

**Қазақстан Республикасы Президентiнiң "Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейiнгі көлiк стратегиясы туралы" Жарлығының жобасы туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 31 қаңтардағы N 75 Қаулысы

      Қазақстан Республикасының Yкiметi  **ҚАУЛЫ ЕТЕДI:**

      Қазақстан Республикасы Президентiнiң "Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейiнгi көлiк стратегиясы туралы" Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентінің қарауына енгiзiлсiн.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрі*

 **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІНІҢ**
**ЖАРЛЫҒЫ Қазақстан Республикасының 2020 жылға**
**дейiнгi көлiк стратегиясы туралы**

**ҚАУЛЫ ЕТЕМIН:**

      1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлiк стратегиясы (бұдан әрi - Стратегия) бекiтiлсiн.

      2. Қазақстан Республикасының Үкiметi:

      үш aй мерзiмде Стратегияны iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспарын әзiрлесiн және бекiтсiн;

      жыл сайын 30 қаңтарға қарай Мемлекет басшысын Стратегияның орындалу барысы туралы хабардар етсiн;

      осы Жарлықтан туындайтын өзге де шараларды қабылдасын.

      3. Орталық және жергілікті атқарушы органдар, сондай-ақ Қазақстан Республикасының Президентiне тiкелей бағынысты және есеп беретiн мемлекеттiк органдар Стратегияны iске асыру жөнiндегi шараларды қабылдасын.

      4. Стратегияның орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің Әкiмшiлігіне жүктелсiн.

      5. Осы Жарлық қол қойылған күнiнен бастап күшіне енедi.

*Қазақстан Республикасының*

*Президентi*

Қазақстан Республикасы

Президентiнің

2005 жылғы "\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_

N \_\_\_\_\_\_ Жарлығымен

бекітілген

 **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ**
**2020 ЖЫЛҒА ДЕЙІНГІ КӨЛІК СТРАТЕГИЯСЫ**

 **СТРАТЕГИЯНЫҢ ПАСПОРТЫ**

Атауы                   Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейiнгi

                        көлік стратегиясы

Әзiрлеу үшін негіздеме  Қазақстан Республикасы Қауiпсiздiк Кеңесінің

                        2003 жылғы 16 қазандағы Хаттамалық шешiмi,

                        Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің

                        2004 жылғы 19 тамыздағы N 232-ө  өкімі

Әзiрлеушілер            Қазақстан Республикасы Көлiк және

                        коммуникация министрлігі Қазақстан

                        Республикасы Президентiнiң Әкiмшiлiгi

                        Экономикалық саясат басқармасының Жүйелiк

                        зерттеулер орталығымен бiрлесіп

Мақсаты                 Көлiк жүйесiн тұрақты озық дамыту және

                        экономика мен халық тарабынан көлiк

                        қызметтерiне сұраныс өзгерген кезде оның

                        жедел iс-қимылын қамтамасыз ету және оны

                        толық көлемде қанағаттандыру

Мiндеттерi              Көлiк процестерiнiң ең жоғары тиiмділігіне

                        қол жеткiзу және ішкі, транзиттік және

                        экспорттық-импорттық қатынаста соңғы

                        өнімнiң құнындағы көлiк құрамдамасын

                        төмендету

                        Қазақстанның көлiк жүйесiнің әлемдiк көлiк

                        жүйесiне кiрiгуi

                        ұлттық көлiк заңнамасын өңiрлiк және

                        халықаралық ұйымдар шеңберiнде халықаралық

                        заңнамамен үйлестіру

                        бiрыңғай экономикалық кеңiстікті нығайту

                        және өңiраралық байланыстарды дамыту,

                        сондай-ақ көлiктiк қол жетімділiктi

                        экономикалық даму мен әлеуметтiк

                        тұрақтылыққа кепiлдiк беретiн деңгейге

                        көтеру

                        транзиттік әлеуетті дамыту және тиiмдi

                        пайдалану

                        көлiк процестерінің қауiпсiздiгiн

                        қамтамасыз ету, көлiктегi оқиғалардың санын

                        және ауыртпалығын төмендету

                        экологиялық қауіпсiздiктi қамтамасыз ету

                        және энергетикалық ресурстарды тиiмдi

                        пайдалану

                        көлік секторында қолайлы инвестициялық

                        ахуалды қалыптастыру

Iске асыру мерзiмi      2005-2020 жылдар

                        1 кезең - 2005-2010 жылдар

                        2 кезең - 2011-2016 жылдар

                        3 кезең - 2016-2020 жылдар

Қаржыландырудың         Қаржыландырудың қажеттi ресурстары мен

қажетті ресурстары      көздерi көлiк түрлерi бойынша салалық және

мен көздерi             жалпы мемлекеттік бағдарламаларды әзiрлеу

                        мен бекiту кезiнде анықталатын болады.

Күтілетiн нәтижелер     Көлiк жүйесiн жұмыс iстеудің сапалық жаңа

                        деңгейiне көшiру жүзеге асырылатын, оңтайлы

                        көлiк жүйесi қалыптастырылатын болады.

                        Инфрақұрылымды толық өзiн-өзi ақтайтын

                        принципке қаржыландыруға көшу оны одан әрi

                        тұрақты дамыту мен жоғары техникалық және

                        технологиялық деңгейде ұстап тұруды

                        қалыптастыруға мүмкiндiк бередi.

                        Қазақстандық көлiк кешенi әлемдiк көлiк

                        жүйесiне табиғи кiрiгетiн болады. Көлiк

                        инфрақұрылымы әлемдік стандарттарға сай

                        келетін болады. Экология саласындағы

                        нормативтiк база мен бақылау жүйесi

                        халықаралық стандарттарға келтiрiледi.

                        Қолайлы инвестициялық ахуал жасау есебiнен

                        көлiк кешенiнiң барлық ұзақ мерзiмдi

                        активтерi жаңартылады, еңбектi ұйымдастыру

                        мен өндiрiстiк процестiң озық технологиялары

                        енгiзiледi, бейiндi отандық өндiрiстер

                        құрылады.

                        Көлiктiң барлық түрi өзара үйлесiмдi жұмыс

                        iстейтiн болады. Интермодальдық тасымалдар-

                        дың көлiк-логистикалық орталықтары жүйесi

                        жасалады. Осының бәрi негiзiн контейнерлiк

                        тасымалдар құрайтын транзиттiк тасымалдар

                        үлесiн елеулi арттыруға мүмкiндiк бередi.

                        Транзит мемлекет пен көлiк компанияларының

                        бюджетiне елеулі қаржылай түсімдердi

                        қамтамасыз етедi.

                        Көлік жүйесінің тиiмділігін арттыру оны

                        қазақстандық экономиканың бәсекеге қабілетті

                        элементіне айналдыруға мүмкiндiк бередi.

                        Жүк және жолаушылар тасымалының елеулi өсуi

                        қамтамасыз етілетін болады.

                        Экономика мен халықтың көлiк қызметтерінiң

                        сенiмдi және қауiпсiз көлiкпен көрсетілуіне

                        қажеттілiктерін қамтамасыз етудiң ең жоғары

                        деңгейіне қол жеткiзiлетiн болады. Көлiк

                        барлық халық үшiн қолжетімдi құрал болады.

                        Оның жоғары техногендi және экологиялық

                        қауiптiң көзi ретіндегi әсерi азаяды.

                        Көлiктегi экономикалық және технологиялық

                        қауіпсiздiктi қамтамасыз ету мәселелерi

                        шешілетін болады, бұл Қазақстан Республикасы

                        экономикасының бәсекеге қабілеттiлiгiнің

                        өсуiне ықпал ететiн болады.

                        Өнiмдер мен қызметтердің көлiктiк құрауыш

                        өзiндiк құны айтарлықтай төмендейдi, отандық

                        экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады.

                        Мемлекет экономикасының негiзгi

                        қозғалтқыштарының бiрi ретiнде көлiк

                        кешенінің ролi артады.

                        Стратегияны iске асыру Қазақстан

                        экономикасын дамытуда ортақ әлеуметтiк-

                        экономикалық тиiмділiкке ие болады және

                        Индустриялық-инновациялық даму  стратегиясы ,

                        Ауыл аумақтарын дамытудың мемлекеттік

                         бағдарламасы , Аумақтық даму бағдарламасы

                        сияқты бағдарламалық құжаттарды iске асыруға

                        айтарлықтай ықпал етеді.

 **КIРIСПЕ**

      Қазақстан Республикасы дамуының қазiргi кезеңiнде мемлекетке экономикалық реформалаудың жаңа тетіктерін iске қосу, жаһандану жағдайларында отандық экономиканы дамытудың басымдықтарын айқындау бәсекелестiк пен жеке бастамашылықты дамыту үшін өнеркәсіптiк инфрақұрылым және жағдайлар жасау керек.

      Президенттiң "Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың гүлденуi, қауiпсiздігі мен әл-ауқатын жақсарту" туралы Қазақстан халқына  Жолдауы (1997 жылғы 10 қазан) осындай ұзақ мерзiмдi басымдықтарды жариялаған және оларға қол жеткiзудің жолдарын анықтап берген негiз қалаушы құжат болды.

      Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылға дейінгі Индустриялық-инновациялық даму  стратегиясын (бұдан әрi - Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы) қабылдаумен республика жоғары технологиялар индустриясын жасауда және бәсекеге қабілеттi экономиканы құру қағидаттарында негізделген келесi өзінің сапалық жаңа даму кезеңiне көшті.

      Елдiң бiрыңғай экономикалық кеңiстiгiн дамыту көбiнесе әр өңiрдiң көлiк инфрақұрылымы дамуының дәрежесiне байланысты. Осыған орай, көлiк жүйесін теңгерiмдiрiлген өңiрлiк дамыту және орталықсыздандыру үрдiсiнiң сақталуымен көлiк қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергiлiктi органдардың өзара iс-қимылын күшейту қажеттiлiгi ерекше маңызды болып табылады.

      Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейiнгi көлiк стратегиясының (бұдан әрi - Стратегия) жалпы мемлекеттiк маңызы бар, өйткенi көлiк кешенiнің тұрақты жұмыс iстеуi республиканың экономикалық өсуінің қажетті шарты болып табылады.

      Көлiк қызметтерi оларды алушыларға, атап айтқанда халыққа, бизнеске, сондай-ақ бiрлiк пен қауіпсiздiкті қамтамасыз етудiң стратегиялық мәселелерiн шешуде мемлекетке бағытталуы тиiс.

      Негiзгі стратегиялық құжаттарды дамытуда әзiрленген, "...Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттiк тасымалдардың тиiмділігін арттыру, көлiк қызметтерiне бар және болжанған мұқтаждықтарды қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшiн көлiк кешенiн қарқынды дамытуды" бас мақсат қылып белгілеген, Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801  қаулысымен мақұлданған 2008 жылға дейiнгi кезеңге арналған Мемлекеттік көлiк саясатының тұжырымдамасы көлiк кешенiн дамытудың басы болды.

      Сонымен бiрге, қол жеткiзiлген нәтижелер қолданыстағы салалық дамыту бағдарламалар үшін негіз құрып және бiр қатар салалық заңдарды әзiрлеу мен қабылдауды қамтамасыз етiп, көрсетiлген құжат көбiнде өз миссиясын орындағанын айқындайды. Жақын арадағы жылдарда дағдарыстық шекке қол жеткiзуi мүмкiн көлiктің барлық түрлерiн негiзгi қорлары тозуының жоғары қарқыны мемлекеттен олардың жедел қалпына келтiрiлу мен жаңғыртылуына бағытталған белгiленген жаңа жүйелiк шаралар қабылдауды талап етедi.

      Қолданыстағы салалық дамыту бағдарламалары 2005-2006 жылдары аяқталады, одан кейiн жаңаларын әзірлеуде қажеттілік туындайды, бұл әлемдiк кiрiгу үрдiстерiн, технологияларды дамытуды, көлiк саясатын, сондай-ақ көлiк секторындағы мемлекеттің қаржылық саясатын ескере отырып, болу тиiс.

      Осылайша, көлiк жүйесiн ұзақ мерзiмдi дамытудың саясатын белгiлеу қажеттілігі мемлекеттің бiрыңғай стратегиялық құжатты әзерлеуiмен қабылдауымен шешiлетiн өзекті мiндет болып табылады.

      Осы Көлiк Стратегиясы көліктің тиiмдi жұмыс iстеуi елеулi деңгейде мемлекеттiң саясатына тәуелдi болатын темiр жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлiгi түрлерiн қамтиды. Қазiргi жағдайларда көлiктiң бұл түрлерi Қазақстанның көлiктік процестерiнде басты рөл атқарады.

      Стратегия 2020 жылға дейiнгi мемлекеттік көлiк саясатының негiзгi бағыттарын белгiлейдi және Қазақстанның көлiк жүйесінің кешенділігi мен бiртұтастығын қамтамасыз етуге және дамудың тұжырымдамалары мен орта мерзiмдi салалық бағдарламаларын әзiрлеу үшін стратегиялық негiз қалауға тиiс саяси шаралар, басшылыққа алынатын қағидаттар жиынтығы мен инфрақұрылымдық даму бағыттарын бiлдiредi.

 **1. КӨЛIК ЖYЙЕСIНІҢ ҚАЗIРГI ЗАМАНҒЫ ЖАЙ-КҮЙI**

**1.1. Көлiк жүйесiнiң жалпы жай-күйi**

      Қазақстанның көлiк жүйесi "Қазақстан Республикасындағы көлiк туралы" Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегi  Заңына сәйкес темiр жол, автомобиль, теңiз, ішкі су, әуе, қалалық электр, соның iшiнде метрополитендi, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлiгiн қамтитын кешендi бiлдiредi 1 .

      Қазақстанның экономикалық және географиялық ерекшелiктерi (кең-байтақ аумағы, халық тығыздығының төмендігі елдің әр бөлiгiнде орналасқан минералдық ресурстар қорлары, Еуропа мен Азия арасында орналасуы) көлiк жүйесiне жоғары тәуелдiлiктi сақтай отырып, оның экономикасын әлемдегi неғұрлым жүк тасымалдауды көп қажетсiнетiндердiң бiрiне айналдырады.

      Жер үсті жолдары қатынасы желiсiнің негiзгi үлесi (шамамен тиiсiнше 85,6 және 13,7 мың км) автомобиль және темiр жолдарының үлесiне тиедi. Әуе трассаларының ұзындығы шамамен 60 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы желiнiң тығыздығы шамамен 5,2 км темiр жолды, 1,5 км ішкі су жолдарын, 28,3 км қатты жамылғылы автомобиль жолдарын құрайды, бұл басқа дамыған елдермен салыстырғанда айтарлықтай төмен (1-кестенi қараңыз).

      1-кесте. Көлiктің жекелеген түрлерi инфрақұрылымының салыстырма ұзындығы мен тығыздығы

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ел/
Көрсеткіш  | Темір жол
жүйесі, км  | Темiр жол
желiсi-
нiң
тығыз-
дығы,
км/мың км 2  | Автожол-
дардың
ұзындығы, км  | Автомо-
биль
жолдары-
ның
тығыз-
дығы,
км/мың
км 2  | Iшкi су
(пайдала-
нылатын)
жолдары,
км  |
| Қазақстан
Канада
АҚШ
Мексика
Австралия
Германия
Аргентина
Украина
Нигерия  | 13780
48909
228464
19510
44015
46039
34091
22473
  3557  | 5,2
  5
24
10
  6
129
12
37
  4  |   85679
497306
4148395
108087
314090
230735
  63348
163898
  60068  | 28,3
49,8
430,7
54,8
40,9
646,3
22,9
271,5
65,0  | 3982
  631
41009
2900
2000
7300
11000
4499
8575  |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 Метрополитендi дамыту Қазақтан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 10 ақпандағы N 1019   Жарлығымен бекiтiлген Алматы қаласын дамытудың 2003-2010 жылдарға арналған мемлекеттiк бағдарламасындағы iс-шараларда, сондай-ақ әзiрленiп жатқан Қазақстан Республикасының 2015 жылдарға арналған аумақтық даму бағдарламасында көзделген. Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлігін дамыту Қазақстан Республикасы Президентiнің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095  Жарлығымен бекiтiлген Каспий теңiзiнің қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк бағдарламасына және Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2002 жылғы 11 қаңтардағы N 25  қаулысымен мақұлданған Қазақстан Республикасының газ саласын дамытудың 2015 жылға дейінгі тұжырымдамасына сәйкес жүзеге асырылуда. Сондықтан аталған көлiк түрлерiнiң даму мәселесi Стратегияға енгiзiлмеген.

      1999 жылдан бастап 2003 жыл аралығындағы кезеңде Қазақстан экономикасының өсiмi IЖӨ түрiнде 45,1% құрады. Тауарлар мен қызметтер өндiрiсінің өсiмi тиiсiнше 52,4% және 41,1% құрады. Бұл ретте көліктің барлық түрлерi бойынша жүк тасымалының көлемi 59%, жолаушы тасымалы - 17% өсті (2-кестенi қараңыз).

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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
тасымалы
млн. жолаушы  | 7369  | 6345  | 7322  | 8317  | 8636  | 117,2%  |
| Жолаушы айналымы
млн.жкм  | 61229  | 67590  | 78387  | 86390  | 92950  | 151,8%  |

      Көліктің әр түрлерi бойынша тасымалдардың көлемi былайша бөлiндi (3, 4-кестелер).

      3-кесте. Көліктiң түрлерi бойынша тасымалдардың көлемi

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Көліктiң
барлық түрлерi  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2003/1999  |
| 976,8  | 1168,7  | 1270,2  | 1408,5  | 1536,2  |   157%  |
| Соның iшiнде:  |
 |
 |
 |
 |
 |
 |
| Темiр 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 өзгерулерiн талдау жекелеген бағыттар, әсiресе халықаралық көлiк дәлiздерi жүктемесінің екi есе өскенiн көрсетедi. Мәселен, бесжылдық кезеңде темiр жол көлiгiмен жүк тасымалдау көлемi 57%, тиiсiнше автомобиль көлiгiмен 59%, су көлiгімен 267%, әуе көлiгiмен 16% өскенiн көрсетедi.

      4-кесте. Жалпы пайдаланымдағы көлiкпен тасымалданған жолаушылардың саны

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Көлiктiң
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 iшiнде көлiктiң мынадай түрлерi бойынша тасымалданған жолаушылардың өсiмi болды: автомобиль - 19%, өзен - 100%, әуе - 68%. Керiсiнше, көліктің жекелеген түрлерi бойынша, тиiсiнше темiр жолда - 6%, қалалық электр көлiгiнде - 6% кемуге жол берiлдi.

      Автомобиль тасымалдарының өсiмi жолаушылардың бiр бөлiгiнiң "коммерциялық тасымалдаушылар" үлесінің ұлғаюы мен жеке пайдаланудағы автомобильдер санының өсуiне байланысты темiр жол көлiгiнен автомобиль көлiгiне көшудiң бүкiләлемдiк үрдiске сай келедi. Темiр жол тасымалдары көлемiнiң азаюы кезiндегі әуе көлігімен тасымалдар көлемінің бiр мезгілде өсуi азаматтық авиацияның қалпына келе бастауына және азаматтардың әл-ауқатының бiршама өскенiне айғақ болады.

      Өз дамуының қазіргі заманғы кезеңiндегі осындай оң үрдiстерге қарамастан Қазақстанның көлiк кешенi негізгi құралдардың қанағаттанғысыз жай-күйiмен, ескiрген инфрақұрылыммен және технологиялармен сипатталады.

      Темiр жол көлiгiн ұзақ уақыт бойы жеткілікті қаржыландырмаудың салдарынан негізгі құралдардың табиғи тозуы орын алды, ол бүгiн 60%-дан аса құрап отыр. Салада жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық тозығы жеткен модельдерi, тозған жол конструкциялары, жөндеудiң және негізгі өндiрiстік құралдарды күтiп ұстаудың ескiрген технологиясы пайдаланылады. Пайдалану жүйесi тиімдiлігінің төмендігі негiзгi қорларды жұмыс жай-күйiнде ұстау үшін жоғары пайдалану шығындарын талап етеді.

