

**"Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасының Президентi Жарлығының жобасы туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 27 наурыздағы N 207 Қаулысы

      Қазақстан Республикасының Үкiметi 
**ҚАУЛЫ ЕТЕДI:**
  
      "Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасының Президентi Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентiнің қарауына енгiзiлсiн.

*Қазақстан Республикасының*
  
*Премьер-Министрi*

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТIНІҢ**
  
**ЖАРЛЫҒЫ**

**Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк**
  
**стратегиясы туралы**

**ҚАУЛЫ ЕТЕМIН:**
  
      1. Қоса берiліп отырған Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгi көлiк стратегиясы (бұдан әрi - Стратегия) бекiтiлсiн.
  
      2. Қазақстан Республикасының Үкiметi:
  
      1) бiр ай мерзiмде Стратегияны iске асыру жөніндегi iс-шаралар Жоспарын әзiрлесiн және бекiтсiн;
  
      2) жыл сайын 30 қаңтарға қарай Мемлекет басшысына Стратегияның орындалу барысы туралы ақпарат берсiн;
  
      3) осы Жарлықтан туындайтын өзге де шараларды қабылдасын.
  
      3. Стратегияның орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентiнің Әкiмшiлiгiне жүктелсiн.
  
      4. Осы Жарлық қол қойылған күнiнен бастап қолданысқа енгiзiледi.

*Қазақстан Республикасының*
  
*Президентi*

Қазақстан Республикасы
  
Президентiнің   
  
2006 жылғы 27 наурыздағы
  
N 207 Жарлығымен 
  
бекiтiлген

**Қазақстан Республикасының**
  
**2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясы**

      Астана, 2006

      "... деңгейi жоғары өмiрдiң басты шарты - тұрақты экономикалық өсудi қамтамасыз ету.

      Бұл мiндеттi бiз атқара аламыз. Бiз экономикада жылына 8-9% деңгейiнде экономикалық өсудi қамтамасыз етуге мүмкiндiк беретiн қажеттi негiздi жасадық. Ендi бiзге алға қарқын басуға және екiншi онжылдықтың басында жаhандық экономикада лайықты орынға ие болуға мүмкiндiк беретiн стратегиялық бағыттарға күш-жiгерiмiздi салу қажет.

      ... Қазақстан әлемдiк көлiк-коммуникация жүйесiнiң бөлiгi болуы тиiс, бұл бiзден елiмiздiң барлық көлiк инфрақұрылымын жеделдете дамытуды талап етедi.

      Бiз аумақтық дамумен қисынды байланысқан ұзақ мерзiмдi көлiк стратегиясын қабылдауға тиiспiз. Солтүстiк-Оңтүстiк және Батыс-Шығыс бағыттарында континентальды және трансконтинентальды транзиттi жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiн қазiргi заманғы магистральдар желiсiн құруымыз қажет.

      Елiмiздiң әуе кеңiстігі арқылы транзиттік бағдарғылар желiсiн қалыптастыру жөнiндегi жұмысты өрiстету қажет. Тек елiмiздiң барлық қалаларын ғана емес, сонымен қатар дүниежүзiнiң iрi қалаларын да байланыстыруға мүмкiндiк беретiн қуатты көлiк тораптарын - қазiргi заманғы "хабтар" жасауға айырықша басымдық берiледi."

      Қазақстан Республикасының Президентi
  
Н.Ә.Назарбаев

**Мазмұны**

СТРАТЕГИЯНЫҢ ПАСПОРТЫ

КIРIСПЕ

1. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛIК-КОММУНИКАЦИЯ КЕШЕНIНДЕ ҚАЗIРГI ЖАЙ-КYЙIН ТАЛДАУ

2. МАҚСАТ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МIНДЕТТЕР МЕН ҚАҒИДАТТАР

3. СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГIЗГI БАҒЫТТАРЫ

3.1. КӨЛIК ҚЫЗМЕТIН МЕМЛЕКЕТТІК РЕТТЕУ ЖYЙЕСIН ЖЕТIЛДIРУ
  
3.2. КӨЛIК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ ЖӘНЕ ДАМЫТУ
  
3.3. КӨЛIК ҚЫЗМЕТТЕРI РЫНОГЫН ДАМЫТУ
  
3.4. КӨЛIК ЖYЙЕСIН ӨҢІРЛІК ДАМЫТУ
  
3.5. КӨЛIК ПРОЦЕСТЕРIНIҢ ҚАУІПСIЗДIГIН АРТТЫРУ
  
3.6. ТРАНЗИТТIК ӘЛЕУЕТТI ПАЙДАЛАНУ ТИIМДIЛIГIН АРТТЫРУ
  
3.7. КӨЛIК САЛАСЫНДАҒЫ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУ
  
3.8. КӨЛIК САЛАСЫНДАҒЫ ҒЫЛЫМИ ЖӘНЕ КАДР ӘЛЕУЕТIН АРТТЫРУ

4. КӨЛIКТIҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТYРЛЕРIНДЕ СТРАТЕГИЯНЫ IСКЕ АСЫРУДЫҢ ЕРЕКШЕЛIКТЕРI
  
4.1. ТЕМIР ЖОЛ КӨЛIГIНДЕ
  
      4.1.1. Көлiк қызметтерi рыногын дамыту
  
      4.1.2. Көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
  
      4.1.3. Транзиттiк әлеуеттi iске асыру
  
      4.1.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру
  
4.2. АВТОМОБИЛЬ КӨЛIГIНДЕ
  
      4.2.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
  
      4.2.2. Автокөлiк қызметтерi рыногын дамыту
  
      4.2.3. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану
  
      4.2.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру
  
4.3. ҚАЛАЛЫҚ ЖОЛАУШЫЛАР КӨЛIГIНДЕ
  
      4.3.1. Дамытуды жоспарлау
  
      4.3.2. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру
  
      4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат
  
4.4. ӘУЕ КӨЛIГIНДЕ
  
      4.4.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
  
      4.4.2. Ұшулардың қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiк
  
      4.4.3. Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету және сертификаттау
  
      4.4.4. Әуе тасымалдары рыногын дамыту және реттеу
  
      4.4.5. Аэронавигациялық кешендi дамыту
  
      4.4.6. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану
  
      4.4.7. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру
  
4.5. СУ КӨЛІГIНДЕ
  
      4.5.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту
  
      4.5.2. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану
  
      4.5.3. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру
  
5. СТРАТЕГИЯНЫ IСКЕ АСЫРУДЫҢ КЕЗЕҢДЕРI МЕН ТЕТIКТЕРІ
  
5.1. І-КЕЗЕҢ 2006-2010 ЖЫЛДАР
  
      5.1.1. Темiр жол көлiгi саласында
  
      5.1.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлiгi саласында
  
      5.1.3. Әуе көлiгi саласында
  
      5.1.4. Ішкі су көлігі саласында
  
      5.1.5. Теңіз көлiгi саласында
  
5.2. II-КЕЗЕҢ 2011-2015 ЖЫЛДАР
  
      5.2.1. Темiр жол көлiгi саласында
  
      5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлiгi саласында
  
      5.2.3. Әуе көлiгi саласында
  
      5.2.4. Ішкі су көлігі саласында
  
      5.2.5. Теңiз көлiгi саласында
  
5.3. IСКЕ АСЫРУ ТЕТIКТЕРI

6. ҚАЖЕТТI ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРI

      6.1. НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР
  
      6.2. ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРI

7. КҮТIЛЕТIН НӘТИЖЕЛЕР

**Стратегияның паспорты**

Атауы                        Қазақстан Республикасының 2015 жылға
  
                           дейiнгi көлiк стратегиясы
  
Әзiрлеу үшiн негiздеме     Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2006
  
                           жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына
  
                           "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпiлiс
  
                           қарсаңында" атты Жолдауына, Қазақстан
  
                           Республикасы Президентiнiң қатысуымен
  
                           өткiзiлген Yкiметтiң кеңейтiлген
  
                           мәжiлiсiнiң 2005 жылғы 21 қарашадағы 
  
                           N 01-7.8 Хаттамасының 2.4-тармағына
  
                           сәйкес
  
Әзiрлеушi                    Қазақстан Республикасы Көлiк және
  
                           коммуникация министрлiгi
  
Мақсат, стратегиялық         Мемлекеттiң экономикалық стратегиясының
  
мiндеттер мен              басымдықтарына сәйкес көлiк-коммуникация
  
қағидаттар                 кешенiн озық дамыту

                             Қазақстан көлiк жүйесiнiң еуразиялық
  
                           көлiк жүйесiне кiрiгуi;
  
                             бiрыңғай, iштен тұйық және сырттан
  
                           шоғырланған көлiк кеңiстiгiн 
  
                           қалыптастыру;
  
                             қазiргi заманғы ұлттық көлiк
  
                           инфрақұрылымын құру;
  
                             транзиттiк әлеуеттi дамыту және тиiмдi
  
                           пайдалану;
  
                             көлiк процестерiнiң ең жоғары
  
                           тиiмдiлiгiне қол жеткiзу және iшкi,
  
                           транзиттiк және экспорттық-импорттық
  
                           қатынаста соңғы өнiмнiң құнындағы көлiк
  
                           құрамдас бөлiгiн төмендету;
  
                             ұлттық көлiк заңнамасын өңiрлiк және
  
                           халықаралық ұйымдар шеңберiнде
  
                           халықаралық құқықпен үйлестiру;
  
                             бiрыңғай экономикалық кеңiстiктi
  
                           нығайту және өңiраралық байланыстарды
  
                           дамыту, сондай-ақ көлiктiк қол
  
                           жетiмдiлiктi экономикалық даму мен
  
                           әлеуметтiк тұрақтылыққа кепiлдiк беретiн
  
                           деңгейде қамтамасыз ету;
  
                             инфрақұрылымды кластерлiк дамыту арқылы
  
                           Қазақстанның көлiк жүйесiнiң
  
                           бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiн арттыру;
  
                             көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн
  
                           қамтамасыз ету, көлiктегі оқиғалардың
  
                           санын және ауыртпалығын төмендету;
  
                             экологиялық қауiпсiздiктi қамтамасыз
  
                           ету және энергетикалық ресурстарды
  
                           тиiмдi пайдалану көлiк секторында
  
                           қолайлы инвестициялық ахуалды
  
                           қалыптастыру.
  
Iске асыру мерзiмi         2006-2015 жылдар
  
                           1 кезең - 2006-2011 жылдар
  
                           2 кезең - 2011-2015 жылдар
  
Қаржыландырудың              Қаржыландырудың қажеттi ресурстары мен
  
қажеттi ресурстары         көздерi көлiк түрлерi бойынша салалық
  
мен көздерi                бағдарламаларды әзiрлеу мен бекiту
  
                           кезiнде анықталатын болады
  
Күтiлетiн                    Көлiк жүйесiн жұмыс iстеудiң сапалық
  
нәтижелер                  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 тұру үшiн ресурстар қалыптастыруға
  
                           мүмкiндiк бередi.
  
                             Қазақстанның көлiк кешенi әлемдiк көлiк
  
                           жүйесiне үйлесiмдi кiрiгетiн болады.
  
                           Көлiк инфрақұрылымы әлемдiк стандарттарға
  
                           сай келетiн болады. Экология саласындағы
  
                           нормативтiк база мен бақылау жүйесi
  
                           халықаралық стандарттармен сәйкестiкке
  
                           келтiрiледi.
  
                             Қолайлы инвестициялық ахуал
  
                           жасау арқылы көлiк кешенiнiң барлық ұзақ
  
                           мерзiмдi активтерi жаңартылады, еңбектi
  
                           ұйымдастыру мен өндiрiстiк процестiң
  
                           озық технологиялары енгiзiледi, салалық
  
                           отандық өндiрiстер құрылады.
  
                             Көлiктiң барлық түрi өзара үйлесiмдi
  
                           жұмыс iстейтiн болады. Интермодальдық
  
                           тасымалдардың көліктік-логистикалық
  
                           орталықтары жүйесі жасалады. Осының бәрi
  
                           негiзiн контейнерлiк тасымалдар құрайтын
  
                           транзиттiк тасымалдар үлесiн елеулi
  
                           арттыруға мүмкiндiк бередi. Транзит
  
                           мемлекет пен көлiк компанияларының
  
                           бюджетiне елеулi қаржылай түсiмдердi
  
                           қамтамасыз етедi.
  
                             Көлiк жүйесiнiң тиiмдiлiгiн арттыру оны
  
                           қазақстандық экономиканың бәсекеге
  
                           қабiлеттi элементiне айналдыруға
  
                           мүмкiндiк бередi. Жүк және жолаушылар
  
                           тасымалының елеулi өсуi қамтамасыз
  
                           етiлетiн болады.
  
                             Экономика мен халықтың көлiк
  
                           қызметтерiнiң сенiмдi және қауiпсiз
  
                           көлiкпен көрсетiлуiне қажеттiлiктерiн
  
                           қамтамасыз етудiң ең жоғары деңгейiне
  
                           қол жеткiзiлетiн болады. Көлiк барлық
  
                           халық үшiн қолжетiмдi құрал болады. Оның
  
                           жоғары техногендi және экологиялық
  
                           қауiптiң көзi ретiндегi әсерi азаяды.
  
                             Көлiктегi экономикалық және 
  
                           технологиялық қауiпсiздiктi қамтамасыз
  
                           ету мәселелерi шешiлетiн болады, бұл
  
                           Қазақстан Республикасы экономикасының
  
                           бәсекеге қабiлеттiлiгiнiң өсуiне ықпал
  
                           ететiн болады.
  
                             Өнiмдер мен қызметтердiң өзiндiк
  
                           құнындағы көлiк құрамдас бөлiгi
  
                           айтарлықтай төмендейдi, отандық
  
                           экспорттың бәсекеге қабiлеттiлiгi артады.
  
                           Мемлекет экономикасының негiзгі
  
                           қозғалтқыштарының бiрi ретiнде көлiк
  
                           кешенiнiң ролі артады.
  
                             Стратегияны iске асыру Қазақстан
  
                           экономикасын дамытуда ортақ оң
  
                           әлеуметтiк-экономикалық тиiмдiлiкке ие
  
                           болады және Қазақстан Республикасының
  
                           Индустриялық-инновациялық дамуының
  
                           2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы,
  
                           Қазақстан Республикасының Ауылдық
  
                           аумақтарын дамытудың 2004-2010 жылдарға
  
                           арналған мемлекеттiк бағдарламасы сияқты
  
                           бағдарламалық құжаттарды iске асыруға
  
                           айтарлықтай ықпал етедi.

**КIРIСПЕ**

      Қазақстан экономикасы өсуiнiң жоғары қарқыны ұзақ мерзiмдi жоспарлауға негiзделген дамуының дербес моделiн жасау тиiмдiлiгін дәлелдейдi.
  
      Қазақстан Республикасы Президентiнiң "Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың гүлденуi, қауiпсiздiгi мен әл-ауқатын жақсарту" деген халыққа Жолдауы мемлекет дамуының ұзақ мерзiмдi басымдықтарын жариялаған, елiмiздiң 2030 жылға дейiн дамуының ұзақ мерзiмдi стратегиясын белгiлеген негiз қалаушы құжат болды.
  
      Қазақстанда қабылданған Қазақстан Республикасының Индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы
1
 (бұдан әрi - Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы) бәсекеге қабiлеттi экономиканы және жоғары технологиялар индустриясын одан әрi дамыту үшiн жағдай жасауда.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
1
Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 
Жарлығымен
 бекiтiлген.

      Индустриялық-инновациялық даму стратегиясының iске асырылуы мемлекеттен экономиканың барлық саласын және адам ресурстарын қарқынды және сапалы дамытуға бағытталған кешендi күш-жiгердi талап етедi.
  
      Елдiң бiрыңғай экономикалық кеңiстiгiн дамыту көбiнесе әр өңiрдiң көлiк инфрақұрылымы дамуының дәрежесiне байланысты. Осыған орай, көлiк жүйесiн теңгерiмдірiлген өңірлік дамыту және орталықсыздандыру үрдiсiнiң сақталуымен көлiк қызметiн мемлекеттiк реттеу мәселелерiнде орталық және жергiлiктi органдардың өзара iс-қимылын күшейту қажеттiлiгі ерекше маңызды болып табылады.
  
      Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясының (бұдан әрi - Стратегия) жалпы мемлекеттiк маңызы бар, бұл Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпiлiс қарсаңында" атты Жолдауында көрсетiлдi, өйткенi көлiк кешенiнiң тұрақты жұмыс iстеуi республиканың экономикалық өсуiнiң қажеттi шарты болып табылады.
  
      Көлiк қызметтерi оларды алушыларға, атап айтқанда халыққа, бизнеске, сондай-ақ бiрлiк пен қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң стратегиялық мәселелерiн шешуде мемлекетке бағытталуы тиiс.
  
      Негiзгi стратегиялық құжаттарды дамытуда әзiрленген, "... Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттiк тасымалдардың тиiмдiлiгiн арттыру, көлiк қызметтерiне бар және болжанған мұқтаждықтарды қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшiн көлiк кешенiн Қарқынды дамытуды" бас мақсат қылып белгiлеген, 2008 жылға дейiнгi кезеңге арналған Қазақстан Республикасы мемлекеттiк көлiк саясатының тұжырымдамасы
2
көлiк кешенiн дамытудың басы болды.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
2
Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801  
қаулысымен
 мақұлданған.

      Сонымен бiрге, қол жеткiзiлген нәтижелер қолданыстағы салалық дамыту бағдарламалар үшiн негiз 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 көлiктiң барлық түрлерiнiң негiзгi қорлары тозуының жоғары қарқыны мемлекеттен олардың жедел қалпына келтiрiлу мен жаңғыртылуына бағытталған белгіленген жаңа жүйелiк шаралар қабылдауды талап етедi.
  
      Стратегия дамуы мен тиiмдi жұмыс iстеуi анағұрлым дәрежеде мемлекеттiң саясатына байланысты темiр жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлiгiн қамтиды. Қазiргі жағдайда көлiктiң осы түрлерi Қазақстанның көлiк процестерiнде басты рөл атқарады.
  
