлекеттік қызметшілер мен көлік қызметкерлерінің кәсіптік деңгейін арттыру;

* жоғары, орта техникалық және кәсіптік білім беру жүйесін дамыту.

4. КӨЛІКТІҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТҮРЛЕРІНДЕ МЕМЛЕКЕТТІК КӨЛІК СТРАТЕГИЯСЫН ІСКЕ АСЫРУ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Мемлекеттік көлік саясаты бір жағынан мемлекеттік реттеу мен араласуды біртіндеп азайтудан, ал екінші жағынан жеке бастамашылық пен бәсекелестікті дамыту үшін қолайлы ахуал мен жағдайлар жасаудан тұруға тиіс.

Мемлекеттік көлік саясатының негізгі қағидаттары мен бағыттарының көліктің жекелеген түрлерінің олардың технологиялық және функционалдық ерекшеліктеріне, көлік жүйесі мен мемлекет ішінде өтетін әлеуметтік-экономикалық процестерге қатысуының әртүрлі деңгейіне, сондай-ақ стратегияны іске асыру сәтіндегі әртүрлі мәрелік жағдайларға байланысты қолданылуында бірқатар ерекшеліктері бар.

4.1. Темір жол көлігінде

4.1.1. Көлік қызметтері рыногын дамыту

Темір жол көлігі қызметінде жүргізілген құрылымдық қайта құрулар көлік қызметтерінің бәсекелі рыногын қалыптастыру мен дамыту үшін негіз және қажетті алғышарттар жасады. Тасымалдау қызметін қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желені ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары жөніндегі қызметтер ұсынуды бәсекелі ортаның қалыптасу мүмкіндігін болжайды. Локомотивтік тартқышты және жүк вагондарын беру жөніндегі қызметтер де бәсекелі секторға бөлінген.

Сонымен бірге магистральдық темір жол жүйесінің қызметтерін ұсыну табиғи-монополиялық салада қалады және мемлекеттің иелігінде болады. Өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығының жоғары әлеуметтік қыры мен магистральдық жүйені пайдаланғаны үшін тарифтер деңгейіне экономикалық тәуелділігін ескерсек, Дүниежүзілік сауда ұйымының (ДСҰ) талаптарын ескере отырып, маңызды параметрлер бойынша тарифтерді саралау, оларды қалыптастыру, оның жөндеуі мен ұстауына белгілі бір шығындар нормасын, Ұлттық режимді ұсыну туралы 1994 жылғы Тарифтер мен сауда жөніндегі бас келісімнің (ТСБК) талаптарын ескере отырып, маңызды параметрлері бойынша магистральдық темір жол желісі қызметтерінің тарифтерін саралау мүмкіндігін көздейтін айқын әдістемеге негізделуі тиіс.

Көлік қызметтері рыногына шығудың бірыңғай талаптары мен тең шарттарын белгілеу үшін кез келген әлеуетті операторларға тиісінше нормативтік құқықтық база жетілдірілуге тиіс. Лицензиялау мен сертификаттау жүйесі осы талаптардың орындалуын және ұсынылатын қызметтердің қажетті сапалық деңгейін қолдауды қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с .

Жолаушы тасымалдарының жекелеген түрлері (қала маңындағы, қалааралық немесе халықаралық) мен маршруттарына арналған тарифтердің жоғары деңгейіне мемлекет белгілейтін шектеу көлік операторларына осындай тасымалдар кірістерімен өтелмейтін шығындарға өтемақы төленуін көздеуі тиіс. Өтемақы мөлшерлері белгілі бір шығындар нормаларын тасымалдарды жүзеге асыру кезінде көздейтін жолаушылар тасымалына арналған тарифтерді есептеудің бекітілген әдістемесі негізінде белгілеуі тиіс.

Жүк тасымалдарының технологиялық және экономикалық тиімділігін арттыруды негізгі ынталандыру ретінде жүк тасымалдары жөніндегі қызметтерді ұсынатын

операторлар арасында бәсеке ортаны қамтамасыз ету қажет. Бұл ең алдымен тасымалдардың жылдамдығын арттыруға, жүк вагондарының жүктерді өңдеу пункттерінде дәлелсіз көп бос тұруын болдырмауға және қандай да бір деңгейде вагондардың тапшылығы проблемасын шешуге мүмкіндік береді.

Тиеу ресурстарын босату және кәсіпорындардың кірме жолдарында жүк операциялары кезінде жылжымалы құрамның бос тұруын қысқарту мақсатында жүк жөнелтуші кәсіпорындардың темір жол инфрақұрылымын дамыту мен жаңғырту қажет.

4.1.2. Транзиттік әлеуетті іске асыру

Темір жол көлігінің транзиттік әлеуетті дамыту мен арттыруға анағұрлым қолайлы перспективалары бар.

Сонымен бірге инфрақұрылымның техникалық жай-күйінің қазіргі деңгейі, жүргізіліп отырған тарифтік саясаттың және табиғи емес, әдеттегідей, әкімшілік сипаттағы тосқауылдардың болуы Қазақстанның аумағы бойынша транзиттік тасымалдар көлемін арттыруға ықпал етпейді.

Бұдан басқа, жолтабандарының айырмашылығына байланысты Достық темір жол станциясының шектеулі өткізу қабілеті де проблемалық мәселе болып табылады. ҚХР-дан транзиттік жүктердің өсуі контейнерлерде тасымалданатын болады деп болжануда. Бұл ретте контейнерлерді өңдеу жөніндегі алаңдардың қазіргі уақытта әрі кеткенде 25% іске қосылғанын атап өту қажет. Тұтастай, таяудағы уақытта станцияның жылдық өткізу қабылетін 14 млн. тоннаға дейін жеткізу (оған ұқсастардың мүмкіндігі жылына 9-10 млн. тоннаға дейін) жоспарланып отыр. Осы халықаралық өткелдің әлеуетін күшейту үшін бұдан әрі түбегейлі шаралар қолдану қажет етіледі.

Нұсқалардың бірі ретінде вагондарды бір жолтабаннан екіншісіне ауыстыру жөніндегі қуаттарымен осы заманғы халықаралық термині құрылысымен Бескөл немесе Ақтоғай станциясына дейін "еуропалық" жолтабандарын салу болуы мүмкін, бұл өткізу қабылетін жылына 30 млн. тоннаға дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Сондай-ақ "еуропалық" жолтабанды Трансқазақстан темір жол магистралі (электрлендірілген қосжолтабанды учаскенің өткізу қабылеті жылына 100 млн. тоннаға дейін жеткізілуі мүмкін) құрылысының жобасы талқылануда. Жоғары тәуекел мен жоғары құнына (3,5 миллиард АҚШ доллары) байланысты көрсетілген жобаның айрықша коммерциялық болуы мүмкін, инвесторлары транзит көлемдерін жаңа жол бойынша тартуға мүдделі халықаралық компаниялар болуы тиіс.

4.1.3. Инновациялық даму

Темір жол көлігі саласында инновациялық дамудың негізгі бағыттары:

* магистральдық темір жолдарды қазіргі күші техникалық құрылғылармен, сондай-ақ оларды диагностика және ұстау жүйелерімен жарақтау;

* вагондар мен локомотивтерді жөндеу жөніндегі кәсіпорындарды дамыту үшін жағдай жасау, сондай-ақ темір жол техникасын әлемдік өндірушілермен бірлескен

к ә с і п о р ы н д а р

қ ұ р у ;

* темір жол көлігінде автоматтандырылған басқару жүйесін енгізуді қоса алғанда, көлік процестерін ақпараттық қамтамасыз етудің кіріктірілген жүйесін жасау;

* мультимодальдық және интермодальдық (контейнерлік, контрейлерлік, аралас) тасымалдарды дамыту және қызмет көрсету сапасын жақсарту үшін қазіргі заманғы логистикалық кешендер құру болып табылады.

4.2. Автомобиль көлігінде

Бірыңғай көлік жүйесін қамтамасыз етудегі мемлекеттік көлік саясатын іске асырудың ерекшеліктері мынадай бағыттар бойынша бірқатар бірінші кезекті міндеттерді шешу қажеттігінен тұрады.

4.2.1. Автомобиль жолдары желісін дамыту

Республиканың кең-байтақ аумағы мен автомобиль жолдары желісінің салыстырмалы төмен тығыздығы, тасымалдардың үлкен қашықтықтары жиынтығында жамылғының бұзылуы немесе болмауы көлік шығыстарының өсуі мен өндірілетін өнімнің өзіндік құнының өсуіне әкелетін болғандықтан олардың техникалық жағдайына ерекше мән береді.