      Жалпы ұзындығының 95% жобаланған және 6 және одан да кем осьтiк жүктемеге лайықталып салынған автомобиль жолдары бүгiнде оське түсетiн жүктемелерi 12-15 тоннаға дейiн жететiн ауыр салмақты автомобильдердi қабылдайды, бұл олардың қызмет ету мерзiмiн елеулi түрде қысқартады. Тәулiгiне 3 мыңға дейiн автомобиль қозғалысына есептелген III және IV техникалық санаттардағы жолдар бойынша тәулiгiне 5-6 мың автомобильге дейiн көлiк тасқыны жүрiп өтедi, әдетте, олардың 30-40%-ға жуығының осьтiк жүктемелерi жоғары болып келедi. 1999 жылғы 14 маусымдағы ТМД қатысушы-мемлекеттердiң автомобиль жолдары бойынша халықаралық тасымалдарды жүзеге асыратын көлiк құралдарының салмақтары мен көлемдерi туралы  келiсiмге сәйкес жеке оське 10 тоннаға 2 дейiн мөлшерде жеке оське нормативтiк жүктеменi ресми қабылдай отырып, Қазақстан осындай осьтік жүктемелерге техникалық сәйкес келмеуiнен жол инфрақұрылымының интенсивтi тозуы проблемасының алдында тұр. Салыстыру үшiн Еуропада жол төсемесiнің конструкциясы әлдеқайда берiк және жеке ocьке 10 тоннаға дейiн ең жоғары жүктемеге жол берiлетiн кезде ocьке 12-14 тоннаға дейiн қабылдауға қабiлетті, белгілi беріктілік қоры бар.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2 "Қазақстан Республикасының аумағы бойынша автокөлiк құралдарының жүруiн реттейтiн кейбiр мәселелер туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнің 2002 жылғы 19 қаңтардағы N 62  қаулысы

      Жол төсемесінің төмен техникалық жай-күйi пайдалану жылдамдықтардың төмендеуiне, көлiк пайдалану шығыстарын арттыруға, авариялардың өсуiне келтiредi. Сарапшылардың бағалары бойынша автокөлiктiң жамылғысы жетiлдiрiлмеген жолдар бойынша қозғалысы кезiнде отын шығысы орташа есеппен алғанда 30% өседi, тиiсiнше атмосфераға зиянды қалдықтардың көлемi өседi. Адам денсаулығына тiкелей зақым келтiруден басқа, бұл автокөлiкпен қоршаған ортаны жалпы ластандандыруды арттырады және парниктік газдардың пайда болу және ауа райының жаһандық жылу процестерiн тездетедi.

      Осылайша, жолдардың техникалық жай-күйi қоршаған орталық жай- күйiне тiкелей әсер етедi. Қалдықтардың деңгейiн қажеттi деңгеймен келтiру үшін автокөлiктi технологиялық жақсартумен бiрге жол инфрақұрылымын жетiлдiру жөнiнде шаралар қажет.

      Бiрқатар шет елдердегі жол берiлетiн осьтік жүктемелер туралы кейбiр салыстырма мәлiметтер 5-кестеде келтiрiлген.

      5-кесте. Бірқатар шет елдердегі жол берілетiн иiндiк жүктемелердi салыстырма талдау

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Елдер  | Ең жоғары жүктеме (тонна)  | Ең жоғары ұзындық (метр)  | Қосарланған оське ең жоғары
салмақ (тонна)  |
| Қазақстан
Канада
Нидерланды
Австралия
Швеция
АҚШ
Еуропалық
Одақ елдері  |       44
    62,5
      50
    62,5
      60
      66
      44
  |     20
    23
    22
    25
    25
    23
18,75  |        18
       17
       18
     16,5
       18
     16,8
       20  |

      Елдердiң басым көпшілiгiнде сияқты Қазақстанда да автомобиль жолдары бюджет есебiнен ұсталады. Осы сәттегi 1 км-ге қалыптасқан үлестiк шығын 2004 жылғы факті бойынша нормативтегiден айтарлықтай төмен (6-кестені қараңыз).

      6-кесте. Үлестік шығын

|  |  |
| --- | --- |
| Жөндеудiң түрлерi  |    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 келмейтiндiктен және авиациялық техника түрлерi бойынша шектеулер енгізiлгендiктен қазақстандық жиырма екi әуежайдың тек екеуi ғана, Алматы мен Астана қалаларындағы әуежайлар бiрiншi сыныпты әуе кемелерiн шектемей қабылдай алады. Қалғандары инфрақұрылымды қайта жаңғырту үшiн үлкен қаражатты қажет етедi.

      Қозғалтқыштарының шуылы мен эмиссиясы бойынша халықаралық стандарттарға сай келмейтiн кеңес уақытында шығарылған әуе кемелерi санының көп (672 бiрлiк) болуы халықаралық авиажелілер маршруттары бойынша шектеулер жасайды. Батыста шығарылған, бiр оператор пайдаланатын барлық қазiргi заманғы әуе кемелерi (11 бiрлiк) операциялық лизингте тұр.

      Бюджеттiк қаражаттың ішкi су көлiгі саласы үшін жеткiлiксiз бөлiнуi салдарынан мемлекеттiк техникалық өзен флотының кемелерi уақтылы жөнделмедi, бұл олардың ескiріп тозуына алып келдi, осындай кемелердiң көпшілiгi 2-3 қызмет мерзiмi бойынша жұмыс iстедi. Мемлекеттiк техникалық флот шамамен 150 бiрліктен тұрады олардың тозуы 85% құрайды.

      Су көлiгiнің басқа бiр елеулi проблемасы - кеме қатынасы гидротехникалық құрылыстарының (шлюздерінің) техникалық жай-күйi мен сенiмдiлiгi. Бетонның тозуы, ұзақ, 50 жылдан астам пайдалану мерзiмi, жобалау мен жасау кезiнде жiберiлген қателер, 6 баллдан 7 баллға дейiн ауданның жер сілкiну қауіптілігi, қосалқы бөлшектер мен жабдықты сатып алумен байланысты проблемалар оларға қайта жаңарту мен жаңғырту жүргiзу жөнiнде жедел шаралар қабылдауды талап етедi.

      Көлiк инфрақұрылымын дамытуға интенсивтi қаражат салу мысалдарының бiрi Ақтау халықаралық теңiз сауда порты болып табылады, ол Еуропа Қайта құру және даму банкi инвестициялары есебiнен әлемдiк сапа және сервис технологиясы стандарттарына сәйкес келтірiлдi.

      Қазiргi заманғы технологияларды көлiкке ойдағыдай енгiзудiң тағы бiр мысалы төрт маршрут бойынша халықаралық жеделдетілген контейнерлiк поездардың жүрiп-тұруы болып табылады. Алайда контейнерлiк жүк тасымалдарының өскенi ескеріле (әлемдегi жалпы жүк тасымалдары көлемiнiң 55%) отырып, республикада контейнерлiк, мультимодальдық тасымалдар мен көлiктердiң әр түрлерінің технологиялық бiрлiгiн қамтамасыз ететiн логистикалық орталықтарды дамытуға тиiстi мемлекеттiк көңiл бөлiнбей келедi.

**1.2. Көлiк қызметтерінің рыногы**

      Қазақстанның көлiк қызметтерi рыногындағы тарихи жетекшi позицияны көліктің темiр жол мен автомобиль түрлерi алып отыр.

      Темiр жол көлiгiнде тасымалдау процестерiнде бәсекелiк ортаның жоқтығы жылжымалы составты белсендiлiкпен жетілдірудi және көрсетілетiн қызметтердің сапасын арттыруды көтермелемейдi. Әлемдiк үрдiстерге сәйкес басталған темiр жол көлiгiн қайта құрылымдау әлеуметтiк-тұрмыстық және қамтамасыз етушi қызметте негiзгiсiнен - тасымалдау қызметiнен бөлiп тастады. Осы негiзде темiр жол көлiгінің жөндеу - зауыттық саласындағы қызметтер рыногының бәсекелi секторын қалыптастыру жөнiнде шаралар қабылдануда.

      Тасымал сапасына жеке меншiк кәсіпкерлер мен жеке меншiк инвестицияларды тарту үшін нарықтық-бәсекелес жағдайды қалыптастыру басталды. Жүк тарифi жетілдiрiлуде, заң түрiнде магистральдық желi операторының, тартым және вагондар (контейнерлер) операторларының - тасымалдаушылардың және т.б. қызметі белгiлендi. Темiр жол көлiгiнде мемлекетсiздендiру, жекешелендiру, жеке меншiк кәсіпорындар мен компанияларды тарту арқылы жолаушылар тасымалы реформалануда.

      Басқа түрлерiмен салыстырғанда автокөлiк қызметтерi рыногы анағұрлым көп деңгейде ырықтандырылған. Салада тарифтер мен бағаларды қалыптастыруға мемлекеттiң iс жүзiнде араласып отырған жоқ, мемлекеттiк басқару функциялары мен шаруашылық қызметi функциялары ажыратылған, нарық экономикасы тетiктерi жұмыс iстейдi. Тек халықаралық тасымалдар және қауіптi жүктердi тасымалдау ғана лицензиялануға жатады, ал жүйелi тасымалдарды орындауға аттестациялық және техникалық талаптардың көлемi шын мәнiнде жоққа тән.

      Қазақстанда Ресей мен Қырғызстан, сондай-ақ Өзбекстаннан басқа барлық елдермен ТМД елдерiне транзит жөнiнде өткiзу жүйесi  қолданылады. Салыстыру үшiн Шенген аймағы шеңберінде ашық шекара режимi жасалған. Басқа елдермен, соның ішінде ДСҰ мүше-елдерiмен Еуропалық Одақта шетелдiк автокөлiк құралдарының жүріп өтуiне рұқсат ету жүйесi сақталады.

      Қазiргi уақытта еуропалық елдер бағытындағы автомобиль тасымалдарында қазақстандық операторлардың Eуро-1, Еуро-2 және Eуpо-3 экологиясы бойынша жоғарылатылған стандарттарға көшу үрдiсi байқалады. Осы стандарттар автомобильдердiң пайдаланған газындағы зиянды заттардың шығарылу деңгейiне едәуiр жоғары талаптарды белгілейдi. Қоршаған ортаға экологиялық әсер етудi төмендету мақсатында еуропалық автокөлiк рыногы Eypo-4 және Eуро-5 3 анағұрлым жоғары экологиялық стандарттарды енгiзуде. Көлік Министрлерi Еуропалық Конференциясына (КМЕК) қатысушы-елдер көлiк құралдарының жүріп өтуiне көп жақты рұқсат ету режимiн пайдаланады.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3 Біріккен Ұлттар Ұйымы Еуропа Экономикалық комиссиясының N 49 Ережесімен бекiтiлген

      1990-шы жылдардың екiнші жартысында қалалық жолаушы көлiгi саласында реформалар жүргiзу кезеңiнде нарық реакциясы операторлардың салынған инвестицияларды тез қайтарып алуды жүзеге асыруына мүмкiндiк бере отырып, шамалы қаражат салып жұмыс iстей алатын шағын автобустарды пайдаланумен жолаушыларды маршруттық таксилермен тасымалдауды қарқынды дамыту болды. Бұл елеулi деңгейде қалалық жолаушы қозғалысын қамтамасыз ету мәселесiнiң өткiр қойылуын күн тәртiбiнен алды. Сонымен бiрге мұндай қызметтердiң сапасы жақсы емес, тасымалдау жағдайлары тығыз және қолайсыз, ал көптеген операторлар мен олар жұмысқа тартатын жүргiзушілер қажеттi бiлiктiлiк талаптарына сай келмейдi.

      Нарықты ырықтандырудан бастап халық үшiн ауылдық жолаушылар көлiгiнiң қолжетiмділігі айтарлықтай азайды. Бұрын, мұндай тасымалдарын қызметтің кiрiсте түрлерi есебiнен тоғыспалы субсидиялауға бара отырып, ауылдық жолаушылар тасымалдары бойынша мемлекеттiк тапсырысты iрi мемлекеттік автокөлiк кәсiпорындар орындаған. Ендi операторлар мәжбүрлi тоғыспалы субсидиялау немесе тиiстi өтемақысыз шығынды тасымалдарды жүзеге асыру мүмкiндігін болдырмайтын коммерциялық негiзде жұмыс iстейдi.

      Таяу жылдары Қазақстан Республикасында урбанизация деңгейi артады, бұл ауылдық жерлерде тұратын халықтың азаюына алып келедi. Бұл орайда ауылдық елдi мекендер арасындағы орын алып отырған көлiк қатынасы проблемаларының айтарлықтай шиеленiсуi ықтимал.

      Жолаушы және жүк айналымының жалпы көлемiнде әуе көлiгi үлесiнiң аздығы халықтың және экономиканың көліктің осы түрiн белсендi пайдалануға, атап айтқанда, кiрiс деңгейiнің жеткiлiксiз және тасымалдау тарифтерiнiң жоғары болуы себепті дайын еместігі туралы айта алады. Авиакомпаниялар санының көпшілігі көрсетiлетiн қызметтер мен ұшулардың қауіпсiздiгi жөнiнде белгіленген талаптарға сай келмейдi - мемлекеттік бақылауды одан әрi қатайту және авиакөлiк нарығын қайта құрылымдау қажет.

      Су көлiгінің қазiргi жай-күйi ішкi су жолдарын қалпына келтiрудi, теңiз және өзен айлақтарын қайта жаңғырту мен дамытуды, көлік процесiне тиiмділiкпен тарту үшін отандық теңiз флотын қалыптастыруды қажет етедi.

**1.3. Транзиттiк әлеует**

      Еуропа, Парсы шығанағы мен Азия-Тынық мұхиты елдерi арасындағы сауда-экономикалық өзара қатынастардың қалыптасқан үрдiсi, сондай-ақ Қазақстанның географиялық орналасуының өзгешелiктерi Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік тасымалдар көлемiн ұлғайтудың әлеуеттi мүмкiндіктерi туралы айғақтайды.

      Қазақстан аумағы арқылы өтетiн транзиттiк дәліздер ие болып отырған ең басты артықшылық қашықтықтың елеулi қысқартылуында болып табылады. Еуропа мен Қытай арасындағы қатынасты Қазақстан арқылы жүзеге асырған кезде тасымалдардың қашықтығы теңiз жолымен салыстырғанда екi есе және Ресей бойынша транзитпен салыстырғанда мың километрге дейін қысқарады.

      Қазiргi уақытта Темiр Жол Ынтымақтастығы Ұйымы (ТЖЫҰ) он үш басты темiр жол дәлiздерiн анықтады, олардың бeceуi Қазақстан Республикасының аумағы бойынша өтедi. Батыста темiр жол маршруттары пан-еуропалық (криттiк) көлiк дәліздерiмен байланыстырылған, ал шығыста экономикалық белсенділiгi жоғары өңiрлерде (Корей түбегi, шығыс және оңтүстiк-шығыс Қытай, Орта Азия мен Парсы шығанағы елдерi) шоғырланған. Республиканың темiр жолдары бойынша транзиттің негiзгi бөлiгi мына бағыттарға тура келедi: Ресей - Орталық Азия (жалпы транзиттiң 41%), Еуропа - Орталық Азия және Қытай - Орталық Азия (тиiсiнше 17% және 7% транзитті жалпы көлемiнен). Транзиттiң қалған көлемi темiр жолдар бөлінуiнiң географиялық ерекшелiктерiне байланысты Ресей - Ресей және Қырғызстан - Қырғызстан бағыттары бойынша транзиттiк тасымалдардың үлесiне келедi.

      Темiр жол көлiгiмен жүктер транзитi көлемінің бiршама өскенiне қарамастан, өз уақытында транзитте негізгі позицияларды алып тұрған жүктердi тасымалдау көлемi азайды. Бұл жүктер тасымалдауды иран порттары арқылы және Поти мен Түркiменбашы порттары арқылы TPACEКA маршруты бойынша баламалы маршруттарға қайта бағдарлауға байланысты.

      Автомобиль тасымалдары саласында транзиттiң негiзгi бағыттары мыналар болып табылады: Ресей - Орталық Азия және Еуропа елдерi - Орталық Азия (тиiсiнше 52% және 40% автокөлiкпен жалпы транзитпен), сондай-ақ Қытай - Орталық Азия және Қытай - Ресей (3-4% жалпы автокөлiк транзитiнен).

      Қазақстан 1975 жылғы 15 қарашадағы Халықаралық автомагистральдар туралы Еуропалық келiсiмге (AEК) қосылды. Сонымен халықаралық маңыздағы автомобиль жолдарын еуропалық стандарттарға сәйкес келтiру жөнiнде мiндеттемелер қабылданды. Бұдан басқа қазiргi уақытта 2004 жылғы 26 сәуiрдегi Азиялық автомобиль жолдары жүйесi жөнiндегі Халықаралық Келiсiм бойынша әрбiр оған қол қойған мемлекетте мемлекетішілік рәсiмдер жүргiзiледi.

      Осыған байланысты бiздiң тарапымыздан автомобиль жолдарының нақты жай-күйінің халықаралық автомобиль жолдарының нормативтiк  талаптарына сай келмей және Қазақстанның аумағы арқылы транзит қозғалысын жеңiлдетуге және өңiрлiк ынтымақтастық пен сауданы  дамытуға жәрдемдесуге тиiс транзит пен транзиттік реттеу саласындағы бiрқатар халықаралық келiсiмдердi орындамай отырғаны анық.

      Әуе көлiгiмен транзит көбiне жекелеген әуежайлардың техникалық мүмкiндіктерiне және көршi елдермен мемлекеттiк саясаттың келiсiмдiлігіне тәуелдi болады. Негізгі транзит Еуропа - Оңтүстiк-Шығыс Азия бағыты бойынша жүзеге асырылады. Мемлекеттік деңгейде негiзгi тораптық әуежайлар базасында салынған әуе қатынасының сызбасы белсендi енгiзiлуде.

      ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлiк дәлiздерінің қалыптасуына байланысты Ақтау халықаралық теңiз сауда порты арқылы транзиттің өсуi байқалады. Бұл ретте Қазақстан Республикасының мемлекеттік туын көтерiп жүзу құқығын алудың қиындатылған рәсiмi және өзiнiң сауда мен қосалқы кемелерінің жоқтығы теңіз көлiгiн дамытуға кедергі келтiрушi факторлар болып табылады. Порт қуаттарын одан әрi дамыту және порт қызметiн ырықтандыру қажет.

      Ішкі су көлiгі саласында жұмыс iстеп тұрған маршрут Павлодар-Омбы маршруты болып табылады, Ертiс арқылы Қытайға өтетін кемелер қазiргi уақытта жоқ бұл мәселенi қытай тарапынан саяси реттеу қажет. Орал өзенi бойынша транзиттік маршрутты ұйымдастыруға кедергi жасайтын негізгі себептер Орал-Каспий каналының балдыр-батпақталуы мен тартылуы, сондай-ақ кеме жүру габариттерiн қамтамасыз етуге байланысты жұмыстарды жүргізуге қаржы қаражатының жеткiлiксiз бөлiнуi болып табылады.

      Көлiк кешенiн ұзақ уақыт бойы жете қаржыландырмау көлiк жүйесiн өткiзудің ішкі және сыртқы тасымалдаушылар тарапынан өсiп отырған сұранымын қанағаттандырудан қалдыруға алып келдi. Транзиттiк әлеуеті бар көлiк инфрақұрылымының елеулi бөлiгi өзiнiң техникалық-пайдалану сапасын бiртiндеп жоғалта отырып, номиналды жүктемеден асыра жұмыс iстеуде.

      Инфрақұрылымдық сипаттағы проблемалардан тыс әлеуетті транзиттік тасқын "табиғи емес" деп аталатын тосқауылдармен бетпе-бет келуде, олардың анағұрлым елеулiсi - кедендiк және шекаралық бақылаудан өту кезiндегi негізсiз кiдiртулер мен рәсiмдiк күрделілiктер.

      Көлiк кешенi барлық секторларының қызметi транзиттiк тасымалдарға тарифтердi бара-бар емес реттеумен сипатталатынын атап өткен жөн. Транзиттiк тасымалдар жөнiнде қызметтер көрсететiн кәсіпорындар - табиғи монополистер қатаң халықаралық бәсекелестік жағдайларында жұмыс iстейдi, бұл реттеуші мемлекеттiк органнан транзитіне тарифтік саясатты қалыптастыруда үлкен икемдiлiктi қажет етедi.

      Мамандардың бағасы бойынша Қазақстанда транзиттiң даму деңгейi саланың және тұтастай республиканың әлеуетiне сәйкес келмейдi. Мысалы, 2003 жылы Қытайдың Еуропалық Одақпен сыртқы сауда көлемi 115 млн. тоннаны құрады, бұл ретте Қазақстан Республикасының аумағы арқылы осы бағыттағы транзиттiк тасымалдың көлемi бар болғаны шамамен 3 млн. тонна болды.

      Көліктiң негiзгi түрлерi бойынша транзиттік дәлiздердiң өткiзу қабiлетiн пайдалану 7-кестеде келтiрiлген.

      7-кесте. Көлiктің жекелеген түрлерi бойынша 2003 жылы көлік дәліздерінің транзиттік мүмкіндіктерін пайдалану

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Көлiктің түрi  | 2003 жылғы транзиттiң көлемi  | Қолданыстағы өткiзу қабiлет  | Өткiзу қабiлетiн пайдалану  |
| Темiр жол,
млн. тонна  |     6,7  |     7,6  |    88%  |
| Автомобиль,
млн. тонна  |     0,9  |     1,5  |    60%  |
| Әуе,
млн.с.км  |     68,5  |   342,5  |    20%  |
| Cу, млн.
тонна  |    0,035  |     2,0  |   1,8%  |

      Халықаралық көлiк дәліздерінің құрамына кiретiн республикалық маңызы бар автомобиль жолдары бойынша қозғалыстың есептік қарқындылығы автомобиль жолдарының санатына байланысты орта есеппен тәулiгiне 3-тен 7 мың автомобильге дейiн құрайды; негiзгi халықаралық маршруттардағы қозғалыстың нақты қарқындылығы орта есеппен есептіден 55% құрайды.