      Республиканың елдi мекендерiн өзара байланыстыра отырып, көлiк мемлекеттiң аумақтық және әкiмшiлiк тұтастығын қамтамасыз етуде, оның қорғаныс қабiлеттiлiгi мен қауiпсiздiгiнде негiзгi рөл атқарады.
  
      Стратегия Шығыс пен Батыс арасындағы өсiп келе жатқан сауда байланыстарды ыңғайлы, сенiмдi және қол жеткiзiлiмдi бағдарғылармен қамтамасыз етуге бағытталған. Стратегия шеңберiнде негiзгі көліктiк магистральдық және байланыстыратын бағдарғылардың меридиандық және ендiк орналасуының жаңартылған моделi қолданылатын болады.
  
      Стратегия қолданыстағы көлiк жолдарын және көлiк құралдарының барлық түрiн қосып жаңартумен инфрақұрылымдық объектiлердi жаңғыртуды және жаңаларын ("түзететiнiн") құруды көздейдi.
  
      Мұнайгаз саласының спецификасын ескерумен құбыр көлiгiн дамыту қолданыстағы Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк бағдарламасы
3
 және Қазақстан Республикасының газ саласын 2015 жылға дейiн дамыту бағдарламасы
4
 шеңберiнде жүзеге асырылады.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
3
Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 
Жарлығымен
 бекiтiлген.
  
4
Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2002 жылғы 11 қаңтардағы N 25  
қаулысымен
 қабылданған.

      Стратегия 2015 жылға дейiнгi мемлекеттiк көлiк саясатының басым бағыттарын белгiлейдi және көлiк жүйесiнiң кешендiлiгi мен бiртұтастығын қамтамасыз етуге және тиiстi салалық бағдарламаларды әзiрлеу үшiн стратегиялық негiз қалауға тиiс саяси-экономикалық және ұйымдастыру-құқықтық шаралар, принциптер жиынтығын, көлiк инфрақұрылымын дамыту мен транзиттiк саясаттың басымдықтарын бiлдiредi.

**1. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛIК-КОММУНИКАЦИЯ КЕШЕНІНІҢ**
  
**ҚАЗIРГI ЖАЙ-КҮЙIН ТАЛДАУ**

**Көлiктiң жай-күйi мен дамуына Қазақстан Республикасы ерекше мән бередi.**
  
      Қазақстанның экономикалық және географиялық ерекшелiктерi (кең-байтақ аумағы, теңiзге шығатын жолының болмауы, елдi мекендерiнiң және табиғи ресурстарының бiркелкi орналаспауы) көлiк жүйесiне жоғары тәуелдiлiктi сақтай отырып, оның экономикасын әлемдегi неғұрлым жүк тасымалдауды көп қажетсiнетiндердiң бiрiне айналдырады.
  
      Еуропа мен Азияның түйiсiнде орналасқан Қазақстан Азия мемлекеттерiне Ресей және Еуропамен географиялық жағынан баламасыз жер үстi көлiк байланысын ұсына отырып, айтарлықтай транзиттiк әлеуетке ие болып отыр. Республика әуе кеңiстігінің транзиттiк әлеуетi де қызығушылық тудыруда. Көлемдi өткiзу рыноктарға ие шекаралас елдермен көршi болу да отандық көлiк жүйесiн дамытуға перспективалар туғызады.
  
      Жерiнiң жазықтығы
5
 және табиғи тас материалының үлкен қоры темiр жол және автомобиль көлiгiнiң коммуникацияларын кедергiсiз дамытуға мүмкiндiк бередi.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
5
Қазақстанның кейбiр өңiрлерiн, басымы шығыс пен оңтүстiк-шығыста, қоспағанда.

      Жер үстi жолдары қатынасы желiсiнiң негiзгi үлесi автомобиль және темiр жолдарының үлесiне (шамамен тиiсiнше 88,4 және 14,0 мың км) тиедi. Пайдаланатын су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км, әуе трассаларының ұзындығы - 61 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы желiнiң тығыздығы шамамен 5,1 км темiр жолды, 32,4 км қатты жамылғылы автомобиль жолдарын, 1,5 км iшкi су жолдарын құрайды.
  
      
**90 жылдардың басындағы Қазақстанның нарықтық экономиканы таңдауы және басталған реформалар көлiк жұмысының жағдайын және көлiк қызметтерiне деген сұраныстың сипатын айтарлықтай өзгерттi.**
  
      Реформалардың бiрiншi онжылдығында көлікте негiзгi құрылымдық және институционалдық өзгерiстер жүргiзiлдi. Көлiктiң жаңа әлеуметтiк-экономикалық жағдайларға жауап беретiн құқықтық базасының негiзi салынды. Мемлекеттiк басқару мен шаруашылық қызметтiң функциялары бөлiндi, нарық жағдайларына барабар көлiк қызметiн мемлекеттiк басқару жүйесi құрылды. Негiзiнде жекешелендiру аяқталды.
  
      Ұйымдастыру-құқықтық нысандардың құрылымы және көлiк кәсiпорындарының саны барлық сала бойынша жыл сайын өзгерiп отырады. Бұл бәсекенiң принциптерiмен және көлiк қызметтерiне деген нақты сұраныспен реттелетiн оңтайлы жалғасын табып отырған рынок қалыптасуының көрсеткiшi.
  
      Көлiктiң жүйе қалыптастырушы рөлi және оны дамыту мiндеттерi мен әлеуметтiк-экономикалық өзгерiстердiң басымдықтары арасындағы өзара байланысы айтарлықтай өстi. Жалпы, көлiк жүк және жолаушылар тасымалына деген өскен сұранысты қанағаттандырды. 2000 жылдан бастап 2005 жылды қоса алған кезеңде көлiк қызметтерiнiң өсуi орташа жыл сайынғы экономикалық өсу 10,3% кезiнде, жылына орташа алғанда жолаушылар тасымалы үшiн 7,8%, жүк тасымалы үшiн 9,5% құрады.
  
      
**Сонымен бiрге, көлiктiң нарық жағдайына жалпы бейiмдiлiгiне қарамастан, қазiргi уақытта көлiк жүйесiнiң жай-күй оңтайлы, ал, оның даму деңгейi жеткiлiктi деп айтуға болмайды.**
  
      Көлiк-коммуникация желiсiнiң елдiң барлық аумағындағы теңгерiлмеген орналасуы бiрыңғай экономикалық кеңiстiктiң дамуы мен жеке ұтқырлықтың өсуiне кедергi болып отыр. Өнеркәсiпке бағытталған темiр жол және автомобиль жолдарының желiсi бұрынғы кеңестiк республикалардың аумақтық шекараларын ескерусiз дамыған
6
. Көлiк инфрақұрылымының кейбiр техникалық көрсеткiштерi халықаралық стандарттармен және Қазақстанның жұмыс iстейтiн сауда серiктестерiнiң жүйелерiне сәйкес келмеуi
7
 өңiрлiк кiрiгу мен сауда-көлiк байланыстарын дамыту жолындағы айтарлықтай кедергi болып табылады.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
6
Қазақстан темiр жолдарының кейбiр учаскелерi солтүстікте Ресей және оңтүстiкте Қырғызстанның аумағы бойынша өтедi, осылайша Қазақстан аумағы бойынша ресей мен қырғыз темiр жолдарының учаскелерi өтедi.
  
7
Атап айтқанда, Еуропа мен бұрынғы КСРО-да қабылданған темiр жол табанының әртүрлi енi, сондай-ақ темiр жол техникасы көрсеткiштерiнiң кейбiр шекаралас мемлекеттерiндегi, мысалы Қытайда көлемдiк көрсеткiштермен бiркелкi болмауы.

      Көлiк желiсiн дамытудағы өңiрлiк бiркелкiлiктiң болмауы өңiрлердiң экономикалық дамуын түзетуге кедергi болып отыр. Шамамен 2 мың ауылдық елдi мекеннiң жыл бойғы көлiк қатынасы жоқ. Елдi мекендердiң тұрақты қатынаспен қамтамасыз етiлуi 69,3% құрайды.
  
      Дамуының қазiргі кезеңiнде республиканың көлiк кешенi тозған негiзгi құралдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйімен және жеткiлiксiз дамыған инфрақұрылым мен технологиялармен сипатталады.
  
      Өнiмнiң соңғы құнындағы көлiк шығыстарының үлесi әлi де жоғары және iшкi темiр жол мен автомобиль тасымалы үшiн тиiсiнше 8 және 11% құрайды, ал нарық экономикасы дамыған елдерде осы көрсеткiш 4-4,5% құрайды. Нәтижесiнде, Қазақстан экономикасы көлiк жүктемесiн дамыған елдермен салыстырғанда екi есе көтередi. Жүк сыйымдылығының көрсеткiшi бойынша Қазақстан экономикасы шамамен бес есе төмен тиiмдi, осылайша IЖӨ әрбiр бiрлiгiне доллармен есептегенде кемiнде 9 тонна-км көлiк жұмысы келедi, Еуропалық Одақ елдерiнде бұл көрсеткiш - кемiнде 1 тонна-км/доллар IЖӨ.
  
      Сапалы көлiк қызметтерiне деген өсiп келе жатқан сұраныс көлiк жүйесiнiң жеткiлiксiз техникалық деңгейi мен көлiк технологиялары саласындағы жиналған кемшiлiктерден толығымен қанағаттандырмайды.
  
      Тасымалдар көлемiнiң айтарлықтай өсуi, соның iшiнде көмiр, мұнай құю жүктерi, металл өнiмi, химиялық және мұнай химиялық өнеркәсiптiң өнiмi, басқа жүктер, соның iшiнде контейнерлердегi, экспортына байланысты, өткiзу және алып жүру мүмкiндiктерiнiң тапшылығы тежеуiш болып отыр.
  
      Жалпы ұлттық өнiмдi өсiру мүмкiндiктерi көлiк қызметтерiн экспорттау арқылы толығымен iске асырылмайды, өйткенi отандық тасымалдаушылардың көлiк қызметiнiң әлемдiк рыногындағы жағдайы олардың iс жүзiндегi мүмкiншiлiктерiне жауап бермейдi және республиканың транзиттiк әлеуетi толығымен пайдаланбайды.
  
      Қазақстанның еуразиялық құрлықтың ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттiк көпiрдiң геосаяси рөлiнiң алғышарты болып табылады.
  
      Қазақстанның аумағы бойынша республикадағы бар көлiк инфрақұрылымының негiзiнде өтетiн және құрылатын төрт халықаралық көлiк дәлiзi бар. Олар:
  
      
**- Трансазиялық темiр жол магистралiнiң (ТАТМ) Солтүстiк дәлiзi:**
 Батыс еуропа - Қытай, Корей түбегi - Ресей мен қазақстан (Достық - Ақтоғай - Саяқ-Мойынты - Астана - Петропавл (Пресногорьков) арқылы Жапония.
  
      
**- ТАТМ Оңтүстiк дәлiзi:**
 Оңтүстiк Шығыс Еуропа - Қытай және Түркия, Иран, Орталық Азия елдерi мен Қазақстан (Достық-Ақтоғай-Алматы-Шу-Арыс-Сарыағаш учаскесiнде) арқылы Оңтүстiк Азия.
  
      
**- ТРАСЕКА:**
 Шығыс Еуропа - Қара теңiз арқылы Орталық Азия, Кавказ және Каспий теңiзi (Достық-Алматы-Ақтау учаскесiнде).
  
      
**- Солтүстiк - Оңтүстiк:**
 Солтүстiк Еуропа - Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдерi, Ақтау теңiз портының учаскелерiнде Қазақстанның қатысуымен - Ресейдiң орал өңiрлерi мен Ақтау-Атырау.
  
      Негiзгi құрлықаралық бағдарғыларды құрастыруға қатысатын бағыттармен бiрге Сарыағаш-Арыс-Қандыағаш-Озинки бағыты бойынша өңiрлiк транзиттiк тасымал үшiн аса маңызды 
**ТАТМ Орталық дәлiзiн**
атап өту қажет.
  
      Дәлiздер Шығыс-Батыс қатынасындағы қашықтықты және жүктердi жеткiзу мерзiмдерiн айтарлықтай қысқартуға мүмкiндiк бередi.
  
      Қытай экономикасының қарқынды өсуi, атап айтқанда оның батыс өңiрлерiнiң, бүгiнгi күнi әлемдiк рыноктарға тауарлардың алуан түрiн жеткiзу қажеттiлiгiн туғызып отыр. 
**Сонымен бiрге, мамандардың бағасы бойынша Қазақстанда транзиттiң даму деңгейi саланың және тұтастай республиканың әлеуетiне сәйкес келмейдi.**
 Мысалы, 2003 жылы Қытайдың ЕО елдерiмен 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.
  
      Көлiктiң негiзгi түрлерi бойынша транзиттiк дәлiздердiң әлеуеттi транзиттiк мүмкiндiктерiн пайдалану 1-кестеде келтiрiлген.

1-кесте.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Көлiк түрi | 2004 жылғы транзиттің көлемi | Әлеуетті | Әлеуеттi пайдалану |
| Темiр жол   көлiгi, млн.   тонна | 7,888 | 30,0 | 38% |
| Автомобиль   көлiгi, млн.   тонна | 0,350 | 3,0 | 12,0% |
| Әуе көлiгi,   млн.с.км | 82,507 | 342,5 | 24,1% |
| Су көлігі млн.   тонна | 0,073 | 2,5 | 2,9% |

      Көлiк дәлiздерi желiсi географиялық жағынан өнеркәсiптiк және шаруашылық қажеттiлiктердi қанағаттандыруға бағытталған. Өңiрлiк даму, өндiрiс күштерiн және тұрғындарды орналастыру перспективаларын есепке ала отырып, оны одан әрi оңтайландыру және iшiнара қайта бағыттау талап етiледi;
  
      Көлiк процесi, бiрiншi кезекте жол қозғалысы қауiпсiздігінiң көрсеткiштерi әлемдiк деңгейге сәйкес келмейдi. Жыл сайын жол-көлiк оқиғаларында (ЖКО) 3 мыңнан астам адам қаза табады, бұл дамыған елдердiң ұқсас көрсеткiштерiнен екi есе артық.
  
      Соңғы 5 жыл iшiнде ЖКО зардап шеккендер санының жыл сайынғы өсiмi шамамен 10-15% құрады. Осы үрдiс сақталған жағдайда, мемлекет қауiпсiздiктi арттыру жөнiнде инфрақұрылымды жаңғыртудан, оқыту бағдарламаларын iске асырудан және құқық қолдану жүйесiн күшейтуден тұратын нақты кешендi шаралар қабылдамаса, 2015 жылға қарай ЖКО зардап шеккендер саны жылына 10 мың адамға жетуi мүмкiн.
  
      Қоршаған ортаны ластаудағы көлiк үлесi 30% дейiн жетедi, бұл дамыған елдердiң ұқсас көрсеткiштерiнен 1,7 есе артық.
  
      
**Көлiк қызметтерiне сұраныстың өсуi және болжамды перспективада оның анағұрлым артуы кезiнде жалпы көлiк жүйесiнде және оның жекелеген салаларында бiрқатар шешiлмеген iшкi проблемалар сақталып отыр.**
  
      Соңғы жылдары көлiкте басталған институционалдық және құрылымдық өзгертулер соңына дейiн аяқталған жоқ. Көлiк секторындағы нарықтық қатынастарды одан әрi дамыту үшiн тұрақты жағдай жасау мақсатында оларды жүйелi аяқтау қажет.
  
      Республикамыздың көлiк кешенi өзiнiң қазiргi заманғы даму кезеңiнде негізгi құралдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйiмен, тозған және жеткiлiктi дамымаған инфрақұрылымымен және технологияларымен сипатталады.
  
      Қазақстанның көлiк кешенi негiзгi қорларының тозу дәрежесi орташа алғанда өзiнiң ең жоғарғы белгiсi - 60 пайызға жеттi және одан да артық, бұл жылжымалы құрамның жетiспеушiлiгiне және кейбiр учаскелердiң өткiзу қабiлетiнiң төменгі деңгейге дейiн жетуiне әкелiп соқтырды.
  
      Магистральдық темiр жол желiсi жеткiлiктi дамымаған, оны оңтайландыру үшiн Шығыс-Батыс бағытында жаңа темiр жол желiлерiн салу қажет.
  
      Темiр жол көлiгiнiң ұзақ уақыт толық қаржыландырылмауы салдарынан негiзгi қорлар табиғи тозуына жеткен - 60% астам. Салада жылжыма құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық жағынан тозған үлгiлерi, жолдың тозған конструкциялары және негiзгi өндiрiстiк құралдарды жөндеу мен күтiп-ұстаудың тозған технологиялары қолданылуда. Пайдалану жүйелерiнiң төмен тиiмдiлiгi негiзгі қорларды жұмысқа жарамды жай-күйде ұстау үшiн жоғары пайдаланымдық шығыстарды талап етедi.
  
      Жүк тасымалдарын контейнерлеудiң әлемдiк үрдiсiн (жүк тасымалдарының жалпы көлемiнен 55%) ескере отырып, контейнерлiк, мультимодальдық тасымалдарды дамыту және көлiктiң әртүрлi түрлерiнiң технологиялық бiрлiгiн қамтамасыз ететiн көлiктiк-логистикалық орталықтар құру қажет.
  
      Республикалық маңызы бар автомобиль жолдары желiсi негiзiнен қалыптасқан. Батыс Қазақстанды елiмiздiң қалған өңiрлерiмен байланыстыратын ендiк бағыттағы жолдарды салу қажет. Осыған қоса шекаралас мемлекеттермен ортақ жолдарды байланыстыратын кейбiр учаскелердi салу жоспарлануда.
  
      Жол төсемiнiң қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйi пайдалану жылдамдықтарын ың төмендеуiне, көлiктiк пайдаланымдық шығыстардың артуына, авариялықтың өсуiне әкелiп соқтырады.
  