Қалалардың жол инфрақұрылымын және көше-жол желісін дамытудың бірінші кезектегі міндеттері:

* қолданыстағы жолдарды сақтау, жол және көше-жол желісінің бұзылу үрдісін еңсеру;

* негізгі жол желісін: халықаралық көлік дәліздерін, мемлекеттің экономикалық кеңістігінің тұтастығы мен өңірлер арасындағы байланысты қамтамасыз ететін республикалық және жергілікті маңызы бар жолдарды басымдықпен қалпына келтіру, сондай-ақ және қажетті көлемде оларды жөндеу мен ұстауды қамтамасыз ету;

* қаржыландыру құрылымын жолдарды және көше-жол желісін ұстау мен ағымдағы жөндеу жөнінде жұмыстар жүргізуге арналған шығыстарды ұлғайту жағына қарай өзгерту;

* жүктер тасымалдарын халықаралық қатынаста және республиканың аумағы бойынша жүзеге асыру кезінде пайдаланылатын өлшеу және автокөлік құралдарының салмақтық және көлемдік параметрлерін бақылаудың тиімді жүйесін жасау;

* транзиттік қозғалысты орындаушыларды қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан төлемдер мөлшерін, оларды жөндеу мен ұстауға арналған мемлекеттің шығыстарын барынша өтеуді қамтамасыз ететін деңгейге дейін кезең-кезеңмен оңтайландыру;

* өзінің техникалық-пайдалану сипаттамалары бойынша жол қозғалысы қауіпсіздігінің талаптарына жауап бермейтін автомобиль жолдарын, көше-жол желісі мен инженерлік құрылыстарды кезең-кезеңмен қайта жаңарту;

* қалалар ішіндегі және оларға жақын жерлердегі және өзге де елді мекендердегі жұмысты қоса алғанда, жол жұмыстарын орындау кезінде экологиялық талаптарды

және адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғауды қатайту, бақылауды қамтамасыз ету және олардың сақталмағаны үшін жауапкершілікті арттыру;

* техникалық-экономикалық талдау, ағымдағы ұстауды басқару, қаржылық және бухгалтерлік есеп негізінде қазіргі күнгі жоспарлау жүйесі мен инвестициялар, мониторингін енгізу арқылы жол саласын институционалдық және техникалық қайта жарақтау; жоғары өндірісті техниканы ұстау мен жөндеуді және қазіргі күнгі технологияны енгізуді қамтамасыз ететін кәсіпорындарды жарақтау; инженер-техникалық және басқару қызметкерлерін даярлау деңгейін және біліктілігін арттыру;

* ИСО стандарттары мен еуропалық нормаларға сәйкес нормативтік техникалық базаны одан әрі жетілдіру болып табылады.

4.2.2. Автокөлік қызметтері рыногын дамыту

Автокөлік қызметтері рыногын дамытудың бірінші кезектегі міндеттері:

* ауылдық елді мекендерді өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігінің жүйелі тасымалдарымен қамтамасыз ету;

* жолаушылар мен жүктер тасымалдарының жаңа озық технологияларын енгізу жолымен ұсынылатын көлік қызметтерінің сапасын арттыру, осындай тасымалдарды жүзеге асыруға қойылатын нормативтік-техникалық талаптар деңгейін өзгерту (арттыру) жолымен жолаушы тасымалдарының жайлылығын жақсарту болып табылады.

Халықаралық тасымалдарды дамыту саласындағы негізгі міндеттер:

* автомобиль көлігі саласында екі жақты халықаралық шарттар жасасу;
* халықаралық автомобиль тасымалдарының рұқсат жүйесін жетілдіру;
* автомобиль көлігі туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормаларға кезең-кезеңмен жақындастыру және үйлестіру;

* қисынды ықпалдастық саясатын жүргізу жолымен халықаралық көлік қызметі рыногында қазақстандық көлік операторларының ұстанымын дамытумен нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасау болып табылады.

4.2.3. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Қазақстан аумағы бойынша автомобиль тасымалдарының транзиттік әлеуетін анықтайтын негізгі ішкі факторларға трансконтинентальдық автомобиль жолдарының жай-күйі мен дамуын, сондай-ақ автомобиль қатынасы саласындағы халықаралық қатынастарды дамытуды жатқызған жөн.

Сонымен бірге Қазақстан үшін сыртқы факторлардың оң жаққа қарай өзгеруіне ықпал ету мүмкіндігі аумағы бойынша транзиттік маршруттар өтетін мемлекеттермен екіжақты және көпжақты қатынастарды дамытумен шектеледі.

Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету рұқсат жүйесі мен кедендік және көліктік бақылау жүйелерінің тиімділігі, сондай-ақ автомобильдік транзиттік дәліздердің

жай-күйі ішкі факторлар болып табылады.

Транзиттік әлеуеті пайдалану тиімділігін арттырудың қосымша негізгі міндеттері:

* ТМД және алыс шет елдерімен екіжақты және көпжақты қатынастарды одан әрі дамытудан;

* автомобиль қатынасы туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормалармен үйлестіруден тұрады.

4.2.4. Инновациялық даму

Автомобиль көлігі саласында инновациялық дамудың және қазіргі заманғы технологияларды қолданудың негізгі бағыттары ақпараттық қамтамасыз ету және спутниктік навигация жүйесін дамыту, сондай-ақ экологиялық стандарттары жоғары жылжымалы құрамды жаңарту жөнінде жағдайлар жасау болып табылады.

4.3. Қалалық жол көлігінде

Қазақстанның барлық ірі қалаларын қарқынды дамуы мен елдің одан әрі кенттенуін тұрақты үрдісін ескере отырып, қалалық жолаушы көлігін дамыту үшін жергілікті атқарушы органдар қызметі басымдықтарының бірі болуға тиіс.

4.3.1. Дамытуды жоспарлау

Қазақстанның барлық ірі қалалары үшін қалаларды дамытудың жоспарлары шеңберінде қалалық жолаушы көлігін дамытудың ұзақ мерзімді жоспарлары жасалуы тиіс.

Мұндай жоспарлар:

* қалаларды және қала маңындағы аймақтарды дамыту/салу жоспарларына негізделген қалалық жолаушы көлігін қызметтеріне сұранысты болжау мен қажеттіліктерді ең жоғары қанағаттандыруды;

* негізгі инвестициялық жобалар мен олардың іске асырылу құнын, сондай-ақ басымдықты инвестициялық бағдарламалардың қалыптастырылуын;

* қалалық қозғалысты басқару схемасын, қоғамдық көлік үшін басымдықтың бекітілуін, сондай-ақ жолаушыларды қоғамдық көлікпен тасымалдау жөніндегі қызметтерге сұранысты реттеу тетігін;

* қалалық және қала маңындағы жолаушы көлігінің маршруттық жүйесін перспективалық дамыту схемасын;

* қалалық жолаушы көлігі қозғалысының қауіпсіздігін арттыру бағдарламасын;

* қалалық жолаушы көлігінің қоршаған ортаға теріс экологиялық әсерін азайту саласындағы жобаларды көздеуі тиіс.

4.3.2. Инновациялық даму

Қалалық жолаушылар көлігі қозғалыстарын диспетчерлік қамтамасыз ету мен басқару жүйесін жетілдіру қажет. Мұндай жүйелер нақты уақыт режимінде басқару процестерінің, техникалық-экономикалық сипаттамалар мониторингін қамтамасыз ету мен маршруттық жоспарлау функцияларын іске асыру мүмкіндігін көздеуі тиіс.

Қалалық жолаушы көлігінің барлық түрлерінде смарт-карт технологиясы

пайдаланыла отырып, электронды билеттендірудің бірыңғай жүйесі енгізілуі тиіс. Өзінің негізгі мақсатын орындап қана қоймай мұндай жүйе кірістер мен көлік операторлары салықтық есептілігінің ашықтығын арттыруға ықпал ететін болады.

Жұртшылық пен жолаушылардың, маршруттардың деректер базасына, кестелерге, қызметтерге және басқа да қажетті ақпаратқа еркін қолжетімділігін, сондай-ақ қашықтықтан брондау мен билеттерді сату мүмкіндігін көздейтін қоғамдық көлік қызметін ақпараттық қамтамасыз ету жүйесін әзірлеу мен енгізу аяқталуға тиіс. Көліктің басқа түрлерінің ұқсас жүйелерімен оның үйлестірілуін және кірігуін қ а м т а м а с ы з е т у қ а ж е т .

Жолаушы тасымалдарын ұйымдастырудың қазіргі заманғы технологияларын қолдануда, сондай-ақ Қазақстан қалаларында көлік қозғалысын реттеу саласында ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізуді ұйымдастыруда халықаралық тәжірибені жинау мен талдау үшін Қалалық жолаушы көлігінің қазіргі заманғы технологиялар о р т а л ы ғ ы н құ р у қ а ж е т .

Қалалық жолаушы көлігін дамыту басымдықтарының бірі қалаларда көлік тасқынының күтіліп отырған айтарлықтай өсуі мен жеке автомобильдерді пайдалану қарқынының артуын ескере отырып, қалалардағы көлік қозғалысын реттеу жүйесін жедел әзірлеу және іске асыру болуға тиіс. Мұндай жүйенің негізгі бағыттары:

- * қалалық қозғалысты реттеу орталықтарын құру мен жарақтандыруды;
- * бейімділік реттеу технологияларын қолдана отырып қозғалысты (бағдарламаларды) автоматты реттеу жүйесін жаңғыртуды;
- * қозғалысты реттеу сызбаларында қалалық жолаушы көлігі қозғалысының басымдығы модельдерін іске асыруды;
- * көлік оқиғаларын географиялық бірыңғайландыру мен тіркеу жүйесін енгізуді қамтиды.

4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат

Қалалық жолаушы көлігінде көлік құралдары паркін жаңарту операторлардың күшімен жүзеге асырылатын болады. Сондай-ақ автостанциялар мен автовокзалдардың дамуын қаржыландыруды, мұндай даму мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, жеке құрылымдар жүзеге асыруға тиіс. Мұндай жағдайларда қаржыландыру мемлекеттік-жеке серіктестік шеңберінде болуы мүмкін.

Троллейбус пен трамвай паркін және инфрақұрылымды қалпына келтіру қалалардың тиісті бюджеттері шеңберінде мемлекеттік жеке серіктестік тетіктерін әзірлеу мен қолдану арқылы жүзеге асырылуы тиіс.

Кез келген инфрақұрылымдық жобаларды әзірлеу және іске асыру қалалық жолаушы көлігін дамыту бағдарламалары шеңберінде жүзеге асырылуы тиіс. Мұндай жобалар қалалық жолаушы көлігінің кез келген түрлерін дамыту бағдарламаларымен және қала құрылысының перспективалық жоспарларымен толық байланыстырылуға тиіс. Қалалық жолаушы көлігінің баламалы түрлерін дамыту жөніндегі ресурс

қажетсінетін жобалар (бөлінген автобус желілерін, метроны, монорельсті және басқаларын салу/жарақтандыру) техникалық-экономикалық бағалануы және қымбат тұрмайтын баламалармен салыстырмалы талдануы тиіс.