      8-кесте. Халықаралық автокөлiк дәлiздерiнде автокөлiк құралдары (АКҚ) қозғалысының қарқындылығы 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Халықаралық
көлiк дәлізi  | АКҚ қозғалысы-
ның тәуліктегі
қарқындылығы  | Пайдаланылу деңгейi, %  |
| 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
-Түркiменстан 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.

      Темiр жол инфрақұрылымының халықаралық көлiк дәлiздерiнде өткiзу қабiлетi резервтерi бар, алайда орын алып отырған тар жерлер жүйенiң өткiзу қабiлетін елеулi шектейдi (9-кестенi қараңыз).

      9-кecтe. Халықаралық темiр жол көлiк дәлiздерiнің өткiзу қабілетiнiң пайдаланылу деңгейi

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ТЖЫҰ сыныптамасы
бойынша
халықаралық
көлiк дәлізi  | Қазақстан
учаскелерi  | "Тар жерлер"
есепке алынғандағы
өткізу
қабілетінің
пайдаланылу
деңгейі, %  | Өткізу
қабілетінің
пайдаланылу
деңгейі,
орташа %  |
| N 1e дәлiзi - Куновище
- 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 - Баяншенье
- Захонь - Жмеринка -
Пенза - Пресногорьковская
- Көкшетау және одан әрi
N 2в дәлізi бойынша
Қытай порттарына  | Пресногорь-
ковская -
Достық  |      82  |     12  |
| N 5ж дәліз - Ртищево -
Озинки - Арыс - Луговая
- Ақтоғай және одан әрi
N 2в дәлізi бойынша
Қытайға  | Озинки -
Арыс -
Луговая -
Ақтоғай -
Достық  |      89   |     36  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ТЖЫҰ сыныптамасы бойынша
халықаралық көлiк дәлiзi  | Қазақстан
учаскелерi  | есепке
алынғандағы
өткiзу
қабілетінің
пайдаланылу
деңгейі, %  | қабілетінің
пайдаланылу
деңгейi,
орташа %  |
| N 8 дәлiз - Фастов -
Знаменка - Лихая -
Ақсарай - Мақат - Оазис -
Навои және одан әрi N 10
дәлiз бойынша  | Ақсарай -
Мақат -
Оазис  |     92  |     40  |
| N 86 дәлiз - Қарталы
- Никельтау - Оазис -
Навои

  Мақат - Маңғышлақ
- Ақтау порты  | Никельтау
- Ақтау -

    Никельтау
- Оазис  |    100

          92  |     49

          35  |
| N 10 дәлiз - ТРАСЕКА -
Батуми мен Поти -
Тбилиси - Баху -
Түркменбаши - Ашхабад -
Бұхара - Навои - Ташкент
Сарыағаш - Алматы -
Ақтоғай және одан әрi
N 2 дәлiз бойынша Қытайға  | Сарыағаш -
Ақтоғай -
Достық  |     82  |     14  |
| N 10 дәлiздi жүзеге
асыру Верна/Одесса -
Батуми/Поти - Тбилиси -
Баку - Ақтау - Мақат -
Қандағаш - Арыс -
Ақтоғай - Достық -
Қытай айлақтары  | Мақат -
Қандағаш -
Арыс -
Ақтау -
Достық  |     100  |     31  |

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

**1.4. Реформалар кезеңiнде көлiктегі құрылымдық қайта құрулар**

      Көлiк секторында өткен онжылдық ішінде құрылымдық және заң шығару сипатындағы көптеген өзгерiстер болып өтті, олардың басты бағыты көлiк субъектілерінiң мемлекеттiк реттеу мен шаруашылық қызметi функцияларын бөлу болды.

      Темiр жол көлiгi секторында әлеуметтік сала жолаушы тасымалдары қызметін қамтамасыз ететiн кәсіпорындар толығымен бөлiндi. Ғимараттар мен құрылыстарды ұстау және медициналық қызмет көрсету сияқты бiрқатар қосалқы салалық емес өндiрiстер негізгі қызмет құрамынан шығарылды және жекешелендiрiлдi. Локомотив және вагон парктерi базасында дербес заңды тұлғалар құрылды.

      Қолданыстағы заңнамаға сәйкес магистральдық желi операторы барлық тасымалдаушылардың белгiленген техникалық талаптарға сай келетiн бiрдей шығуын қамтамасыз ететiн болады. Тасымалдау қызметiнде бәсекелестіктiң дамуы өзiнiң (жалға алынған) жылжымалы құрамы бар жаңа тасымалдаушылардың, вагон (контейнер) операторларының және тартым операторларының пайда болуы есебiнен қамтамасыз етіледi. 2005 жылдан бастап әлеуметтiк қызметтер көрсетудi қамтамасыз ету жөнiндегі мемлекеттiк мiндеттемелердi iске асыру арқылы жолаушы тасымалдарын субсидиялаудың айқын тетiгiн енгізетiн болады, жолаушы қызметтерiн орындаушыларды қайта құрылымдау жүргiзiлуде.

      Қазақстанның автомобиль көлiгі жекешелендiрiлген. Жалпы пайдаланудағы жолдар жүйесi оңтайландырылған және тиесілілігі бойынша: халықаралық, республикалық және жергілiктi маңызы бар, сондай-ақ қалалар мен елдi мекендердің көшелерi болып бiрнеше функционалдық топтарға бөлiнген. Бюджет кодексінің Қазақстан Республикасының мемлекеттiк басқару және бюджеттiк қатынастар деңгейi арасындағы өкiлеттiктердi ажырату мәселелерi жөнiндегi кейбiр заңнамалық кесiмдерiне өзгерiстер мен толықтырулар енгiзу туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 20 желтоқсандағы N 13  Заңының қабылдануына байланысты қосымша "аудандық маңызы бар жолдар" тобы құрылды.

      1997 жылғы қалалық жолаушы көлiгi реформасы (акционерлендiру және жекешелендiру, мемлекеттiк және шаруашылық функцияларды бөлу, басқару құрылымын қайта ұйымдастыру, тасымалдаушылар бәсекелестігi және маршруттарды бөлудiң конкурстық тетiктерi негізiнде рыноктық ортаны құру) және нормативтiк құқықтық базаны одан әрi жетiлдiру ("Автомобиль көлiгi туралы" Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегi N 476  Заңын қабылдау және Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2004 жылғы 10 наурыздағы N 113-1  бұйрығымен бекiтiлген Жолаушылар мен багажды автомобиль көлiгiмен тасымалдау ережесiнiң күшiне енуi) көлiктің осы түрiн ұзақ мерзiмдi перспективада дамыту үшiн тұрақты негiз құрды. Көліктiк қызмет көрсету рыногы қол жеткiзiмдi болды.

      Азаматтық авиация секторындағы реформаның басты жетiстiгi әуежайлық қызметтi тасымалдаудан өңiрлiк авиакомпаниялар мен бiр ұлттық авиатасымалдаушыны және әуе қозғалысын басқарудың тәуелсiз қызметі - "Қазаэронавигация" РМК-сын құра отырып бөлу болды. Қазақстан әуежайларының басым бөлiгi жекешелендiрiлген және коммуналдық меншiкке берiлген болатын. Мемлекеттік реттеу функциялары ҚР Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң Азаматтық авиация комитетiне жүктелдi, бұл ретте авиациялық қауiпсiздiк қызметi әуежайлардың құрамында қалды.

      Су көлiгi саласында өзен порттарын, жолаушы және жүк флоттарын жекешелендiру толығымен аяқталды. Мемлекеттің иелігінде кеме жүретiн су жолдарын пайдалану сапасының сақталуын қамтамасыз ететiн кеме қатынасының су жолдары мен флот, сондай-ақ "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК-сы қалды. Ұлттық теңiз тасымалдаушысының қалыптаса бастауына негiз қалаған "Қазтеңiзкөлiк флоты" ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы" құрылды.

      Қазіргі уақытта көлiк қызметінің құқықтық және ұйымдастыру аспектiлерiн анықтайтын заң шығару базасы жалпы жасалды. " Көлік туралы ", " Темiр жол көлiгi туралы ", " Автомобиль көлiгi туралы ", " Автомобиль жолдары туралы ", " Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы ", " Сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы ", " Iшкi су көлiгі туралы ", " Жол қозғалысының қауiпсiздігі туралы " Қазақстан Республикасының заңдары мен Қазақстан Республикасы Президентiнің "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстігiн пайдалану және авиация қызметi туралы" заң күші бар  Жарлығы қабылданды.

      Сонымен бiрге бiрқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды iске асыру үшін заңға тәуелдi кесiмдер жоқ.

      Көлiк қызметiн нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету жүйесiн жақсартудың ықтимал жолдарының бiрi ретiнде салалық көлiк кодексiн әзiрлеу мен қабылдау мәселесi қаралып жатыр.

**1.5. Көлiктік қауiпсiздiк элементтерi**

      Экономикалық және технологиялық қауiпсiздiк талаптарына сай келетiн көлiктiң жағдайы белгiлi бip өзекті ресурстық және көлік жүйeci тұрақтылығын нәтижелейтін көрсеткiштер жиынтығымен сипаттауға тиiс, шектi мәнiнен тыс бұл жүйе ұдайы өндіру мүмкiндiгiн жоғалтады, ал оларды жұмысқа қабілетті жағдайда ұстап тұруға шығындар геометриялық прогрессиямен өсе бередi. Ұлан-ғайыр қаржы шығындарына бармайынша жүйе өзін-өзi сақтап қалуға қабылетсiз болып қала бередi және экономикалық тиiмсiз болады, бұл елiмiздiң экономикалық өсу перспективасына қатер төндiредi.

**Қорлардың тозу және ескiру деңгейi.** Сарапшылық бағалаулар бойынша негiзгi өндiрiстік қорлардың тозуы мен ескiруінің шектi мәнi, олардың қалыпты күйi 30-40% тозу деңгейiмен сипатталуға тиiс болған кезде, 50-55% құрайды. Қазақстан көлiк кешенiнiң негізгі өндiрiстiк қорларының тозу мен ескiру деңгейi орта есеппен 60 және одан да көп пайызға жеттi, бұл жылжымалы құрам тапшылығына және кейбiр учаскелердiң өткiзу қабылетiн сын көтермейтіндей деңгейге дейiн жеткізуге алып келдi.

**Техникалық құралдар импортының деңгейi.** Қазiргi уақытта Қазақстанның көлiк кешенi үшін бұл деңгей жоғары, жекелеген салалар бойынша 90% астамды құрайды. Осы орайда көлiк кешені үшiн жылжымалы құрамды, жабдықты және қосалқы бөлшектердi жөндеу және шығару жөнiнде отандық өндiрiсті қалыптастыру және дамыту қажет.

**Ғылыми әлеуеттi дамытуға бөлiнетiн қаражат деңгейi.** Көлiк капиталды және ғылымды қажетсiнетін өндiрiс болып табылады. Сарапшылық бағалаулар бойынша бұл көрсеткіштiң ең төменгi мәнi көлiк кiрiсінен 2-2,5% құрауға тиiс. Қазақстанның көлiк саласында бұл көрсеткiш 0,1%-дан кем құрайды.

**Бесiншi технологиялық құрылысты енгiзу деңгейi:** (микроэлектроника, телекоммуникация, икемдi автоматтандыру, әртүрлi құрастырма материалдарды қиыстырып пайдалану). Бұл технологияларды көлiк кешенінде пайдалану мүлдем жеткiлiксiз. Атап айтқанда, Қазақстан Республикасының магистральдық байланыс жүйелерi жалпы ұзындығынан байланыстың талшықты-оптикалық желiсi (БТОЖ) шамамен 30% құрайды (темiр жол көлігінде тиiсiнше 2,3%).

**Тiрек көлiк жүйесiн дамыту деңгейi.** Тiрек көлiк жүйесiнің бар болуы және функционалдық мақсаты әлеуметтiк-экономикалық даму орталықтары арасындағы тиiмдiлiгi жоғары көлiк байланыстарын қамтамасыз етуден, елдiң аумақтық тұтастығы мен ұлттық қауіпсiздігінен, сондай-ақ Қазақстанның көлiк жүйесінің әлемдiк көлiк жүйесiне ішкі кiрiгуiнен тұрады.

      Бүгінде Қазақстанда республикалық маңызы бар автомобиль жолдары желiсi құрылды. Шекаралас мемлекеттердің жолдарында кейбiр байланыстыратын учаскелердi салу қосымша жоспарлануда.

      Магистральдық темiр жол жүйесi жеткілiксiз дамыған, оны оңтайландыру үшiн жаңа темiр жолдар желiсiн салу қажет.

      Халықаралық әуежайлар желiсi оңтайлы, дегенмен оларды халықаралық стандарттармен сәйкестiкке келтiру қажет.

      Халықаралық теңiз сауда порттары ретiнде жалғыз ғана порт ұсынылған, бұл мүлдем жеткілiксiз. Осы орайда Ақтау халықаралық теңiз сауда портының өндiрiстiк қуаттарын кеңейту, балама порттарда мұнай терминалдарын перспективтi салу, сондай-ақ теңiз операцияларын қолдау базасын құру қажет.

**Экологиялық қауiпсiздiк** . Қазiргi заманда көліктегi экологиялық қауiпсiздiк проблемалары аса өзектi болып табылады және шешуде кешендi тәсiлдi талап етедi. Технологиялардың жетілмеуіне, пайдаланылатын отынның төмен сапасына, Қазақстанда экологиялық талаптар жүйесiнің және құқық қолданудың тиiмдi тетiгiнiң болмауына байланысты көлік бiрқатар iрi қалаларда аса ластанудың көзi және экологиялық апаттың себебi болып табылады. Жуық шамамен алынған бағаулар бойынша жылжымалы көздерден шығатын қалдықтар деңгейі жыл сайын 15-20 млн. тонна зиянды заттарды құрайды, бұл көлiк бiрлiгiне шаққанда, дамыған елдердiң ұқсас көрсеткіштерiнен ондаған есе артық.

      Мемлекет экономикасының шикiзаттық бағытталуы тұрғындардың аз тығыздығы кезiнде үлкен қашықтықтармен бiрге экономиканың көлiкке өте бағынышты болуына себеп болады. Егер экономикалық құлдырау және дами бастау кезеңiнде көлiк кешенi мемлекет экономикасының барлық қажеттiлiктерiн қамтамасыз етсе, ол аз болса көлiк қызметтерiне арналған тарифтер мен бағаларды ұстап тұру арқылы қолдау көрсетсе, қазiргi уақытта экономиканың тұрақты даму кезеңiнде көлiктi қалпына келтiру, орнықтыру және көтеру үшiн елеулi мемлекеттiк қолдау қажет.

**2. МАҚСАТЫ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МIНДЕТТЕРI МЕН ҚАҒИДАТТАРЫ**

      Мемлекеттік көлiк стратегиясының мақсаты өзгерiстерге уақтылы жауап беруге қабілеттi және экономика мен тұрғындардың көлiк қызметтерiне мұқтаждықтарын толық көлемде қанағаттандыратын көлiк жүйесiн тұрақты озық дамыту болып табылады.

      Қойылған мақсатты негiзге ала отырып және көлiк жүйесiн мемлекеттiң ұзақ мерзiмдi әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына сәйкес дамытудың стратегиялық мiндеттерi мыналар болып табылады:

      \* Мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру, көлiк әлеуетiн арттыру және қазіргі заманғы технологияларды пайдалану арқылы ішкі, транзиттiк және экспорттық-импорттық қатынастағы соңғы өнімнің құнындағы көлiктік құрауышты азайту және көлiк процестерінің ең жоғары тиiмділігiне қол жеткiзу;

      \* Көлiк инфрақұрылымын дамыту деңгейiн, сыртқы көлiктік қызметтер рыногындағы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік әлеуеттi пайдалану тиімділігiн арттыру арқылы Қазақстан көлiктiк жүйесiнің әлемдiк көлiктiк жүйеге кiрiгуi;

      \* Мыналар тәрiздес: Еуразия экономикалық қауымдастығы (ЕурАзЭҚ), Бiрыңғай экономикалық кеңiстік (БЭК), Орталық Азия қауымдастығы (ОАҚ), Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ), Экономикалық ынтымақтастық ұйымы (ЭЫҚ), Дүниежүзілік сауда ұйымы (ДСҰ және т.с.с) өңірлiк және халықаралық ұйымдар шеңберiнде, сондай-ақ көлiк саласындағы халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге қосылу арқылы ұлттық көлiк заңнамасын халықаралық нормалармен үйлестіру;

      \* Бiрыңғай экономикалық кеңiстiкті нығайту және өңiраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлiк инфрақұрылымын пайдалану тиiмділігін дамыту және арттыру арқылы әлеуметтік тұрақтылыққа кепiлдiк беретiн деңгейде көлiкке қол жеткізiлімділік деңгейін қамтамасыз ету;

      \* Көлiктік процестердiң қауіпсiздігін қамтамасыз ету, көлiктегi уақиғалардың санын және ауырлығын азайту;

      \* Халықаралық нормаларға сәйкес келетiн экологиялық стандартты белгілеуде және олардың орындалуын бақылауда мақсатты бағытталған мемлекеттік саясатты жүргiзу арқылы экологиялық қауіпсiздiкті қамтамасыз ету және энергетикалық ресурстарды тиiмді пайдалану.

      Жоғарыда анықталған стратегиялық мiндеттердi ескере отырып, Қазақстанның көлiк жүйесiнiң дамуына қатысты мемлекеттiк саясат мынадай басты қағидаттарға негiзделуi тиiс:

      - Көлiк елдiң тұрғындары үшiн қолжетiмдi болуға тиiс

      Көлiк қызметтерiнің құны Қазақстан азаматтарының табыс деңгейімен шамалас болуға тиіс. Тұрғылықты жеріне қарамастан Қазақстанның әрбiр азаматының әлеуметтiк инфрақұрылым объектілерiне кепілдi қолжетiмділiгі болуға тиiс.

      - Көлік өмiр мен денсаулық үшін қауiпсiз болуға тиiс

      Жоғары техногендiк және экологиялық қауiптілік көзi ретiндегi көлiктiң әсерi ең aз шамаға жеткiзілуi тиiс. Қауіпсiздiктi қамтамасыз ету және қоршаған ортаны қорғау қоғамның саналы таңдауына айналуға тиіс.

      - Көлiк жүйесi экономикадағы бәсекеге қабілеттіліктi арттыруға ықпал етуi тиiс

      Көлiк жүйесінің бәсекеге қабiлеттiлiгін арттыру инфрақұрылымды және ұлттық операторларды дамыту деңгейiне байланысты. Өз кезегінде, бәсекеге қабілетті көлiк жүйесi экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға және оның әлемдiк экономикаға кiрiгуiне ықпал етуi тиiс.

      - Көлік кiрiктiрiлген жүйе шеңберiнде дамуға тиiс

      Көліктің жекелеген түрлерi өзара үйлесiмдi жұмыс iстей және бiр-бiрін толықтыра отырып, бiрыңғай көлік жүйесi құрылымында қарастырылуы және дамуы тиiс. Көлiктi және көлiк инфрақұрылымын дамыту Қазақстанның өндiрiстiк күштерін перспективтi орналастыру және аумақтық дамыту бағдарламаларымен байланыстырылуы тиiс.

      - Көлік инфрақұрылымын пайдалану экономикалық орынды болуы тиiс

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

**3. КӨЛIК СТРАТЕГИЯСЫНЫҢ НЕГIЗГІ БАҒЫТТАРЫ**

      Көлiктің жекелеген түрлерiн дамытуды көлiк жүйесiнiң кешендi дамуы мен оның алдына қойылған мақсаттар мен мiндеттер тұрғысынан қарау көлiктiң әрбiр түрi үшiн бiрдей маңызды мемлекеттiк көлiк саясатының мынадай негiзгi бағыттарын бөлуге мүмкiндiк бередi:

      \* Көлiк қызметiн мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру;

      \* Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;

      \* Көлік қызметтерi рыногын дамыту;

      \* Көлiк жүйесiн өңiрлiк дамыту;

      \* Көлiк процестерінің қауіпсiздігін арттыру;

      \* Қазақстанның транзиттік әлеуетiн пайдалану тиiмділігiн арттыру;

      \* Көлiк саласындағы инновациялық даму;

      \* Көлiк саласындағы ғылым және кадр әлеуетiн арттыру.