      Автокөлiк паркi жылжымалы құрамының тозуы (шамамен автобустардың 30% және жүк автомобильдерiнiң 40% пайдаланылу мерзiмi 13 жылдан асады) жөндеуге және пайдалануға арналған шығындардың артуына, сервис деңгейiнiң төмендеуiне әкелiп соқтырады және қоршаған ортаға терiс әсерiн тигiзедi.
  
      Халықаралық әуежайлар желiсi оңтайлы, дегенмен оларды халықаралық стандарттармен сәйкестiкке келтiру қажет. Республикамызда 22 әуежайдың 21 қызмет етедi. Ұшу-қону жолақтарының (ҰҚЖ) техникалық стандарттарға сәйкес келмеуiне және авиациялық техника түрлерi бойынша шектеулер енгiзiлуiне байланысты, Астана, Алматы, Атырау, Қарағанды және Ақтөбе қалаларындағы бес әуежай ғана бiрiншi кластағы әуе кемелерiн шектеулерсiз қабылдай алады.
  
      Әуе кемелерiнiң тозығы жеткен паркi (672 бiрлiк), тиiмсiз және шу мен эмиссия жағынан халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтiн қозғалтқыштар халықаралық авиажелiлердiң бағдарғыларына қызмет көрсетуде шектеулер тудырады. Осы орайда, әуе кемелерi паркiн жаңартуға ықпалын тигiзетiн тартымды жағдайлар жасау және тиiмдi тетiктер қолдану маңызды.
  
      Әуе көлiгiнiң жемiстi дамуына инфрақұрылымның және азаматтық авиацияның негiзгi құралдарының жеткіліктi жетiлдiрiлмеген жай-күйi айтарлықтай дәрежеде әсер етедi. Өткiзу қабiлетiнiң жеткiлiксiздiгiне және техникалық стандарттарға сәйкессiздiгiне байланысты себептер бойынша Қазақстанның тораптық әуежайлары авиациялық техника түрлерi бойынша шектеулер енгiзумен қатар, олар қабылдайтын және жөнелтетiн әуе кемелерiнiң санын қысқартуға мәжбүр.
  
      Қазiргi уақытта Қазақстанның Каспий өңiрiнде, ұсынатын қызметтерi әлемдiк сапа мен технология стандарттарына сәйкес келетiн жалғыз Ақтау халықаралық теңiз сауда порты ғана бар, бұл жеткiлiксiз. Сонымен бiрге, болашақта 2015 жылға қарай мұнай өндiру деңгейiн жылына 140 млн.тоннаға дейiн жеткiзе отырып, елiмiздiң батыс өңiрiнiң өндiру кәсiпорнын одан әрi дамыту Ақтау теңiз порты арқылы мұнайды тасымалдаудың жылына 20 млн. тоннаға дейiн өсуiне әкелiп соқтыруы мүмкiн, сондықтан да порттың өндiрiстiк қуаттарының инфрақұрылымын орташа мерзiмдi перспективада кеңейту сондай-ақ перспективада балама порттарда мұнай терминалдарын салу және теңiз операцияларын қолдау базаларын құру қажеттiлiгi туындайды.
  
      Ішкi су көлiгi саласы кемелерiнiң көпшiлiгi қызмет ету мерзiмiнiң 2-3 атқарды. Мемлекеттiк техникалық өзен флотының тозуы 85% құрайды.
  
      Кеме қатынасы гидротехникалық құрылыстарының (шлюздердiң) техникалық жай-күйi мен сенiмдiлiгi су көлiгiнiң тағы бiр маңызды проблемасы болып табылады. Ұзақ мерзiм бойы пайдалану (50 жылдан астам) нәтижелерi, жобалау және салу кезiнде жiберiлген қателiктер, ауданның 6-дан 7,5 баллға дейiнгi жоғары сейсмикалығы, бетон конструкцияларының тозуы, қосалқы бөлшектер мен жабдықтар сатып алумен байланысты бар проблемалар оларды қайта жаңарту және жаңғырту жөнiнде жедел шаралар қабылдауды талап етедi.
  
      Қазақстанның көлiк кешенi үшiн техникалық құралдар импортының деңгейi жоғары, жекелеген салалар бойынша 90% астам. Осы орайда, көлiк кешенi үшiн жылжымалы құрамды, жабдықты және қосалқы бөлшектердi жөндеу мен шығарудың отандық өндiрiсiн қалыптастыру және дамыту қажет.
  
      Көлiк саласындағы ғылыми әлеуеттi дамытуға бөлiнетiн құралдардың деңгейi жеткiлiксiз - сараптамалық бағамдар бойынша, басқа дамыған елдердегi 2-2,5%-ға қарағанда көлiк кiрiсiнiң 0,1%-нан кем.
  
      Республиканың көлiк кешенiндегi бесiншi технологиялық бөлiктi (микроэлектроника, телекоммуникация, икемдi автоматтандыру, әртүрлi конструкциялық материалдарды үйлесiмдi пайдалану) енгiзу деңгейi жеткiлiксiз. Атап айтқанда, талшықтық-оптикалық байланыс желiлерi республиканың магистральдық байланыс желiлерiнiң жалпы ұзақтығының шамамен 30% құрайды, темiр жол көлiгiнде тиiсiнше 2,3%.
  
      Көлiк кешенi инфрақұрылымының және негiзгi құралдарының жай-күйi мемлекет және жекеменшiк сектор тарапынан жоғары инвестицияларды қажет етедi. Операторлардың бәсекелестiк рыногын дамыту үшiн инвестицияларды салу және қолайлы жағдайлар жасау арқылы инфрақұрылымды қалпына келтiруге және жылжымалы құрамды жаңартуға жедел кiрiс қажет.
  
      Көлiк жүйесiнiң дамуын және қызмет етуiн басқаруда, сондай-ақ әртүрлi көлiк түрлерін үйлестiру мен өзара әрекет етуде қажетті кешенділік жоқ.
  
      Қазақстанның аумағы арқылы өтетiн әлеуеттi транзиттiк ағын инфрақұрылымдық сипаттағы проблемалармен бiрге "табиғи емес" кедергiлерге де тап болуда-, олардың анағұрлым маңыздылары - кедендiк және шекаралық бақылаудан өткен кезде негiзсiз кiдiрту және рәсiмдiк қиындықтар.
  
      Көлiк кешенiнiң басқа секторларының қызметi транзиттiк тасымалдар тарифтерiнiң баламасыз реттелуiмен сипатталады. Транзиттiк тасымалдар бойынша көлiктiк қызметтер көрсететiн табиғи монополистер - кәсiпорындар күштi халықаралық бәсекелестiк жағдайында жұмыс жасайды, бұл транзиттiк тарифтiк саясатты қалыптастыру кезiнде жоғары икемдiлiктi талап етедi.
  
      Көлiк қызметiнiң құқықтық және ұйымдастырушылық аспектiлерiн белгiлейтiн заңнамалық база жалпы алғанда қалыптастырылған. Сонымен бiрге, бiрқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды iске асыру үшiн қажеттi заңға бағынысты актiлер жоқ. Қолданылып жүрген нормативтiк техникалық стандарттар халықаралық стандарттарға сәйкес келмейдi және үйлестiрудi қажет етедi. Көлiк секторының қызметiн реттейтiн заңнама нормалары көлiк саласындағы халықаралық құқық нормаларының негiзгi ережелерiн ескеруi тиiс. Көлiк қызметiн нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету жүйесiн жақсарту мақсатында Көлiк кодексiн әзiрлеу және қабылдау туралы мәселе қаралуда.
  
      ЖIӨ-нiң шамамен 1,5% құрайтын көлiктi қаржыландырудың ағымдағы деңгейi аумақтық сипаттары ұқсас елдерге қарағанда кеп төмен. Белсендi дамып келе жатқан елдер көлiк кешенiне ЖIӨ-ден 4-7% дейiн бөледi.
  
      
**Көлiктi дамытудағы проблемалар инфрақұрылымдық шектеулердi күшейтедi, әлеуметтік дамудың және бiрыңғай экономикалық кеңiстiктi қалыптастырудың баяулау қаупiн тудырады. Оларды тезiрек шешу, әсiресе ұлттық экономика тұрақты және сапалы өсу кезеңiне ауысқан кезде ерекше маңызды болады.**
  
      2000 жылдан бастап 2004 жылды қоса алған кезеңде Қазақстан экономикасының өсуi ЖIӨ-мен бiлдiргенде 42,7% құрады; тауарлар мен қызметтер өндiрiсiнiң өсiмi тиiсiнше 41,9% және 43,7% құрады. Бұл ретте көлiктiң барлық түрлерiмен жасалатын жүк тасымалдарының көлемi 28,5% өстi. Нәтижесiнде, "ашық төбе" әсерiнен көлiк инфрақұрылымының қолда бар қуаттары экономиканың өсуi қарқынын тежеп отырған жағдай қалыптасып отыр.
  
      ЖIӨ-нiң өсу қарқынын жылына 8,8-9,2% деңгейiнде сақтауды және өңдеу өнеркәсібіндегi орташа жылдық өсу қарқынын 8-8,4%
8
 жеткiзудi болжай отырып Қазақстанның экономикалық даму перспективалары көлiк жүйесiне, әсiресе елiмiздiң iшiндегi өнеркәсiптiк және экономикалық процестерде және оның экспорттық-импорттық және транзиттiк қатынастарында маңызды рөл атқаратын көлiктiң темiр жол және автомобиль түрлерiнiң инфрақұрылымына түсетiн жүктеменiң артуына келiп соқтырады.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
8
Қазақстанды индустриальды-инновациялық дамытудың 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы

      Халықтың орналасуының төмен тығыздығы үлкен арақашықтықтармен бiрге мемлекет экономикасының шикiзаттық бағытталуы экономиканың көлiктен жоғары тәуелдiлiгiне себеп болады. Егер экономикалық құлдырау және өсу басталуы кезеңдерiнде көлiк кешенi мемлекет экономикасының барлық қажеттiлiктерiн қамтамасыз етсе, оған қоса көлiк қызметтерiнiң тарифтерi мен бағаларын ұстап тұру арқылы қолдау көрсетсе, онда экономиканың қазiргi тұрақты өсуi уақытында көлiк саласын қалпына келтiруде, қалыптастыруда және көтеруде айтарлықтай мемлекеттiк қолдау қажет.

**2. МАҚСАТ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МIНДЕТТЕР МЕН ҚАҒИДАТТАР**

      Мемлекеттiң перспективтi экономикалық стратегиясына сәйкес көлiк-коммуникация кешенiн озық дамыту Стратегияның мақсаты болып табылады.
  
      Стратегияның миссиясы - мемлекеттiң мiндеттерiн тиiмдi iске асыруға және көлiк шығындарын азайтуға әсерiн тигізетiн және елiмiздiң транзиттiк мүмкiндiктерiн толық шамада iске асыруға мүмкiндiк беретiн барынша жетiлдiрiлген көлiк жүйесiн құру.
  
      Қойылған мақсатты негiзге ала отырып және мемлекеттiң ұзақ мерзiмдi әлеуметтiк-экономикалық және геосаяси басымдықтарына сәйкес көлiк жүйесiн дамытудың стратегиялық мiндеттерi мыналар болып табылады:
  
      - Көлiк инфрақұрылымын дамыту деңгейiн, сыртқы көлiктiк қызметтер рыногындағы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабiлеттiлiгiн, сондай-ақ транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру арқылы Қазақстан көлiктiк жүйесiнiң еуразиялық көлiктiк жүйеге кiрiгуi;
  
      - Негiзгі көлiк магистральдарының меридианальдық және ендiк орналасуының жетiлдiрiлген үлгiсi, Шығыс-Батыс және Солтүстiк-Оңтүстiк бағыттар бойынша бағдарғылар мен тораптар негiзiнде бiрыңғай, іштей тұйықталған және сырттай шоғырланған көлiк кеңiстiгiн қалыптастыру және қазiргi заманғы тиiмдi ұлттық көлiк инфрақұрылымын құру;
  
      - Мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру көлiк әлеуетiн арттыру мен тиiмдi iске асыру және қазiргi заманғы технологияларды пайдалану арқылы көлiк процестерiнiң ең жоғары тиiмдiлiгіне қол жеткiзу және iшкi, транзиттiк және экспорттық-импорттық қатынастағы соңғы өнiмнiң құнындағы көлiктiк құрамдас бөлiктi азайту;
  
      - Еуразия экономикалық қауымдастығы (ЕурАзЭҚ), Бiрыңғай экономикалық кеңiстiк (БЭК), Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ), Экономикалық ынтымақтастық ұйымы (ЭЫҚ), Дүниежүзiлiк сауда ұйымы (ДСҰ) және тағы сол сияқты өңiрлiк және халықаралық ұйымдар шеңберiнде, сондай-ақ көлiк саласындағы халықаралық келiсiмдерге қосылу арқылы ұлттық көлiк заңнамасын халықаралық нормалармен үйлестiру;
  
      - Бiрыңғай экономикалық кеңiстiктi нығайту және өңiраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлiк инфрақұрылымын дамыту және тиiмдi пайдалану арқылы әлеуметтiк тұрақтылыққа кепiлдiк беретiн деңгейде көлiкке қол жеткiзiлiмдiлiктi қамтамасыз ету;
  
      - Инфрақұрылымды кластерлiк дамыту есебiнен Қазақстан көлiк жүйесiнiң бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiн арттыру;
  
      - Көлiктiк процестердiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету, көлiктегi уақиғалардың санын және ауырлығын азайту;
  
      - Халықаралық нормаларға сәйкес келетiн экологиялық стандартты белгiлеуде және олардың орындалуын бақылауда мақсатты бағытталған мемлекеттiк саясатты жүргiзу арқылы экологиялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету және энергетикалық ресурстарды тиiмдi пайдалану;
  
      - Көлiк секторында қолайлы инвестициялық жағдайды қалыптастыру.
  
      Жоғарыда анықталған стратегиялық мiндеттердi ескере отырып, Қазақстанның көлiк жүйесiн дамытуға қатысты мемлекеттiк саясат мынадай негiзгi қағидаттарға негiзделуi тиiс:
  
      
**1) Жолаушы ағыны қозғалысын, тауар қозғалысын арттыруды, экономикадағы көлiк шығыстарын төмендетудi қамтамасыз ететiн қазiргi заманғы, дамыған және тиiмдi көлiк инфрақұрылымын дамыту**
  
      Экономикалық өсу, әлеуметтiк даму және Қазақстан өңiрлерi арасындағы байланыстардың, нығаюы экономиканың басқа салаларының бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiн және тиiмдiлiгiн арттырады (ең алдымен, өнiмнiң соңғы құнындағы көлiктiк шығыстар деңгейiнiң төмендеуi есебiнен), тұрғындардың өмiр сапасына және әлеуметтiк белсендiлiк деңгейiне тiкелей әсер ететiн кәсiпкерлiк және iскерлiк белсендiлiктi арттырады.
  
      
**2) Қазақстанның көлiк жүйенің бәсекелестiкке қабiлеттiлiгін арттыру және елiмiздiң транзиттік әлеуетiн iске асыру экономиканың бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттыруға ықпал етедi**
  
      Қазақстанда әлемдiк деңгейдегi көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және Қазақстан әлемдiк көлiк жүйесiне ойдағыдай кiрiгу үшiн берiк негiз жасау және көлiктiк қызмет көрсету экспортын елiмiздiң iрi кiрiс көзiне айналдыру.
  
      Көлiк жүйесiнiң бәсекеге қабiлеттiлiгiнiң артуы инфрақұрылымды, көлiк операторларын және қолданылатын технологияларды дамыту деңгейiне байланысты. Бәсекеге қабiлеттi көлiк жүйесi тұтынушылар - тұрғындар мен экономика үшiн қызмет көрсетулердiң тиiмдiлiгiн және сапасын арттыруға ықпалын тигiзедi. Жалпы алғанда, бұл отандық өнiм мен қызметтер құнындағы көлiктiк шығыстарды азайтуға мүмкiндiк бередi, экономиканың жалпы бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттырады және оның әлемдiк экономикаға шоғырлануын тездетедi.
  
      
**3) Көлiктiк қызмет көрсету және көлiктiк инфрақұрылым елiмiздiң тұрғындары үшiн қол жеткiзiмдi болуы тиiс**
  
      Көлiк қызметтерiнiң құны Қазақстан азаматтарының, соның iшiнде тұрмысы төмен тұрғындар тобының табыс деңгейiмен шамалас болуы тиiс. Көлiктiк қатынаспен қамту тұрғылықты жерiне қарамастан Қазақстанның әрбiр азаматы әлеуметтiк инфрақұрылым объектiлерiн пайдалана алатындай кепiлдi дәрежеде жүзеге асырылуы тиiс.
  
      
**4) Көлiк өмiр мен денсаулық үшiн қауiпсiз болуы тиiс**
  
      Жоғары техногендiк және экологиялық қауiптiлiк көзi ретiндегi көлiктiң әсерi ең аз шамаға жеткiзiлуi тиiс. Көлiк уақиғаларының саны мен ауырлығын және қоршаған ортаға терiс әсерiн азайту жөнiндегi кешендi шараларды iске асыру көлiк жүйесiн дамытудың саяси басымдылықтары болуы тиiс.
  
      
**5) Көлiк көше-жол желiсiн артық жүктемеу тиiс**
  
      Қалалық жобалау және құрылыс көпшiлiк адам баратын орындарда да тұрғын үй кешендерiнде де автомобиль тұрау орындарын бөлудi және көпқабатты тұрақтар салуды қамтамасыз ету тиiс.
  
      
**6) Көлiк жекелеген сала және жалпы экономика деңгейiнде шоғырланған жүйе шеңберiнде дамуы тиiс**
  
      Көлiктiң жекелеген түрлерi бiрыңғай көлiк жүйесi құрылымында қарастырылуы және дамуы тиiс. Көлiктi және көлiк инфрақұрылымын дамыту өндiрiстiк күштердi перспективтi орналастыру және аумақтық дамыту бағдарламаларымен байланыстырылуы тиiс. Өңiраралық байланыстарды дамыту бiрыңғай экономикалық кеңiстiктi нығайтуға ықпал етуi тиiс.
  