4.4. Әуе көлігінде

4.4.1. Ұшулардың қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік

Әуе көлігінде ұшулардың қауіпсіздігі деңгейін арттыру мен авариялылықты азайту азаматтық авиация саласындағы мемлекеттік саясаттың басты басымдығы болуы тиіс.

Бұрынғы КСРО өндірісіндегі ескірген әуе кемелерін пайдаланудан шығару мақсатында әуе кемелерін толық жаңарту есебінен әуе кемелерінің техникалық жай-күйіне байланысты авариялылық көрсеткіштерін азайту қамтамасыз етілуі тиіс.

Ұшулардың қауіпсіздігіне әуе кемелерін пайдаланушылар мен авиациялық қызметкерлерге уәкілетті мемлекеттік органның сертификациялық және лицензиялық талаптарды қатайтуы әсерінің де маңызы аз болмайды.

Әлемдік қауымдастықта террорлық қатердің артуына және азаматтық авиацияның заңсыз араласу әрекеттеріне қауқарсыздығына орай авиациялық қауіпсіздікті арттыру саласындағы басым бағыттар:

* көліктегі уәкілетті мемлекеттік орган тарапынан бақылау мен үйлестіруді күшейтуді;

* тексерудің сапасын арттыру және әуе кемелерінің борты мен азаматтық авиация объектілерінің ғимараттарына заттардың тыйым салынған санаттарының түсуін болдырмау үшін жолаушылар мен қол жүгін тексеру пункттерін жоғары технологиялық жабдықтармен жарақтандыруды;

* тексеруді жүргізуші адамдардың, сондай-ақ экипаж мүшелері мен авиациялық қызметтердің жекелеген мамандарының азаматтық авиацияның қызметіне заңсыз араласу әрекеттеріне қарсы әрекет жасау әдістеріне оқытып-үйретуді қамтиды;

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

4.4.2. Нормативтік құқықтық қамтамасыз ету және сертификаттау

Азаматтық авиацияның қолданыстағы нормативтік-техникалық базасы, әсіресе әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету тәртібін регламенттейтін нормативтік-техникалық кесімдері Халықаралық азаматтық авиация ұйымының ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келтірілуі тиіс.

Кеңес өндірісіндегі әуе кемелері санының көптігіне байланысты мұндай көшу кезең-кезеңмен азаматтық авиацияның әртүрлі субъектілері қызметін қамтитын әзірленген бағдарлама жөніндегі стандарттардың қолданыстағы жүйесін сақтап қалу жағдайларында жүзеге асырылуға тиіс.

4.4.3. Әуе тасымалдарының нарығын дамыту мен реттеу

Авиация рыногын реттеу саласындағы мемлекеттік саясат сапалы авиациялық

қызметтерге халық мүдделерінің қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге қабылетті қазақстандық бәсекеге қабылетті авиакомпанияларды қалыптастыруға бағытталатын болады.

Азаматтық авиацияның нарық жағдайларында перспективалы дамуы назарға алына отырып, оның шығынсыз деңгейге жетуіне байланысты барлық бағыттарда жолаушылардың авиатасымалдарын субсидиялау кезең-кезеңмен тоқтатылатын болады.

Отандық авиакомпанияларды жедел дамыту үшін саланың көп қаржыны қажетсінетінін ескере отырып, мемлекет әуе кемелерінің лизингін ұсынатын компанияларды дамытуға жағдайлар жасау жөніндегі шараларды қабылдайды. Мұндай компанияның мемлекеттің қатысуымен немесе мемлекеттік-жеке серіктестік құрылымында құрылуы мүмкін.

4.4.4. Аэронавигациялық кешенді дамыту

Қазақстан Республикасында аэронавигациялық жүйені дамытудың басты мақсаты елдің аэронавигациялық кешені байланыстың, навигацияның, ғарыштық орналасудың спутниктік навигациясы элементтерін пайдалануды болжайтын ИКАО (СМС/АТМ) әуе қозғалысын бақылау/басқарудың болашақ жүйесін енгізуге дайындау болып табылады. Өз кезегінде бұл Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің кіші жүйелерін болашақ СМС/АТМ жүйесінің түп тұрпаты және оны енгізу үшін негіз болып табылатын бірыңғай кешенге кіріктіру міндеттерін шешуді қажет етеді.

Осы мақсатта Қазақстан Республикасында СМС/АТМ тұжырымдамасын енгізу тетігін әзірлеу және ұлттық аэронавигациялық жүйелердің бірыңғай техникалық сәулетін әзірлеу жөнінде шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыру талап етіледі.

Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін қазіргі заманғы аэронавигациялық кешендермен жарақтандырудағы қазіргі нәтижелер базасында аэронавигациялық инфрақұрылымды оңтайландыруды анағұрлым озық және перспективалы технологияларды енгізу тәжірибесі негізінде сапалық өзге деңгейде оңтайландыруды жалғастыру.

4.4.5. Транзиттік әлеуетті пайдалану

Көлік жүйесінің ажырамас бөлігі болып табылатын авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттырудың өзі көлікті дамыту саласындағы мемлекеттік саясаттың маңызды құрауышы болып көрінеді.

Авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетін одан әрі дамытудың міндеттері:

* көрші мемлекеттермен аэронавигация саласындағы транзиттік саясатты келісу деңгейін арттыру;

* Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетінің пайдаланылу тиімділігін арттыруға ықпал ететін халықаралық өңірлік жобаларды қолдау;

* аэронавигациялық қызмет көрсету технологияларын жетілдіруді қоса алғанда, аэронавигация жүйесінің халықаралық талаптарға сәйкес келуі;

* транзиттік рейстерге қызмет көрсету сапасын арттыру үшін Қазақстан әуежайларының инфрақұрылымын дамыту: ірі желілік өңірлік әуежайлар ("хабы") ИКАО екінші және одан да жоғары санаттағы әуе кемелерін, ал қалған ИКАО халықаралық мәртебесі бар барлық әуежайлар - бірінші санат бойынша - қабылдауға жіберілуге тиіс.

4.5. Теңіз және ішкі су көлігінде

Су көлігі саласындағы мемлекеттік көлік саясатын іске асырудың негізгі басымдылық бағыттары теңіз, өзен порттары мен теңіз, өзен сауда флотын дамыту, сондай-ақ ішкі су жолдарын кеме жүзе алатындай жағдайда ұстау болып табылады.

Су көлігі саласындағы мемлекеттік көлік саясатының басымдылық бағыттары:

* саланың нормативтік құқықтық базасын жетілдіру;

* су көлігін басқару жүйесін реформалау және басқару жүйесін құру, атап айтқанда:

- су көлігін басқарудың бассейндік принципін жетілдіру;

- техникалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі құрылымды жетілдіру;

* Республиканың Каспийдегі теңіз тасымалдарына, соның ішінде Каспий теңізінің қазақстандық бөлігіндегі қайраңында өндіру технологиясын қамтамасыз ету жөніндегі қажеттіліктерін қамтамасыз ету жөніндегі отандық сауда және қосалқы флот құруды ынталандыру және бәсекеге қабілеттілігін қолдау;

* Ішкі су жолдарының: Ертістің, Оралдың, Іленің, Есілдің, Сырдарияның, Балқаш көлінің және өзге де әлеуетті кеме қатынасы жолдарының көліктік мүмкіндіктерін толық көлемде пайдалану болып табылады.

5. СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ КЕЗЕҢДЕРІ МЕН ТЕТІКТЕРІ

Көлік стратегиясын іске асыру үш кезеңде жүзеге асырылатын болады:

I кезең 2005-2010 жылдар. (Тұрақтандыру және оңалту)

Сипаттама: Көлік секторына инвестицияларды тарту. Мемлекет көлік кешеніне ресурстарды белсенділікпен салады. Нормативтік-құқықтық алаң дайындау, көлік салаларын реформалауды аяқтау және ынталандыратын ахуал жасау, халықаралық стандарттарды енгізу және халықаралық көлік ортасына кірігу.

II кезең 2011-2015 жылдар (Қарқынды даму)

Сипаттама: Мемлекет көлік рыногының отандық субъектілерін белсенді қолдайды. Субъектілердің көпшілігі, мемлекеттік сияқты жекелері де, көлік рыногының дербес қатысушыларына айналады. Қазақстан Республикасы көлік кешені операторларының қызметі халықаралық стандарттарға сай келеді және ішкі нарықтағы сияқты сыртқы нарықта да кеңінен ұсынылған.

III кезең 2016-2020 жылдар (Сапалық жаңару)

Сипаттама: Экономика мен халық тарапынан көлік қызметіне сұраныстың өзгеруіне

барабар жауап беруге қабылетті көлік жүйесін қалыптастыруды аяқтау және оның сапалы, қолжетімді және қауіпсіз көлікпен қанағаттандыруы. Көлік инфрақұрылымы әлемдік стандарттарға сай келеді.

5.1. I кезең 2005-2010 жылдар (Тұрақтандыру және оңалту)

Қазақстанның көлік саласындағы халықаралық шарттарға, қосылуы және көлік заңнамасын үйлестіру жөніндегі жұмыс, екіжақты халықаралық шарттар жасасу және БСҰ, ЕЭК, ЕурАзЭҚ шеңберінде жаһандық және өңірлік кірігу принциптерін іске асыру белсенділікпен жүргізілуге тиіс.