**3.1. Көлiк қызметiн мемлекеттік реттеу жүйесiн жетiлдiру**

      Көлiк жүйесiнiң дамуы мен тиiмдi жұмыс iстеуiнiң анағұрлым маңызды шарттары оның теңгерiмшілдігі мен өзiндiк жеткіліктілігi болып табылады. Haқ осы екi шартты орындау қандай да болмасын мiндеттердi шешуге бағыттар мен күш-жігерді шоғырландыру деңгейiн анықтай отырып, көлiк жүйесiнiң экономиканың және тұрғындардың көлiк қызметiне қажеттілiктерінің өзгеруiне уақтылы және бара-бар ықпал ету қабілетiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.

      Сонымен бiрге, бiр жағынан көлiк жүйесінің өзiндiк жеткiлiктiлiгi мемлекеттiң қатысуын жоққа шығармайды, екiншi жағынан - көлiк субъектілерiнiң шаруашылық қызметiне шектен тыс және негiзсiз араласудың көлiк жүйесi дамуының теңгерiмсiздігі мен тиiмділігінің төмендеуiне алып келуі мүмкін.

      Құқықтық қамтамасыз ету және құқық қолданумен қатар мемлекеттiң фискальдық саясаты мемлекеттiк реттеудiң анағұрлым нәтижелi және тиiмдi құралы болып табылады және көлiк жүйесінің дамуына ықпал етедi.

      Сонымен, мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру тiкелей және жанама реттеу салаларын қамтитын болады және мынадай негізгі бағыттардан тұрады:

      \* көлiк саласындағы заңнаманы жетiлдiру;

      \* көлiк субъектілерін, өнiмдерi мен қызметтерін лицензиялау мен сертификаттау тетiктерiн жетiлдiру;

      \* көлiк қызметiнің жекелеген түрлерiнде тарифтік-баға реттеудi жетілдiру;

      \* көлік саласындағы фискальдық саясатты жетілдiру;

      \* көлiктегі бақылау-қадағалау қызметiнiң (құқық қолдану тетiгiнiң) тиімділігін арттыру;

      \* әлеуметтiк-экономикалық даму индикаторлары мен тасымалдар көлемiн болжау әдiстерiн пайдалану негiзiнде көлiк кешенiн дамыту мен жаңғыртудың бiрыңғай жоспарлау жүйесiн құру;

      \* көлiк саласындағы кәсiпкерлiк қызметті дамыту мәселелерiнде шағын және орта бизнесті дамытуға ерекше көңiл бөлiнуге тиiс;

      \* көлiк кешенiн инвестициялау үшін қолайлы ахуал жасау және қаржы институттарын ынталандыру.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* мемлекет пен шаруашылық жүргiзушi субъектiлердiң функциялары мен өкiлеттіктерiн бөлу;

      \* көлiктiң әрбiр түрiнің функционалдық ерекшелiктерiн ескере отырып, бiрыңғай көзқарас негiзінде нормативтiк құқықтық кесiмдер әзiрлеу және қабылдау;

      \* бiрыңғай көлiк кешенi шеңберiнде көлiктiң жекелеген түрлерiн және инфрақұрылымды дамыту;

      \* көлiк қызметi мен инфрақұрылым қызметі рыногында бәсекелестікті дамыту және монополиялық саланы қысқарту;

      \* энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалану және қоршаған ортаны көліктің терiс әсерiнен қорғау.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* құқық бұзушылыққа бара-бар әкiмшiлiк ықпал етудi қамтамасыз ететiн және бақылаушы органдар тарапынан терiс пайдаланушылыққа жол бермейтiн құқық қолдану жүйесiнiң тиімдiлiгiн арттыру;

      \* көлiк қызметiнiң жекелеген түрлерiн мемлекеттік қолдау;

      \* тоғыспалы субсидиялауға жол бермеу.

**3.2. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Көлiк инфрақұрылымының даму деңгейi көлiк жүйесінің тиiмдiлігі дәрежесiн анықтайды. Көлiк жүйесi инфрақұрылымының дамуы мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:

      \* көлiк процестерін ақпараттық қамтамасыз етудің жаһандық жүйесiн құру, сондай-ақ қозғалысты бақылау мен басқарудың қазiргі заманғы техникалық құралдарын енгiзу;

      \* негізгі магистральдық темiр жол жүйесінiң, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының, қалалардағы көше-жол желiлерiн, ішкі су жолдарының тасымалдау мен өткiзу қабiлетiн теңiз, өзен порттары мен әуежайлардың өндiрiстік қуатын арттыру;

      \* логистика қағидаттарын пайдалана отырып, оңтайлы көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру, жолаушылар мен жүктер тасымалдарын ұйымдастыру мен жүзеге асыру барысында көлiк түрлерi арасындағы технологиялық өзара iс-қимылды қамтамасыз ететін мультимодальдық көлiк дәліздерiн, терминалдар желiсiн және логистикалық орталықтар құру.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* инфрақұрылымды дамытудағы басымдықтар елдi мекендерге және өнеркәсіп пен ауыл шаруашылық объектілеріне бүкiл маусымдық қолжетімділiкті қамтамасыз ету болып табылады;

      \* инфрақұрылымды дамыту әлемдiк ғылым мен техника жетiстiктерiн кеңiнен қолдану негiзінде жүзеге асырылуы тиiс;

      \* инфрақұрылым объектілерiн жоспарлау, өндiрiстік күштерді орналастыру, елді мекендердің, аграрлық сектор мен өнеркәсіп объектілерінiң перспективалық даму және Қазақстанның аумақтық даму жоспарларымен байланыстырылуы, сондай-ақ мультимодальдық тасымалдардың дамуын қамтамасыз етуi тиiс;

      \* инфрақұрылымды пайдалану, оның күтіп-ұсталуына арналған шығындарды пайдаланушылардан алынатын алымдардан құралатын кiрiстермен ең жоғары жабу кезiнде коммерциялық негiзде жүзеге асырылуы тиiс;

      \* инфрақұрылым объектілерін салу және жұмыс iстеуiнiң мiндетті шарттарының бiрi қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету болып табылады.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* көлiк инфрақұрылымын бiрыңғай көлiк кешенiн құру шарттарының бiрi ретiнде кешендi дамыту;

      \* көлiк инфрақұрылымын жоспарлаудың, жаңғырту мен дамытудың негiзi ретiнде елдi әлеуметтiк-экономикалық дамыту;

      \* көлiк инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық үлгiсiн қолдану.

**3.3. Көлік қызметтерi рыногын дамыту**

      Көлiк қызметтерiнің отандық рыногын дамыту үшін ерiктi бәсекелестік пен салауатты нарықтық қатынастардың маңыздылығын сезiне отырып, мемлекет нарықты ырықтандыру және операторлар мен нарықтың басқа да субъектілерiнің шаруашылық қызметiне мемлекеттiң қатысуын шектеу саясатын жалғастырады.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* нарықтық реттеу негiзiнде көлiк қызметінің әлеуетті бәсекені және монополиялық салаларын бөлу мен тарифтiк және бағалық реттеу салаларын қысқарту болуы тиiс;

      \* көлiк қызметi мен инфрақұрылым қызметі рыногына барлық бiрдей шаруашылық жүргiзушi субъектілердің қолжетiмділігінің бiрдей шарттарын қамтамасыз ету.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* тасымалдаушылардың, экспедиторлар мен көлiк қызметiн тұтынушылардың қоғамдық бiрлестіктерiнің рөлін арттыру;

      \* қызметтер ұсыну сапасын бақылау жүйесiн Халықаралық стандарттау жөнiндегi ұйымның (ИСО) халықаралық жүйесi деңгейiне дейiн дамыту;

      \* көлiк қызметтерiнің экспортын дамыту және отандық операторлар үшiн көлiк қызметтерінің халықаралық рыногында қолайлы жағдайлар жасау.

**3.4. Көлiк жүйесiн өңiрлік дамыту**

      Республика өңірлерiнің әлеуметтiк және экономикалық дамуындағы елеулi айырмашылықтар белгiлi бiр дәрежеде көлiк жүйесінің бiркелкi емес өңiрлiк дамуына әсер етіп келедi. Ең алдымен, бұл күтіп-ұстау жергілiктi бюджеттерден қаржыландырылатын инфрақұрылым объектілерiне қол жеткiзу деңгейiнен және жай-күйiнен, сондай-ақ әлеуметтiк-маңызды жолаушылар тасымалдарын ұйымдастырудан көрiнедi.

      Мыналарды:

      \* Функциялар мен өкілеттіктердi бөлу, сондай-ақ мемлекеттік басқаруды одан әрi орталықсыздандыру кезiнде әрбiр өңiрде көлік жүйесiнiң бiркелкi дамуын қамтамасыз етудегi орталық атқарушы органдардың үйлестірушi рөлiн сақтау;

      \* Барлық деңгейдегі атқарушы билiк органдарының қаржылық-экономикалық мүмкiндiктерiн, сондай-ақ оларға қолайлы жағдай жасай отырып, өңiрлік даму үшiн жекеменшiк инвестицияларды белсендi пайдалану қажет.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* республиканың әрбiр өңiрiндегi көлiк жүйесiнің даму деңгейi ең төменгi көлiк стандарттарының орындалуын қамтамасыз етуi тиiс;

      \* орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара iс-қимылының негiзiнде мемлекеттiк көлiк саясатын iске асыруға бiрыңғай көзқарастарды қамтамасыз ету болуы тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* орталық және жергілікті атқарушы органдардың өзара iс-қимыл деңгейiн арттыру;

      \* көлiктің жекелеген түрлерiн дамытудың республикалық және өңiрлiк бағдарламаларын әзiрлеу мен iске асыруды үйлестіру.

**3.5. Көлiк процестерінің қауiпсiздiгiн арттыру**

      Таяу перспективаға болжанатын тасымалдар көлемiнің және автомобильдендiрiлу деңгейiнiң артуын ескеретiн болсақ, қазiрдiң өзiнде көлiктегi авариялылықтың алдын алу және көлiк процестерінің қауіпсiздігін қамтамасыз ету жөнiнде тиiмдi iс-шаралар қабылдаудың өткiр қажеттілiгi пайда болады.

      Көлiк қауiпсiздiгi саясатын iске асыру мақсатында мемлекет бiр жағынан рәсiмдердің ырықтандырылуын оңайлатылуын, екiншi жағынан айқындылығын, бақылануы мен алдын алынылуын қамтамасыз етуi тиiс.

      Көлiк процестерiнің қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшін:

      \* көлiк құралдарының техникалық жай-күйiн бақылау тиімдiлігін арттыру;

      \* көлiктiң барлық түрлерiнде қауіпсiздiктi қамтамасыз ету жөнiнде кадрлар даярлаудың, сертификаттау мен лицензиялаудың бiрыңғай жүйесiн құру;

      \* қазiргі заманғы, аса сенiмдi техниканы және жабдықты, диагностикалау және жөндеу құралдарын белсендi енгiзу;

      \* көлiк операторларын кәсiби даярлау деңгейiн арттыру;

      \* жолаушылар мен жүк тасымалын ұйымдастыру және жүзеге асыру технологиялық процестерінің белгiленген талаптарға сәйкестігін қамтамасыз ету;

      \* көлiк уақиғаларының себептерiн анықтау және олардың алдын алу және санын азайту жөнінде шаралар қабылдау мақсатында осындай уақиғалар туралы ақпаратты жинау, өңдеу және талдау;

      \* Қазақстан Республикасы халықаралық шарттарының келiсiмдердiң ережелерiн iске асыру және көлiк қауiпсiздiгi жүйесiнің қызметiн ресурстық қамтамасыз ету.

      Террорлық актілердің және кәсіпорынның қауіпсiз және үздiксiз қызметiне өзге де заңға қайшы араласулардың жүзеге асырылуын болдырмауға қабілетті көлiктегi қауiпсiздiктің осы заманғы және тиiмдi жүйесi құрылуы тиiс. Осындай жүйенi енгiзу ең үздiк халықаралық дағдыға сәйкес болуы, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын нашарлатпауы және олардың конституциялық құқықтарын сақтауы тиiс.

      Көлiктiң экологиялық қауіпсiздігін арттыру және көліктік процестердiң қоршаған ортаға терiс әсерiн төмендету үшiн осы саладағы мемлекеттiк саясат мыналарды қамтитын болады:

      \* тиiстi мониторинг жүйесін әзiрлеу және енгiзу және экономикалық ынталандыруды қолдану арқылы экологиялық талаптарға жауап бермейтiн автокөлiк құралдарын импорттауды шектеу және кезең кезеңмен тоқтату;

      \* транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, көлiк құралдарының халықаралық экологиялық қауіпсiздiк стандарттарына көшу;

      \* экологиялық бақылау қызметiн құруды (қоса жарақтандыруды) және олардың орталық атқарушы орган алдында мерзiмдi есеп беруiн қамтамасыз етудi қоса алғанда, инфрақұрылымды пайдалану нәтижесiнде қоршаған ортаға келтiрiлген зиян үшін көлiктік инфрақұрылымның меншік иелерi мен операторларының жауапкершілігін арттыру;

      \* мониторинг жүйесін әзiрлеу және қоршаған ортаны қорғау саласындағы заңнама шеңберiнде тиiстi шараларды қолданып, көлiк инфрақұрылымы объектілерінде құрылыс, жөндеу, пайдалану және басқа да жұмыстарды орындау нәтижесiнде экологиялық талаптарды бұзғаны және қоршаған ортаға келтiрiлген зияны үшін мердiгерлік және инженерлiк-консультация нақ құрылымдардың жауапкершілiгін арттыру.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* шаруашылық қызметiнiң нәтижелерiнен азаматтардың өмiрi мен денсаулығының басымдығы;

      \* азаматтардың жауапкершілігiнен мемлекет жауапкершілiгінiң басымдығы;

      \* өндiрiлетiн және импорт бойынша әкелiнетiн көлiк құралдары экологиялық қауiпсiздiк пен көлiк процестерiнің қауiпсiздiгi саласындағы стандарттар талаптарына сай келуi тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* көлік процестерiнің, көлiктің әуе, жер үстi және су үсті қозғалыстарының қауіпсiздігін қамтамасыз етудi бақылау жүйесiн жетiлдiру;

      \* көлiк инфрақұрылымы мен техникалық қызмет көрсету процестерiнiң сенiмдiлiк және қауіпсiздiк деңгейiн арттыру;

      \* ластаудың жылжымалы көздерiне қойылатын экологиялық талаптарды қаталдандыру, мониторинг, құқық қолдану жүйесiн жетiлдiру және жауапкершілiкті арттыру.

**3.6. Қазақстанның транзиттік әлеуетiн пайдалану тиiмділігiн арттыру**

      Транзиттік әлеует өзiнiң аумағы арқылы халықаралық транзитті жүзеге асыру жөнiндегi мемлекеттiң қызмет көрсету мүмкiндігін анықтайтын сыртқы және ішкі факторлар мен шарттардың жиынтығын білдiредi.

      Пайдалану тиімдiлігі мемлекеттiң қолда бар транзиттiк әлеуетiн толық көлемде iске асыру қабiлетімен анықталады.

      Белгiленген бiрыңғай экономикалық кеңiстiк жасаумен жаһандану және кiрiгу процестерін жеделдету, транзиттi дамыту мен оның сапасын мемлекеттік басымдықтар деңгейiне көтеру үшiн қолайлы жағдайлардың жасалуын биiкке көтере отырып, Қазақстанға қалыптасқан транзиттік мемлекет ретiнде сапалық жағынан жаңа талаптарды алға тартады.

      Толассыз тарифтi, жеткiзу жылдамдығын, жүктердiң сақталуын, ақпараттық қамтамасыз етудi және шекаралық және кедендiк қызметтер тарапынан әкiмшiлiк тосқауылдардың болмауын қамтамасыз ететiн транзиттік дәліздердi кешендi дамыту қажет. Лауазымды тұлғалардың қызметтiк жағдайын пайдалануға кедергі жасайтын жүйенi құру, сыбайлас жемқорлықты және транзиттік көлiктің қызметiне әдейi кедергi келтiрудi болдырмау - басым бағыттардың бiрi болуы тиiс.

      Осы орайда:

      \* транзиттiк тасымалдарды дамыту, соның ішінде көлiк дәлізiне барлық қатысушы-мемлекеттермен толассыз бiрыңғай тарифтi қалыптастыру мәселелерінің мемлекетаралық қатынастар деңгейiнде шешілуiне саяси жәрдемдесу;

      \* транзиттік көлiк дәлiздерi инфрақұрылымын басымдықпен келiсiлген дамыту;

      \* Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік жүктердiң басымдықпен, кедергiсiз және қауiпсiз өтуiн қамтамасыз ету;

      \* iшкі және халықаралық қатынастағы жүктiң көлемдерi, түрi мен көлiк түрлерi бойынша тасымалдардың бағыттары жөнiндегi деректердi, жүктiң тұрған жерi туралы ақпаратты жинақтауға, талдауға және болжауға мүмкіндік беретін қазiргі заманғы байланыс жүйелерi мен ақпараттық талдау жүйесiн енгiзу;

      \* қосарланған сақтандыру мен салық салуды болдырмайтын өңiрлiк екi жақты халықаралық шарттар жасасу;

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

      \* логистикалық кешендер жүйесiн құру;

      \* мультимодальдық, контейнерлiк тасымалдарды дамыту қажет.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* икемдi тарифтік саясат транзиттiң артуын ынталандыруы тиiс;

      \* инфрақұрылымды ұстау жөнiндегi шығындарды Қазақстанның аумағы бойынша транзиттiк қозғалыстан түсетiн кiрiс есебiнен өтеу;

      \* транзиттік жүк тасқынының туындау нүктелерiн және жүктердi баламалы маршруттардан бiздің мемлекеттің аумағы бойынша өтетiн көлiк дәліздерiне қайта бағдарлау жолдарын зерттеу мен талдауды ынталандыру;

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

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* халықаралық көлiк дәлiздерi жүйесiндегi республиканың көлiк дәлiздерінің бәсекеге қабiлеттiлiгiн дамыту мен арттыру;

      \* Мемлекеттiк шекара арқылы өткiзу пункттерiн техникалық және технологиялық жарақтандыру деңгейiн арттыру.

**3.7. Көлiк саласындағы инновациялық даму**

      Ел экономикасының даму деңгейiн арттыру бөлiгіндегi көлiк жүйесi алдында тұрған мемлекеттік мiндеттердiң бiрi экономиканың жүктi қажетсiнуiн төмендету немесе, бұл көрсеткiш көлiк жүйесiнің тиімдiлігі мен көлiк қызметінiң мультипликативтік деңгейiн анықтайтын болғандықтан, өндiрiлетiн өнiм немесе қызмет бiрлігіне жұмсалатын көлiк жұмыстары көлемiн азайту болып табылады.

      Сондықтан тауарлар өндiру мен қызметтер көрсетуде көлiктік құрауыштың үлестiк салмағын төмендетудi мемлекет көлiк жүйесiнiң негiзгi стратегиялық басымдықтары разрядына жатқызуы тиiс, бұл көлiк өнiмi мен қызметiн тұрғындардың барлық топтары үшін анағұрлым қолжетiмдi етедi.

      Осыған қатысты мемлекеттiң алғашқы кезекті мiндетi құқықтық негiздердi қамтамасыз ету және мультимодальдық тасымалдарды дамыту және логистикалық орталықтарды құру үшiн қажетті экономикалық жағдайларды жасау болып табылады.

      Көліктік процестердің тиiмділігiн арттыруда оларды ақпараттық қамтамасыз етудiң маңызы аз емес. Спутниктiк навигация жүйелерін қарқынды дамыту, өндірілетiн өнімдер мен қызметтер туралы ақпараттық деректер базасын құру қажет.

      Көліктiк процестердің қоршаған ортаға терiс әсерiн шектеу және реттеу, көлiктiк құралдардың экологиялық параметрлерiн бақылау үшін экологиялық органдарды қазiргі заманғы жабдықпен және технологиямен (газ анализаторлары, түтін өлшегiштер, отындағы ауыр металдардың құрамын анықтауға арналған аспаптар және т.б.) жарақтауды талап етеді.

      Сөз жоқ, бастапқы кезеңде көлiк жүйесiнің техникалық және технологиялық деңгейiн арттыру мемлекет тарапынан да, сондай-ақ жеке сектор тарапынан да айтарлықтай күрделi қаржы салуды қажет етедi. Сонымен бiрге дамыған елдер тәжiрибесi жаңа технологияларды дамыту мен енгiзуге, энергия- және ресурстарды үнемдеуге, кешендi ақпараттандыруға салудың толық ақталатынын және қысқа мерзiмде жоғары экономикалық тиімдiлікке қол жеткiзуге мүмкiндiк беретінін көрсетедi.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* ұлттық көлiк жүйесiн инновациялық дамыту ең алдымен көлiк қызметтерiне қолжетiмділiктi арттыруға және экономиканың жүктi қажетсiнуiн азайтуға бағытталуы тиiс;

      \* енгiзiлетiн жаңа технологиялар жаһандық көлiк жүйесi процестерiмен республиканың ішінде жүзеге асырылатын көлiк процестерінің бiрiздендiрiлуiн қамтамасыз етуi тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* көлiк технологияларын жетiлдiру және қазiргi заманғы техниканы және жабдықты енгiзу;

      \* өндiрiстiк және көлiк процестерiн кiрiктiру және кешендi ақпараттандырумен қамтамасыз ету.