      
**7) Көлiк инфрақұрылымы және көлiктiк қызмет көрсетулер өзiн-өзi ең жоғары дәрежеде өтейтiндей болуы тиiс**
  
      Транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, көлiк инфрақұрылымын пайдаланушылардан алынатын тура және жанама алымдар оны күтiп-ұстау мен ағымдағы жөндеуге арналған шығындарды ең жоғары деңгейде өтеуi, сондай-ақ күрделi инвестицияларға үлес қосуы тиiс. Көлiктiк қызметтiң ең төмен деңгейiн мемлекет қамтамасыз ететiн жағдайларды қоспағанда, көлiктiк қызмет көрсету құнын пайдаланушылар өтеуi тиiс.
  
      
**8) Мемлекеттiң функциясы саясатты әзiрлеудi, реттеудi және қаржыландыруды қамтуы тиiс**
  
      Мемлекеттiк кәсiпорындардың тiкелей көлiк қызметтерiн көрсетуi ең аз деңгейге жеткiзiлуi тиiс. Инфрақұрылымды басқару жөнiндегi функцияларды мемлекеттiк кәсiпорындарға бере отырып, көлiктегi барлық құрылымдық реформалар аяқталуы тиiс. Көлiк қызметтерiн көрсету және инфрақұрылымды күтiп-ұстау жекеменшiк сектордың қарамағында болуы тиiс. Сондай-ақ, инфрақұрылымдық жобаларды iске асыру үшiн жекеменшiк секторды тартуда мемлекет тарапынан қолдау көрсетiлетiн болады.

**3. СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГIЗГI БАҒЫТТАРЫ**

      Көлiктiң 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;
  
      - Көлiк қызметтерi рыногын дамыту;
  
      - Көлiк жүйесiн өңiрлiк дамыту;
  
      - Көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн арттыру;
  
      - Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру;
  
      - Көлiк саласындағы инновациялық даму;
  
      - Көлiк саласындағы ғылым және кадр әлеуетiн арттыру.

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

      Көлiк жүйесiнiң дамуы мен тиiмдi жұмыс iстеуiнiң анағұрлым маңызды шарттары оның теңгерiмшiлдiгi мен өзiндiк жеткiлiктiлiгi болып табылады. Осы екi нақты шартты орындау қандай да болмасын мiндеттердi шешуге арналған бағыттар мен күш-жiгердi шоғырландыру деңгейiн анықтай отырып, экономиканың және тұрғындардың көлiк қызметiне қажеттiлiктерiнiң өзгеруiне уақтылы және бара-бар ықпал ету қабiлетiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.
  
      Сонымен бiрге, бiр жағынан көлiк жүйесiнiң өзiндiк жеткіліктілігі мемлекеттiң қатысуын жоққа шығармайды, екiншi жағынан - көлiк субъектiлерiнiң шаруашылық қызметiне шектен тыс және негiзсiз араласу көлiк жүйесi дамуының теңгерiмсiздігі мен тиiмдiлігінің төмендеуiне алып келуi мүмкiн.
  
      Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету және құқық қолданумен қатар мемлекеттiң фискальдық саясаты мемлекеттiк реттеудiң анағұрлым нәтижелi және тиiмдi құралы болып табылады және көлiк жүйесiнiң дамуына ықпал ететiн болады.
  
      Сонымен, мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру тiкелей және жанама реттеу салаларын қамтитын болады және мынадай негiзгi бағыттардан тұрады:
  
      - көлiк саласындағы заңнаманы жетiлдiру;
  
      - көлiк субъектiлерiн, өнiмдерi мен қызметтерiн лицензиялау мен сертификаттау тетiктерiн жетiлдiру;
  
      - көлiк қызметiнiң жекелеген түрлерiнде тарифтiк-баға реттеудi жетiлдiру;
  
      - көлік саласындағы фискальдық саясатты жетiлдiру;
  
      - көлiктегi бақылау-қадағалау қызметiнiң (құқық қолдану тетiгiнiң) тиiмдiлiгiн арттыру;
  
      - орталық және жергiлiктi атқарушы органдардың өзара iс-қимыл деңгейiн арттыру;
  
      - әлеуметтiк-экономикалық даму көрсеткiштерiн және тасымалдар көлемiн болжау әдiстерiн пайдалану негiзiнде көлiк кешенiн дамыту мен жаңғыртуды жоспарлаудың бiрыңғай жүйесiн құру;
  
      - көлiк саласындағы кәсiпкерлiк қызметтi дамыту мәселелерiнде шағын және орта бизнестi дамытуға ерекше көңiл бөлiнуi тиiс;
  
      - көлiк кешенiн инвестициялау үшiн қолайлы ахуал жасау және қаржы институттарын ынталандыру;
  
      - қоғамдық бiрлестiктердiң рөлiн арттыру.

**Негiзгi қағидаттар:**
  
      - мемлекет пен шаруашылық жүргiзушi субъектiлердiң функциялары мен өкiлеттiктерiн бөлу;
  
      - көлiктiң әрбiр түрiнiң функционалдық ерекшелiктерiн ескере отырып, бiрыңғай көзқарас негiзiнде нормативтiк құқықтық актiлер әзiрлеу және қабылдау;
  
      - бiрыңғай көлiк кешенi шеңберiнде көлiктiң жекелеген түрлерiн және инфрақұрылымды дамыту;
  
      - көлiк қызметi мен инфрақұрылым қызметi рыногында бәсекелестiктi дамыту және монополиялық саланы қысқарту;
  
      - энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалану және қоршаған ортаны көлiктiң 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 тиiмдiлiгiн арттыру;
  
      - көлiк қызметiнiң жекелеген түрлерiн мемлекеттiк қолдау;
  
      - тоғыспалы субсидиялауға жол бермеу.

**3.2. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Инфрақұрылымның даму деңгейi көлiк жүйесiнiң тиiмдiлiк дәрежесiн белгiлейдi. Көлiк жүйесiнiң инфрақұрылымын дамыту мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:
  
      - көлiк процестерiн ақпараттық қамтамасыз етудiң жаhандық жүйесiн құру, сондай-ақ қозғалысты бақылау мен басқарудың қазiргi заманғы техникалық құралдарын енгiзу;
  
      - негiзгi магистральдық темiр жол жүйесiнiң, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының, қалалардағы көше-жол желiлерiн, iшкi су жолдарының тасымалдау мен өткiзу қабiлетiн, теңiз, өзен порттары мен әуежайлардың өндiрiстiк қуатын арттыру;
  
      - логистика қағидаттарын пайдалана отырып, оңтайлы көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру, жолаушы және жүк тасымалдарын ұйымдастыру мен жүзеге асыру барысында көлiк түрлерi арасындағы технологиялық өзара iс-қимылды қамтамасыз ететiн, Шығыс-Батыс және Солтүстiк-Оңтүстiк бағыттары бойынша меридианальдық және ендiк орналасудың жетiлдiрiлген үлгiсi негiзiнде мультимодальдық көлiк дәлiздерiн, терминалдар желiсiн және логистикалық орталықтар құру;
  
      - Қазақстанның iрi қалаларындағы қалалық қоғамдық жолаушы көлiгi жүйесiн қазiргi заманғы талаптар деңгейiнде дамыту және түбегейлi жетiлдiру. Астана және Алматы қалаларында жолаушы ағыны аса жоғары учаскелерде, оның қозғалуына бөлек жолақтарды берудi ұйымдастыра отырып, рельспен жүретiн жылдам электр көлiгi жүйесiн құру.

**Негiзгi қағидаттар:**
  
      - елдi мекендердiң және өнеркәсiп пен ауыл шаруашылығының өндiрiстiк объектiлерiне бүкiл маусымдық қол жеткiзiмдiлiктi қамтамасыз ету инфрақұрылымды дамытудағы басымдық болуы тиiс;
  
      - инфрақұрылымды дамыту әлемдiк ғылым мен техника жетiстiктерiн кеңiнен қолдану негiзiнде жүзеге асырылуы тиiс;
  
      - инфрақұрылым объектiлерiн жоспарлау өндiрiстiк күштердi орналастырудың, елдi мекендердi, аграрлық секторды дамытудың және Қазақстанды аумақтық дамытудың перспективтi жоспарларымен байланыстырылуы тиiс;
  
      - инфрақұрылымды күтiп-ұстауға арналған шығындарды пайдаланушылардан алынатын алымдардан құралатын кiрiстермен барынша өтеу кезiнде оны пайдалану коммерциялық негiзде жүзеге асырылуы тиiс;
  
      - инфрақұрылым объектiлерiн салудың және олардың жұмыс iстеуiнiң мiндеттi шарттарының бiрi тұрғындардың санитарлық-эпидемиологиялық әл-аухаты мен қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету болуы тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - көлiк инфрақұрылымын бiрыңғай көлiк кешенiн құру шарттарының бiрi ретiнде кешендi дамыту;
  
      - көлiк инфрақұрылымын жоспарлаудың, жаңғырту мен дамытудың негізi ретiнде елдi әлеуметтiк-экономикалық дамыту;
  
      - көлiк инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық-инновациялық үлгiсiн қолдану.

**3.3. Көлiк қызметтерi рыногын дамыту**

      Көлiк қызметтерiнiң отандық рыногын дамыту үшiн ерiктi бәсекелестiк пен салауатты нарықтық қатынастардың маңыздылығын сезiне отырып, мемлекет нарықты ырықтандыру және операторлар мен нарықтың басқа да субъектiлерiнiң шаруашылық қызметiне мемлекеттiң қатысуын шектеу саясатын жалғастырады.

**Негiзгі қағидаттар:**
  
      - нарықтық реттеу негiзiнде көлiк қызметiнiң әлеуеттi бәсекелес және монополиялық салаларын бөлу мен тарифтiк және бағалық реттеу салаларын қысқарту болуы тиiс;
  
      - көлiк қызметi мен инфрақұрылым қызметi рыногына барлық шаруашылық жүргізушi субъектiлердiң қолжеткiзiмдiлiгiнiң бiрдей шарттарын қамтамасыз ету.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - тасымалдаушылардың, экспедиторлар мен көлiк қызметiн тұтынушылардың қоғамдық бiрлестiктерiнiң рөлiн арттыру;
  
      - қызметтер ұсыну сапасын бақылау жүйесiн Халықаралық стандарттау жөнiндегi ұйымның (ИСО) халықаралық жүйесi деңгейiне дейiн дамыту;
  
      - көлiк қызметтерiнiң экспортын дамыту және көлiк қызметтерiнiң халықаралық рыногында отандық операторлар үшiн қолайлы жағдайлар жасау.

**3.4. Көлiк жүйесiн өңiрлiк дамыту**

      Республика өңiрлерiнiң әлеуметтiк және экономикалық дамуындағы елеулi айырмашылықтар белгiлi бiр дәрежеде көлiк жүйесiнiң өңiрлiк дамуының бiркелкi болмауына әсер етедi. Бұл күтiп-ұстау жергiлiктi бюджеттерден қаржыландырылатын инфрақұрылым объектiлерiне қол жеткiзу деңгейiне және жай-күйiне, сондай-ақ әлеуметтiк-маңызды жолаушылар тасымалдарын ұйымдастыруға әсерiн тигiзедi.
  
      Мыналарды:
  
      - Функциялар мен өкiлеттiктердi бөлу, сондай-ақ мемлекеттiк басқаруды одан әрi орталықсыздандыру кезiнде әрбiр өңiрде көлiк жүйесiнiң бiркелкi дамуын қамтамасыз етудегi орталық атқарушы органдардың үйлестiрушi рөлiн сақтау;
  
      - барлық деңгейдегi атқарушы билік органдарының қаржылық-экономикалық мүмкiндiктерiн, сондай-ақ оларға қолайлы жағдай жасай отырып, өңiрлiк даму үшiн жекеменшiк инвестицияларды белсендi пайдалану қажет.

**Негiзгi қағидаттар:**
  
      - республиканың әрбiр өңiрiндегi көлiк жүйесiнiң даму деңгейi ең төменгi көлiк стандарттарының орындалуын қамтамасыз етуi тиiс;
  
      - орталық және жергілiктi атқарушы органдардың өзара iс-қимылының негiзiнде мемлекеттiк көлiк саясатын iске асыруға бiрыңғай көзқарас қамтамасыз етiлуi тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - көлiк инфрақұрылымын дамытуды жоспарлау негiзiнде Қазақстанды әлеуметтiк-экономикалық, өнеркәсiптiк, аумақтық және кластерлiк дамыту бағдарламалары болуы тиiс;
  
      - көлiк инфрақұрылымын дамыту мен жаңғыртуға инвестицияларға қажеттiлiктердi анықтау әлеуметтiк-экономикалық дамудың перспективтi жоспарлары мен көрсеткiштерiн ескере отырып жүргiзiлуi тиiс;
  
      - орталық және жергiлiктi атқарушы органдардың өзара iс-қимыл деңгейiн арттыру;
  
      - көлiктiң жекелеген түрлерiн дамытудың республикалық және өңiрлiк бағдарламаларын әзiрлеудi және iске асыруды үйлестiру.
  
      Экономикалық және әлеуметтiк үрдiстердегi көлiк жүйесiнiң қызмет көрсету рөлiн ескере отырып, осы саясатты iске асыру тұрғындар мен өндiрушi күштердiң көлiктiк қызметтерге қажеттiлiктерiн, көлiк жүйесiн бiркелкi жүктеудi және тиiмдi пайдалануды қамтамасыз ету жөнiндегi мiндеттердi шешуге бағытталған.

**3.5. Көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн арттыру**

      Таяу перспективада болжанатын тасымалдар көлемiнiң және автомобильдендiрiлу деңгейiнiң артуын ескеретiн болсақ, қазiрдiң өзiнде көлiктегi авариялылықтың алдын алу және көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету жөнiнде тиiмдi iс-шаралар қабылдаудың өткiр қажеттiлiгi пайда болып отыр.
  
      Көлiк қауiпсiздiгi саясатын iске асыру мақсатында мемлекет бiр жағынан рәсiмдердiң ырықтандырылуын, оңайлатылуын, екiншi жағынан айқындылығын, бақылануы мен алдын алынылуын қамтамасыз етуi тиiс.

**Көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн арттыру үшiн:**
  
      - көлiк құралдарының техникалық жай-күйiн бақылаудың тиiмдiлiгi мен жүйелiлiгiн арттыру;
  
      - жол қозғалысына қатысушылардың жол қозғалысы қауiпсiздiгiнiң белгiленген ережелерiн сақтауды бақылаудың тиiмдiлігiн арттыру;
  
      - кадрлар даярлаудың бiрыңғай жүйесiн құру, көлiктiң барлық түрлерiнде қауiпсiздiктi қамтамасыз ету жөнiндегi қызметтiң сәйкестiлiгiн растау және лицензиялау;
  
      - көлiктiң барлық түрлерiнде қауiпсiздiктi қамтамасыз ету жөнiнде кадрлар даярлаудың, сертификаттау мен лицензиялаудың бiрыңғай жүйесiн құру;
  
      - қазiргi заманғы, аса сенiмдi техника мен жабдықты, диагностикалау және жөндеу құралдарын белсендi енгiзу;
  
      - көлiк операторларын кәсiби даярлау деңгейiн арттыру;
  
      - жолаушылар мен жүк тасымалын ұйымдастыру және жүзеге асыру технологиялық процестерiнiң белгіленген талаптарға сәйкестiгiн қамтамасыз ету;
  
      - көлiк уақиғаларының себептерiн анықтау және олардың алдын алу және санын азайту жөнiнде шаралар қабылдау мақсатында осындай уақиғалар туралы ақпаратты жинау, өңдеу және талдау;
  
      - Қазақстан Республикасы халықаралық шарттарының ережелерiн iске асыру және көлiк қауiпсiздiгi жүйесiнiң қызметiн ресурстық қамтамасыз ету.
  
      Террорлық актiлердiң және қауiпсiз әрi үздiксiз көлiк қызметiне өзге де заңға қайшы араласулардың жүзеге асырылуын болдырмауға қабiлеттi көлiктегi қауiпсiздiктiң осы заманғы және тиiмдi жүйесi құрылуы тиiс. Осындай жүйенi енгізу ең үздiк халықаралық дағдыға сәйкес болуы, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын нашарлатпауы және олардың конституциялық құқықтарын сақтауы тиiс.
  
      Көлiктiң экологиялық қауiпсiздiгін арттыру және көлiктiк процестердiң қоршаған ортаға терiс әсерiн төмендету үшiн осы саладағы мемлекеттiк саясат мыналарды қамтитын болады:
  
      - тиiстi мониторинг жүйесiн әзiрлеу мен 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 қауiпсiздiк 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 үшiн көлiктiк инфрақұрылымның меншiк иелерi мен операторларының жауапкершiлiгiн арттыру;
  
      - мониторинг жүйесiн әзiрлеу және қоршаған ортаны қорғау саласындағы заңнама шеңберiнде тиiстi шараларды қолданып, көлiк инфрақұрылымы объектiлерiнде құрылыс, жөндеу, пайдалану және басқа да жұмыстарды орындау нәтижесiнде экологиялық талаптарды бұзғаны және қоршаған ортаға келтiрiлген зияны үшiн мердiгерлiк және инженерлiк-консультациялық құрылымдардың жауапкершiлiгін арттыру.

**Негiзгi қағидаттар:**
  
      - шаруашылық қызметiнiң нәтижелерiнен азаматтардың өмiрi мен денсаулығының басымдығы;
  
      - азаматтардың жауапкершiлiгiнен мемлекет жауапкершiлiгiнiң басымдығы;
  
      - елiмiзде өндiрiлетiн және импорт бойынша әкелiнетiн көлiк құралдары экологиялық қауiпсiздiк пен көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгi саласындағы стандарттардың талаптарына сай келуi тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - техника-технологиялық процестердiң, әуе, жер үстi және су көлiгi түрлерiнiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудi бақылау жүйесiн жетiлдiру;
  
      - көлiк инфрақұрылымы мен техникалық қызмет көрсету процестерiнiң сенiмдiлiк және қауiпсiздiк деңгейiн арттыру;
  
      - ластаудың жылжымалы көздерiне қойылатын экологиялық талаптарды қаталдандыру, мониторинг, құқық қолдану жүйесiн жетiлдiру және жауапкершiлiктi арттыру.