Көлік саласында қолданыстағы заңнамаға сараптама жүргізу, қолда бар нормативтік-құқықтық базаны оңтайландыру және жинақтау үшін жағдайлар жасау қ а ж е т .

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

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасынан өту кезіндегі бақылау рәсімдерін жақсарту және барлық шекаралық өткелдерді, соның ішінде су жолдарында бірыңғай бақылау-өткізу пункттерін құру қажет.

Жылжымалы құрам паркін жаңарту процесін ынталандыру және көлік инфрақұрылымын дамыту үшін мемлекет қолайлы жағдайлар жасайтын болады.

Көлік кешенінің барлық секторларының үйлесімді және үйлестірілген дамуын, оның жекелеген секторларында басқарылуын арттыру, сондай-ақ қаржы және материалдық ресурстарының оңтайлы бөлінуін қамтамасыз ету көлікте:

- * бірыңғай және жалпы қолжетімді ақпараттық кеңістік құруды;
- * қызметтің барлық түрлері бойынша деректердің бірыңғай көліктік базасын қ а л ы п т а с т ы р у д ы ;

- * өңірлік республикалық және халықаралық деңгейлерде, сондай-ақ көлік кешенін дамытудың перспективалық жоспарларында және оның жекелеген элементтерінде жүк - және жолаушы айналымы жөнінде болжамдар жасауды;

- * көлік-экспедициялық пункттерінің логистикалық орталықтарын құру;
- * автоматтандырылған: басқару процестері, өзіндік құн және тарифтік, технологиялық және техникалық нормалау есептері жүйелерін әзірлеу мен енгізуді көздейтін кешенді ақпараттандыру қажет етіледі.

Телекоммуникация және байланыстың қазіргі заманғы жүйелерін енгізу негізінде көліктегі басқару мен бақылаудың қолда бар жүйесін жаңғырту.

Көлік стратегиясын іске асырудың бірінші кезеңі ішінде көлік инфрақұрылымын дамыту саласында мынадай бағыттар болады:

5.1.1. Темір жол көлігі саласында:

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

- * жүккернеулі темір жол учаскелерін электрлендіру;
- * жүк тасымалды темір жол учаскелерін оңалту;
- * локомотивтер мен вагондарды күрделі жөндеуді орындау, темір жол көлігінің қажеттіліктері үшін қосалқы бөлшектер, жабдықтар мен материалдар өндірісін дамыту;

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

- * Қазақстан Республикасының пайдалы қазба орындарын, сондай-ақ кәсіпорындарға (жүк жөнелтушілерге) кіреберіс жолдарды дамыту;

- * вагон және локомотив паркін, соның ішінде жекеменшіктісін жаңғырту;

- * халықаралық көлік дәліздері жөніндегі жүйелі контейнерлік поездардың ұйымдастырылуына ықпал ету;

- * байланыс және коммуникация кешенін дамыту, деректерді берудің оптикалық талшықты желісін құру, кәсіпорындарды басқару орталықтарын компьютерлендіру, есеп пен құжат айналымын жүргізудің электронды нысанына көшу;

- * тасымалдарды, процестерді ақпараттандыру мен автоматтандыру жүйелерін жетілдіру;

- * халықаралық стандарттарға сәйкес келетін басым бағыттар бойынша қазіргі заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;

- * Достық станциясының шекарадан өтуді дамыту мен жаңа темір жол желілерін салу кіретін дамытудың салалық бағдарламасын іске асыру;

- * Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасынан жүктер мен жолаушылардың өткізілуі кезінде қажетті рәсімдердің барынша жылдамдықпен орындалуын қамтамасыз ететін көліктік кеден технологиясын енгізу мен жетілдіру;

- * кедендік заңнаманы және шекаралық өткелдер арқылы транзиттік жүктерді өткізу технологиясын жетілдіру жолымен жүктердің қозғалысы жолындағы табиғи емес тосқауылдарды жою;

- * ресурс үнемдейтін технологияларды енгізу;

- * темір жол көлігінде сапа менеджменті жүйесін енгізу;

- * темір жол көлігінде лицензиялау, стандарттау және сертификаттау жүйесінің жұмыс істеу тетіктерін жетілдіру;

- * контрейлерлік тасымалдарды дамыту;

- * жылжымалы құрамды жаңарту.

5.1.2. Автомобиль мен қалалық жолаушылар көлігі саласында

- * халықаралық маңызы бар және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басымдылық учаскелерінің, сондай-ақ аудан орталықтары мен облыс орталықтарының көлік байланысын қамтамасыз ететін жергілікті маңызы бар (облыстық және аудандық) жолдардың және республикалық маңызы бар жолдардың

және тиісті инженерлік құрылғылардың техникалық жай-күйін қозғалыс қарқындылығының өсу перспективасын есепке ала отырып, нормативтік-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтіру. Автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерін және ондағы құрылғыларды бірінші техникалық санатқа жеткізе отырып, қайта жаңғыртуы

5

;

5 "Автомобиль жолдары" ҚРҚНЖЕ 3.03-09-2003 қараңыз

* бар көшелерді қайта жоспарлауды, кеңейтуді, қайта жаңғырту мен күрделі жөндеуді, сондай-ақ жылдамдықты автоматты өлшеу мен автомобильдердің нөмірлік белгілерін тану жүйесін қоса алғанда, жаңа көшелер мен инженерлік құрылғыларды салуды, көше қозғалысын қазіргі заманғы басқару жүйелерімен жарактандыруды, қауіпсіз және жайлы өтуді қамтамасыз ету үшін республикалық маңызы бар қалалардың, облыс және аудан орталықтарының көше-жол жүйесінің геометриясы мен жай-күйін қолданыстағы нормативтік және техникалық талаптарға сәйкес келтіру;

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

* қалалардың және басқа да елді мекендердің маңындағы кірме және айналма (айналып өтетін) жолдарды салу және қайта жаңғырту;

* жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы бар жолдар жүйесін мұндай жолдардың олардың тиісті мақсатына сай келуіне кепілдік беретіндей және Қазақстан Республикасында пайдалануға рұқсат етілген кез келген автокөліктің жыл бойы қауіпсіз өтуін қамтамасыз ететіндей деңгейде ұсталуын (пайдаланылуын) қамтамасыз ету;

* жол бойы сервис объектілерін қайта жаңғыртуды, алыс жолға шыққан көлік құралдары үшін күзетілетін аялдау, жедел байланыс пункттерін, төтенше техникалық және медициналық көмек пункттерін құруды қоса алғанда, жол бойы инфрақұрылымын дамыту;

* жол жұмыстарының сапасы мен нормативтерінің, жөндеуаралық мерзімдерінің сақталуына және жол жұмыстары сапасын бақылау қызметінің құрылуына талаптарды арттыру;

* автомобиль жолдарын пайдаланушылардан, транзиттік қозғалысты қоса алғанда, салықтар мен алымдар ставкаларын мемлекеттің жолдарды салуға, жөндеу мен ұстауға арналған шығындарын толық өтеуін қамтамасыз ететіндей деңгейге дейін кезең-кезеңмен оңтайландыру;

* шекаралық өткелдерде және ел аумағы бойынша автокөлік құралдарының салмақтың және көлемдік параметрлерін таразылық бақылаудың тиімді жүйесін қамтамасыз ету;

* орталық органдар мен жергілікті атқарушы органдар арасындағы байланысты

нығайту. Тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдарын республикалық деңгейде біріктіру тасымалдаушылар мен мемлекеттің кері байланысын нығайтады;

* лицензиялау, сертификаттау және стандарттау жүйелерінің толыққанды жұмыс істетуі ;

* жүк және жолаушы тасымалдарында автокөлік жұмысының жедел есептеу жүйесін қалпына келтіру ;

* қалалық, қала маңындағы және қалааралық автомобильдік жолаушы көлігі қоғамдық жылжымалы құрамдардың сандық және сапалық жай-күйін осындай тасымалдарға қажеттіліктерді қамтамасыз ететіндей деңгейге дейін жеткізу, сондай-ақ жолаушылар мен қол жүгінің қауіпсіз және жайлы жеткізілуін қамтамасыз ету;

* қала маршруттарындағы автобустар мен электрокөлік қозғалысын диспетчерлік қамтамасыз ету қазіргі заманғы жүйесі мен жолаушыларды электронды билеттендіру жүйесін енгізу ;

* автомобиль көлігімен жүк тасымалдарын ақпараттық қамтамасыз ету көліктің барлық түрлерінің көлік операторлары, өнеркәсіп пен ауыл шаруашылық кәсіпорындары және олардың өндіретін өнімдері туралы деректердің бірыңғай ақпараттық базасын жасаумен бір мезгілде іске асырылатын болады;

* отын сапасына экологиялық талаптарды, арттыру автомобиль газдарынан шығатын зиянды заттар шығарындылары деңгейінің бақылауды қатайту;

* жолаушылар тасымалдарындағы лицензиялауды қалпына келтіру, жүргізушілерге, автокөлік құралдарына және олардың техникалық қызмет көрсетуіне талаптарды арттыру ;

* ауылдық елді мекендерде өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігінің жүйелі тасымалдарымен қамтамасыз ету ;

* Қазақстанның ірі қалаларында трамвай, жылдам жүретін трамвай, троллейбус, монорельсті көлік және метро және басқалары сияқты қалалық жолаушы көлігінің баламалы түрлерін дамыту ;

* автомобильдерді жинау және шығару жөнінде бірлескен өндірістер құру.