**3.8. Көлiк саласындағы ғылым және кадр әлеуетiн арттыру**

      Көлiк жүйесiн қарқынды дамыту мен жоғары көлiк әлеуетіне қол жеткiзудiң негiзгi құрауыштары арасында жоғары технологиялы және тиiмдi көлiк жүйесінің ажырамас бөлiгi және мiндеттi шарты болып табылатын ғылым және кадр әлеуетiн арттырудың маңыздылығын ерекше атап өткен жөн.

      Ғылымды дамыту және әсiресе жоғары бiлiкті кадрларды даярлау ерекше маңызды болып табылатындықтан, белгiлi бiр уақытты қажет етедi, мемлекет күнi бұрын мамандарға деген болашақ қажеттілiкті дұрыс анықтауға қамқорлық және оларды оқытып-үйрету үшін барлық қажеттi жағдайларды жасауы тиiс.

      Көлiк саласындағы мамандардың біліктілігiн арттыру үшін бiрнеше бейіндi жоғары оқу орындарын белгiлеу және солардың базасы негiзінде жүк және жолаушы көлiгiн жоспарлау мәселелерiне оқыту орталықтарын құру қажет. Мемлекеттiк органдар мiндетi өзгелерден тыс көлiк модельдерiн, жоспарлау аспаптарын әзiрлеу, санаткерлiк ресурстарды дайындау, оқытып-үйретудi жүргiзу және халықаралық тәжiрибенi беру болып табылатын институттарға қолдау көрсетуi тиiс. Институттар мемлекеттік органдардың даму бағдарламаларын әзiрлеуге, сұранысты болжау мен жобаларды бағалауға және жүк пен жолаушы көлігінің қызметiн қамтамасыз етуге байланысты басқа да мәселелерге ықпал етедi.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      \* көлiк саласындағы өз ғылыми әлеуетiн дамыту республика көлiк жүйесiн инновациялық дамыту негiзiне алынуы тиiс;

      \* көлiктiң барлық түрлерi үшiн бiлiктi кадрлар даярлау көлiк жүйесiнiң дамуынан оза, жұмыстың жаңа әдiстерiнің енгiзілуi мен жаңа технологиялардың енгiзiлуiн ескере отырып жүзеге асырылуы тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      \* көлiк саласында ғылыми мекемелердi және терең зерттеулердi дамыту;

      \* мемлекеттік қызметшiлер мен көлiк қызметкерлерінің кәсіптік деңгейiн арттыру;

      \* жоғары, орта техникалық және кәсіптiк бiлiм беру жүйесiн дамыту.

**4. КӨЛIКТIҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТҮРЛЕРIНДЕ МЕМЛЕКЕТТIК КӨЛIК**

**СТРАТЕГИЯСЫН IСКЕ АСЫРУ ЕРЕКШЕЛIКТЕРI**

      Мемлекеттік көлiк саясаты бiр жағынан мемлекеттік реттеу мен араласуды бiртiндеп азайтудан, ал екінші жағынан жеке бастамашылық пен бәсекелестiкті дамыту үшiн қолайлы ахуал мен жағдайлар жасаудан тұруға тиiс.

      Мемлекеттiк көлiк саясатының негiзгi қағидаттары мен бағыттарының көліктің жекелеген түрлерінің олардың технологиялық және функционалдық ерекшелiктерiне, көлiк жүйесi мен мемлекет ішінде өтетiн әлеуметтiк-экономикалық процестерге қатысуының әртүрлi деңгейiне, сондай-ақ стратегияны iске асыру сәтiндегi әртүрлi мәрелiк жағдайларға байланысты қолданылуында бiрқатар ерекшелiктерi бар.

**4.1. Темiр жол көлiгінде**

**4.1.1. Көлiк қызметтерi рыногын дамыту**

      Темiр жол көлiгі қызметiнде жүргiзiлген құрылымдық қайта құрулар көлiк қызметтерiнің бәсекелi рыногын қалыптастыру мен дамыту үшін негiз және қажеттi алғышарттар жасады. Тасымалдау қызметiн қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желенi ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары жөнiндегi қызметтер ұсынуды бәсекелi ортаның қалыптасу мүмкiндiгiн болжайды. Локомотивтік тартқышты және жүк вагондарын беру жөнiндегi қызметтер де бәсекелi секторға бөлiнген.

      Сонымен бiрге магистральдық темiр жол жүйесінің қызметтерiн ұсыну табиғи-монополиялық салада қалады және мемлекеттің иелігінде болады. Өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығының жоғары әлеуметтiк қыры мен магистральдық жүйенi пайдаланғаны үшін тарифтер деңгейiне экономикалық тәуелділiгiн ескерсек, Дүниежүзілiк сауда ұйымының (ДСҰ) талаптарын ескере отырып, маңызды параметрлер бойынша тарифтердi саралау, оларды қалыптастыру, оның жөндеуi мен ұстауына белгiлi бiр шығындар нормасын, Ұлттық режимдi ұсыну туралы 1994 жылғы Тарифтер мен сауда жөнiндегi бас келiсiмнің (ТСБК) талаптарын ескере отырып, маңызды параметрлерi бойынша магистральдық темiр жол желiсi қызметтерінің тарифтерiн саралау мүмкіндігін көздейтiн айқын әдiстемеге негiзделуi тиiс.

      Көлiк қызметтерi рыногына шығудың бiрыңғай талаптары мен тең шарттарын белгiлеу үшін кез келген әлеуетті операторларға тиiсiнше нормативтiк құқықтық база жетілдiрiлуге тиiс. Лицензиялау мен сертификаттау жүйесi осы талаптардың орындалуын және ұсынылатын қызметтердің қажеттi сапалық деңгейiн қолдауды қамтамасыз етуi тиiс.

      Жолаушы тасымалдарының жекелеген түрлерi (қала маңындағы, қалааралық немесе халықаралық) мен маршруттарына арналған тарифтердің жоғары деңгейiне мемлекет белгiлейтін шектеу көлiк операторларына осындай тасымалдар кiрiстерiмен өтелмейтiн шығындарға өтемақы төленуiн көздеуi тиiс. Өтемақы мөлшерлерi белгілі бiр шығындар нормаларын тасымалдарды жүзеге асыру кезiнде көздейтiн жолаушылар тасымалына арналған тарифтердi есептеудiң бекiтiлген әдiстемесi негiзiнде белгілеуi тиiс.

      Жүк тасымалдарының технологиялық және экономикалық тиімділігін арттыруды негiзгi ынталандыру ретінде жүк тасымалдары жөнiндегі қызметтердi ұсынатын операторлар арасында бәсеке ортаны қамтамасыз ету қажет. Бұл ең алдымен тасымалдардың жылдамдығын арттыруға, жүк вагондарының жүктердi өңдеу пункттерінде дәлелсiз көп бос тұруын болдырмауға және қандай да бiр деңгейде вагондардың тапшылығы проблемасын шешуге мүмкiндiк бередi.

      Тиеу ресурстарын босату және кәсiпорындардың кiрме жолдарында жүк операциялары кезiнде жылжымалы құрамның бос тұруын қысқарту мақсатында жүк жөнелтушi кәсіпорындардың темiр жол инфрақұрылымын дамыту мен жаңғырту қажет.

**4.1.2. Транзиттік әлеуетті iске асыру**

      Темiр жол көлiгiнiң транзиттiк әлеуетті дамыту мен арттыруға анағұрлым қолайлы перспективалары бар.

      Сонымен бiрге инфрақұрылымның техникалық жай-күйiнің қазiргi деңгейi, жүргiзіліп отырған тарифтiк саясаттың және табиғи емес, әдеттегiдей, әкімшілiк сипаттағы тосқауылдардың болуы Қазақстанның аумағы бойынша транзиттік тасымалдар көлемiн арттыруға ықпал етпейдi.

      Бұдан басқа, жолтабандарының айырмашылығына байланысты Достық темiр жол станциясының шектеулi өткiзу қабілетi де проблемалық мәселе болып табылады. ҚХР-дан транзиттік жүктердiң өсуi контейнерлерде тасымалданатын болады деп болжануда. Бұл peттe контейнерлердi өңдеу жөніндегi алаңдардың қазіргі уақытта әрi кеткенде 25% iске қосылғанын атап өту қажет. Тұтастай, таяудағы уақытта станцияның жылдық өткізу қабылетiн 14 млн. тоннаға дейiн жеткiзу (оған ұқсастардың мүмкiндiгi жылына 9-10 млн. тоннаға дейiн) жоспарланып отыр. Осы халықаралық өткелдің әлеуетiн күшейту үшiн бұдан әрi түбегейлi шаралар қолдану қажет етіледi.

      Нұсқалардың бiрi ретiнде вагондарды бiр жолтабаннан екiншiсіне ауыстыру жөнiндегi қуаттарымен осы заманғы халықаралық терминi құрылысымен Бескөл немесе Ақтоғай станциясына дейiн "еуропалық" жолтабандарын салу болуы мүмкiн, бұл өткізу қабылетiн жылына 30 млн. тоннаға дейiн ұлғайтуға мүмкiндiк бередi.

      Сондай-ақ "еуропалық" жолтабанды Трансқазақстан темiр жол магистралi (электрлендiрiлген қосжолтабанды учаскенiң өткiзу қабылетi жылына 100 млн. тоннаға дейiн жеткізiлуi мүмкiн) құрылысының жобасы талқылануда. Жоғары тәуекел мен жоғары құнына (3,5 миллиард АҚШ доллары) байланысты көрсетiлген жобаның айрықша коммерциялық болуы мүмкiн, инвесторлары транзит көлемдерiн жаңа жол бойынша тартуға мүдделі халықаралық компаниялар болуы тиіс.

**4.1.3. Инновациялық даму**

      Темiр жол көлігі саласында инновациялық дамудың негізгі бағыттары:

      \* магистральдық темiр жолдарды қазiргi күшi техникалық құрылғылармен, сондай-ақ оларды диагностика және ұстау жүйелерiмен жарақтау;

      \* вагондар мен локомотивтердi жөндеу жөніндегi кәсіпорындарды дамыту үшін жағдай жасау, сондай-ақ темiр жол техникасын әлемдiк өндiрушiлермен бiрлескен кәсіпорындар құру;

      \* темiр жол көлігінде автоматтандырылған басқару жүйесiн енгiзудi қоса алғанда, көлік процестерiн ақпараттық қамтамасыз етудiң кiрiктiрiлген жүйecін жасау;

      \* мультимодальдық және интермодальдық (контейнерлiк, контрейлерлiк, аралас) тасымалдарды дамыту және қызмет көрсету сапасын жақсарту үшін қазiргі заманғы логистикалық кешендер құру болып табылады.

**4.2. Автомобиль көлігінде**

      Бiрыңғай көлік жүйесiн қамтамасыз етудегі мемлекеттік көлік саясатын iске асырудың ерекшелiктерi мынадай бағыттар бойынша бiрқатар бiрінші кезектi мiндеттердi шешу қажеттігінен тұрады.

**4.2.1. Автомобиль жолдары желiсiн дамыту**

      Республиканың кең-байтақ аумағы мен автомобиль жолдары желісiнің салыстырмалы төмен тығыздығы, тасымалдардың үлкен қашықтықтары жиынтығында жамылғының бұзылуы немесе болмауы көлік шығыстарының өсуi мен өндірілетін өнiмнiң өзiндiк құнының өсуіне әкелетін болғандықтан олардың техникалық жағдайына ерекше мән бередi.

      Қалалардың жол инфрақұрылымын және көше-жол желiсiн дамытудың бiрiншi кезектегi мiндеттерi:

      \* қолданыстағы жолдарды сақтау, жол және көше-жол желiсiнiң бұзылу үрдiсін еңсеру;

      \* негiзгi жол желiсiн: халықаралық көлiк дәліздерін, мемлекеттің экономикалық кеңістігінің тұтастығы мен өңiрлер арасындағы байланысты қамтамасыз ететін республикалық және жергілiкті маңызы бар жолдарды басымдықпен қалпына келтiру, сондай-ақ және қажетті көлемде оларды жөндеу мен ұстауды қамтамасыз ету;

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

      \* жүктер тасымалдарын халықаралық қатынаста және республиканың аумағы бойынша жүзеге асыру кезінде пайдаланылатын өлшеу және автокөлiк құралдарының салмақтық және көлемдiк параметрлерiн бақылаудың тиiмдi жүйесiн жасау;

      \* транзиттік қозғалысты орындаушыларды қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан төлемдер мөлшерiн, оларды жөндеу мен ұстауға арналған мемлекеттің шығыстарын барынша өтеудi қамтамасыз ететiн деңгейге дейін кезең-кезеңмен оңтайландыру;

      \* өзінің техникалық-пайдалану сипаттамалары бойынша жол қозғалысы қауiпсiздігінiң талаптарына жауап бермейтін автомобиль жолдарын, көше-жол желiсi мен инженерлiк құрылыстарды кезең-кезеңмен қайта жаңарту;

      \* қалалар iшiндегi және оларға жақын жерлердегi және өзге де елдi мекендердегі жұмысты қоса алғанда, жол жұмыстарын орындау кезінде экологиялық талаптарды және адамдардың өмiрi мен денсаулығын қорғауды қатайту, бақылауды қамтамасыз ету және олардың сақталмағаны үшін жауапкершілікті арттыру;

      \* техникалық-экономикалық талдау, ағымдағы ұстауды басқару, қаржылық және бухгалтерлiк есеп негізінде қазiргі күнгі жоспарлау жүйесi мен инвестициялар, мониторингiн енгiзу арқылы жол саласын институционалдық және техникалық қайта жарақтау; жоғары өндiрiстi техниканы ұстау мен жөндеудi және қазiргi күнгi технологияны енгiзудi қамтамасыз ететiн кәсіпорындарды жарақтау; инженер-техникалық және басқару қызметкерлерін даярлау деңгейін және бiліктілігін арттыру;

      \* ИСО стандарттары мен еуропалық нормаларға сәйкес нормативтiк техникалық базаны одан әрi жетiлдiру болып табылады.

**4.2.2. Автокөлік қызметтерi рыногын дамыту**

      Автокөлік қызметтерi рыногын дамытудың бiрiншi кезектегі мiндеттерi:

      \* ауылдық елдi мекендердi өндiрiстік күштердi орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлiгiнiң жүйелi тасымалдарымен қамтамасыз ету;

      \* жолаушылар мен жүктер тасымалдарының жаңа озық технологияларын енгiзу жолымен ұсынылатын көлiк қызметтерiнің сапасын арттыру, осындай тасымалдарды жүзеге асыруға қойылатын нормативтік-техникалық талаптар деңгейiн өзгерту (арттыру) жолымен жолаушы тасымалдарының жайлылығын жақсарту болып табылады.

      Халықаралық тасымалдарды дамыту саласындағы негiзгi мiндеттер:

      \* автомобиль көлігі саласында екi жақты халықаралық шарттар жасасу;

      \* халықаралық автомобиль тасымалдарының рұқсат жүйесiн жетілдiру;

      \* автомобиль көлiгi туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормаларға кезең-кезеңмен жақындастыру және үйлестiру;

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

**4.2.3. Транзиттік әлеуеттi пайдалану**

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

      Сонымен бiрге Қазақстан үшін сыртқы факторлардың оң жаққа қарай өзгеруiне ықпал ету мүмкiндiгi аумағы бойынша транзиттiк маршруттар өтетiн мемлекеттермен екіжақты және көпжақты қатынастарды дамытумен шектеледi.

      Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету рұқсат жүйесi мен кедендiк және көлiктік бақылау жүйелерінiң тиiмділігі, сондай-ақ автомобильдiк транзиттiк дәлiздердiң жай-күйi ішкі факторлар болып табылады.

      Транзиттiк әлеуетi пайдалану тиiмділігін арттырудың қосымша негiзгi мiндеттерi:

      \* ТМД және алыс шет елдерiмен екiжақты және көпжақты қатынастарды одан әрi дамытудан;

      \* автомобиль қатынасы туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормалармен үйлестiруден тұрады.

**4.2.4. Инновациялық даму**

      Автомобиль көлiгi саласында инновациялық дамудың және қазiргi заманғы технологияларды қолданудың негiзгi бағыттары ақпараттық қамтамасыз ету және спутниктік навигация жүйесiн дамыту, сондай-ақ экологиялық стандарттары жоғары жылжымалы құрамды жаңарту жөнінде жағдайлар жасау болып табылады.

**4.3. Қалалық жол көлiгінде**

      Қазақстанның барлық iрi қалаларын қарқынды дамуы мен елдiң одан әрi кенттенуін тұрақты үрдiсiн ескере отырып, қалалық жолаушы көлiгiн дамыту үшін жергiлiктi атқарушы органдар қызметі басымдықтарының бiрi болуға тиiс.

**4.3.1. Дамытуды жоспарлау**

      Қазақстанның барлық iрi қалалары үшін қалаларды дамытудың жоспарлары шеңберiнде қалалық жолаушы көлігін дамытудың ұзақ мерзiмдi жоспарлары жасалуы тиiс.

      Мұндай жоспарлар:

      \* қалаларды және қала маңындағы аймақтарды дамыту/салу жоспарларына негізделген қалалық жолаушы көлiгін қызметтерiне сұранысты болжау мен қажеттiлiктердi ең жоғары қанағаттандыруды;

      \* негiзгi инвестициялық жобалар мен олардың iске асырылу құнын, сондай-ақ басымдықты инвестициялық бағдарламалардың қалыптастырылуын;

      \* қалалық қозғалысты басқару схемасын, қоғамдық көлiк үшiн басымдықтың бекiтілуін, сондай-ақ жолаушыларды қоғамдық көлiкпен тасымалдау жөнiндегі қызметтерге сұранысты реттеу тетiгiн;

      \* қалалық және қала маңындағы жолаушы көлiгiнің маршруттық жүйесiн перспективалық дамыту схемасын;

      \* қалалық жолаушы көлiгi қозғалысының қауiпсiздiгiн apттыpу бағдарламасын;

      \* қалалық жолаушы көлiгiнiң қоршаған ортаға терiс экологиялық әсерiн азайту саласындағы жобаларды көздеуi тиiс.

**4.3.2. Инновациялық даму**

      Қалалық жолаушылар көлігі қозғалыстарын диспетчерлiк қамтамасыз ету мен басқару жүйесiн жетілдiру қажет. Мұндай жүйелер нақты уақыт режимiнде басқару процестерінің, техникалық-экономикалық сипаттамалар мониторингін қамтамасыз ету мен маршруттық жоспарлау функцияларын iске асыру мүмкiндігін көздеуi тиiс.

      Қалалық жолаушы көлігінің барлық түрлерінде смарт-карт технологиясы пайдаланыла отырып, электронды билеттендiрудiң бiрыңғай жүйесi енгiзiлуi тиіс. Өзiнiң негізгi мақсатын орындап қана қоймай мұндай жүйе кiрiстер мен көлiк операторлары салықтық есептілiгінің ашықтығын арттыруға ықпал ететін болады.

      Жұртшылық пен жолаушылардың, маршруттардың деректер базасына, кестелерге, қызметтерге және басқа да қажетті ақпаратқа еркiн қолжетiмділігін, сондай-ақ қашықтықтан брондау мен билеттердi сату мүмкіндігін көздейтiн қоғамдық көлiк қызметiн ақпараттық қамтамасыз ету жүйесiн әзiрлеу мен енгiзу аяқталуға тиiс. Көлiктiң басқа түрлерінің ұқсас жүйелерiмен оның үйлестiрiлуiн және кiрігуiн қамтамасыз ету қажет.

      Жолаушы тасымалдарын ұйымдастырудың қазiргi заманғы технологияларын қолдануда, сондай-ақ Қазақстан қалаларында көлiк қозғалысын реттеу саласында ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргiзудi ұйымдастыруда халықаралық тәжiрибенi жинау мен талдау үшiн Қалалық жолаушы көлігінің қазiргi заманғы технологиялар орталығын құру қажет.

      Қалалық жолаушы көлiгiн дамыту басымдықтарының бiрi қалаларда көлiк тасқынының күтіліп отырған айтарлықтай өсуi мен жеке автомобильдердi пайдалану қарқынының артуын ескере отырып, қалалардағы көлiк қозғалысын peттeу жүйесiн жедел әзiрлеу және iске асыру болуға тиiс. Мұндай жүйенің негiзгi бағыттары:

      \* қалалық қозғалысты реттеу орталықтарын құру мен жарақтандыруды;

      \* бейiмдiлiк реттеу технологияларын қолдана отырып қозғалысты (бағдаршамдарды) автоматты реттеу жүйесiн жаңғыртуды;

      \* қозғалысты реттеу сызбаларында қалалық жолаушы көлігі қозғалысының басымдығы модельдерiн iске асыруды;

      \* көлiк оқиғаларын географиялық бiрыңғайландыру мен тiркеу жүйесiн енгізудi қамтиды.