**3.6. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру**

      Транзиттiк әлеует өзiнiң аумағы арқылы халықаралық транзиттi жүзеге асыру жөнiндегi мемлекеттiң қызмет көрсету мүмкiндiгiн анықтайтын сыртқы және iшкi факторлар мен шарттардың жиынтығын бiлдiредi.
  
      Пайдалану тиiмдiлiгi мемлекеттiң қолда бар транзиттiк әлеуетiн толық көлемде iске асыру қабiлетiмен анықталады.
  
      Белгiленген бiрыңғай экономикалық кеңiстiк құра отырып, жаhандану және шоғырлану процестерiн жеделдету, транзиттi дамыту мен оның сапасын арттыру үшiн қолайлы жағдайлар жасауды мемлекеттiк басымдықтар деңгейiне көтере отырып, Қазақстанға қалыптасқан транзиттiк мемлекет ретiнде сапалық жағынан жаңа талаптарды алға тартады.
  
      Қытай мен Еуропа арасындағы жаңа жүк ағындарының туындауы Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн дамыту және тиiмдi пайдалану үшiн алғышарт болып табылады, бұған мыналар септiгiн тигiзедi:
  
      iрi көлiктiк инфрақұрылымдық жобаларды, соның iшiнде қазақстан-қытай шекарасында құрылып жатқан Қорғас еркiн сауда аймағына жаңа темiр жол желiлерiн (атап айтқанда, пайдаланудың алғашқы жылдарында тасымалдау көлемi жылына 6 млн.тоннадан астам Цзиньхе - Қорғас), сондай-ақ "Шығыс-Батыс" 5 стратегиялық автомобиль жолдарын (соның iшiнде Ляньюньгань - Қорғас, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Қорғас) салуды жүзеге асыруды көздейтiн, Қытайда iске асырылып жатқан "Қарқынды қадам" Бiрыңғай көлiк стратегиясы және "Go West" (Батысқа жүру) ҚХР батыс аймақтарын жедел дамыту бағдарламасы, бұл Қазақстан аумағы арқылы Қытайдан транзиттiк жүк ағынының перспектi өсуiн болжауға мүмкiндiк бередi;
  
      Бостоннан басталатын және Трансазиялық темiр жол магистралiнiң Солтүстiк дәлiзi бағдарғысы (Достық - Петропавл), Ресей, Финляндия, Швеция, Норвегия және одан әрi норвегиялық Нарвик портынан АҚШ-тың солтүстiк-шығыс бөлігіндегі Бостон портына дейiн теңiз жолы бойынша өтетiн, Суэц каналы арқылы оңтүстiк теңiз дәлiзiне балама болып табылатын, АҚШ - ҚХР бағытындағы "N.E.W. - corridor" көлiк дәлiзiн дамыту перспективалары;
  
      "NELTI" жаңа автокөлiк бастамасын iске асыру.
  
      Балама бағдарғылар, атап айтқанда Транссiбiр магистралi тарапынан қазiр бар бәсекелестiк жағдайында Солтүстiк-Оңтүстiк дәлiзi шеңберiнде Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау порттарын пайдалана отырып, Қартайдың шығыс порттарынан шығатын трансмұхиттық жол жүктердi тасымалдаудың тартымды бағдарғыларының бiрi болуы мүмкiн.
  
      Бұдан басқа, әлемдiк рыноктан Орталық Азия өңiрiне және Ресейге әртүрлi тауарлар транзитi бойынша БАЭ алып отырған тұрақты коммерциялық орны Ақтау порты арқылы жүктердi тасымалдау бағдарғысын дамыту үшiн жағдай жасап отыр.
  
      Бұл ретте, шығыс Қытайдан жүк ағынын осы бағдарғыға iшiнара қайта бағыттауға әсер ететiн бiрқатар факторлардың бар екендігін атап өткен жөн, атап айтқанда:
  
      жол барысындағы барлық порттарда (Дубай-Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау) болатын шығындарды анағұрлым азайтуға әсер ететiн еркiн экономикалық аймақтардың (ЕЭА) бар болуы;
  
      соңғы жылдарда Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау бағдарғысын электр тұрмыс техникасын, халықтың тұтыну тауарларын, доңғалақ техникасын, контейнерлердегі жүктi тұрақты тасымалдау бойынша пайдаланудағы ойдағыдай тәжiрибе;
  
      батыс Қазақстанның мұнай кенорындарын игерудi жүзеге асыратын Қытайдың бiрқатар iрi компанияларының әртүрлi жүктердi жеткiзуге мүдделiлiгi.
  
      Осы бағдарғыда тұрақты қызмет ұйымдастыру Каспийдегi порт инфрақұрылымдарының және кеме қатынасының дамуына ықпал ететiн болады, сондай-ақ темiр жол-паромдық және қазiр бар автопаромдық қатынастың (РО-РО) белсене түсуiне әсерiн тигiзедi. Сонымен бiрге, Транссiб арқылы өтетiн жүктердi қайта бағыттау үшiн балама бәсекелес бағдарғыны құру бастапқы кезеңде жылына шамамен 100 мың тонна жүк ағынын және 10 мыңнан астам стандартты контейнерлердi қамтамасыз ете алады.
  
      Қазақстанның аумағы арқылы транзиттiң одан әрi өсуiн ескере отырып толассыз тарифтi, жеткiзу жылдамдығын, жүктердiң сақталуын, ақпараттық қамтамасыз етудi және шекаралық және кедендiк қызметтер тарапынан транзиттiк көлiктiң қызметiне кедергi болатын әкiмшiлiк тосқауылдардың болмауын қамтамасыз ететiн транзиттiк дәлiздердi кешендi дамыту қажет.
  
      Осы орайда:
  
      - транзиттiк тасымалдарды дамыту, соның iшiнде көлiк дәлiзiне барлық қатысушы-мемлекеттермен толассыз бiрыңғай тарифтi қалыптастыру мәселелерiнiң мемлекетаралық қатынастар деңгейiнде шешiлуiне саяси жәрдемдесу;
  
      - көлiк инфрақұрылымының бар бөлшектерiн қалпына келтiрудi және жаңаларын салуды қоса алғанда, транзиттiк көлiк дәлiздерi инфрақұрылымын басымдықпен келiсiлген дамыту;
  
      - жол бойы қызмет көрсету объектiлерiн дамытуды қоса алғанда транзиттiк көлiк дәлiздерiнiң бәсекеге қабiлеттiлiгiн, олардың техникалық және қызмет көрсету деңгейiн әлемдiк стандарттарға дейiн жеткiзу арқылы арттыру;
  
      - Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттiк жүктердiң басымдықпен, кедергiсiз және қауiпсiз өтуiн қамтамасыз ету;
  
      - iшкi және халықаралық қатынастағы жүктiң көлемдерi, түрi мен көлiк түрлерi бойынша тасымалдардың бағыттары жөнiндегi деректердi, жүктiң тұрған жерi туралы ақпаратты жинақтауға, талдауға және болжауға мүмкiндiк беретiн қазiргi заманғы байланыс жүйелерi мен ақпараттық талдау жүйесiн енгiзу;
  
      - қосарланған сақтандыру болдырмайтын өңiрлiк екi жақты
  
халықаралық шарттар жасасу;
  
      - инфрақұрылымды дамытуға отандық және шетелдiк инвестицияларды тарту үшiн қолайлы жағдайлар жасау;
  
      - халықаралық және транзиттік тасымалдарға анағұрлым сапалы қызмет көрсету үшiн Қазақстан өңiрлерiнiң көлiктiк тораптарында өңiрлiк көлiктiк-логистикалық орталықтар мен терминалдық кешендер құру;
  
      - мультимодальдық, контейнерлiк тасымалдарды дамыту қажет.

**Негiзгі қағидаттар:**
  
      - икемдi тарифтiк саясат транзиттiң артуын ынталандыруы тиiс;
  
      - инфрақұрылымды күтiп ұстау жөнiндегi шығындарды Қазақстанның аумағы бойынша транзиттiк қозғалыстан түсетiн кiрiс есебiнен өтеу;
  
      - транзиттiк жүк тасқынының туындау нүктелерiн және жүктердi баламалы бағдарғылардан бiздiң мемлекеттiң аумағы арқылы өтетiн - көлiк дәлiздерiне қайта бағыттау жолдарын зерттеудi және талдауды ынталандыру;
  
      - транзиттiк әлеуеттiң дамуына ықпал ету барлық мемлекеттiк органдардың стратегиялық басымдығы болуы тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - халықаралық көлiк дәлiздерi жүйесiндегi республика көлiк дәлiздерiнiң бәсекеге қабiлеттiлiгiн дамыту және арттыру;
  
      - Мемлекеттік шекара арқылы өткiзу пункттерiн техникалық және технологиялық жарақтандыру деңгейiн арттыру.

**3.7. Көлiк саласындағы инновациялық даму**

      Экономиканың жүк қажетсiнуiн төмендету немесе, бұл көрсеткiш көлiк жүйесiнiң тиiмдiлiгi мен көлiк қызметiнiң мультипликативтiк деңгейiн анықтайтын болғандықтан, өндiрiлетiн өнiм немесе қызмет бiрлiгiне жұмсалатын көлiк жұмыстары көлемiн азайту ел экономикасының даму деңгейiн арттыру бөлiгiндегi көлiк жүйесi алдында тұрған мемлекеттiк мiндеттердiң бiрi болып табылады.
  
      Сондықтан, тауарлар өндiру мен қызметтер көрсетудегi көлiктiк құрамдас бөлiктiң үлестiк салмағын төмендетудi мемлекет көлiк жүйесiнiң негiзгi стратегиялық басымдықтары қатарына жатқызуы тиiс, бұл көлiк өнiмi мен қызметiн тұрғындардың барлық топтары үшiн анағұрлым қолжетiмдi етедi.
  
      Осыған қатысты, құқықтық негіздердi қамтамасыз ету және мультимодальдық тасымалдарды дамыту және логистикалық орталықтарды құру үшiн қажеттi экономикалық жағдайларды жасау мемлекеттiң алғашқы кезектегi мiндетi болып табылады.
  
      Көлiктiк процестердiң тиiмдiлiгiн арттыруда оларды ақпараттық қамтамасыз етудiң маңызы аз емес. Спутниктiк навигация жүйелерiн қарқынды дамыту өндiрiлетiн өнiмдер мен қызметтер туралы ақпараттық деректер базасын құру қажет.
  
      Көлiктiк процестердiң қоршаған ортаға терiс әсерiн шектеу және реттеу, көлiктiк құралдардың экологиялық параметрлерiн бақылау үшiн экологиялық органдарды қазiргi заманғы жабдықпен және технологиялармен (газ анализаторлары, түтiн өлшегiштер, отындағы ауыр металдардың құрамын анықтауға арналған аспаптар және т.б.) жарақтауды талап етедi.
  
      Әрине, бастапқы кезеңде көлiк жүйесiнiң техникалық және технологиялық деңгейiн арттыру мемлекет тарапынан да, сондай-ақ жеке сектор тарапынан да айтарлықтай күрделi қаржы салымдарын қажет етедi. Сонымен бiрге, дамыған елдер тәжiрибесi жаңа технологияларды дамыту мен енгiзуге, энергия- және ресурстарды үнемдеуге, кешендi ақпараттандыруға инвестиция салудың толық ақталатынын және қысқа мерзiмде жоғары экономикалық тиiмдiлiкке қол жеткiзуге мүмкiндiк беретiнiн көрсетедi.

**Негiзгi қағидаттар**
:
  
      - ұлттық көлiк жүйесiн инновациялық дамыту ең алдымен көлiк қызметтерiне қолжеткiзiмдiлiктi арттыруға және экономиканың жүктi қажетсiнуiн азайтуға бағытталуы тиiс;
  
      - енгiзiлетiн жаңа технологиялар жаhандық көлiк жүйесi процестерi мен республиканың iшiнде жүзеге асырылатын көлiк процестерiнiң бiрiздендiрiлуiн қамтамасыз етуi тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - көлiк технологияларын жетiлдiру және қазiргi заманғы техника мен жабдықты енгiзу;
  
      - өндiрiстiк және көлiк процестерiн шоғырландыру және кешендi ақпараттандырумен қамтамасыз ету.

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

      Көлiк жүйесiн қарқынды дамыту мен жоғары көлiк әлеуетiне қол жеткiзудiң негізгi құрамдас бөлiктерi арасында жоғары технологиялы және тиiмдi көлiк жүйесiнiң ажырамас бөлiгi және мiндеттi шарты болып табылатын ғылым және кадр әлеуетiн арттырудың маңыздылығын ерекше атап өткен жөн.
  
      Ғылымды дамыту және әсiресе жоғары бiлiктi кадрларды даярлау ерекше маңызды болып табылатындықтан, белгiлi бiр уақытты қажет етедi, мемлекет күнi бұрын мамандарға деген болашақ қажеттiлiктi дұрыс анықтауға қамқорлық және оларды оқытып-үйрету үшiн барлық қажеттi жағдайларды жасауы тиiс.
  
      Көлiк саласындағы мамандардың бiлiктiлiгiн арттыру үшiн бiрнеше бейiндi жоғары оқу орындарын белгiлеу және солардың базасы негiзiнде 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 жүргізу және халықаралық тәжiрибенi беру болып табылатын институттарға қолдау көрсетуi тиiс. Институттар мемлекеттiк органдарға даму бағдарламаларын әзiрлеуге, сұранысты болжауға және жобаларды анықтау мен бағалауға және жүк пен жолаушы көлiгiнiң қызметiн қамтамасыз етуге байланысты басқа да мәселелерде ықпал етедi.

**Негiзгі қағидаттар:**
  
      - республика көлiк жүйесiн инновациялық дамыту негiзiне көлiк саласындағы өз ғылыми әлеуетiн дамыту алынуы тиiс;
  
      - көлiктiң барлық түрлерi үшiн бiлiктi кадрлар даярлау көлiк жүйесiнiң дамуынан оза, жұмыстың жаңа әдiстерiнiң енгiзiлуi мен жаңа технологиялардың енгізiлуiн ескере отырып жүзеге асырылуы тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**
  
      - көлiк саласында ғылыми мекемелердi және терең зерттеулердi дамыту;
  
      - мемлекеттiк қызметшiлер мен көлiк қызметкерлерiнiң кәсiптiк деңгейiн арттыру;
  
      - жоғары, орта техникалық және кәсiптiк бiлiм беру жүйесiн дамыту;
  
      - ұлттық салалық жоғары оқу орындарының негiзiнде жетекшi шетелдiк жоғары оқу орындарымен бiрлескен бiлiм беру бағдарламаларын жасау. Атап айтқанда, Қазақстан Республикасында JAR стандарттарын енгізу мен жетекшi еуропалық азаматтық авиация акдемияларымен жасау бiрлескен оқыту бағдарламаларын, ұлттық теңiз және өзен флотының дамуымен - Қазақстанның мамандарды ТМД және алыс шетелдердiң мамандырылған оқу орындарында оқыту қажет.

**4. КӨЛIКТIҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТYРЛЕРIНДЕ СТРАТЕГИЯНЫ ІСКЕ АСЫРУ**
  
**ЕРЕКШЕЛIКТЕРI**

      Мемлекеттiк көлiк саясаты бiр жағынан мемлекеттiк реттеу мен араласуды бiртiндеп азайтудан, ал екiншi жағынан жеке бастамашылық пен бәсекелестiктi дамыту үшiн қолайлы ахуал мен жағдайлар жасаудан тұруға тиiс.
  
      Мемлекеттiк көлiк саясатының негiзгi қағидаттары мен бағыттарының көлiктiң жекелеген түрлерiнiң олардың технологиялық және функционалдық ерекшелiктерiне, көлiк жүйесi мен мемлекет iшiнде 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 көлiгiнде жүргiзiлген құрылымдық қайта құрулар көлiк қызметтерiнiң бәсекелi рыногын қалыптастыру мен дамыту үшiн негiз және қажеттi алғышарттар жасады. Тасымалдау қызметiн қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желінi ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары жөнiндегi қызметтер ұсынуда бәсекелi ортаның қалыптасу мүмкiндiгiн көздейдi. Локомотивтiк тартқышты және жүк вагондарын беру жөнiндегi қызметтер де бәсекелi секторға бөлiнген.
  
      Сонымен бiрге магистральдық темiр жол жүйесiнiң қызметтерiн ұсыну табиғи-монополиялық салада қалады және мемлекеттiң иелігінде болады. Өнеркәсiп пен ауыл шаруашылығының жоғары әлеуметтiк қыры мен магистральдық жүйені пайдаланғаны үшiн тарифтер деңгейiне экономикалық тәуелдiлiгiн ескерсек, ол магистральдық желiнiң жөндеуi мен ұстауына белгiлi бiр шығындар нормасын, Ұлттық режимдi ұсыну туралы 1994 жылғы Тарифтер мен сауда жөнiндегi бас келiсiмнiң (ТСБК) талаптарын ескере отырып, маңызды параметрлерi бойынша магистральдық темiр жол желiсi қызметтерiнiң тарифтерiн саралау мүмкiндiгiн көздейтiн айқын әдiстемеге негiзделуi тиiс.
  
      Кез келген әлеуеттi операторларға Көлiк қызметтерi рыногына шығудың бiрыңғай талаптары мен тең шарттарын белгiлеу үшiн тиiсiнше нормативтiк құқықтық база жетiлдiрiлуге тиiс. Лицензиялау мен сертификаттау жүйесi осы талаптардың орындалуын және ұсынылатын қызметтердiң қажеттi сапалық деңгейiн қолдауды қамтамасыз етуi тиiс.
  