5.1.3. Әуе көлігі саласында:

* азаматтық авиация субъектілеріне сертификаттау және экономикалық талаптарды қатайту. Авиациялық тасымалдарда белгіленген коммерциялық принциптерді сақтайтын және қазақстандық авиация рыногының қажеттіліктерін қамтамасыз ететін авиакомпаниялар құру және қаржы жағынан тұрақты және дамушы авиакомпанияларды ұстау мақсатында авиация рыногын мемлекеттік реттеу шаралары жүйесін қолдану ;

* жүйелі ішкі және халықаралық әуе тасымалдарында жұмыс істейтін 1-3 сыныпты әуе кемелері паркін (лизингтің әр түрінің көмегімен) толық жаңарту. Қазақстандық лизинг компаниясының жұмысын құру және белсенді жүргізу. Авиациялық

жұмыстардың әр түрінде жұмыс істейтін 4-ші сыныпты (тікұшақтар) әуе кемелері (соның ішінде Батыс Қазақстанда және Каспий қайраңының қазақстандық бөлігінде мұнай өндіру өңірлерінде жұмыс істеу үшін тікұшақтар паркін белсенді жаңарту) п а р к і н ж а ң а р т а б а с т а у ;

* жүйелі халықаралық және ішкі авиарейстер орындалатын "хаббов" (Алматы, Астана, Атырау) - тораптық әуежайларының өндірістік қорларын және Қазақстанның дамушы өңірлерінде орналасқан, стратегиялық және жұмылдыру маңызы бар (Ақтөбе, Ақтау, Шымкент, Орал) әуежайлардың қайта жаңғыртылуын аяқтау;

* Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін CNS/ATM тұжырымдамасын енгізуге дайындау. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің қосалқы жүйелерінің CNS/ATM түп тұрпатын және оны енгізу үшін негіз болып табылатын бірыңғай кешенге кіріктірілуін қамтамасыз ету;

* нормативтік-техникалық кесімдердің ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес к е л т і р у ;

* ірі шетелдік компаниялармен (барлық халықаралық стандарттарға сай келетін әуе кемелері паркі, меншікті авиациялық-техникалық орталығы, әуе кемелерін орналастыру үшін ангарлар, Еуропа-Қазақстан-Азия бағыты бойынша авиациялық маршруттар желісі) салыстырғанда бәсекеге қабілетті ұлттық авиакомпанияларды түбегейлі қалыптастыру.

5.1.4. Ішкі су көлігі саласында:

* мемлекеттік өзен техникалық флотын оның саны мен жай-күйін Қазақстанның ішкі су жолдарын ұстау жөніндегі барлық жұмыстардың толық көлемінде орындау үшін қажетті деңгейге дейін жеткізе отырып ішінара жаңарту және жаңғырту;

* ішкі су жолдарында гидротехникалық құрылғыларды олардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлерін өзен кемелерінің жүруі барысында қатерлердің туындауы мен кідіртулерді болдырмайтындай деңгейге дейін қайта жаңғырту;

* Ертіс өзені бойынша толассыз кеме қатынасын ашу, сондай-ақ Жайық-Каспий бүкіл кеме жүру бөлігі бойынша тереңдігін және басқа да параметрлерін өзен-теңіз класындағы кемелерімен толассыз жолаушы және жүк шаруашылығын жүзеге асыруға мүмкіндік беретіндей тереңдікке жеткізе отырып аяқтау;

* Ертіс пен Жайық өзендерінің техникалық параметрлерін Қазақстан Республикасының бүкіл аумағы бойынша жүзу барысында өзен кемелерінің қатерлер мен кідірістерге тап келуін болдырмайтын жағдайға дейін жеткізу;

* кеме жасау және кеме жөндеу кәсіпорындарын оңалту;

* Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттік маршрутын Ертіс өзені бойынша ұ й ы м д а с т ы р у ;

* Қазақстанның Каспий өңірінің өзен көлігін Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транзиттік маршруты жұмысына қосу;

- * Орынбор - Қазақстан - Астрахан жаңа транзиттік маршрутын ұйымдастыру;
- * Су көлігінде техникалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі құрылымды құру.

5.1.5. Теңіз көлігі саласында:

* Қолданыстағы және дамушы порттардың өндірістік қуаттарын, Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 Жарлығымен бекітілген Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайды өңірлерін дамытудың басқа да бағдарламаларын іске асыруды ескере отырып, жүктерді ауыстырып тиеудің болжамды өсуін қамтамасыз ететін деңгейге дейін ұлғайту жөніндегі жұмыстардың бірінші кезеңін аяқтау;

* Маңғыстау облысының Түпқараған шығанағында Кеме қозғалысын басқару жүйесін құру;

* шикі мұнай мен мұнай өнімдерін, сусымалы және опырылатын жүктерді тасымалдау, сондай-ақ қосалқы флоттың өз кемелерін сатып алу және салу;

* ұлттық сауда флотына және Каспий бойынша жүретін басқа да теңіз кемелеріне қызмет көрсету үшін кеме жөндеу және кеме құрылысы объектілерін дамыту.

5.2. II кезең 2011-2015 жылдар (Қарқынды даму)

Іске асырылған даму бағдарламаларын егжей-тегжейлі зерделеу, кемшіліктер мен проблемалық мәселелерді анықтау және жүргізілген жұмыстың бағалануын орындау қажет. Экономикадағы құрылымдық өзгерістерді есепке ала отырып, бағалау нәтижелерінің негізінде мемлекеттік стратегиялық және бағдарламалық жоспарлауды жақсарту жөнінде жүйелік сипаттағы ұсыныстар берілуі, бұл қайда қажет болса, одан әрі даму басымдықтары қайта анықталуы, инвестицияларды салу тиімділігі бағалануы, одан кейінгі реформалар ұсынылуы тиіс.

Осы кезеңде БЭК және ЕурАзЭК шеңберінде бірыңғай көлік кеңістігін құруды аяқтау, сондай-ақ тиісті келісімдерге қосылу және оларды іске асыру және ішкі су көлігі заңнамасын үйлестіру арқылы ШОС, ЦАС, ОЭС шеңберінде көлік саласындағы заңнаманы жақындастыру жоспарланады.

Отандық даму институттарының (Қазақстанның даму банкі, Инновациялық Қор) және басқа қаржы ұйымдарының инвестицияларын елдің көлік кешеніне белсенді тартуды жалғастыру жоспарланады.

Сыртқы көлік саясаты көлік қызметтерін көрсетудің халықаралық нарығында отандық операторлардың ұстанымын дамыту мен нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасауға, сондай-ақ транзит әлеуетінің пайдаланылу тиімділігін арттыруға бағытталатын болады. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту жүргізілетін болады.

Көрсетілген кезеңде салалардың ғылыми әлеуетін қалпына келтіру, ғылыми және инновациялық ұжымдарды қалыптастыру жүргізілетін болады. Көлік салаларының

мамандарды қажетсінуіне сәйкес кадрларды даярлау жоспарлы сипат алады.

Осылайша, Көлік стратегиясын іске асырудың екінші кезеңінде көлік инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттік басымдылықтар мыналар болады:

5.2.1. Темір жол көлігі саласында:

- * бүкіл магистральдық темір жол желісі мен сала объектілерінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру;
- * Бескөл (немесе Ақтоғай) станциясына дейін "еуропалық" жолтабанға және "кең" жолтабанға ауыстырумен қазіргі халықаралық терминалды салу;
- * вагон құрылысы мен локомотив құрылысы, жолдың жоғарғы құрылысының контейнерлері мен материалдарын шығару;
- * арнайы жылжымалы құрамды жөндеу жөнінде өндірістер құру;
- * жылжымалы құрамды ауқымды жаңарту;
- * жаңа темір жол желілерін салу бағдарламасын іске асыру;
- * халықаралық көлік дәліздері бойынша жүрдек контейнерлік поездардың жүйелі ж ү р і п - т ұ р у ы ;
- * барлық ірі қалалар мен тораптық станцияларда осы заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;
- * отандық көлік операторларын әлемдік көлік нарығына кіріктіру;
- * осы заманғы жүрдек жолаушы қатынасын дамыту.

5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушы көлігі саласында:

- * жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісінің және олардың құрылғыларының техникалық жай-күйін қозғалыс қарқындылығының перспективалық өсуі мен осьтік жүктемені есепке ала отырып, нормативтік-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтіру;
- * автомобиль жолдарының жаңа учаскелерін (инженерлік құрылғылар салуды қоса алғанда) салу, топырақтық жарылуларды болдырмау және жалпы пайдаланымдағы өңіраралық облысшілік және аудандық автомобиль қатынастарын қамтамасыз ететін жолдардың бар желісінің техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға дейін сәйкес келтіру;
- * халықаралық, республикалық жолдарды және жергілікті маңыздағы басымдылық жолдар мен ауылдық жолдарды қолда бар тірек желілерін сақтай отырып, толық қалпына келтіру және жолдардың халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес пайдаланылуын қамтамасыз ету;
- * жолдарды концессияға беру және ақылы жеке автомобиль жолдарын құру арқылы жеке инвесторларды тарту;
- * ауылдық елді мекендерді өндірістік күштерді орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігінің жүйелі тасымалдарымен қамтамасыз ету;
- * бөлінген автобус желілері, трамвай, троллейбус шусыз трамвай желісі және

басқалары сияқты қалалық жолаушылар көлігінің баламалы түрлерін дамыту;
* тасымалдаушылардың халықаралық сапа стандарттарын жаппай енгізу үшін жағдайларды қамтамасыз ету;

* отандық автомобиль өнеркәсібін дамытуды жандандыру үшін жағдайлар жасау.