**4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат**

      Қалалық жолаушы көлiгiнде көлiк құралдары паркiн жаңарту операторлардың күшімен жүзеге асырылатын болады. Сондай-ақ автостанциялар мен автовокзалдардың дамуын қаржыландыруды, мұндай даму мемлекеттiк бағдарламалар шеңберiнде жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, жеке құрылымдар жүзеге асыруға тиiс. Мұндай жағдайларда қаржыландыру мемлекеттiк-жеке серiктестік шеңберiнде болуы мүмкiн.

      Троллейбус пен трамвай паркін және инфрақұрылымды қалпына келтiру қалалардың тиiсті бюджеттерi шеңберiнде мемлекеттік жеке серiктестiк тетiктерiн әзiрлeу мен қолдану арқылы жүзеге асырылуы тиiс.

      Кез келген инфрақұрылымдық жобаларды әзiрлеу және іске асыру қалалық жолаушы көлiгiн дамыту бағдарламалары шеңберiнде жүзеге асырылуы тиiс. Мұндай жобалар қалалық жолаушы көлігінің кез келген түрлерін дамыту бағдарламаларымен және қала құрылысының перспективалық жоспарларымен толық байланыстырылуға тиiс. Қалалық жолаушы көлiгінiң баламалы түрлерiн дамыту жөнiндегi pecуpc қажетсiнетiн жобалар (бөлiнген автобус желiлерiн, метроны, монорельсті және басқаларын салу/жарақтандыру) техникалық-экономикалық бағалануы және қымбат тұрмайтын баламалармен салыстырмалы талдануы тиiс.

**4.4. Әуе көлiгінде**

**4.4.1. Ұшулардың қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiк**

      Әуе көлігінде ұшулардың қауiпсiздігі деңгейін арттыру мен авариялылықты азайту азаматтық авиация саласындағы мемлекеттiк саясаттың басты басымдығы болуы тиiс.

      Бұрынғы КCPO өндiрiсiндегі ескiрген әуе кемелерiн пайдаланудан шығару мақсатында әуе кемелерiн толық жаңарту есебiнен әуе кемелерінің техникалық жай-күйiне байланысты авариялылық көрсеткіштерiн азайту қамтамасыз етілуi тиiс.

      Ұшулардың қауiпсiздiгiне әуе кемелерiн пайдаланушылар мен авиациялық қызметкерлерге уәкілеттi мемлекеттiк органның сертификациялық және лицензиялық талаптарды қатайтуы әсерінің де маңызы аз болмайды.

      Әлемдiк қауымдастықта террорлық қатердiң артуына және азаматтық авиацияның заңсыз араласу әрекеттеріне қауқарсыздығына орай авиациялық қауіпсiздікті арттыру саласындағы басым бағыттар:

      \* көлiктегi уәкілетті мемлекеттiк орган тарапынан бақылау мен үйлестірудi күшейтуді;

      \* тексерудiң сапасын арттыру және әуе кемелерінiң борты мен азаматтық авиация объектілерінің ғимараттарына заттардың тыйым салынған санаттарының түсуiн болдырмау үшін жолаушылар мен қол жүгiн тексеру пункттерін жоғары технологиялық жабдықтармен жарақтандыруды;

      \* тексерудi жүргiзушi адамдардың, сондай-ақ экипаж мүшелерi мен авиациялық қызметтердің жекелеген мамандарының азаматтық авиацияның қызметіне заңсыз араласу әрекеттерiне қарсы әрекет жасау әдiстерiне оқытып-үйретудi қамтиды;

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

**4.4.2. Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету және сертификаттау**

      Азаматтық авиацияның қолданыстағы нормативтiк-техникалық базасы, әсiресе әуе кемелерiне техникалық қызмет көрсету тәртiбiн регламенттейтiн нормативтiк-техникалық кесiмдерi Халықаралық азаматтық авиация ұйымының ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келтiрiлуi тиiс.

      Кеңес өндiрiсіндегi әуе кемелерi санының көптiгiне байланысты мұндай көшу кезең-кезеңмен азаматтық авиацияның әртүрлi субъектiлерi қызметiн қамтитын әзiрленген бағдарлама жөніндегі стандарттардың қолданыстағы жүйесiн сақтап қалу жағдайларында жүзеге асырылуға тиiс.

**4.4.3. Әуе тасымалдарының нарығын дамыту мен peттeу**

      Авиация рыногын реттеу саласындағы мемлекеттік саясат сапалы авиациялық қызметтерге халық мүдделерiнің қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге қабылетті қазақстандық бәсекеге қабылетті авиакомпанияларды қалыптастыруға бағытталатын болады.

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

      Отандық авиакомпанияларды жедел дамыту үшін саланың көп қаржыны қажетсiнетiнiн ескере отырып, мемлекет әуе кемелерінің лизингiн ұсынатын компанияларды дамытуға жағдайлар жасау жөнiндегi шараларды қабылдайды. Мұндай компанияның мемлекеттiң қатысуымен немесе мемлекеттік-жеке серiктестік құрылымында құрылуы мүмкін.

**4.4.4. Аэронавигациялық кешендi дамыту**

      Қазақстан Республикасында аэронавигациялық жүйенi дамытудың басты мақсаты елдiң аэронавигациялық кешенi байланыстың, навигацияның, ғарыштық орналасудың спутниктiк навигациясы элементтерiн пайдалануды болжайтын ИКАО (СМS/АТМ) әуе қозғалысын бақылау/басқарудың болашақ жүйесін енгiзуге дайындау болып табылады. Өз кезегiнде бұл Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің кiшi жүйелерiн болашақ CNS/ATM жүйесiнiң түп тұрпаты және оны енгiзу үшін негiз болып табылатын бiрыңғай кешенге кiрiктiру мiндеттерiн шешудi қажет етедi.

      Осы мақсатта Қазақстан Республикасында CNS/ATM тұжырымдамасын енгiзу тетiгiн әзiрлеу және ұлттық аэронавигациялық жүйелердің бiрыңғай техникалық сәулетiн әзiрлеу жөнiнде шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыру талап етіледi.

      Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін қазiргi заманғы аэронавигациялық кешендермен жарақтандырудағы қазіргі нәтижелер базасында аэронавигациялық инфрақұрылымды оңтайландыруды анағұрлым озық және перспективалы технологияларды енгiзу тәжiрибесi негізiнде сапалық өзге деңгейде оңтайландыруды жалғастыру.

**4.4.5. Транзиттік әлеуетті пайдалану**

      Көлік жүйесінің ажырамас бөлiгi болып табылатын авиакөлік инфрақұрылымының транзиттік әлеуетiн пайдалану тиімділігін арттырудың өзі көліктi дамыту саласындағы мемлекеттік саясаттың маңызды құрауышы болып көрiнедi.

      Авиакөлiк инфрақұрылымының транзиттiк әлеуетiн одан әрi дамытудың міндеттері:

      \* көршi мемлекеттермен аэронавигация саласындағы транзиттiк саясатты келiсу деңгейiн арттыру;

      \* Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiнiң пайдаланылу тиiмділігін арттыруға ықпал ететiн халықаралық өңiрлiк жобаларды қолдау;

      \* аэронавигациялық қызмет көрсету технологияларын жетiлдiрудi қоса алғанда, аэронавигация жүйесiнiң халықаралық талаптарға сәйкес келуi;

      \* транзиттiк peйстергe қызмет көрсету сапасын арттыру үшiн Қазақстан әуежайларының инфрақұрылымын дамыту: iрi желiлiк өңiрлiк әуежайлар ("хабы") ИКАО екiншi және одан да жоғары санаттағы әуе кемелерiн, ал қалған ИКAO халықаралық мәртебесi бар барлық әуежайлар - бiрiншi санат бойынша - қабылдауға жiберiлуге тиiс.

**4.5. Теңiз және iшкi су көлігінде**

      Су көлiгі саласындағы мемлекеттiк көлiк саясатын iске асырудың негiзгi басымдылық бағыттары теңiз, өзен порттары мен теңiз, өзен сауда флотын дамыту, сондай-ақ ішкі су жолдарын кеме жүзе алатындай жағдайда ұстау болып табылады.

      Cу көлiгi саласындағы мемлекеттiк көлiк саясатының басымдылық бағыттары:

      \* саланың нормативтiк құқықтық базасын жетілдiру;

      \* су көлiгін басқару жүйесiн реформалау және басқару жүйесiн құру, атап айтқанда:

        - су көлiгiн басқарудың бассейндiк принципін жетiлдiру;

        - техникалық қауіпсiздiкті қамтамасыз ету жөнiндегі құрылымды жетiлдiру;

      \* Республиканың Каспийдегi теңiз тасымалдарына, соның ішінде Каспий теңiзiнiң қазақстандық бөлiгiндегi қайраңында өндiру технологиясын қамтамасыз ету жөнiндегi қажеттiлiктерiн қамтамасыз ету жөнiндегi отандық сауда және қосалқы флот құруды ынталандыру және бәсекеге қабiлеттілiгiн қолдау;

      \* Ішкі су жолдарының: Ертiстің, Оралдың, Іленiң, Есілдің, Сырдарияның, Балқаш көлiнің және өзге де әлеуеттi кеме қатынасы жолдарының көлiктік мүмкiндiктерiн толық көлемде пайдалану болып табылады.

**5. СТРАТЕГИЯНЫ IСКЕ АСЫРУДЫҢ КЕЗЕҢДЕРI МЕН ТЕТIКТЕРI**

      Көлiк стратегиясын iске асыру үш кезеңде жүзеге асырылатын болады:

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

      Сипаттама: Көлiк секторына инвестицияларды тарту. Мемлекет көлiк кешенiне ресурстарды белсендiлiкпен салады. Нормативтік-құқықтық алаң дайындау, көлiк салаларын реформалауды аяқтау және ынталандыратын ахуал жасау, халықаралық стандарттарды енгiзу және халықаралық көлiк ортасына кірігу.

**II кезең** 2011-2015 жылдар (Қарқынды даму)

      Сипаттама: Мемлекет көлiк рыногының отандық субъектілерiн белсендi қолдайды. Субъектілердiң көпшілiгi, мемлекеттік сияқты жекелерi де, көлiк рыногының дербес қатысушыларына айналады. Қазақстан Республикасы көлiк кешенi операторларының қызметi халықаралық стандарттарға сай келедi және ішкі нарықтағы сияқты сыртқы нарықта да кеңiнен ұсынылған.

**III кезең** 2016-2020 жылдар (Сапалық жаңару)

      Сипаттама: Экономика мен халық тарапынан көлiк қызметiне сұраныстың өзгеруiне барабар жауап беруге қабылетті көлiк жүйесiн қалыптастыруды аяқтау және оның сапалы, қолжетімдi және қауiпсiз көлiкпен қанағаттандыруы. Көлiк инфрақұрылымы әлемдiк стандарттарға сай келедi.

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

      Қазақстанның көлiк саласындағы халықаралық шарттарға, қосылуы және көлiк заңнамасын үйлестiру жөнiндегi жұмыс, екiжақты халықаралық шарттар жасасу және БСҰ, ЕЭК, ЕурАзЭҚ шеңберінде жаһандық және өңiрлiк кiрiгу принциптерiн iске асыру белсенділiкпен жүргiзiлуге тиiс.

      Көлік саласында қолданыстағы заңнамаға сараптама жүргiзу, қолда бар нормативтiк-құқықтық базаны оңтайландыру және жинақтау үшiн жағдайлар жасау қажет.

      Транзиттік әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру үшiн заңнамалық, рәсiмдік, технологиялық және техникалық сипаттағы халықаралық тасымалдарды жүзеге асыруда қазiргi кедергiлер егжей-тегжейлi зерделенуге және жойылуға тиiс.

      Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк шекарасынан өту кезiндегі бақылау рәсiмдерiн жақсарту және барлық шекаралық өткелдердi, соның iшiнде су жолдарында бiрыңғай бақылау-өткiзу пункттерiн құру қажет.

      Жылжымалы құрам паркiн жаңарту процесiн ынталандыру және көлiк инфрақұрылымын дамыту үшiн мемлекет қолайлы жағдайлар жасайтын болады.

      Көлiк кешенiнiң барлық секторларының үйлесiмдi және үйлестірiлген дамуын, оның жекелеген секторларында басқарылуын арттыру, сондай-ақ қаржы және материалдық ресурстарының оңтайлы бөлінуiн қамтамасыз ету көлiкте:

      \* бiрыңғай және жалпы қолжетiмдi ақпараттық кеңiстiк құруды;

      \* қызметтің барлық түрлерi бойынша деректердiң бiрыңғай көлiктік базасын қалыптастыруды;

      \* өңiрлік республикалық және халықаралық деңгейлерде, сондай-ақ көлiк кешенiн дамытудың перспективалық жоспарларында және оның жекелеген элементтерiнде жүк - және жолаушы айналымы жөнiнде болжамдар жасауды;

      \* көлiк-экспедициялық пункттерінің логистикалық орталықтарын құру;

      \* автоматтандырылған: басқару процестерi, өзiндiк құн және тарифтiк, технологиялық және техникалық нормалау есептерi жүйелерiн әзiрлеу мен енгiзудi көздейтін кешендi ақпараттандыру қажет етіледi.

      Телекоммуникация және байланыстың қазiргi заманғы жүйелерiн енгiзу негізiнде көлiктегi басқару мен бақылаудың қолда бар жүйесiн жаңғырту.

      Көлiк стратегиясын iске асырудың бiрiншi кезеңi ішінде көлiк инфрақұрылымын дамыту саласында мынадай бағыттар болады:

**5.1.1. Темiр жол көлiгi саласында:**

      \* халықаралық көлiк дәлiздерi жүйесiне енетiн инфрақұрылым объектiлерінің техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттарға сәйкес келтіру;

      \* жүккернеулі темiр жол учаскелерiн электрлендiру;

      \* жүк тасымалды темiр жол учаскелерiн оңалту;

      \* локомотивтер мен вагондарды күрделi жөндеудi орындау, темiр жол көлiгiнiң қажеттіліктерi үшiн қосалқы бөлшектер, жабдықтар мен материалдар өндiрiсiн дамыту;

      \* Солтүстік-Оңтүстік (Ресей - Орталық Азия) және Шығыс-Батыс (Оңтүстiк Шығыс Азия - Қытай - Еуропа) бағыттарында темiр жол торабын өңірлiк дамыту сондай-ақ iшкi темiр жол дәліздерiн оңтайландыру және дамыту;

      \* Қазақстан Республикасының пайдалы қазба орындарын, сондай-ақ кәсiпорындарға (жүк жөнелтушiлерге) кiреберiс жолдарды дамыту;

      \* вагон және локомотив паркiн, соның iшiнде жекеменшіктiсін жаңғырту;

      \* халықаралық көлiк дәлiздерi жөнiндегi жүйелi контейнерлiк поездардың ұйымдастырылуына ықпал ету;

      \* байланыс және коммуникация кешенiн дамыту, деректердi берудiң оптикалық талшықты желiсiн құру, кәсiпорындарды басқару орталықтарын компьютерлендiру, есеп пен құжат айналымын жүргiзудiң электронды нысанына көшу;

      \* тасымалдарды, процестердi ақпараттандыру мен автоматтандыру жүйелерiн жетілдiру;

      \* халықаралық стандарттарға сәйкес келетiн басым бағыттар бойынша қазiргi заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;

      \* Достық станциясының шекарадан өтудi дамыту мен жаңа темiр жол желiлерiн салу кiретiн дамытудың салалық бағдарламасын iске асыру;

      \* Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасынан жүктер мен жолаушылардың өткiзiлуi кезiнде қажетті рәсiмдердің барынша жылдамдықпен орындалуын қамтамасыз ететiн көлiктік кеден технологиясын енгiзу мен жетiлдiру;

      \* кедендiк заңнаманы және шекаралық өткелдер арқылы транзиттік жүктердi өткiзу технологиясын жетiлдiру жолымен жүктердiң қозғалысы жолындағы табиғи емес тосқауылдарды жою;

      \* pecуpc үнемдейтiн технологияларды енгізу;

      \* темір жол көлiгінде сапа менеджментi жүйесiн енгiзу;

      \* темiр жол көлігінде лицензиялау, стандарттау және сертификаттау жүйесiнің жұмыс iстеу тетiктерiн жетілдiру;

      \* контрейлерлiк тасымалдарды дамыту;

      \* жылжымалы құрамды жаңарту.

**5.1.2. Автомобиль мен қалалық жолаушылар көлiгi саласында**

      \* халықаралық маңызы бар және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басымдылық учаскелерінің, сондай-ақ аудан орталықтары мен облыс орталықтарының көлiк байланысын қамтамасыз ететiн жергіліктi маңызы бар (облыстық және аудандық) жолдардың және республикалық маңызы бар жолдардың және тиiсті инженерлiк құрылғылардың техникалық жай-күйiн қозғалыс қарқындылығының өсу перспективасын есепке ала отырып, нормативтік-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтiру. Автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерiн және ондағы құрылғыларды бiрiншi техникалық санатқа жеткiзе отырып, қайта жаңғыртуы 5 ;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

      \* бар көшелердi қайта жоспарлауды, кеңейтудi, қайта жаңғырту мен күрделi жөндеудi, сондай-ақ жылдамдықты автоматты өлшеу мен автомобильдердiң нөмiрлiк белгілерiн тану жүйесiн қоса алғанда, жаңа көшелер мен инженерлiк құрылғыларды салуды, көше қозғалысын қазiргi заманғы басқару жүйелерiмен жарақтандыруды, қауіпсiз және жайлы өтудi қамтамасыз ету үшiн республикалық маңызы бар қалалардың, облыс және аудан орталықтарының көше-жол жүйесінің геометриясы мен жай-күйiн қолданыстағы нормативтiк және техникалық талаптарға сәйкес келтіру;

      \* аялдау пункттерiн, автостанциялар, автовокзалдар және қалалық көлiк инфрақұрылымының басқа да объектілерiн салу және қайта жаңғырту;

      \* қалалардың және басқа да елдi мекендердiң маңындағы кiрме және айналма (айналып өтетiн) жолдарды салу және қайта жаңғырту;

      \* жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық және жергiлiктi маңызы бар жолдар жүйесiн мұндай жолдардың олардың тиiстi мақсатына сай келуiне кепiлдiк беретiндей және Қазақстан Республикасында пайдалануға рұқсат етілген кез келген автокөлiктiң жыл бойы қауiпсiз өтуiн қамтамасыз ететiндей деңгейде ұсталуын (пайдаланылуын) қамтамасыз ету;

      \* жол бойы сервис объектілерiн қайта жаңғыртуды, алыс жолға шыққан көлiк құралдары үшiн күзетілетін аялдау, жедел байланыс пункттерiн, төтенше техникалық және медициналық көмек пункттерiн құруды қоса алғанда, жол бойы инфрақұрылымын дамыту;

      \* жол жұмыстарының сапасы мен нормативтерiнің, жөндеуаралық мерзiмдерінің сақталуына және жол жұмыстары сапасын бақылау қызметінiң құрылуына талаптарды арттыру;

      \* автомобиль жолдарын пайдаланушылардан, транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, салықтар мен алымдар ставкаларын мемлекеттің жолдарды салуға, жөндеу мен ұстауға арналған шығындарын толық өтеуiн қамтамасыз ететiндей деңгейге дейiн кезең-кезеңмен оңтайландыру;

      \* шекаралық өткелдерде және ел аумағы бойынша автокөлiк құралдарының салмақтың және көлемдiк параметрлерiн таразылық бақылаудың тиiмдi жүйесiн қамтамасыз ету;

      \* орталық органдар мен жергілікті атқарушы органдар арасындағы байланысты нығайту. Тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдарын республикалық деңгейде бiрiктіру тасымалдаушылар мен мемлекеттiң керi байланысын нығайтады;

      \* лицензиялау, сертификаттау және стандарттау жүйелерiнің толыққанды жұмыс iстеуi;

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

      \* қалалық, қала маңындағы және қалааралық автомобильдiк жолаушы көлiгі қоғамдық жылжымалы құрамдардың сандық және сапалық жай-күйiн осындай тасымалдарға қажеттіліктердi қамтамасыз ететіндей деңгейге дейiн жеткiзу, сондай-ақ жолаушылар мен қол жүгінің қауіпсiз және жайлы жеткiзiлуiн қамтамасыз ету;

      \* қала маршруттарындағы автобустар мен электрокөлік қозғалысын диспетчерлік қамтамасыз ету қазiргi заманғы жүйесi мен жолаушыларды электронды билеттендiру жүйесін енгiзу;

      \* автомобиль көлiгiмен жүк тасымалдарын ақпараттық қамтамасыз ету көліктің барлық түрлерінің көлiк операторлары, өнеркәсіп пен ауыл шаруашылық кәсіпорындары және олардың өндiретiн өнiмдерi туралы деректердің бiрыңғай ақпараттық базасын жасаумен бiр мезгiлде iске асырылатын болады;

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

      \* жолаушылар тасымалдарындағы лицензиялауды қалпына келтiру, жүргізушілерге, автокөлiк құралдарына және олардың техникалық қызмет көрсетуiне талаптарды арттыру;

      \* ауылдық елдi мекендерде өндiрiстік күштердi орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлiгiнiң жүйелi тасымалдарымен қамтамасыз ету;

      \* Қазақстанның iрi қалаларында трамвай, жылдам жүретiн трамвай, троллейбус, монорельстi көлiк және метро және басқалары сияқты қалалық жолаушы көлігінің баламалы түрлерiн дамыту;

      \* автомобильдердi жинау және шығару жөнiнде бiрлескен өндiрiстер құру.