      Мемлекет белгiлейтiн әлеуметтiк мәнi бар қатынастар (облысаралық, ауданаралық және қалааралық) бойынша жолаушыларды тасымалдауға арналған тарифтердiң шектi деңгейiн шектеу Қазақстан Республикасының бюджеттiк заңнамасына сәйкес көзделетiн мемлекеттiк бюджеттен (республикалық немесе жергiлiктi) субсидиялар түрiнде осындай тасымалдарды ұйымдастырумен байланысты залалдарды тасымалдаушыларға өтеудiң тетiктерiн көздеуi тиiс.
  
      Жүк тасымалдарының технологиялық және экономикалық тиiмдiлiгiн арттырудың негізгі ынталандыруы ретiнде жүк тасымалдары жөнiндегi қызметтердi ұсынатын тасымалдаушылар мен операторлар арасындағы бәсеке ортаны қамтамасыз ету қажет. Бұл ең алдымен тасымалдардың жылдамдығын арттыруға, жүк вагондарының жүктердi өңдеу пункттерiнде дәлелсiз көп бос тұруын болдырмауға және қандай да бiр дәрежеде вагондардың тапшылығы проблемасын шешуге мүмкiндiк бередi.
  
      Тиеу ресурстарын босату және кәсiпорындардың кiрме жолдарында жүк операциялары кезiнде жылжымалы құрамның бос тұруын қысқарту мақсатында жүк жөнелтушi кәсiпорындардың темiр жол инфрақұрылымын дамыту мен жаңғырту қажет.

**4.1.2. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Темiр жол инфрақұрылымын дамыту қолданыстағы темiр жол желiсiн Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсiбiнiң географиялық қажеттiлiгiнен шыға отырып, жаңа учаскелер салу арқылы желiлердi оңтайландырумен қатар қауiпсiздiк пен жылдамдықтың әлемдiк стандарттарына сәйкес келтiруге бағытталатын болады.
  
      Басымдылық ретiнде халықаралық транзит дәлiздерiнде және қалпына келтiру, жүк тасымалдылығы көп учаскелердiң өткiзу қабiлетiн арттыру және электрлендiрудi қоса алғанда, негiзгi республикаiшiлiк бағдарғыларда және халықаралық транзит дәлiздерiнде магистральдық желiнiң техникалық жай-күйiнiң деңгейi арттырылуы тиiс.
  
      Инфрақұрылым объектiлерiнiң негiзгi қорларын кезең-кезеңмен жаңарту жүргiзiлуi және оларды темiр жол көлiгiнiң халықаралық стандарттарына сәйкес келтiруi тиiс:
  
      Темiр жол көлiк желiсiн басым өңiрлiк дамыту Солтүстiк -- Оңтүстiк (Ресей - Орталық Азия) және Шығыс - Батыс (Оңтүстiк Шығыс Азия - Қытай - Еуропа) бағыттарында жүргiзiлетiн болады.
  
      Стратегияны iске асыру кезеңiнде жаңа темiр жол желiлерiн салу жөнiндегi мынадай инфрақұрылымдық жобалар қаралатын және экономикалық негiздеме болған кезде iске асырылатын болады:
  
      Бейнеу - Шалқар станциясы учаскесi, поездардың жүру бағдарғысының ұзақтығы батыс өңiрiмен және азия елдерiмен Ақтау теңiз порты арқылы қатынаста орташа есеппен 530 км;
  
      Қорғас-Сарыөзек учаскесi, бұл қолданылып жүрген бағдарғымен салыстырғанда Ақтау портынан Қытайға дейiнгi темiр жол тасымалдарының ұзақтығын едәуiр қысқартады, ал Шалқар-Бейнеу темiр жол желiсiн салу жобасы iске асырылғаннан кейiн Цзиньхе-Ақтау бағдарғысының ұзындығы қазiргi 3 920 км-дән 3 222 км-ге дейiн қысқарады;
  
      Жезқазған - Сексеуiл станциясы учаскесi, ол Қазақстанның орталық облыстарынан Ақтау портына қысқа шығуды қамтамасыз етедi және жапсарлас өңiрде көмiр, мұнай-газ, темiр-руда және басқа да кен орындарын игеру кезiнде ықпал етедi;
  
      Шар станциясы - Өскемен учаскесi, ол Локоть станциясы арқылы қолданыстағы бағдарғылармен салыстырғанда тасымалдау ұзақтығын Ресей аумағы арқылы жүрiп өту қажеттiгiнсiз 300 км-дан астамға қысқартады;
  
      Арқалық - Шалқар учаскесi, ол қолданыстағы Есiл - Арқалық тұйық желiсiнiң тиiмдiлiгiн арттырады, сонымен оны транзит магистралiнiң аймағына айналдырады;
  
      Арқалық - Шұбаркөл учаскесi, ол Қазақстанның орталық және солтүстiк өңiрлерiнiң көлiк инфрақұрылымын қалыптастырады және Шұбаркөл көмiр кен орнынан және оған жапсарлас кен орындарынан солтүстiк және экспорттық бағытта тасымалдау қашықтығын қолданыстағы бағдарғылармен салыстырғанда 700 км-ға қысқартуға мүмкiндiк бередi.
  
      Қазақстан жүктерiн Каспий теңiзiне неғұрлым тиiмдi тасымалдау және Ақтау теңiз портынан шамадан тыс жүктеменi азайту үшiн жаңа Маңғыстау - Баутино және Ералиев - Құрық темiр жолдар құрылысы iске асырылатын болады.
  
      Темiр жолдарды одан әрi жаңғырту үшiн жүктасымалдылығы көп Мақат - Қанды ағаш, Алматы - Ақтоғай, Қостанай - Темiркенi және Хромтау Алтынсарин учаскелерiн электрлендiру бойынша iс-шаралар жүргiзiлетiн болады.
  
      Өңiрлер арасында өте қысқа бағдарғылар бойынша жүк тасымалдарын оңтайландыруға және жаңа темiр жол желiлерiн салу арқылы Қазақстан Республикасынан тысқары жерге экспорталатын тауарларды жеткiзудi жеделдетуге мүмкiндiк беретiн ұлттық тұйықталған темiр жолдар желiсiн қалыптастыру жүк поездарының артық жүрiстерiн болдырмауға мүмкiндiк бередi және өнiмнiң ақырғы бағасындағы көлiктiк құрамдас бөлiгiнiң үлесiн төмендетуге ықпал етедi.
  
      Темiр жол көлiгiнiң инфрақұрылымдық жобаларын, олардың жоғары капиталды қажетсiнетiндiгiне қарай, iске асырған кезде мемлекеттiк-жеке меншiк серiктестiгі нысаны кеңiнен қолданылатын болады. Жаңа инфрақұрылымдық объектiлерi құрылысына жеке бастамашылдықты тарту үшiн салынған объектiнi концессияға берумен ВОТ (құрылыс - пайдалану - тапсыру) сызбасы қолданылатын болады.

**4.1.3. Транзиттiк әлеуетті iске асыру**

      Темiр жол көлiгiнiң транзиттiк әлеуеттi дамыту мен арттыруға анағұрлым қолайлы перспективалары бар.
  
      Транзиттiк қозғалыс үшiн темiр жол дәлiздерiнiң тартымдылығын кешендi арттыруға инфрақұрылымның сапасын арттыру, тариф саясатын жетiлдiру және әкiмшiлiк сипаттағы "табиғи емес" тосқауылдарды жою кiруi тиiс. Қызметтердi жетiлдiру нақтылық, сенiмдiлiк және тасымалдау жылдамдығы сияқты өлшемдер бойынша жүруi тиiс. Қозғалыстың қауiпсiздiгi мен әмбебаптығын қамтамасыз ету жүйесiн құру қажет.
  
      Трансазиялық темiр жол магистралi бойынша халықаралық тасымалдарды қамтамасыз етуде қазақстан-қытай шекарасындағы Достық станциясын дамыту ерекше маңызды болып отыр.
  
      Қазақстан Республикасының транзит әлеуетiн дамыту және тиiмдi пайдалану, сондай-ақ көлiк-логистикалық кластердi iске асыру шеңберiнде өткiзу рыногында өнiмдер мен қызметтердi iлгерiлетудiң тиiмдi сызбасын қалыптастырудағы мемлекеттiң, көлiк ұйымдарының және тауар өндiрушiлердiң қажыр-күшiн үйлестiру мақсатында Астана, Алматы, Ақтау қалаларында, сондай-ақ Достық станциясында және басқа да Қазақстанның өнеркәсiптiк дамыған өңiрлерiнде ұлттық деңгейдегi өңiрлiк көлiк-логистикалық орталықтар ұйымдастырылатын болады.
  
      Достық - Алашанькоу өткелi халықаралық шекаралық пункт арқылы темiр жол көлiгiмен тасымалдаудың тұрақты өсуi мақсатында қытай тарапынан Алашанькоу мен Үрiмшi станцияларының және Ақтоғай - Достық учаскесiнiң терминалдық сыйымдылығының 2015 жылға қарай 25 млн. тоннаға дейiн кеңеюiн қоса алғанда, Достық - Алашанькоу өткелi халықаралық шекаралық пунктiнiң өткiзу қабiлетiн барынша ұлғайтуға мүмкiндiк беретiн одан арғы iс-шараларды iске асыру қажет.
  
      Қолданыстағы магистральдар арасындағы байланыстыратын учаскелердi салу жолымен Қазақстан аумағы арқылы түзететiн темiр жол желiлерiн перспективалық құру транзиттiк дәлiздердiң өткiзу қабiлетiн Түркiстан, Иран, Түркия және Еуропа елдерi бағыттары бойынша жылына 100 млн. тоннаға дейiн кеңейтуге мүмкiндiк бередi. Жаңа учаскелердi жобалау олардың перспективалық электрлендiрiлуiн ескере отырып жүргiзiледi.
  
      Қытайдан транзиттiк тасымалдарды одан әрi ұлғайтуды қамтамасыз ету Қытай iске асыратын Цзинхэ-Қорғас темiр жол желiсi құрылысының жалғасы болып табылатын Қорғас-Сарыөзек темiр жол желiсiн салу жолымен Қытай Халық Республикасымен екiншi халықаралық шекаралық темiр жол өткелiн ашумен шешiлуi мүмкiн. Осы желiнi салу Қорғас өткелiндегi шекаралық пунктте еркiн сауда аймағын дамыту үшiн оң әсер етедi.
  
      Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiн, соның iшiнде Трансазиялық темiр жол магистралiнiң Солтүстiк дәлiзiн тиiмдi пайдалануды арттыру үшiн басым жобалардың қатарына "N.Е.W. - corridor" халықаралық трансқұрлықтық интермодальды дәлiздi дамыту жөнiндегi Халықаралық темiр жол одағының жобасы жатады. Осы бағдарғыда контейнерлiк ағынның әлеуеттi қуаты бiрiншi жылдары 100 мыңнан астам стандартты контейнерлердi құрайды, тасымалдау көлемi жылына 25 млн. тонна жүкке дейiн жетедi.

**4.1.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру**

      Темiр жол көлiгi саласында инновациялық дамудың және кадр әлеуетiн қалыптастырудың негiзгi бағыттары:
  
      - магистральдық темiр жолдарды қазiргi күнгi техникалық құрылғылармен, сондай-ақ оларды диагностика және ұстау жүйелерiмен жарақтау;
  
      - вагондар мен локомотивтердi жөндеу жөнiндегi кәсiпорындарды дамыту үшiн жағдай жасақ сондай-ақ темiр жол техникасын әлемдiк өндiрушілермен бiрлескен кәсiпорындар құру;
  
      - темiр жол көлiгiнде автоматтандырылған басқару жүйесiн енгiзудi қоса алғанда, көлiк процестерiн ақпараттық қамтамасыз етудiң кiрiктiрiлген жүйесiн жасау;
  
      - мультимодальдық және интермодальдық (контейнерлiк, контрейлерлiк, аралас) тасымалдарды дамыту және қызмет көрсету сапасын жақсарту үшiн қазiргi заманғы логистикалық кешендер құру;
  
      - Темiр жол саласының кадрларын даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру болып табылады.

**4.2. Автомобиль көлiгiнде**

      Бiрыңғай көлiк жүйесiн қамтамасыз етудегi мемлекеттiк көлiк саясатын iске асырудың ерекшелiктерi мынадай бағыттар бойынша бiрқатар бiрiншi кезектi мiндеттердi шешу қажеттiгiнен тұрады.

**4.2.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Республиканың кең-байтақ аумағы мен автомобиль жолдары желiсiнiң салыстырмалы төмен тығыздығы, тасымалдардың үлкен қашықтықтары жиынтығында жамылғының бұзылуы немесе болмауы көлiк шығыстарының өсуi мен өндiрiлетiн өнiмнiң өзiндiк құнының өсуiне әкелетiн болғандықтан, олардың техникалық жай-күйiне ерекше мән бередi.
  
      Халықаралық көлiк дәлiздерiн, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды қалпына келтiру және дамытуды мемлекеттi аумақтық дамыту бағдарламаларымен белгiленген және оның экономикалық кеңiстiгiнiң тұтастығын қамтамасыз ететiн, сондай-ақ өңiрлiк және әкiмшiлiк-аудандық бiрлiктер арасындағы байланыс үшiн бағыттарда басымдылық ретiнде жүргiзу қажет.
  
      Жол инфрақұрылымын дамытудың негiзгi мiндеттерi мыналар болып табылады:
  
      алты негiзгi халықаралық транзит дәлiздерiн қайта жаңартуды аяқтау:
  
      1. Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас.
  
      2. Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара.
  
      3. Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл.
  
      4. Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркiменстан шекарасы.
  
      5. Омск - Павлодар - Семей - Майқапшағай.
  
      6. Астана - Қостанай - Челябi - Екатеринбург;
  
      кезеңмен жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының және олардағы инженерлiк құрылыстардың көлiк-пайдалану жай-күйiн, қозғалыс қарқынының перспективалық өсуiн және күрделi және орташа жөндеудi, жекелеген учаскелердi жоғары техникалық санатқа көшiрудi (қайта жаңарту) және "осал жерлер" мен қауiптi учаскелердi жоюды қоса алғанда өстiк жүктеменi ескере отырып, нормативтiк-техникалық құжаттарға сәйкес келтiру;
  
      жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары желiсiн осындай жолдардың, олардың жай-күйiнiң мақсатты қолданылуына сәйкес келуiне кепiлдiк беретiн және пайдалануға рұқсат берiлген кез келген автокөлiк құралының қауiпсiз жыл бойы жүруiн қамтамасыз ететiн деңгейде ұстауды (пайдалануды) қамтамасыз ету жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту және оларды халықаралық талаптарға сәйкес келтiру;
  
      жалпы пайдаланымдағы жолдар желiсiн оңтайландыр, өңiраралық және облысаралық автомобиль қатынастары проблемаларын шешу үшiн жаңа автомобиль жолдарын және инженерлiк құрылыстарды салу;
  
      автомобиль көлiгiнiң терiс әсерiн төмендету мақсатында iрi елдi мекен пункттерi айналасында кiреберiс және айналма (айналып өтетiн) жолдарды салу және қайта жаңарту;
  
      қаржыландыру құрылымын жолдарды және көше-жол торабын ұстау және ағымдағы жөндеу жөніндегі жұмыстарды жүргiзуге арналған шығыстарды ұлғайту жағына өзгерту;
  
      халықаралық қатынаста және республика аумағы бойынша жүк тасымалдау ды жүзеге асырған кезде пайдаланылатын автокөлiк құралдарының салмақтық габариттік параметрлерiн бақылаудың тиiмдi жүйесiн құру;
  
      транзиттік қозғалысты орындайтындарды қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан төлетiп алынатын төлемдер мөлшерiн оларды жөндеуге және ұстауға арналған мемлекеттiк шығыстарды барынша өтеудi қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кезеңмен оңтайландыру;
  
      өздерiнiң техникалық пайдалану сипаттамалары бойынша жол қозғалысы қауiпсiздiгiнiң талаптарына жауап бермейтiн автомобиль жолдарын, көше-жол тораптарын және инженерлiк құрылыстарды кезең-кезеңмен қайта жаңарту;
  
      бақылауды қамтамасыз ету және оларды сақтауға жауапкершiлiктi арттыру;
  
      қалалардың және өзге де елдi мекендердiң iшiндегi және маңындағы жұмыстарды қоса алғанда, жол жұмыстарын орындаған кезде экологиялық талаптарды және адамдардың өмiрi мен денсаулығын қорғауды қатайту;
  
      жол саласы кәсiпорындарын институционалдық және техникалық қайта жарақтау, ағымдағы күтiп ұстауды жоспарлау және басқарудың қазiргi заманғы жүйесiн енгізу, қазiргi күнгi технологияларды енгiзу, инженерлiк-техникалық және басқару қызметкерлерiн даярлау деңгейiн және бiлiктiлiгiн арттыру;
  
      нормативтiк-техникалық базаны одан әрi жетiлдiру, техникалық реттеуге көшу.
  
      Автожол инфрақұрылымын дамытудың негiзгi мiндеттерi мыналар:
  
      - негiзгі халықаралық транзиттiк дәлiздердi, сондай-ақ республикалық маңызы бар халықаралық бағдарғылар мен жолдарды қайта жаңарту жөнiндегi бiрiншi кезектегi шаралар;
  
      - iшкi және келiмдi туризмдi және кластерлiк бастамаларды дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының тарихи, мәдени және табиғи туристiк объектiлерiне қолжеткiзудi қамтамасыз ететiн жалпы пайдаланымдағы жолдардың жекелеген учаскелерiн қайта жаңарту жөнiндегi шаралар болып табылады.
  
      1. Алматы -Аягөз - Георгиевка;
  
      2. Таскескен - Бақты;
  
      3. Шонжы - Көлжат;
  
      4. Үшарал - Достық (iрiктеп);
  
      5. Қызылорда - Жезқазған - Павлодар - Ресей Федерациясының шекарасы (iрiктеп);
  
      6. Жезқазған - Петропавл - Ресей Федерациясының шекарасы (iрiктеп);
  
      7. Бейнеу - Ақжiгiт - Өзбекстан шекарасы (екiншi кезең).
  