5.2.3. Әуе көлігі саласында:

* авиатехникаларды жөндеу мен қалпына келтіру және қосалқы бөлшектерді шығару бойынша салалық зауыттар құру;

* мұнай өндіру және құбыр тасымалы қажеттілігіне қызмет көрсету жөніндегі қосымша авиация құру;

* шағын авиация және жеке шағын авиация жасау;

* авиациялық тасымалда халықтың қажеттіліктерін барынша қанағаттандыру бағытында серпінді және бәсекеге қабілетті индустрияны дамытуы көтермелеу мақсатында азаматтық авиацияның мемлекеттік реттеу жүйесін ішінара ырықтандыру;

* озық халықаралық стандарттарда азаматтық авиация қызметін ерекше реттейтін нормативтік құқықтық базаны әзірлеу және енгізу;

* жергілікті әуе желілерінде ұшуға арналған әуе кемелер паркін жаңартуды аяқтау;

* облыстық маңызы бар әуежайлардың өндірістік қорын қайта жаңартуды аяқтау және жергілікті әуе желілерінде әуеайлақтар иелерін қалыптастыруды бастау;

* әуе қозғалысын ұйымдастырудың технологиялық жүйесінің спутниктік навигацияны қолдануға негізделген және әуе қозғалысына қызмет көрсету әдістерінің кірігуімен және шығарылған диспетчерлердің жұмыс орындарына енгізілген жүйелерімен жиынтығында кең ауқымды бірыңғай автоматтандырылған жүйеге толық өту кезеңін аяқтау;

* авиация тасымалы нарығын мемлекеттік реттеу жүйесін ырықтандыру, өңірлік ішкі және халықаралық ұшуларды орындайтын әуе тасымалының бірнеше ұлттық операторларын құру үшін жағдайлар қалыптастыру.

5.2.4. Ішкі су көлігі саласында:

* Жайық өзенінің тереңдігін және басқа да техникалық параметрлерін рұқсат берілген кластар кемелерімен толассыз жолаушылар мен жүктердің кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкіндік беретін деңгейге дейін жеткізу;

* өңірлік даму перспективасын ескере отырып, бар және жаңа өзен порттарының құрылысын дамыту;

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

* кедергісіз және қауіпсіз кеме қатынасына кепілдік беретін ішкі су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлеріне қолдау көрсету;

* пароммен өтуді дамыту;

* ішкі су жолдарын дамыту;

* сервистік және жөндеу кәсіпорындарын қалыптастыру дұрыс.

5.2.5. Теңіз көлігі саласында:

* теңіз порттарының өндірістік қуаттарын ұлғайту және жаңғырту жөніндегі жұмыстарды аяқтау;

* қазақстандық теңіз сауда флотын дамыту;

* кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік жүйесін құру;

* меншікті сервис және жөндеу кәсіпорындарын дамыту үшін жағдайлар жасау.

5.3. III кезең 2016-2020 жылдар (Сапалы жаңару)

Көліктік стратегияның үшінші кезеңін іске асырудың басталуына қарай Қазақстанның елді мекендерінің (олардың даму орталықтарына жақындығын ескере отырып) көпшілігі көлік қатынасымен қамтылады, мұның өзі көлік жүйесін перспективалы дамытудың әлеуметтік бағытына сәйкес келеді. Бұл орайда, оның өткізу қабілеті мен тиімділігі экономика қажеттілігіне толық сәйкес келеді.

Үшінші кезең көлік стратегиясын іске асырудың оң әсерін орнықтыруға шоғырландырылады.

Институционалды реформалардың, сондай-ақ жаңа технологиялар мен тәжірибелері тиімділігі кеңейтілуге және барлық облыстарға, аудандарға ауылдық округтар мен ауылдық елді мекендерге дейін жеткізілуге тиіс.

Өзін-өзі ең жоғары өтеушілік қағидатында инфрақұрылымды қаржыландыруға көшу жүзеге асырылуға тиіс, бұл оның одан әрі орнықты дамуы мен жоғары техникалық және технологиялық деңгейде қолдауы үшін ресурстар қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Халықаралық көлік дәліздерінің бағыттарында қазірде бар магистральдармен қатар келешектегі технологиялар негізінде жаңа жылжымалы құрамды пайдалана отырып жаңа магистральдар салынуға тиіс.

5.3.1. Темір жол көлігі саласында:

* жүрдек темір жол жолаушылар магистральдарын салу және басымдықты бағыттарда жүрдек жолаушылар поездарын ұйымдастыру;

* жүктерді тасымалдау көлеміндегі транзит үлесінің едәуір өсуі;

* отандық локомотивтердің - және вагон құрылысының есебінен жылжымалы құрамды жаңарту;

* отандық көлік операторларының қызметіндегі сыртқы экономикалық құрауыштың өсуі.

5.3.2. Автомобиль көлігі және қалалық жолаушы көлігі саласында:

* жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын қайта жаңартуды аяқтау және оларды халықаралық стандарттар деңгейіне дейін жеткізу;

* жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық және жергілікті маңызы

бар жолдар желісін халықаралық стандарттар деңгейінде күтіп ұстауды қамтамасыз ету ;

* халықаралық көлік дәліздері бағытында жүрдек автомагистральдарды бірінші техникалық санатқа дейін жеткізе отырып салу;

* халықаралық автомобиль тасымалдарын орындау кезінде нақты тепе-теңдікке қол жеткізу ;

* автобустар мен жүк автомобильдерін экология жөніндегі еуро стандарттарына ауыстыру ;

* халыққа қоғамдық көлікпен қызмет көрсету деңгейін дамыған елдердің деңгейіне дейін жеткізу, жаңа технологиялар мен көліктің балама түрлерін қарқынды енгізу;

* отандық автомобиль өнеркәсібін дамыту үшін жағдайлар жасау.

5.3.3. Әуе көлігі саласында:

* Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын реттейтін нормативтік құқықтық база озық халықаралық стандарттар мен талаптарға толық сәйкес келуге тиіс;

* азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу жүйесін толық ырықтандыру. Мемлекеттік реттеу шаралары азаматтық авиация қызметін реттейтін техникалық талаптар мен стандарттарды белгілеу бөлігінде қалып отыр;

* Қазақстан авиациялық компанияларының әуе кемелерінің паркі тұтастай жаңартылған, экологиялық талаптарды қоса алғанда, оларды пайдаланудың қауіпсіздігі үшін қойылатын барлық халықаралық талаптарға сай келеді;

* әуеайлақтар желісі Қазақстанның барлық ірі елді мекендерін географиялық камтиды. Стратегиялық маңызы бар "хаб"-әуежайлар мен әуежайлар ең кемінде ИКАО екінші дәрежелі метеоминимум бойынша әуе кемелерін қабылдауға рұқсаты бар ⁶ ;

⁶ "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 17 шілдедегі N 712 қаулысын қараңыз

* спутниктік кеме жүру тәсіліне өту арқылы бірыңғай технологиялық негіздегі әуе іс-қимылын ұйымдастыру жүйелерін құру;

* Жергілікті әуе желісінің әуеайлақтары мен тікұшақайлақтары желілері белсенді дамуда. Шағын авиация мен қосымша авиацияның дамуы;

* қазақстандық авиация рыногында халықтың әуе тасымалы мен авиациялық жұмыстарға қажеттіліктерін қанағаттандыратын, шетелдік авиакомпаниялармен салыстырғанда бәсекелестікке қабілетті және қазіргі заманғы меншікті әуе паркі бар бірнеше авиакомпанияның бар болуы.

5.3.4. Ішкі су көлігі саласында:

* Қазақстанның кеме жүретін су жолдарының тереңдігін және басқа да техникалық

параметрлерін рұқсат берілген кластар кемелерімен жолаушы мен жүк қатынасын кедергісіз және қауіпсіз жүзеге асыруға мүмкіндік беретін деңгейге дейін жеткізу;

* отандық кеме жасау есебінен мемлекеттік техникалық флотының кемелерін ішінара жаңарту және жаңғырту;

* өңірлік даму перспективасын ескере отырып, қазіргі барларын дамытуды жалғастыру және жаңа өзен порттарын салу;

* кедергісіз және қауіпсіз кеме қатынасына кепілдік беретін жай-күйде ішкі су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлеріне қолдау көрсету.

5.3.5. Теңіз көлігі саласында:

* қуаттарын кезең-кезеңмен жүктерді ауыстырып тиеудің болжамды өсуін қамтамасыз ететін және даму бағдарламасын перспективті іске асыруды ескеретін деңгейге дейін жеткізе отырып, Каспий теңізінің қазақстандық бөлігінде жүктерді ауыстырып тиеудің баламалы пункттерінің (порттардың) инфрақұрылымын дамыту;

* қазақстандық теңіз сауда флотын одан әрі дамыту.

5.4. Стратегияны іске асыру тетігі

Көлік стратегиясын іске асыру тетігі осы Стратегияның қағидаттары мен бағыттарына сәйкес көліктің әрбір түрі бойынша дамудың салалық (секторалдық) орта мерзімдік бағдарламаларын және қалалық жолаушылар көлігін дамытудың өңірлік бағдарламаларын әзірлеу мен іске асыруға негізделеді. Сөйтіп, көлік жүйесін дамытуда бірыңғай көзқарасқа және кешенділікке қол жеткізіледі.

Даму бағдарламаларын әзірлеу үкіметтік емес ұйымдардың: институттардың, қауымдастықтардың, жеке бизнестің белсенді қатысуымен жүзеге асырылады. Осылардан басқа, әзірленетін салаларды дамыту бағдарламаларында барлық инфрақұрылымдық жобалардың қоршаған ортаға әсерін бағалау жөніндегі және олардың мемлекеттік экологиялық сараптаудан өткендігі жөнінде міндетті есептеулермен қамтамасыз ету туралы талаптар көзделуі тиіс.