**5.1.3. Әуе көлігі саласында:**

      \* азаматтық авиация субъектілеріне сертификаттау және экономикалық талаптарды қатайту. Авиациялық тасымалдарда белгіленген коммерциялық принциптердi сақтайтын және қазақстандық авиация рыногының қажеттілiктерiн қамтамасыз ететiн авиакомпаниялар құру және қаржы жағынан тұрақты және дамушы авиакомпанияларды ұстау мақсатында авиация рыногын мемлекеттік реттеу шаралары жүйесiн қолдану;

      \* жүйелi ішкі және халықаралық әуе тасымалдарында жұмыс iстейтiн 1-3 сыныпты әуе кемелерi паркiн (лизингтің әр түрiнiң көмегiмен) толық жаңарту. Қазақстандық лизинг компаниясының жұмысын құру және белсендi жүргiзу. Авиациялық жұмыстардың әр түрiнде жұмыс iстейтiн 4-шi сыныпты (тiкұшақтар) әуе кемелерi (соның ішінде Батыс Қазақстанда және Каспий қайраңының қазақстандық бөлiгiнде мұнай өндiру өңiрлерiнде жұмыс iстеу үшін тікұшақтар паркiн белсендi жаңарту) паркін жаңарта бастау;

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

      \* Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiн CNS/ATM тұжырымдамасын енгiзуге дайындау. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiнiң қосалқы жүйелерінің CNS/ATM түп тұрпатын және оны енгiзу үшiн негiз болып табылатын бiрыңғай кешенге кiріктірiлуiн қамтамасыз ету;

      \* нормативтiк-техникалық кесiмдердің ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келтiру;

      \* iрi шетелдiк компаниялармен (барлық халықаралық стандарттарға сай келетін әуе кемелерi паркi, меншiктi авиациялық-техникалық орталығы, әуе кемелерiн орналастыру үшін ангарлар, Еуропа-Қазақстан-Азия бағыты бойынша авиациялық маршруттар желiсi) салыстырғанда бәсекеге қабілетті ұлттық авиакомпанияларды түбегейлi қалыптастыру.

**5.1.4. Iшкi су көлiгі саласында:**

      \* мемлекеттiк өзен техникалық флотын оның саны мен жай-күйiн Қазақстанның ішкі су жолдарын ұстау жөніндегі барлық жұмыстардың толық көлемiнде орындау үшін қажеттi деңгейге дейiн жеткiзе отырып iшiнара жаңарту және жаңғырту;

      \* ішкі су жолдарында гидротехникалық құрылғыларды олардың өткiзу қабылетi мен технологиялық параметрлерiн өзен кемелерiнің жүруi барысында қатерлердің туындауы мен кідіртулердi болдырмайтындай деңгейге дейін қайта жаңғырту;

      \* Ертiс өзенi бойынша толассыз кеме қатынасын ашу, сондай-ақ Жайық-Каспий бүкiл кеме жүру бөлiгі бойынша тереңдігін және басқа да параметрлерін өзен-теңіз класындағы кемелерiмен толассыз жолаушы және жүк шаруашылығын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiндей тереңдiкке жеткiзе отырып аяқтау;

      \* Ертіс пен Жайық өзендерінің техникалық параметрлерiн Қазақстан Республикасының бүкiл аумағы бойынша жүзу барысында өзен кемелерiнің қатерлер мен кiдiрiстерге тап келуiн болдырмайтын жағдайға дейiн жеткiзу;

      \* кеме жасау және кеме жөндеу кәсiпорындарын оңалту;

      \* Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттік маршрутын Ертiс өзенi бойынша ұйымдастыру;

      \* Қазақстанның Каспий өңiрiнің өзен көлiгiн Солтүстік-Оңтүстiк халықаралық транзиттік маршруты жұмысына қосу;

      \* Орынбор - Қазақстан - Астрахан жаңа транзиттік маршрутын ұйымдастыру;

      \* Су көлiгiнде техникалық қауiпсiздiкті қамтамасыз ету жөнiндегi құрылымды құру.

**5.1.5. Теңiз көлігi саласында:**

      \* Қолданыстағы және дамушы порттардың өндiрiстік қуаттарын, Қазақстан Республикасы Президентiнің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 Жарлығымен бекiтiлген Каспий теңiзінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайды өңiрлерiн дамытудың басқа да бағдарламаларын iске асыруды ескере отырып, жүктердi ауыстырып тиеудiң болжамды өсуiн қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн ұлғайту жөнiндегі жұмыстардың бiрiншi кезеңiн аяқтау;

      \* Маңғыстау облысының Түпқараған шығанағында Кеме қозғалысын басқару жүйесiн құру;

      \* шикі мұнай мен мұнай өнiмдерiн, сусымалы және опырылатын жүктердi тасымалдау, сондай-ақ қосалқы флоттың өз кемелерiн сатып алу және салу;

      \* ұлттық сауда флотына және Каспий бойынша жүретiн басқа да теңiз кемелерiне қызмет көрсету үшiн кеме жөндеу және кеме құрылысы объектілерiн дамыту.

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

      Iске асырылған даму бағдарламаларын егжей-тегжейлi зерделеу, кемшiлiктер мен проблемалық мәселелердi анықтау және жүргiзiлген жұмыстың бағалануын орындау қажет. Экономикадағы құрылымдық өзгерiстердi есепке ала отырып, бағалау нәтижелерінің негiзiнде мемлекеттік стратегиялық және бағдарламалық жоспарлауды жақсарту жөнінде жүйелiк сипаттағы ұсыныстар бepілуі, бұл қайда қажет болса, одан әрi даму басымдықтары қайта анықталуы, инвестицияларды салу тиімділігі бағалануы, одан кейінгi реформалар ұсынылуы тиiс.

      Осы кезеңде БЭК және ЕурАзЭҚ шеңберiнде бiрыңғай көлiк кеңiстiгiн құруды аяқтау, сондай-ақ тиiстi келiсiмдерге қосылу және оларды iске асыру және iшкi су көлігі заңнамасын үйлестiру арқылы ШOC, ЦАС, ОЭС шеңберiнде көлiк саласындағы заңнаманы жақындастыру жоспарланады.

      Отандық даму институттарының (Қазақстанның даму банкi, Инновациялық Қор) және басқа қаржы ұйымдарының инвестицияларын елдiң көлiк кешенiне белсендi тартуды жалғастыру жоспарланады.

      Сыртқы көлiк саясаты көлiк қызметтерін көрсетудiң халықаралық нарығында отандық oператорлардың ұстанымын дамыту мен нығайту үшін қолайлы жағдайлар жасауға, сондай-ақ транзит әлеуетiнiң пайдаланылу тиiмділігін арттыруға бағытталатын болады. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту жүргізілетін болады.

      Көрсетiлген кезеңде салалардың ғылыми әлеуетiн қалпына келтiру, ғылыми және инновациялық ұжымдарды қалыптастыру жүргізілетiн болады. Көлiк салаларының мамандарды қажетсiнуiне сәйкес кадрларды даярлау жоспарлы сипат алады.

      Осылайша, Көлік стратегиясын iске асырудың екiншi кезеңiнде көлiк инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттiк басымдылықтар мыналар болады:

**5.2.1. Темiр жол көлiгі саласында:**

      \* бүкіл магистральдық темiр жол желiсi мен сала объектілерiнiң техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру;

      \* Бескөл (немесе Ақтоғай) станциясына дейiн "еуропалық" жолтабанға және "кең" жолтабанға ауыстырумен қазіргі халықаралық терминалды салу;

      \* вагон құрылысы мен локомотив құрылысы, жолдың жоғарғы құрылысының контейнерлерi мен материалдарын шығару;

      \* арнайы жылжымалы құрамды жөндеу жөнiнде өндiрiстер құру;

      \* жылжымалы құрамды ауқымды жаңарту;

      \* жаңа темiр жол желілерiн салу бағдарламасын iске асыру;

      \* халықаралық көлiк дәлiздерi бойынша жүрдек контейнерлiк поездардың жүйелi жүріп-тұруы;

      \* барлық iрi қалалар мен тораптық станцияларда осы заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;

      \* отандық көлiк операторларын әлемдiк көлiк нарығына кiрiктiру;

      \* осы заманғы жүрдек жолаушы қатынасын дамыту.

**5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушы көлiгi саласында:**

      \* жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желiсінің және олардың құрылғыларының техникалық жай-күйiн қозғалыс қарқындылығының перспективалық өсуi мен осьтік жүктеменi есепке ала отырып, нормативтік-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтiру;

      \* автомобиль жолдарының жаңа учаскелерін (инженерлiк құрылғылар салуды қоса алғанда) салу, топырақтық жарылуларды болдырмау және жалпы пайдаланымдағы өңiраралық облысішілік және аудандық автомобиль қатынастарын қамтамасыз ететiн жолдардың бар желiсiнiң техникалық жай-күйін халықаралық стандарттарға дейін сәйкес келтiру;

      \* халықаралық, республикалық жолдарды және жергiлiктi маңыздағы басымдылық жолдар мен ауылдық жолдарды қолда бар тiрек желiлерiн сақтай отырып, толық қалпына келтiру және жолдардың халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес пайдаланылуын қамтамасыз ету;

      \* жолдарды концессияға беру және ақылы жеке автомобиль жолдарын құру арқылы жеке инвесторларды тарту;

      \* ауылдық елдi мекендердi өндiрiстік күштердi орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлiгiнiң жүйелi тасымалдарымен қамтамасыз ету;

      \* бөлiнген автобус желiлерi, трамвай, троллейбус шусыз трамвай желiсi және басқалары сияқты қалалық жолаушылар көлiгiнiң баламалы түрлерiн дамыту;

      \* тасымалдаушылардың халықаралық сапа стандарттарын жаппай енгiзу үшін жағдайларды қамтамасыз ету;

      \* отандық автомобиль өнеркәсiбiн дамытуды жандандыру үшiн жағдайлар жасау.

**5.2.3. Әуе көлiгi саласында:**

      \* авиатехникаларды жөндеу мен қалпына келтiру және қосалқы бөлшектердi шығару бойынша салалық зауыттар құру;

      \* мұнай өндiру және құбыр тасымалы қажеттілiгiне қызмет көрсету жөніндегi қосымша авиация құру;

      \* шағын авиация және жеке шағын авиация жасау;

      \* авиациялық тасымалда халықтың қажеттіліктерiн барынша қанағаттандыру бағытында серпiндi және бәсекеге қабілетті индустрияны дамытуы көтермелеу мақсатында азаматтық авиацияның мемлекеттік реттеу жүйесiн ішінара ырықтандыру;

      \* озық халықаралық стандарттарда азаматтық авиация қызметiн ерекше реттейтiн нормативтік құқықтық базаны әзiрлеу және енгiзу;

      \* жергілiктi әуе желiлерiнде ұшуға арналған әуе кемелер паркiн жаңартуды аяқтау;

      \* облыстық маңызы бар әуежайлардың өндiрiстiк қорын қайта жаңартуды аяқтау және жергіліктi әуе желiлерiнде әуеайлақтар иелерiн қалыптастыруды бастау;

      \* әуе қозғалысын ұйымдастырудың технологиялық жүйесiнiң спутниктік навигацияны қолдануға негiзделген және әуе қозғалысына қызмет көрсету әдiстерінің кiрiгуiмен және шығарылған диспетчерлердiң жұмыс орындарына енгiзiлген жүйелерiмен жиынтығында кең ауқымды бiрыңғай автоматтандырылған жүйеге толық өту кезеңiн аяқтау;

      \* авиация тасымалы нарығын мемлекеттiк реттеу жүйесiн ырықтандыру, өңiрлiк ішкі және халықаралық ұшуларды орындайтын әуе тасымалының бiрнеше ұлттық операторларын құру үшін жағдайлар қалыптастыру.

**5.2.4. Iшкi су көлiгі саласында:**

      \* Жайық өзенiнің тереңдігін және басқа да техникалық параметрлерiн рұқсат берiлген кластар кемелерiмен толассыз жолаушылар мен жүктердiң кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiн деңгейге дейін жеткiзу;

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

      \* отандық кеме жасау есебiнен мемлекеттік техникалық флот кемелерiн ішінара жаңарту және жаңғырту;

      \* кедергiсiз және қауiпсiз кеме қатынасына кепiлдiк беретiн iшкi су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткізу қабілеті мен технологиялық параметрлерiне қолдау көрсету;

      \* пароммен өтудi дамыту;

      \* ішкі су жолдарын дамыту;

      \* сервистік және жөндеу кәсiпорындарын қалыптастыру дұрыс.

**5.2.5. Теңiз көлiгі саласында:**

      \* теңiз порттарының өндiрiстiк қуаттарын ұлғайту және жаңғырту жөніңдегi жұмыстарды аяқтау;

      \* қазақстандық теңіз сауда флотын дамыту;

      \* кемелер қозғалысын басқарудың өңiрлiк жүйесiн құру;

      \* меншікті сервис және жөндеу кәсiпорындарын дамыту үшiн жағдайлар жасау.

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

      Көліктiк стратегияның үшiншi кезеңiн iске асырудың басталуына қарай Қазақстанның елдi мекендерінің (олардың даму орталықтарына жақындығын ескере отырып) көпшілігі көлiк қатынасымен қамтылады, мұның өзi көлiк жүйесiн перспективалы дамытудың әлеуметтiк бағытына сәйкес келедi. Бұл орайда, оның өткiзу қабiлетi мен тиiмдiлiгi экономика қажеттілiгiне толық сәйкес келедi.

      Yшінші кезең көлiк стратегиясын iске асырудың оң әсерiн орнықтыруға шоғырландырылады.

      Институционалды реформалардың, сондай-ақ жаңа технологиялар мен тәжiрибелерi тиiмділігі кеңейтiлуге және барлық облыстарға, аудандарға ауылдық округтар мен ауылдық елдi мекендерге дейiн жеткiзiлуге тиiс.

      Өзiн-өзi ең жоғары өтеушілік қағидатында инфрақұрылымды қаржыландыруға көшу жүзеге асырылуға тиiс, бұл оның одан әрi орнықты дамуы мен жоғары техникалық және технологиялық деңгейде қолдауы үшiн ресурстар қалыптастыруға мүмкiндiк бередi.

      Халықаралық көлiк дәлiздерінің бағыттарында қазiрде бар магистральдармен қатар келешектегi технологиялар негізiнде жаңа жылжымалы құрамды пайдалана отырып жаңа магистральдар салынуға тиiс.

**5.3.1. Темiр жол көлiгi саласында:**

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

      \* жүктердi тасымалдау көлемiндегi транзит үлесінің едәуiр өсуi;

      \* отандық локомотивтердiң - және вагон құрылысының есебiнен жылжымалы құрамды жаңарту;

      \* отандық көлiк операторларының қызметіндегi сыртқы экономикалық құрауыштың өсуi.

**5.3.2. Автомобиль көлiгі және қалалық жолаушы көлiгі саласында:**

      \* жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын қайта жаңартуды аяқтау және оларды халықаралық стандарттар деңгейiне дейін жеткiзу;

      \* жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық және жергiлiктi маңызы бар жолдар желiсiн халықаралық стандарттар деңгейiнде күтiп ұстауды қамтамасыз ету;

      \* халықаралық көлiк дәлiздерi бағытында жүрдек автомагистральдарды бiрiншi техникалық санатқа дейiн жеткiзе отырып салу;

      \* халықаралық автомобиль тасымалдарын орындау кезiнде нақты тепе-теңдiкке қол жеткiзу;

      \* автобустар мен жүк автомобильдерiн экология жөнiндегi eуpo стандарттарына ауыстыру;

      \* халыққа қоғамдық көлiкпен қызмет көрсету деңгейін дамыған елдердiң деңгейiне дейiн жеткiзу, жаңа технологиялар мен көліктің балама түрлерін қарқынды енгiзу;

      \* отандық автомобиль өнеркәсiбiн дамыту үшiн жағдайлар жасау.

**5.3.3. Әуе көлiгi саласында:**

      \* Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын реттейтiн нормативтiк құқықтық база озық халықаралық стандарттар мен талаптарға толық сәйкес келуге тиiс;

      \* азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу жүйесiн толық ырықтандыру. Мемлекеттік реттеу шаралары азаматтық авиация қызметiн реттейтiн техникалық талаптар мен стандарттарды белгiлеу бөлiгiнде қалып отыр;

      \* Қазақстан авиациялық компанияларының әуе кемелерiнiң паркi тұтастай жаңартылған, экологиялық талаптарды қоса алғанда, оларды пайдаланудың қауiпсiздігі үшiн қойылатын барлық халықаралық талаптарға сай келедi;

      \* әуеайлақтар желiсi Қазақстанның барлық iрi елдi мекендерiн географиялық қамтиды. Стратегиялық маңызы бар "хаб"-әуежайлар мен әуежайлар ең кемiнде ИКАО екiншi дәрежелi метеоминимум бойынша әуе кемелерiн қабылдауға рұқсаты бар 6 ;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

      \* спутниктiк кеме жүру тәсiліне өту арқылы бiрыңғай технологиялық негiздегi әуе iс-қимылын ұйымдастыру жүйелерiн құру;

      \* Жергiлiктi әуе желiсiнiң әуеайлақтары мен тiқұшақайлақтары желілерi белсендi дамуда. Шағын авиация мен қосымша авиацияның дамуы;

      \* қазақстандық авиация рыногында халықтың әуе тасымалы мен авиациялық жұмыстарға қажеттіліктерін қанағаттандыратын, шетелдiк авиакомпаниялармен салыстырғанда бәсекелестікке қабілетті және қазiргi заманғы меншікті әуе паркi бар бiрнеше авиакомпанияның бар болуы.

**5.3.4. Iшкi су көлiгi саласында:**

      \* Қазақстанның кеме жүретiн су жолдарының тереңдiгiн және басқа да техникалық параметрлерiн рұқсат берiлген кластар кемелерiмен жолаушы мен жүк қатынасын кедергiсiз және қауiпсіз жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiн деңгейге дейін жеткiзу;

      \* отандық кеме жасау есебiнен мемлекеттiк техникалық флотының кемелерiн ішінара жаңарту және жаңғырту;

      \* өңiрлiк даму перспективасын ескере отырып, қазiргi барларын дамытуды жалғастыру және жаңа өзен порттарын салу;

      \* кедергiсiз және қауiпсiз кеме қатынасына кепiлдiк беретiн жай-күйде ішкi су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткiзу қабілетi мен технологиялық параметрлерiне қолдау көрсету.

**5.3.5. Теңiз көлiгi саласында:**

      \* қуаттарын кезең-кезеңмен жүктердi ауыстырып тиеудiң болжамды өсуiн қамтамасыз ететін және даму бағдарламасын перспективтi iске асыруды ескеретiн деңгейге дейiн жеткiзе отырып, Каспий теңiзiнiң қазақстандық бөлігінде жүктердi ауыстырып тиеудің баламалы пункттерінің (порттардың) инфрақұрылымын дамыту;

      \* қазақстандық теңiз сауда флотын одан әрi дамыту.

**5.4. Стратегияны iске асыру тетігі**

      Көлiк стратегиясын iске асыру тетiгi осы Стратегияның қағидаттары мен бағыттарына сәйкес көлiктің әрбiр түрi бойынша дамудың салалық (секторалдық) орта мерзiмдiк бағдарламаларын және қалалық жолаушылар көлiгiн дамытудың өңiрлiк бағдарламаларын әзiрлеу мен iске асыруға негізделедi. Сөйтіп, көлiк жүйесін дамытуда бiрыңғай көзқарасқа және кешенділікке қол жеткiзiледi.

      Даму бағдарламаларын әзiрлеу үкiметтiк емес ұйымдардың: институттардың, қауымдастықтардың, жеке бизнестің белсендi қатысуымен жүзеге асырылады. Осылардан басқа, әзiрленетін салаларды дамыту бағдарламаларында барлық инфрақұрылымдық жобалардың қоршаған ортаға әсерiн бағалау жөніндегі және олардың мемлекеттік экологиялық сараптаудан өткендігі жөнiнде мiндеттi есептеулермен қамтамасыз ету туралы талаптар көзделуi тиiс.