      Экологиялық жағдайға автомобиль транзит көлiгiнiң терiс әсерiн төмендету мақсатында халықаралық автокөлiк дәлiздерiнде орналасқан республиканың барлық қалалары айналма жолдармен қамтамасыз етiлуi тиiс.
  
      Автомобиль саласын қаржыландырудың балама көздерiн iздеу мақсатында құрылыс жобаларын iске асыру және автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерiн қайта жаңарту кезiнде мемлекеттiк-жеке меншiк серіктестігінің тетiктерiн енгiзудi көздеу қажет.

**4.2.2. Автокөлiк қызметтерi рыногын дамыту**

      Автокөлiк қызметтерi рыногын дамытудың бiрiншi кезектегi мiндеттерi:
  
      - елiмiздiң өңiрлерiн кеңiстiк дамытудың және тұрғындарды орналастырудың перспективтi сызбаларына сәйкес ауылдық елдi мекендердi қоғамдық тұрақты жолаушы көлiгi тасымалдарымен қамтамасыз ету;
  
      - жолаушылар мен жүктер тасымалдарының жаңа озық технологияларын енгiзу жолымен ұсынылатын көлiк қызметтерiнiң сапасын арттыру осындай тасымалдарды жүзеге асыруға қойылатын нормативтiк-техникалық талаптар деңгейiн өзгерту (арттыру) жолымен жолаушы тасымалдарының жайлылығын жақсарту болып табылады.

      Халықаралық тасымалдарды дамыту саласындағы негiзгi мiндеттер:
  
      - автомобиль көлiгi саласында екi жақты халықаралық шарттар жасасу;
  
      - халықаралық автомобиль тасымалдарының рұқсат жүйесiн жетiлдiру;
  
      - автомобиль көлiгi туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормаларға кезең-кезеңмен жақындастыру және үйлестiру;
  
      - қисынды ықпалдастық саясатын жүргiзу жолымен халықаралық көлiк қызметi рыногында қазақстандық көлiк операторларының ұстанымын дамыту мен нығайту үшiн қолайлы жағдайлар жасау болып табылады.

**4.2.3. Транзиттік әлеуетті пайдалану**

      Қазақстан аумағы бойынша автомобиль тасымалдарының транзиттiк әлеуетiн анықтайтын негiзгi iшкi факторларға трансқұрлықтық автомобиль жолдарының жай-күйi мен дамуын, сондай-ақ автомобиль қатынасы саласындағы халықаралық қатынастарды дамытуды жатқызған жөн.
  
      Сонымен бiрге Қазақстан үшiн сыртқы факторлардың оң жаққа қарай өзгеруiне ықпал ету мүмкiндiгi аумағы бойынша транзиттiк маршруттар өтетiн мемлекеттермен екiжақты және көпжақты қатынастарды дамытумен шектеледi.
  
      Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету, рұқсат жүйесi мен кедендiк және көлiктiк бақылау жүйелерiнiң тиiмдiлiгi, сондай-ақ автомобильдiк транзиттiк дәлiздердiң жай-күйi iшкi факторлар болып табылады.
  
      Транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн 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.
  
      Пекин - Үрiмшi - Бақты - Астана - Москва - Рига - Вильнюс - Варшава - Берлин - Брюссель бағдарғысы бойынша жүк тасымалдау жөнiндегi "NELTI" жобасын "Көлiк - логистикалық қызметтер" кластерi шеңберiнде iске асыру перспективалы болып табылады.

**4.2.4. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру**

      Автомобиль көлiгi саласында инновациялық дамудың және қазiргi заманғы технологияларды қолданудың маңызды, мыналарды қоса алғанда, көлiктiк процестердi ақпараттық қамтамасыз ету болып табылады:
  
      экспедиторлар мен тасымалдаушылар қауымдастығын, операторлар және олар көрсететiн қызметтер бойынша дерекқорлар құру және дамытуды ынталандыру;
  
      автожолдардың бағыттары және жай-күйi, қалаларды айналып өту және жүрiп өту бағдарғылары, жол бойындағы инфрақұрылымдар объектiлерi туралы бiрыңғай ақпараттық дерекқорлар құру;
  
      жүктiң тұрған жері мен оның жай-күйi туралы ақпаратты жедел алу мүмкiншiлiгiмен жүктердiң халықаралық автомобиль тасымалдарының спутниктiк навигация жүйесiн енгiзу.
  
      Спутниктiк навигация жүйесiн коммерциялық пайдаланудан басқа функционалдық ерекшелiктер бақылаушы органдарға оны республика аумағы iшiнде автокөлiк құралдарын тоқтатусыз жүктердi автомобильмен тасымалдау кезiнде операторлардың Қазақстан Республикасының заңнамасын сақтауына бақылауды жүзеге асыру үшiн пайдалануға мүмкiндiк беруi тиiс.
  
      Көлiк процестерiнiң қоршаған ортаға терiс әсерiн шектеу мен реттеу экологиялық органдарды көлiк құралдарының экологиялық параметрлерiн бақылау үшiн қазiргi күнгi жабдықпен және технологиялармен (газталдауыштар, түтiнөлшегiштер, отында ауыр металдардың және соған ұқсастардың болуын анықтауға арналған аспаптар) жарақтауды талап етедi.
  
      Автомобиль саласының кадр әлеуетiн қалыптастыру жүйесiнде кадрларды даярлау және қайта даярлауды жетiлдiру қажет.

**4.3. Қалалық жолаушылар көлiгiнде**

      Қазақстанның барлық iрi қалаларының қарқынды дамуы мен елдiң одан әрi кенттенуiнiң тұрақты үрдiсiн ескере отырып, қалалық жолаушылар көлiгiн дамыту үшiн жергiлiктi атқарушы органдар қызметi басымдықтарының бiрi болуға тиiс.

**4.3.1. Дамытуды жоспарлау**

      Қазақстанның барлық iрi қалалары үшiн қалаларды дамытудың жоспарлары шеңберiнде қалалық жолаушылар көлiгiн дамытудың ұзақ мерзiмдi жоспарлары жасалуы тиiс.

      Мұндай жоспарлар:
  
      - қалаларды және қала маңындағы аймақтарды дамыту/салу жоспарларына негiзделген қалалық жолаушылар көлiгi қызметтерiне сұранысты, соның iшiнде мүгедектердiң сұраныстарын болжау мен қажеттiлiктердi ең жоғары қанағаттандыруды;
  
      - негiзгi инвестициялық жобалар мен олардың iске асырылу құнын, сондай-ақ басымдықты инвестициялық бағдарламалардың қалыптастырылуын;
  
      - қалалық қозғалысты басқару сызбасын, қоғамдық көлiк үшiн басымдықтың бекiтiлуiн, сондай-ақ жолаушыларды қоғамдық көлiкпен тасымалдау жөнiндегi қызметтерге сұранысты реттеу тетiгiн;
  
      - қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлiгiнiң маршруттық жүйесiн перспективалық дамыту сызбасын;
  
      - қалалық жолаушылар көлік қозғалысының қауiпсiздiгiн арттыру бағдарламасын;
  
      - қалалық жолаушылар көлiгiнiң қоршаған ортаға терiс экологиялық әсерiн азайту саласындағы жобаларды көздеуi тиiс.

**4.3.2. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру**

      Қалалық жолаушылар көлiгi қозғалыстарын диспетчерлiк қамтамасыз ету мен басқару жүйесiн жаңғырту қажет. Мұндай жүйелер нақты уақыт режимiнде басқару процестерiнiң, техника-экономикалық сипаттамалар мониторингiн қамтамасыз ету мен бағдарғылық жоспарлау функцияларын iске асыру мүмкiндiгiн көздеуi тиiс.
  
      Қалалық жолаушылар көлігінiң барлық түрлерiнде смарт-карт технологиясы пайдаланыла отырып, электронды билеттендiрудiң бiрыңғай жүйесi енгiзiлуi тиiс. Өзiнiң негiзгi мақсатын орындап қана қоймай, мұндай жүйе кiрiстер мен көлiк операторлары салықтық есептiлiгiнiң ашықтығын арттыруға ықпал ететiн болады.
  
      Жұртшылық пен жолаушылардың бағдарғылардың деректер базасына, кестелерге, қызметтерге және басқа да қажеттi ақпаратқа еркiн қолжетiмдiлiгiн, сондай-ақ қашықтықтан броньдау мен билеттердi сату мүмкiндiгiн көздейтiн қоғамдық көлiк қызметiн ақпараттық қамтамасыз ету жүйесiн әзiрлеу мен енгiзу аяқталуға тиiс. Көлiктiң басқа түрлерiнiң ұқсас жүйелерiмен оның үйлестiрiлуiн және кiрiгуiн қамтамасыз ету қажет.
  
      Жолаушы тасымалдарын ұйымдастырудың қазiргі заманғы технологияларын қолдануда, сондай-ақ Қазақстан қалаларында көлiк қозғалысын реттеу саласында ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізудi ұйымдастыруда халықаралық тәжiрибенi жинау мен талдау үшiн Қалалық жолаушылар көлiгiнiң қазiргi заманғы технологиялар орталығын құру қажет.
  
      Қалалық жолаушылар көлiгiн дамыту басымдықтарының бiрi қалаларда көлiк тасқынының күтiлiп отырған айтарлықтай өсуi мен жеке автомобильдердi пайдалану қарқынының артуын ескере отырып, қалалардағы көлiк қозғалысын реттеу жүйесiн жедел әзiрлеу және iске асыру болуға тиiс. Мұндай жүйенiң 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 көлiгi қозғалысының басымдығы модельдерiн iске асыруды;
  
      - жол қозғалысы ережесiн бұзуды тiркеу нөмiр белгілерiн және қала және қала маңындағы аймақтарда қолдану құқығын танудың автоматтандырылған жүйесiн қоса алғанда, жол қозғалысының көзбен шолып қарау дистанциялық мониторингiнiң технологияларын енгiзу.
  
      Трамвай, троллейбус, бөлiнген автобус желiлерi, монорельстiк көлiк және метро сияқты қалалық жолаушылар көлiгiнiң балама түрлерiн дамыту қажет.
  
      Қалалық жолаушылар көлiгi қызметкерлерiнiң бiлiктiлiгін және кәсiби деңгейiн арттыру маңызды болып табылады.

**4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат**

      Қалалық жолаушылар көлiгiнде көлiк құралдары паркiн жаңарту операторлардың күшiмен жүзеге асырылатын болады. Сондай-ақ, автостанциялар мен сапаржайлардың дамуын қаржыландыруды, мұндай даму мемлекеттiк бағдарламалар шеңберiнде жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, жеке құрылымдар жүзеге асыруға тиiс. Мұндай жағдайларда қаржыландыру мемлекеттiк-жеке серiктестiк шеңберiнде болуы мүмкiн.
  
      Троллейбус пен трамвай паркiн және инфрақұрылымды қалпына келтiру қалалардың тиiстi бюджеттерi шеңберiнде мемлекеттiк-жеке серiктестiк тетiктерiн әзiрлеу мен қолдану арқылы жүзеге асырылуы тиiс.
  
      Кез келген инфрақұрылымдық жобаларды әзiрлеу және iске асыру қалалық жолаушылар көлiгiн дамыту бағдарламалары шеңберiнде жүзеге асырылуы тиiс. Мұндай жобалар қалалық жолаушылар көлiгiнiң кез келген түрлерiн дамыту бағдарламаларымен және қала құрылысының перспективалық жоспарларымен толық байланыстырылуға тиiс. Қалалық жолаушылар көлiгiнiң баламалы түрлерiн дамыту жөнiндегi ресурс қажетсiнетiн жобалар (бөлiнген автобус желiлерiн, метроны, монорельстi және басқаларын салу/жарақтандыру) техника-экономикалық бағалануы және қымбат тұрмайтын баламалармен салыстырмалы талдануы тиiс.

**4.4. Әуе көлiгiнде**

**4.4.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Азаматтық авиация саласындағы инфрақұрылымдық саясат мыналарды көздейдi:
  
      ұшу-қону жолақтарын, әуеайлақтарды, терминалдарды, авиациялық, әуежайларға жататын жерүстi және басқа қызметтердiң құрылысын, қайта жаңартуын және күрделi жөндеуiн қоса алғанда, кезең-кезеңмен әуежайлық кешендердiң техника-пайдалану жай-күйiн ИКАО, JAR талаптары мен стандарттарына сәйкес келтiру;
  
      топырақты ұшу-қону жолағын және әуеайлақ алаңдарын салу мен қалпына келтiрудi және оларды жеңiл әуе кемелерi мен тiкұшақтарды жыл бойы қабылдау-жөнелту үшiн ұстауды қоса алғанда, балама көлiк қатынасы жоқ алыстағы аумақтарға қызмет көрсету үшiн жергiлiктi әуеайлақтар торабын құру;
  
      қарқынды дамыту саясатын сақтау және өңiрлiк авиакомпаниялар құру жөнiндегi iс-шараларды қаржылық қамтамасыз ету;
  
      авиапарктi кеңейту, iшкi авиақатынастар рыногын және Алматы, Астана қалаларындағы тораптық әуежайлар "хабтарды" дамыту;
  
      облысаралық және ауылдық қатынаста шектеусiз барлық бағыттарға қызмет көрсету үшiн перспективалық кеңейтудi қоса алғанда, халықаралық (транзиттiк) және iшкi әуе қозғалысына қызмет көрсету үшiн халықаралық талаптарға радионавигациялық кешендi сандық және сапалық сәйкестiкке келтiру.
  
      Басымдылық ретiнде мынадай әуежайлардың жердегi инфрақұрылымын қайта жаңарту мен жаңарту жүргiзiлетiн болады:
  
      2006-2010 жылдары: Ақтөбе, Шымкент, Павлодар, Алматы, Ақтау, Атырау, Қостанай, Қызылорда, Өскемен және Жезқазған. Бұдан басқа, туризмдi дамыту үшiн жергiлiктi тарихи маңызы бар, сондай-ақ, санаторий-шипажайлық инфрақұрылымы (Бурабай, Алакөл, Баянауыл, Балқаш) бар облыс орталықтары арасында әуе қатынасын дамыту көзделуде.
  
      2011-2015 жылдары: Семей, Орал, Петропавл, Балқаш, Көкшетау, Тараз және Талдықорған.
  
      Жолаушылар ағынының ұлғаюына байланысты экономикалық орындылығын ескере отырып, тораптық әуежайлардың - "хабтардың" өткiзу қабiлетiн ұлғайту бiрiншi кезекте Астана, Алматы және Атырау әуежайларындағы аэровокзалдық кешендердi кеңейту жөнiнде iс-шаралар жүргiзiлетiн болады.
  
      Бастапқы кезеңде (2006-2008 ж.ж.) авиациялық тасымалдарға өзгерiп отырған сұраныс жағдайында әуе кемелерi паркi операциялық лизингi негiзiнде жаңартылатын болады. Боинг -737-800/Аэробус-320 және АН-И0-100/АН-148 үлгiсiндегі орташа магистральдық әуе кемелерiн, ал 2010 жылдан бастап жаңа кезеңдiк 1-2 класты әуе кемелерiн сатып алу жоспарлануда.
  
      Каспий теңiзiнiң Қазақстандық секторын одан әрi игеру мақсатыңда 2006-2010 жылдарда шамамен  жеңiл, 8 орташа және 2 ауыр тiкұшақ, 2011-2015 жылдарда - 2 жеңiл, 9 орташа және 4 ауыр тiкұшақ сатып алу жоспарлануда. Тiкұшақтардың осы үлгiлерi негiзiнде теңiздегi бұрғылау қондырғыларына ұшу үшiн арналады. Тiкұшақтардың қосымша саны оларға деген қажеттiлiкке байланысты.
  
      Республиканың туристiк объектiлерi мен ұлттық мәдени-тарихи орындарына қол жеткiзiмдiлiктi арттыру үшiн "Robinson" және "Eurocopter" үлгiсiндегi тiкұшақтарды, сондай-ақ су үстiне қонуды жүзеге асыру үшiн гидроұшақтарды сатып алу жоспарлануда.
  
      Аэронавигациялық жүйенi дамытудың бағдары спутниктiк навигацияның ғарыштық негізделуiнiң элементтерiн пайдалануды көздейтiн байланыстың, навигацияның (CNS/АТМ) ИКАО әуе қозғалысының бақылау/ұйымдастыру перспективалық жүйесiн енгiзуге аэронавигациялық кешендi дайындау болып табылады. Осы мiндеттi шешу:
  
      CNS/АТМ түп тұлғасы және оны енгiзу үшiн негiз болып табылатын қолданыстағы авианавигациялық жүйенiң кiшi жүйесiнен бiрыңғай кешендi құруды;
  
      CNS/АТМ енгiзудiң тетiгiн әзiрлеудi және ұлттық аэронавигациялық жүйенiң бiрыңғай техникалық сәулетiн құру саласында шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыруды талап етедi.

**4.4.2. Ұшулардың қауiпсiздiгі мен авиациялық қауiпсiздiк**

      Әуе көлiгінде ұшулардың қауiпсiздiгі деңгейiн арттыру мен авариялылықты азайту азаматтық авиация саласындағы мемлекеттiк саясаттың басты басымдығы болуы тиiс.
  
      Бұрынғы КСРО өндiрiсiндегi ескiрген әуе кемелерiн пайдаланудан шығару мақсатында әуе кемелерiн толық жаңарту есебiнен әуе кемелерiнiң техникалық жай-күйiне байланысты авариялылық көрсеткiштерiн азайту қамтамасыз етiлуi тиiс.
  
      Ұшулардың қауiпсiздiгiне әуе кемелерiн пайдаланушылар мен авиациялық қызметкерлерге уәкiлеттi мемлекеттiк органның сертификаттық және лицензиялық талаптарды қатайтуы әсерiнiң де маңызы аз болмайды.
  