Мұндай бағдарламаларды іске асыру мониторингі үшін үкімет есеп берудің тәртібі мен жүйесін әзірлейтін және енгізетін болады, онда уәкілетті органдардың құзыреттілігі мен тиімділігі, іске асыру тетіктері мен ұйымдық құрылымдардың ашықтығы, жобалардың ұзақ мерзімді орнықтылығы мен қаржылық айқындылығы тәріздес өлшемдерге баса көңіл аударылатын болады.

Көлік стратегиясын іске асыруға жауапты уәкілетті орган сипатталған өлшемдерді ескере отырып әзірленген есептеулерді жыл сайын Үкіметке тапсырады, онда Стратегияға қол жеткізудің қорытындылары бойынша стратегиялық бағыттарға түзетулер енгізу жөніндегі ұсыныстарды қамтиды.

6. ІСКЕ АСЫРУДЫҢ КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕРІ МЕН ИНДИКАТОРЛАРЫ

6.1. Стратегияны іске асырудың күтілетін нәтижелері

Көлік стратегиясын іске асыру нәтижесінде 2020 жылы көлік жүйесі жұмыс істеудің жаңа сапалы деңгейіне көшеді, оңтайлы көлік желілері қалыптасады.

Қазақстандық көлік кешені әлемдік көлік жүйесіне табиғи кірігеді. Көлік инфрақұрылымы әлемдік стандарттарға сай келетін болады. Экология саласындағы нормативтік база мен бақылау жүйелері халықаралық стандарттарға келтіріледі.

Қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастыру есебінен көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастырудың және өндірістік процестің озық технологиялары енгізілетін, отандық өндіріс салалары қалыптастырылатын болады.

Көліктің барлық түрлері өзара үйлесімді әрекеттестікте болады. Интермодальды тасымалдардың көлік-логистикалық орталықтар желісі қалыптастырылады. Осының барлығы транзиттік тасымал үлесінің едәуір ұлғаюына мүмкіндік береді, олардың негізін контейнерлік тасымалдар құрайтын болады. Транзит мемлекеттің және көлік компанияларының бюджетіне елеулі қаржылық түсімдердің түсуін қамтамасыз етеді.

Көлік жүйесі тиімділігінің артуы оның қазақстандық экономиканың бәсекелестікке қабілетті элементі болуына мүмкіндік береді. Жүктер - және жолаушы тасымалдарының едәуір өсуі қамтамасыз етіледі.

Экономика мен халықтың көрсетілетін көлік қызметтеріне қажеттіліктерін сенімді және қауіпсіз көлікпен қамтамасыз етудің ең жоғарғы деңгейіне қол жеткізілетін болады. Көлік халық үшін қол жетімді болады жоғары техногендік және экологиялық қауіпті көздер ретінде оның әсер етуі төмендетіледі.

Көліктегі экономикалық және технологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері шешіледі, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекелестікке қабілеттілігінің өсуіне ықпал етеді.

Өнімнің және көрсетілетін қызметтердің өзіндік құнының көліктік құрауышысы айтарлықтай төмендетіледі, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады. Көлік кешені мемлекет экономикасының негізгі қозғалтқышы болады.

Стратегияны іске асырудың Қазақстан экономикасын дамытудағы жалпы әлеуметтік-экономикалық әсері зор болады және Индустриалды-инновациялық даму стратегиясы, Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 10 шілдедегі N 1149 Жарлығымен бекітілген Ауылдық аумақтарды дамытудың мемлекеттік бағдарламасы және әзірленіп жатқан Қазақстан Республикасын аумақтық дамытудың 2015 жылға дейінгі кезеңге бағдарламасы сияқты бағдарламалық құжаттарды іске асыруда едәуір ықпал етеді.

Тұратын ауданына және жыл мезгіліне (уақытына) қарамастан, Қазақстан халқының көлік қызметтеріне қолжетімділігі артады. Көлік қызметтерін тұтынушылардың есебінен операторлардың шығындарын толық өтеуге ұмтыла отырып, мемлекет тиімсіз жолаушы тасымалдарын қаржыландыруды, сондай-ақ даулы әлеуметтік көмек көрсетуді және азаматтардың жекелеген топтарына жол жүру ақысы бойынша

жеңілдіктер жасауды жалғастырады.

Қазақстанның көлігі жоғары техногенді қауіптіліктің және қоршаған ортаны ластаудың көзі болудан қалады.

Мемлекет көлік қызметтерінің нарығында кәсіпкер ретіндегі өзінің қатысуын қысқартады және нарық субъектілерінің шаруашылық қызметіне араласпай-ақ көлік қызметін реттеу функцияларын орындауға біржола ойысады.

Инфрақұрылымның жай-күйін жалпы жақсарту және перспективалы дамыту есебінен Қазақстанның көлік дәліздері жүктер мен жолаушыларды тасымалдау үшін т а р т ы м д ы б о л а д ы .

Бүкіл көлік инфрақұрылымын ұстау ең жоғары деңгейде оны пайдаланушылардан және ілеспе қызметтерді іске асырудан алымдар жинаудан қалыптасатын кіріс есебінен жабылады. Бұл оны одан әрі жоғары техникалық және технологиялық деңгейде орнықты дамыту мен қолдау үшін ресурстар қалыптастыруға мүмкіндік береді.

6.2. Стратегияны іске асыру индикаторлары

Стратегияны іске асыру мониторингі және қол жеткізілген нәтижелерді талдауды үкімет Стратегияны іске асырудың кезеңділікке сай келетін және көлік жүйесі жағдайының сандық және сапалық өзгерісін (жақсаруын) көрсететін бірқатар әлеуметтік-экономикалық индикаторлар негізінде жүзеге асырады.

Өз бағыты бойынша индикаторлар негізгі екі топқа - ел экономикасындағы сапалық өзгерістерді көрсететін, көлік жүйесінің теңбе-теңдігі мен тиімділігіне тәуелді болатын экономикалық және халықтың өмір сүру деңгейі мен қауіпсіздігіне тура әсер ететін көлік жүйесі аспектілерінің өзгерісін көрсететін әлеуметтік индикаторлар болып б ө л і н е д і .

Стратегияны іске асыру процесінде таңдап алынған индикаторлар кезең-кезеңмен мынадай мәндерге қол жеткізеді деп күтілуде (10-кестені қараңыз).

10-кесте. Стратегияны іске асырудың күтілетін индикаторлары

ИНДИКАТОРЛАР	2003	Мақсаттық мәндері		
		2010	2015	2020
Жолаушы айналымы, млн. жолаушы-километр	92948	170963	263568	379915
Жүк айналымы, млн. тонна-километр	216900	374739	590112	932855
Көлік қызметінен түсетін табыс, млрд. теңге	1955	3142	5074	7815
Экономиканың жүкті қажетсінуі, т-км/млн. теңге	47	44	42	41

Тауарлар құнындағы көлік шығындары	8,0%	7,8%	7,6%	7,4%
ЖІӨ көліктің үлесі (жеке автомобильсіз)	11,4%	10,5%	10,0%	9,6%
Транзиттік қозғалыстан түсетін Жалпы табыс, млн. теңге	46519	63665	77157	95353
Жыл ішіндегі қатынассыз ЖБҚ саны	1980	1659	1266	750
100 000 халыққа шаққанда қаза тапқандар саны	18,9	14,9	9,3	8,8
10 000 автомобильге шаққанда қаза тапқандар саны	1,37	0,94	0,79	0,67

Көліктің әрбір түріне арналған осы мақсаттық индикаторларды уәкілетті орталық атқарушы органдар нақтылауға және үкімет Стратегияны іске асырудың үш кезеңінің әрқайсысында әзірленетін салалық даму бағдарламаларында болуы тиіс.

6.3. Көлік кешенін іске асырудың баламалы сценарийлері

Стратегияны іске асырудан алынатын әлеуметтік-экономикалық нәтижені салыстырмалы талдауды орындау кезінде көлік жүйесін қаржыландыру және дамыту жөніндегі мемлекеттің стратегиясымен байланысты үш ықтимал сценарий қаралды.

Стратегияны іске асырудың жалпы экономикалық және әлеуметтік нәтижесін бағалау үшін салыстырма талдау жасалды және Стратегияны қабылдамай (I сценарийі) және оны қабылдаумен (II сценарийі) көлік секторын дамыту жағдайлары қаралды.

2007 жылға дейінгі екі сценарийі де Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 31 тамыздағы N 917 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2005-2007 жылдарға арналған әлеуметтік-экономикалық дамуының орташа мерзімдік жоспарын ескере отырып тұжырымдалған, алайда бұл мерзімнен кейін қаржыландыру деңгейінде де, салалар арасында қаражаттарды бөлуде де едәуір құбылулар болады.

I сценарийі көліктің жеке инфрақұрылымын (автомобиль және темір жолдар, порттар мен әуежайлар) қолданыстағы деңгейде дамытудың және оны қаржыландыруды сақтаудың дәйекті мемлекеттік саясатының жоқтығы жағдайында көлік жүйесі ахуалының болжамдалған өзгерістеріне негізделген. Мұндай сценарий кезінде көлік саласын дамыту, әдетте тіпті, салалық деңгей бойынша да қандай да бір саяси реформаларды көздемейтін жеке инфрақұрылымды оңалту мен салуға жұмылдырылған салалық бағдарламалар шеңберінде өтеді. Стратегияда қабылданған көлік секторын одан әрі ырықтандыру және коммерциялау инвестициялау моделіне қарамастан теория жүзінде алға жылжуы мүмкін болғанымен, Стратегияда көрсетілген тиімді жеке кәсіпорындарды құру мүмкіндігі іс жүзінде көлік инфрақұрылымының нашар ахуалының сақталуымен едәуір дәрежеде қиындатылатыны болжамдалады. Күтілетін қарқынды экономикалық өсу кезеңінде жеке сектор инфрақұрылымы қажетті

стандарттарға сай келмейтін, біртіндеп бүліне отырып, жоғары пайдалану шығындарына алып келетін жүйеге сенімсіз қарайтын болады.