      Мұндай бағдарламаларды iске асыру мониторингi үшін үкiмет есеп бepудің тәртiбi мен жүйесiн әзiрлейтiн және енгiзетiн болады, онда уәкiлетті органдардың құзыреттілігi мен тиімдiлігі, iске асыру тетiктерi мен ұйымдық құрылымдардың ашықтығы, жобалардың ұзақ мерзiмдi орнықтылығы мен қаржылық айқындылығы тәрiздес өлшемдерге баса көңiл аударылатын болады.

      Көлік стратегиясын iске асыруға жауапты уәкiлеттi орган сипатталған өлшемдердi ескере отырып әзiрленген есептеулердi жыл сайын Үкiметке тапсырады, онда Стратегияға қол жеткiзудiң қорытындылары бойынша стратегиялық бағыттарға түзетулер енгiзу жөнiндегі ұсыныстарды қамтиды.

**6. IСКЕ АСЫРУДЫҢ КҮТIЛЕТIН НӘТИЖЕЛЕРI MEH**

**ИНДИКАТОРЛАРЫ**

**6.1. Стратегияны iске асырудың күтiлетiн нәтижелерi**

      Көлiк стратегиясын iске асыру нәтижесінде 2020 жылы көлiк жүйесi жұмыс iстеудің жаңа сапалы деңгейiне көшедi, оңтайлы көлiк желiлерi қалыптасады.

      Қазақстандық көлiк кешенi әлемдiк көлiк жүйесiне табиғи кiрiгедi. Көлiк инфрақұрылымы әлемдiк стандарттарға сай келетiн болады. Экология саласындағы нормативтік база мен бақылау жүйелерi халықаралық стандарттарға келтiрiледi.

      Қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастыру есебiнен көлiк кешенiнiң барлық ұзақ мерзiмдi активтерi жаңартылады, еңбектi ұйымдастырудың және өндiрiстiк процестің озық технологиялары енгізiлетін, отандық өндiрiс салалары қалыптастырылатын болады.

      Көлiктiң барлық түрлерi өзара үйлесімдi әрекеттестiкте болады. Интермодальды тасымалдардың көлiк-логистикалық орталықтар желiсi қалыптастырылады. Осының барлығы транзиттік тасымал үлесiнiң едәуiр ұлғаюына мүмкiндiк бередi, олардың негiзiн контейнерлiк тасымалдар құрайтын болады. Транзит мемлекеттің және көлiк компанияларының бюджетiне елеулi қаржылық түсiмдердің түсуiн қамтамасыз етедi.

      Көлiк жүйесi тиiмдiлігінің артуы оның қазақстандық экономиканың бәсекелестiкке қабiлетті элементi болуына мүмкіндiк бередi. Жүктер - және жолаушы тасымалдарының едәуiр өсуi қамтамасыз етiледi.

      Экономика мен халықтың көрсетiлетiн көлiк қызметтерiне қажеттілiктерiн сенiмдi және қауiпсiз көлiкпен қамтамасыз етудiң ең жоғарғы деңгейiне қол жеткiзiлетiн болады. Көлiк халық үшін қол жетiмді болады жоғары техногендiк және экологиялық қауiпті көздер ретiнде оның әсер етуi төмендетiледi.

      Көлiктегi экономикалық және технологиялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету мәселелерi шешіледi, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекелестікке қабілеттілігінің өсуiне ықпал етедi.

      Өнiмнің және көрсетiлетiн қызметтердiң өзiндiк құнының көлiктiк құрауышысы айтарлықтай төмендетiледi, отандық экспорттың бәсекеге қабiлеттілігi артады. Көлiк кешенi мемлекет экономикасының негiзгi қозғалтқышы болады.

      Стратегияны iске асырудың Қазақстан экономикасын дамытудағы жалпы әлеуметтік-экономикалық әсерi зор болады және Индустриалды-инновациялық даму стратегиясы, Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 10 шілдедегі N 1149  Жарлығымен бекiтiлген Ауылдық аумақтарды дамытудың мемлекеттік бағдарламасы және әзiрленiп жатқан Қазақстан Республикасын аумақтық дамытудың 2015 жылға дейінгi кезеңге бағдарламасы сияқты бағдарламалық құжаттарды iске асыруда едәуiр ықпал етеді.

      Тұратын ауданына және жыл мезгiлiне (уақытына) қарамастан, Қазақстан халқының көлiк қызметтерiне қолжетiмділігі артады. Көлiк қызметтерiн тұтынушылардың есебiнен операторлардың шығындарын толық өтеуге ұмтыла отырып, мемлекет тиiмсiз жолаушы тасымалдарын қаржыландыруды, сондай-ақ даулы әлеуметтік көмек көрсетудi және азаматтардың жекелеген топтарына жол жүру ақысы бойынша жеңілдiктер жасауды жалғастырады.

      Қазақстанның көлiгi жоғары техногендi қауіптілiктің және қоршаған ортаны ластаудың көзi болудан қалады.

      Мемлекет көлiк қызметтерiнің нарығында кәсiпкер ретіндегi өзінiң қатысуын қысқартады және нарық субъектiлерінің шаруашылық қызметiне араласпай-ақ көлiк қызметін реттеу функцияларын орындауға бiржола ойысады.

      Инфрақұрылымның жай-күйiн жалпы жақсарту және перспективалы дамыту есебiнен Қазақстанның көлiк дәлiздерi жүктер мен жолаушыларды тасымалдау үшiн тартымды болады.

      Бүкіл көлiк инфрақұрылымын ұстау ең жоғары деңгейде оны пайдаланушылардан және ілеспе қызметтердi iске асырудан алымдар жинаудан қалыптасатын кiрiс есебiнен жабылады. Бұл оны одан әрi жоғары техникалық және технологиялық деңгейде орнықты дамыту мен қолдау үшін ресурстар қалыптастыруға мүмкіндік береді.

**6.2. Стратегияны iске асыру индикаторлары**

      Стратегияны iске асыру мониторингі және қол жеткізiлген нәтижелердi талдауды үкiмет Стратегияны iске асырудың кезеңдiлiкке сай келетiн және көлiк жүйесi жағдайының сандық және сапалық өзгерiсiн (жақсаруын) көрсететiн бiрқатар әлеуметтік-экономикалық индикаторлар негiзiнде жүзеге асырады.

      Өз бағыты бойынша индикаторлар негiзгi екi топқа - ел экономикасындағы сапалық өзгерiстердi көрсететiн, көлiк жүйесінің теңбе-теңдiгi мен тиімділігiне тәуелдi болатын экономикалық және халықтың өмiр сүру деңгейi мен қауiпсiздігіне тура әсер ететiн көлiк жүйесi аспектілерiнiң өзгерiсiн көрсететiн әлеуметтік индикаторлар болып бөлiнедi.

      Стратегияны iске асыру процесiнде таңдап алынған индикаторлар кезең-кезеңмен мынадай мәндерге қол жеткiзедi деп күтілуде (10-кестенi қараңыз).

      10-кесте. Стратегияны iске асырудың күтiлетін индикаторлары

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ИНДИКАТОРЛАР  | 2003  | Мақсаттық мәндерi  |
| 2010  |   2015  |   2020  |
| Жолаушы айналымы,
млн. жолаушы-
километр  | 92948  | 170963  | 263568  | 379915  |
| Жүк айналымы,
млн. тонна-
километр  | 216900  | 374739  | 590112  | 932855  |
| Көлік қызметiнен
түсетiн табыс,
млрд. теңге  | 1955  | 3142  |   5074  | 7815  |
| Экономиканың
жүкті қажетсінуі,
т-км/млн. теңге  |    47  |    44  |    42  |    41  |
| Тауарлар құнындағы
көлiк шығындары  |   8,0%  | 7,8%  | 7,6%  |   7,4%  |
| ЖIӨ көлiктiң үлесi
(жеке автомобильсiз)  | 11,4%  | 10,5%  | 10,0%  |   9,6%  |
| Транзиттiк қозғалыс-
тан түсетін Жалпы
табыс, млн. теңге  | 46519  | 63665  | 77157  | 95353  |
| Жыл ішіндегi
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  |

      Көлiктің әрбiр түріне арналған осы мақсаттық индикаторларды уәкілеттi орталық атқарушы органдар нақтылауға және үкiмет Стратегияны iске асырудың үш кезеңiнің әрқайсысында әзiрленетiн салалық даму бағдарламаларында болуы тиiс.

**6.3. Көлiк кешенiн iске асырудың баламалы сценарийлерi**

      Стратегияны iске асырудан алынатын әлеуметтiк-экономикалық нәтиженi салыстырмалы талдауды орындау кезiнде көлiк жүйесiн қаржыландыру және дамыту жөнiндегі мемлекеттiң стратегиясымен байланысты үш ықтимал сценарий қаралды.

      Стратегияны iске асырудың жалпы экономикалық және әлеуметтiк нәтижесiн бағалау үшiн салыстырма талдау жасалды және Стратегияны қабылдамай (I сценарийi) және оны қабылдаумен (ІІ сценарийi) көлiк секторын дамыту жағдайлары қаралды.

      2007 жылға дейінгі екi сценарийi де Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2004 жылғы 31 тамыздағы N 917  қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының 2005-2007 жылдарға арналған әлеуметтік-экономикалық дамуының орташа мерзiмдiк жоспарын ескере отырып тұжырымдалған, алайда бұл мерзiмнен кейін қаржыландыру деңгейiнде де, салалар арасында қаражаттарды бөлуде де едәуiр құбылулар болады.

      I сценарийi көлiктiң жеке инфрақұрылымын (автомобиль және темiр жолдар, порттар мен әуежайлар) қолданыстағы деңгейде дамытудың және оны қаржыландыруды сақтаудың дәйекті мемлекеттік саясатының жоқтығы жағдайында көлiк жүйесi ахуалының болжамдалған өзгерiстерiне негiзделген. Мұндай сценарий кезiнде көлiк саласын дамыту, әдетте тiпті, салалық деңгей бойынша да қандай да бiр саяси реформаларды көздемейтiн жеке инфрақұрылымды оңалту мен салуға жұмылдырылған салалық бағдарламалар шеңберiнде өтедi. Стратегияда қабылданған көлiк секторын одан әрi ырықтандыру және коммерциялау инвестициялау моделiне қарамастан теория жүзiнде алға жылжуы мүмкiн болғанымен, Стратегияда көрсетiлген тиiмдi жеке кәсiпорындарды құру мүмкiндігі iс жүзiнде көлiк инфрақұрылымының нашар ахуалының сақталуымен едәуiр дәрежеде қиындатылатыны болжамдалады. Күтілетін қарқынды экономикалық өсу кезеңiнде жеке ceктop инфрақұрылымы қажеттi стандарттарға сай келмейтiн, бiртiндеп бүлiне отырып, жоғары пайдалану шығындарына алып келетiн жүйеге сенімсiз қарайтын болады.

      Осы сценарийде көзделген қаражаттар транзиттік дәлiздер желiсiн толық қалпына келтiру үшін де жетiмсiз болады, соның салдарынан инфрақұрылымның жалпы жай-күйi нашарлай бередi. Жолаушылар вагондары паркiн жаңарту үшiн ең төменгі қаражаттар көзделген, соған байланысты парктердiң "жасы" өсе бастайды. Мемлекеттік қаржыландырумен бiрқатар әуежайлар қайта жаңартылады, дегенмен тұтастай алғанда әуежай инфрақұрылымның ахуалы айтарлықтай жақсармайды.

      II сценарийi саяси, экономикалық және әлеуметтiк шаралардың толық кешенiн iске асыруды қамтиды. Ол Қазақстанның транзиттік потенциалын кезең кезеңмен iске асыру мен өңiрлiк көлiктi теңгерiмдi дамыту қажеттiлiктерiне жауап беретiн көлiк жүйесінің өте тұтас дамуына бағытталған. Көлiк саясатын iске асыру халықтың өмiр сүру деңгейiн арттыра және ауылдық аумақтардың дамуын ынталандыра отырып, Қазақстанның экономикасы мен халқының қажеттiлiктерiн қол жетiмдi және қауiпсiз көлiкпен қамтамасыз етiп, көлiк саясатының әлеуметтiк аспектiлерiн толық ашуға мүмкiндiк бередi.

      Стратегияны iске асырудың күтiлетін нәтижелерiн I сценарийi бойынша оқиғалардың ықтимал дамуымен көрнекi түрде салыстыру үшін 11-кестеде айтарлықтай түсiнiктi бiрқатар индикаторлар келтiрiлген.

      11-кесте. Стратегияны iске асыру индикаторларын I и II сценарийлерiн салыстыру

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ИНДИКАТОРЛАР  |   2003  | Инвестициялық
сценарийлер  |
|     І  |    ІІ  |
|    2020  |   2020  |
| Жердегі инфрақұрылымның
орташа тығыздығы, км/км2  |   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
еместігінiң орташа индексi  |
 |
 |
 |
|   транзиттік дәлiздер  |   4,2  |    2,8  |    3,6  |
|   басқа да республикалық
  маңызы бар  |   6,2  |    7,9  |    4,5  |
|   жергіліктi маңызы бар  |   8,2  |    9,6    |    8,8  |
| Қозғалыстың орташа жылдамдығы  |
 |
 |
 |
|   транзиттік дәлiздер  |    74  |     82     |    78  |
| басқа да республикалық
маңызы бар  |    54  |     31  |    72  |
|   жергіліктi 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
қаза тапқандар саны  |   18,9  |    20,5  |    8,8  |
| Жолаушы айналымы (млн.
жолаушы-километр)  | 92948  |   354813  | 379915  |
| Жүк айналымы (млн.
тонна-километр)  | 216900  |   912697  | 932855  |
| Көлiк қызметінен түсетiн
табыс (шығындарды қамтиды),
млрд. теңге  | 1666  |    8611  |   7815  |
| Экономиканың жүктi
қажетсiнуi (ЖIӨ млн. теңгеге
тонна-километр)  |   47  |     43  |    41  |
| Тауарлар құнындағы көлiк
шығындары  | 8,0%  |    7,8%  |   7,4%  |
| (мұнайды пайдаланусыз)  |   8,0%  |    8,5%  |   6,9%  |
| Транзиттік дәліздердің
өткізу қабілетін орташа
пайдалану, %  |   15%   |    47%  |   48%  |
| ЖIӨ-дегі көліктің үлесi
(жеке автомобильсiз)  | 11,4%  |   10,8%  |   8,9%  |
| Транзиттiк қозғалыстан
түсетiн табыс, млн. теңге  |
 |
 |
 |
|   Жалпы табыс  | 46519  |   86055  | 95353  |
|   Таза табыс  | 16904  |   31152  | 34238  |

**7. ҚАЖЕТТI РЕСУРСТАР МЕН ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРI**

**7.1. Негiзгi қағидаттар**

      Барлық көлiк қызметтерiн iс жүзiнде жеке кәсiпорындар көрсететінiн ескерсек, олар пайдалану шығындарын және күрделi шығындарды өз бетiнше өтейдi.

      Жолаушы темiр жол тасымалына қатысты Қазақстан Республикасы Yкiметінің 2004 жылғы 6 ақпандағы N 145  қаулысымен бекiтiлген Темiр жол көлiгiн қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру шеңберiнде әзiрленiп жатқан субсидиялаудың ерекше тетiктерi әрекет ететiн болады.

      Автомобиль және темiр жолдарының тiрек (магистральды) желiсi, сондай-ақ ішкі кеме қатынасы инфрақұрылымы мемлекет меншiгiнде қалады. Терминалдар меншігi бiртiндеп жеке секторға беріле бастайды.

      Ақыр соңында инфрақұрылым мемлекетке қайтарылатын ұзақ мерзiмдi концессиялы келiсiмдердi қоса алғанда, жеке сектордың көлiк секторының түрлi салаларында қатысуы көтермеленетін болады. Мемлекеттік-жеке серiктестiк сызбаларын, сондай-ақ мемлекеттiң инфрақұрылымды iшiнара қаржыландыруын қамтиды.

      Әуе навигациясы жүйесi әуежайлардың навигациялық алымдары мен маршруттық навигациялық алымдар есебiнен мүмкіндігiнше өзiн өзi қаржыландыратын болады.

      Авиациялық терминалдар әуежайлардың жауапкершілiгiнде болады және терминалдық алымдар есебiнен қаржыландырылады.

      Негiзгi әуежайлар әуежайлардағы ұшу-қону алымдары есебінен қаржыландырылатын инфрақұрылымға техникалық қызмет көрсетуге және жаңғырту үшін жауап беретiн жеке секторға кiретін болады.

      Теңiз порттарының терминалдарын салу мен техникалық қызмет көрсету жалпы жағдайда жеке сектордың жауапкершілiгi саласына кiредi. Жалпы пайдаланымдағы теңiз инфрақұрылымы мемлекеттiң жауапкершілігі саласында болады, бұл орайда шығындар мүмкіндігінше навигациялық алымдар мен кеме иелерінің стивидорлық компаниялармен шарттары есебiнен өтелетiн болады.

      Iшкi кеме қатынасы жолдарындағы порттар жеке сектор жауапкершілігіндегi сала болып табылады. Ішкі кеме қатынасы жолдарындағы табиғатты қорғау iс-шаралары пайдаланудың ағымдағы және жобаланған деңгейін ескере отырып, пайдаланушылардан алынатын алым есебiнен ғана iшiнара өтеледi. Сондықтан мемлекеттiк инвестициялар техникалық қызмет көрсету үшін де, күрделi шығындар үшiн де қажет болады.

      Автожол секторы инфрақұрылымы басқалардан инфрақұрылымды пайдалануға алымдар тiкелей орындарда және пайдалану уақытында алынатындығымен ерекшеленедi.

      Басқа елдердегi реформалау тәжiрибесi алымдарды алуға тәсiлдердiң өзгергенiн бiлдiредi, олар жолдарды пайдалануға тiкелей байланыстырылған. Алымдар алудың осындай саясаты кезең кезеңмен Қазақстанда да енгізіледi.

      Бәрiнен бұрын, бұл кейбiр еуропа елдерiндегi сияқты басты магистральдардағы жүк көтергіштігі үлкен жүк автомобильдерiне қолданылады. Ұзақ мерзiмдi перспективада мұндай саясат кеңейтіледi және көлiк құралдарының басқа түрлеріне де қолданылады.

      Автомобиль жолдары жүйелерiнің айтарлықтай маңызды болуынан бәсекеге қабілетті қазақстандық экономиканың тиiмдi жұмыс iстеуi үшiн алым жүйесi басты автожол жүйесінің пайдаланушыларының, әсiресе жүк автомобильдерінің иелерi төлейтiн алымдардың тиiстi пайдаланатын нақты шығындарды көрсетуін және ең жоғары деңгейде оларды өтеуге кепiлдiк бередi.

**7.2. Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздерi**

      Көлiк инфрақұрылым объектілерiн мемлекеттік қаржыландырумен қатар даму институттарын (Қазақстанның Даму банкi, Инновациялық қор), басқа да отандық және халықаралық қаржы ұйымдарын (ЕЖДБ, АДБ, Әлемдiк банк, РДБ және басқалар) тарту көзделедi. Негізгі қаражаттарды жаңартуға ынталандыратын жеңiлдiктер мен артықшылықтар беру арқылы жеке бизнесті дамыту үшiн қолайлы ахуал қалыптастыру. Осылайша, бағдарламаларды iске асыруды қаржыландыруды инвестициялар тарту арқылы, сондай-ақ коммерциялық негiзде: мемлекеттiк-жеке серiктестiк құрылымындағы, концессиялардағы, жеке бастамашалық негiзде бiрлесiп кәсiпорындар құрудағы, барлық деңгейдегi мемлекеттiк бюджеттер жүзеге асыратын болады.

      Сарапшылардың бағалауы бойынша 2020 жылға дейiнгi Көлiк стратегиясының iс-шараларын iске асырудың жуықтап алғандағы құны 2004 жылғы бағалармен (шамамен) 4 трлн. теңгенi құрайды.

      Көлiк стратегиясын iске асыру үшін инвестициялық қажеттіліктi шамамен бағалаудың негiзiнде қазіргі бар инфрақұрылымды атап айтқанда, автомобиль және темiр жолдарын қалпына келтiру, кейiннен қайта жаңарту мен жаңадан салу үшін қажеттi қаржыландыру есептеулерi жатады.

      Көлiк стратегиясын iске асыру үшiн қажетті адами, қаржылық және материалдық-өндiрiстiк ресурстарды барынша нақты бағалау көлiк түрлерi бойынша салалық және жалпымемлекеттік даму бағдарламаларын әзiрлеу және бекiту кезiнде, соның iшiнде тиiстi жылға республикалық бюджетi қалыптастыру кезiнде орындалатын болады.

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