Осы сценарийде көзделген қаражаттар транзиттік дәліздер желісін толық қалпына келтіру үшін де жетімсіз болады, соның салдарынан инфрақұрылымның жалпы жай-күйі нашарлай береді. Жолаушылар вагондары паркін жаңарту үшін ең төменгі қаражаттар көзделген, соған байланысты парктердің "жасы" өсе бастайды. Мемлекеттік қаржыландырумен бірқатар әуежайлар қайта жаңартылады, дегенмен тұтастай алғанда әуежай инфрақұрылымның ахуалы айтарлықтай жақсармайды.

II сценарийі саяси, экономикалық және әлеуметтік шаралардың толық кешенін іске асыруды қамтиды. Ол Қазақстанның транзиттік потенциалын кезең кезеңмен іске асыру мен өңірлік көлікті теңгерімді дамыту қажеттіліктеріне жауап беретін көлік жүйесінің өте тұтас дамуына бағытталған. Көлік саясатын іске асыру халықтың өмір сүру деңгейін арттыра және ауылдық аумақтардың дамуын ынталандыра отырып, Қазақстанның экономикасы мен халқының қажеттіліктерін қол жетімді және қауіпсіз көлікпен қамтамасыз етіп, көлік саясатының әлеуметтік аспектілерін толық ашуға мүмкіндік береді.

Стратегияны іске асырудың күтілетін нәтижелерін I сценарийі бойынша оқиғалардың ықтимал дамуымен көрнекі түрде салыстыру үшін 11-кестеде айтарлықтай түсінікті бірқатар индикаторлар келтірілген.

11-кесте. Стратегияны іске асыру индикаторларын I и II сценарийлерін салыстыру

ИНДИКАТОРЛАР	2003	Инвестициялық сценарийлер	
		I	II
		2020	2020
Жердегі инфрақұрылымның орташа тығыздығы, км/км ²	19,2	19,4	19,6
Жол қозғалысының орташа жылдамдығы			
Облыс орталықтары	40,3	34,3	41,6
Астана	27	20	31
Алматы	40	23	45
Автожолдардың тегіс еместігінің орташа индексі			
транзиттік дәліздер	4,2	2,8	3,6
басқа да республикалық маңызы бар	6,2	7,9	4,5
жергілікті маңызы бар	8,2	9,6	8,8
Қозғалыстың орташа жылдамдығы			

транзиттік дәліздер	74	82	78
басқа да республикалық маңызы бар	54	31	72
жергілікті маңызы бар	25	15	35
Жыл бойғы қатынассыз ЖБҚ саны	1980	1310	750
Елді мекендердің тұрақты қатынастармен қамтамасыз етілуі %	69,3	75,8	81,5
100 000 халыққа шаққанда каза тапқандар саны	18,9	20,5	8,8
Жолаушы айналымы (млн. жолаушы-километр)	92948	354813	379915
Жүк айналымы (млн. тонна-километр)	216900	912697	932855
Көлік қызметінен түсетін табыс (шығындарды қамтиды), млрд. теңге	1666	8611	7815
Экономиканың жүкті қажетсінуі (ЖІӨ млн. теңгеге тонна-километр)	47	43	41
Тауарлар құнындағы көлік шығындары	8,0%	7,8%	7,4%
(мұнайды пайдаланусыз)	8,0%	8,5%	6,9%
Транзиттік дәліздердің өткізу қабілетін орташа пайдалану, %	15%	47%	48%
ЖІӨ-дегі көліктің үлесі (жеке автомобильсіз)	11,4%	10,8%	8,9%
Транзиттік қозғалыстан түсетін табыс, млн. теңге			
Жалпы табыс	46519	86055	95353
Таза табыс	16904	31152	34238

7. ҚАЖЕТТІ РЕСУРСТАР МЕН ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРІ

7.1. Негізгі қағидағтар

Барлық көлік қызметтерін іс жүзінде жеке кәсіпорындар көрсететінін ескерсек, олар пайдалану шығындарын және күрделі шығындарды өз бетінше өтейді.

Жолаушы темір жол тасымалына қатысты Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 6 ақпандағы N 145 қаулысымен бекітілген Темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру шеңберінде әзірленіп жатқан субсидиялаудың ерекше тетіктері әрекет ететін болады.

Автомобиль және темір жолдарының тірек (магистральды) желісі, сондай-ақ ішкі кеме қатынасы инфрақұрылымы мемлекет меншігінде қалады. Терминалдар меншігі біртіндеп жеке секторға беріле бастайды.

Ақыр соңында инфрақұрылым мемлекетке қайтарылатын ұзақ мерзімді концессиялы келісімдерді қоса алғанда, жеке сектордың көлік секторының түрлі салаларында қатысуы көтермеленетін болады. Мемлекеттік-жеке серіктестік сызбаларын, сондай-ақ мемлекеттің инфрақұрылымды ішінара қаржыландыруын қ а м т и д ы .

Әуе навигациясы жүйесі әуежайлардың навигациялық алымдары мен маршруттық навигациялық алымдар есебінен мүмкіндігінше өзін өзі қаржыландыратын болады.

Авиациялық терминалдар әуежайлардың жауапкершілігінде болады және терминалдық алымдар есебінен қаржыландырылады.

Негізгі әуежайлар әуежайлардағы ұшу-қону алымдары есебінен қаржыландырылатын инфрақұрылымға техникалық қызмет көрсетуге және жаңғырту үшін жауап беретін жеке секторға кіретін болады.

Теңіз порттарының терминалдарын салу мен техникалық қызмет көрсету жалпы жағдайда жеке сектордың жауапкершілігі саласына кіреді. Жалпы пайдаланымдағы теңіз инфрақұрылымы мемлекеттің жауапкершілігі саласында болады, бұл орайда шығындар мүмкіндігінше навигациялық алымдар мен кеме иелерінің стивидорлық компаниялармен шарттары есебінен өтелетін болады.

Ішкі кеме қатынасы жолдарындағы порттар жеке сектор жауапкершілігіндегі сала болып табылады. Ішкі кеме қатынасы жолдарындағы табиғатты қорғау іс-шаралары пайдаланудың ағымдағы және жобаланған деңгейін ескере отырып, пайдаланушылардан алынатын алым есебінен ғана ішінара өтеледі. Сондықтан мемлекеттік инвестициялар техникалық қызмет көрсету үшін де, күрделі шығындар ү ш і н д е қ а ж е т б о л а д ы .

Автожол секторы инфрақұрылымы басқалардан инфрақұрылымды пайдалануға алымдар тікелей орындарда және пайдалану уақытында алынатындығымен е р е к ш е л е н е д і .

Басқа елдердегі реформалау тәжірибесі алымдарды алуға тәсілдердің өзгергенін білдіреді, олар жолдарды пайдалануға тікелей байланыстырылған. Алымдар алудың осындай саясаты кезең кезеңмен Қазақстанда да енгізіледі.

Бәрінен бұрын, бұл кейбір еуропа елдеріндегі сияқты басты магистральдардағы жүк көтергіштігі үлкен жүк автомобильдеріне қолданылады. Ұзақ мерзімді перспективада мұндай саясат кеңейтіледі және көлік құралдарының басқа түрлеріне де қолданылады.

Автомобиль жолдары жүйелерінің айтарлықтай маңызды болуынан бәсекеге қабілетті қазақстандық экономиканың тиімді жұмыс істеуі үшін алым жүйесі басты автожол жүйесінің пайдаланушыларының, әсіресе жүк автомобильдерінің иелері төлейтін алымдардың тиісті пайдаланатын нақты шығындарды көрсетуін және ең жоғары деңгейде оларды өтеуге кепілдік береді.

7.2. Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздері

Көлік инфрақұрылым объектілерін мемлекеттік қаржыландырумен қатар даму институттарын (Қазақстанның Даму банкі, Инновациялық қор), басқа да отандық және халықаралық қаржы ұйымдарын (ЕЖДБ, АДБ, Әлемдік банк, РДБ және басқалар) тарту көзделеді. Негізгі қаражаттарды жаңартуға ынталандыратын жеңілдіктер мен артықшылықтар беру арқылы жеке бизнесті дамыту үшін қолайлы ахуал қалыптастыру. Осылайша, бағдарламаларды іске асыруды қаржыландыруды инвестициялар тарту арқылы, сондай-ақ коммерциялық негізде: мемлекеттік-жеке серіктестік құрылымындағы, концессиялардағы, жеке бастамашалық негізде бірлесіп кәсіпорындар құрудағы, барлық деңгейдегі мемлекеттік бюджеттер жүзеге асыратын болады.

Сарапшылардың бағалауы бойынша 2020 жылға дейінгі Көлік стратегиясының іс-шараларын іске асырудың жуықтап алғандағы құны 2004 жылғы бағалармен (шамамен) 4 трлн. теңгені құрайды.

Көлік стратегиясын іске асыру үшін инвестициялық қажеттілікті шамамен бағалаудың негізінде қазіргі бар инфрақұрылымды атап айтқанда, автомобиль және темір жолдарын қалпына келтіру, кейіннен қайта жаңарту мен жаңадан салу үшін қажетті қаржыландыру есептеулері жатады.

Көлік стратегиясын іске асыру үшін қажетті адами, қаржылық және материалдық-өндірістік ресурстарды барынша нақты бағалау көлік түрлері бойынша салалық және жалпымемлекеттік даму бағдарламаларын әзірлеу және бекіту кезінде, соның ішінде тиісті жылға республикалық бюджеті қалыптастыру кезінде орындалатын болады.