      Әлемдiк қауымдастықта террорлық қатердiң артуына және азаматтық авиацияның заңсыз араласу актілерiне қауқарсыздығына орай авиациялық қауiпсiздiктi арттыру саласындағы басым бағыттар:
  
      - көлiктегi уәкiлеттi мемлекеттiк орган тарапынан бақылау мен үйлестіруді күшейтуді;
  
      - тексерудiң сапасын арттыру және әуе кемелерiнiң борты мен азаматтық авиация объектiлерiнiң ғимараттарына заттардың тыйым салынған санаттарының түсуiн болдырмау үшiн жолаушылар мен қол жүгін тексеру пункттерiн жоғары технологиялық жабдықтармен жарақтандыруды;
  
      - тексерудi жүргiзушi адамдардың, сондай-ақ экипаж мүшелерi мен авиациялық қызметтердiң жекелеген мамандарының азаматтық авиацияның қызметiне 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.

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

      Азаматтық авиацияның қолданыстағы нормативтiк құқықтық базасы, әсiресе әуе кемелерiне техникалық қызмет көрсету тәртiбiн регламенттейтiн нормативтiк-техникалық кесiмдерi бiрiншi кезекте Халықаралық азаматтық авиация ұйымының ИКАО халықаралық стандарттарына және JAR еуропалық авиация әкiмшiлiгiнiң стандарттарына сәйкес келтiрiлуi тиiс.
  
      Кеңес өндiрiсiндегi әуе кемелерi санының көптiгіне байланысты мұндай көшу кезең-кезеңмен азаматтық авиацияның әртүрлi субъектiлерi қызметiн қамтитын әзiрленген бағдарлама жөнiндегi стандарттардың қолданыстағы жүйесiн сақтап қалу жағдайларында жүзеге асырылуға тиiс.

**4.4.4. Әуе тасымалдарының рыногын дамыту мен реттеу**

      Авиация рыногын реттеу саласындағы мемлекеттiк саясат сапалы авиациялық қызметтерге халық мүдделерiнiң қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге қабілетті қазақстандық бәсекеге қабілеттi 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 үшiн саланың көп қаржыны қажетсiнетiнiн ескере отырып, мемлекет әуе кемелерiнiң лизингін ұсынатын компанияларды дамытуға жағдайлар жасау жөнiндегi шараларды қабылдайды. Мұндай компанияның мемлекеттiң қатысуымен немесе мемлекеттiк-жеке серiктестiк құрылымында құрылуы мүмкiн.

**4.4.5. Аэронавигациялық кешендi дамыту**

      Қазақстан Республикасында аэронавигациялық жүйенi дамытудың басты мақсаты елдiң аэронавигациялық кешенiн байланыстың, навигацияның, ғарыштық орналасудың спутниктiк навигациясы элементтерiн пайдалануды болжайтын ИКАО (CNS/АТМ) әуе қозғалысын бақылау/басқарудың болашақ жүйесiн енгізуге дайындау болып табылады. Өз кезегiнде бұл Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiнiң кiшi жүйелерiн болашақ CNS/АТМ жүйесiнiң түп тұрпаты және оны енгізу үшiн негiз болып табылатын бiрыңғай кешенге кiрiктiру мiндеттерiн шешудi қажет етедi.
  
      Осы мақсатта Қазақстан Республикасында CNS/АТМ тұжырымдамасын енгiзу тетiгiн әзiрлеу және ұлттық аэронавигациялық жүйелердiң бiрыңғай техникалық сәулетiн әзiрлеу жөнiнде шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыру талап етiледi.
  
      Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiн қазiргі заманғы аэронавигациялық кешендермен жарақтандырудағы қазiргi нәтижелер базасында аэронавигациялық инфрақұрылымды оңтайландыруды анағұрлым озық және перспективалы технологияларды енгiзу тәжiрибесi негiзiнде сапалық өзге деңгейде оңтайландыруды жалғастыру.

**4.4.6. Транзиттiк әлеуетті пайдалану**

      Көлiк жүйесiнiң ажырамас бөлiп болып табылатын авиакөлiк инфрақұрылымының транзиттiк әлеуетiн пайдалану тиiмдiлiгін арттырудың өзi көлiктi дамыту саласындағы мемлекеттiк саясаттың маңызды құрамдас бөлiгi болып көрiнедi.
  
      Авиакөлiк инфрақұрылымының транзиттiк әлеуетiн одан әрi дамытудың мiндеттерi:
  
      - көршi мемлекеттермен аэронавигация саласындағы транзиттiк саясатты келiсу деңгейiн арттыру;
  
      - қазiргi күнгі әуе кемелерiн пайдалану және Қазақстанның тораптық әуежайлары арқылы еуропа елдерiмен бағдарғыларды қолайлы түйiстiрудi ұйымдастыру негiзiнде Қытай-Еуропа Индия-Еуропа бағдарғысында авиатасымалдардың транзиттiк әлеуетiн iске асыру;
  
      - инфрақұрылымды жаңғырту және ауыр әуе кемелерiн қабылдау бойынша мүмкiншiлiктi кеңейтудi қоса алғанда, басты әуежайларда қызмет көрсету;
  
      - Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiнiң пайдаланылу тиiмдiлiгiн арттыруға ықпал ететiн халықаралық өңiрлiк жобаларды қолдау;
  
       - аэронавигациялық қызмет көрсету технологияларын жетiлдiрудi қоса алғанда, аэронавигация жүйесiнiң халықаралық талаптарға сәйкес келуi;
  
      - транзиттiк рейстерге 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 ИКАО халықаралық мәртебесi бар барлық әуежайлар - бiрiншi санат бойынша - қабылдауға жiберiлуге тиiс.

**4.4.7. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру**

      Әуе көлiгiнде қазiргi күнгi технологияны дамыту мен қолдану негiзiнен әуе кемелерiне аэронавигациялық қызмет көрсету, сондай-ақ жүктердi қабылдау және өңдеу және әуежайларда жолаушыларға қызмет көрсету саласында жүргiзiлетiн болады.
  
      Қысқа мерзiмдi перспективада әуе қозғалысын басқарудың басты және өңiрлiк орталықтарын құрумен әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесiн (ӘҚБАЖ) дамыту аяқталуы тиiс.
  
      Аэронавигациялық кешеннiң мамандарын әзiрлеуге өсiп отырған талаптарын қанағаттандыру үшiн мыналарды көздейтiн бағдарламалық шаралар әзiрленуi тиiс:
  
      - қазiргі күнгi компьютерлiк технологияларды және тренажерлердi пайдаланумен қазiргi диспетчерлiк құрамның бiлiктiлiгін арттыру;
  
      - қазақстанның және Орталық Азия елдерiнiң аэронавигациялық қызметiнiң диспетчерлiк және инженер-техникалық құрамын даярлау үшiн халықаралық стандарттар бойынша сертификатталған Қазақстан қалаларының бiрiнде бiлiктiлiктi арттырудың өңiрлiк орталығын құру;
  
      - шетелде шығарылған жабдықтар мен техникаларды пайдалануға кiрiстiрiлген диспетчерлiк және инженер-техникалық персоналды ағылшын тiлiне қарқынды оқыту.
  
      Батыста шығарылған әуе кемелерi паркiмен авиация техникасын игеру және жаңартуды кеңейту мынадай шараларды iске асыруды талап етедi:
  
      - азаматтық авиацияның оқу мекемелерi базасындағы батыста шығарылған әуе кемелерiн пайдалану саласында инженерлiк-техникалық және ұшу құрамын бастапқы даярлау мен қайта даярлау бағдарламасын әзiрлеу;
  
      - авиация техникасының жаңа үлгiлерiн игеру бойынша профессорлық-оқытушы құрамын қайта даярлау және бiлiктiлiгiн арттыру;
  
      - ұшу және инженерлiк-техникалық құрамды бастапқы даярлаудың жаңа бағдарламасы бойынша оқу мекемелерiн техникалық жарақтандыруға жағдай жасау.

**4.5. Су көлігінде**

**4.5.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Су көлiгi саласындағы инфрақұрылымдық саясаттың басымдылық бағыттары теңiз порттары мен теңiз және iшкi су жолдарын кеме жүзе алатындай жүру жағдайында ұстауды қамтамасыз ету болып табылады, мыналарды қоса алғанда:
  
      Жайық-Каспий каналының пайдаланымдық сипаттамаларын қамтамасыз ету үшiн жыл сайын жөндеу жұмыстарын жүргiзу;
  
      танкерлiк, құрғақ жүк және қосалқы флоттарды салу және сатып алу жолымен ұлттық сауда флотын қалыптастыру;
  
      оның санын оңтайландырумен және жай-күйiн Қазақстанның су жолдарын ұстау бойынша жұмыстарды орындау үшiн қажеттi деңгейге дейiн жеткiзумен мемлекеттiк өзен техникалық флотын жыл сайын жаңарту және жаңғырту.
  
      2006-2010 жылдары:
  
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттік бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңiрлерiн дамытудың басқа да бағдарламаларын iске асыруды ескере отырып, теңiз порттарының өндiрiстiк және бастапқы қуаттарын жүктердi ауыстырып тиеудiң болжамды өсуiн қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кеңейту сауда флоттарын қазiргi күнгi кемелермен одан әрi жарақтау және паром мен контейнерлiк тасымалдарды қоса, қызметтiң жаңа түрлерiн игеру;
  
      оның өндiрiстiк және бастапқы қуатын өңiрлік дамуды ескере отырып, порт арқылы перспективалық жүк ағынына сәйкес келетiн деңгейге дейiн жеткiзумен сағалық Ақтау портын қайта жаңарту;
  
      олардың өткiзу қабiлетiн және технологиялық параметрлерiн өзен кемелерiнiң навигациясы барысында қауiп-қатер мен кiдiртудiң туындауын болдырмайтын деңгейге дейiн жеткiзу мен iшкi-су жолдарында гидротехникалық құрылыстарды қайта жаңарту және жаңғырту.
  
      2011-2015 жылдары Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында, сондай-ақ Ертiс бассейнiнде жұмыс iстейтiн кемелердің өсуiн назарға ала отырып жаңа кеме жасау базасы салынатын және кеме жасау мен кеме жөндеуге болжамды сұраныс ескере отырып, кеме жөндеу зауыттары қайта жаңартылатын болады.
  
      Iшкi су көлiгiн одан әрi дамыту мақсатында жүкжолаушы тасымалдарының, соның iшiнде трансшекаралық мемлекеттер арқылы ұлғаюын ескере отырып жаңа кеме қатынасы бағдарғыларын ашу жоспарлануда.
  
      Сол уақытта порттарды басқарудың моделi әзiрленетiн және кезең-кезеңмен енгiзiлетiн болады, онда коммерциялық функциялар стивидорлық компанияларға берiлетiн болады, ал порт әкiмшiлiгiнде бақылау-реттеу функциялары құрады. Мемлекеттiк жеке меншiк серiктестiгiн жүзеге асыру кезiнде оның ашық болуы және мемлекеттiк мүдделерге сәйкес келуi қажет. Ішiнара мемлекеттiк қаржыландыруды талап ететiн жобалар мерзiмсiз жеке меншiк шартында әзiрленбейтiн болады. Жеке меншiк компанияларына басқа компанияларға кемсiтпеушiлiк негiзiнде инфрақұрылымға қол жеткiзудi ұсынған жағдайда ұзақ мерзiмдi концессия ұсынылатын болады.
  
      Теңiз порттарының инфрақұрылымын қаржыландыру пайдаланушылардан алынатын алымдар есебiнен шығындарды өтеумен коммерциялық негiзде жүргізiлуi тиiс.

**4.5.2. Транзиттік әлеуеттi пайдалану**

      Қазақстан арқылы су транзиттiк бағдарғылардың бәсекеге қабiлеттілігін дамыту үшiн транзиттiк әлеуеттің пайдаланылуына және мультимодальдық тасымалдарды дамытуға кедергi жасайтын табиғи және әкiмшiлiк тосқауылдардың туындауын болдырмау үшiн тиiстi шаралар қолдану қажет. Транзиттiк бағыттағы тарифтер жүк ағынын өңдеуге арналған шығындарды толық өтеу жағдайында басқа бағдарғылар тарифтерiмен бәсекеге қабiлеттi болуы тиiс.
  
      Шекаралық пункттердегi кедендiк және иммиграциялық рәсiмдер стандартты құжаттамалардың жалпы көлемiн қысқарту және қабылдау, деректердi электронды өңдеу және тәулiк бойғы жұмыс кестесi жүйесiн енгізу арқылы оңайлатылған болуы тиiс.
  
      Ішкi су көлiгiнiң перспективалық транзиттiк бағыттарын ретiнде:
  
      - Ертiс өзенi бойынша Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттiк бағдарғысын ұйымдастыру;
  
      - Қазақстанның каспий маңындағы өңiрлердiң өзен көлiгін Солтүстiк-Оңтүстiк халықаралық транзиттiк бағдарғы жұмысына қосу.

**4.5.3. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн қалыптастыру**

      Экономиканың өсуi бойынша су арқылы тасымалданатын тауарлардың құны контейнерлендiрудiң өсуi мен автомобиль паромдарын пайдалануға байланысты өсетiн болады. Шығу көзiне жақын шикiзатты өте терең қайта өңдеу экспорттық өнiм бiрлiгiнiң құнын арттырады және анағұрлым күрделi порт қызметтерi мен тасымалдау бойынша қызметтерге қажеттiлiктi туындатады.
  
      Су көлiгi мамандарын даярлау және қайта даярлауға арналған оқу мекемелерi курстарды кеңейту мен жаңғыртуды талап етедi. Секторда тиiстi персоналдың жетпеуiне қарай бұл бағыттағы жұмыс ресей теңiз училищелерiмен, сондай-ақ мұнайгаз өнеркәсiбiнiң кәсiпорындары құрған оқу мекемелерiмен ынтымақтастықта жүргiзiлуi тиiс.
  
      Перспективада жүзу құрамы мен тиiстi персонал үшiн каспий өңiрiнде өңiрлiк оқу орталығын құру талап етiледi. Ол Қазақстанда құрылуы үшiн барлық мүмкiндiгiнше күш-қайрат жұмсалуы тиiс.
  
      Жүзу құрамы, порт персоналы және теңiз жабдығын салу және жөндеумен айналысатын персоналға арналған оқу бағдарламасын кеңейту қажет. Осы бағдарлама шеңберiнде су көлiгiн пайдалануға байланысты қауiп-қатерлер және ең жақсы халықаралық практикаға негiзделуi тиiс денсаулық пен қауiпсiздiк техникасын қорғау жөнiндегi ереженi сақтау маңыздылығы қаралуы тиiс.

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

      Көлiк стратегиясын iске асыру екi кезеңде жүзеге асырылатын болады:
  
      
**І-кезең**
 2006-2010 жылдар.
  
      Сипаттама: Көлiк секторына инвестицияларды тарту. Мемлекет көлiк кешенiне ресурстарды белсендiлiкпен салады. Нормативтiк құқықтық базаны дайындау көлiк салаларын реформалауды аяқтау және ынталандыратын ахуал жасау, халықаралық стандарттарды енгiзу және халықаралық көлiк ортасына кiрiгу.
  
      
**II-кезең**
 2011-2015 жылдар
  
      Сипаттама: Мемлекет көлiк рыногының отандық субъектiлерiн белсендi қолдайды. Субъектiлердiң көпшiлiгі, мемлекеттiк сияқты жекелерi де, көлiк рыногының дербес қатысушыларына айналады. Қазақстан Республикасы көлiк кешенi операторларының қызметi халықаралық стандарттарға сай келедi және iшкi нарықтағы сияқты сыртқы нарықта да кеңiнен ұсынылған. Экономика мен халық тарапынан көлiк қызметiне сұраныстың өзгеруiне балама жауап беруге қабiлеттi көлiк жүйесiн қалыптастыруды аяқтау және оны сапалы, қол жетiмдi және қауiпсiз көлiкпен қанағаттандыру. Транзиттiк тасымалдар көлемiнiң қарқынды өсуi. Көлiк инфрақұрылымы әлемдiк стандарттарға сәйкес келедi.

**5.1. - I-кезең 2006-2010 жылдар**

      Қазақстанның көлiк саласындағы халықаралық шарттарға, қосылуы және көлiк заңнамасын үйлестiру жөнiндегі жұмыс, екiжақты халықаралық шарттар жасасу және БСҰ, ЕЭК, ЕурАзЭД, ШЫҰ шеңберiнде жаhандық және өңiрлiк кiрiгу принциптерiн iске асыру белсендiлiкпен жүргiзiлуге тиiс.
  
      Көлiк саласында қолданыстағы заңнамаға сараптама жүргiзу, қолда бар нормативтiк-құқықтық базаны оңтайландыру және жинақтау үшiн жағдайлар жасау қажет.
  
      Транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру үшiн заңнамалық, рәсiмдiк, технологиялық және техникалық сипаттағы халықаралық тасымалдарды жүзеге асыруда қазіргі кедергілер егжей-тегжейлі зерделенуге және жойылуға тиiс.
  
      Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк шекарасынан өту кезiндегi 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 үйлестiрiлген дамуын, оның жекелеген секторларында басқарылуын арттыру, сондай-ақ қаржы және материалдық ресурстарының оңтайлы бөлiнуiн қамтамасыз ету көлiкте:
  
      - бiрыңғай және жалпы қолжетiмдi ақпараттық кеңiстiк құруды;
  
      - қызметтің барлық түрлерi бойынша деректердiң бiрыңғай көлiктiк базасын қалыптастыруды;
  
      - өңiрлiк республикалық және халықаралық деңгейлерде, сондай-ақ көлiк кешенiн дамытудың перспективалық жоспарларында және оның жекелеген элементтерiнде жүк - және жолаушы айналымы жөнiнде болжамдар жасауды;
  
      - көлiк-экспедициялық пункттерiнiң логистикалық орталықтарын құру;
  
      - автоматтандырылған: басқару процестерi, өзiндiк құн және тарифтiк, технологиялық және техникалық нормалау есептерi жүйелерiн әзiрлеу мен енгізудi көздейтiн кешендi ақпараттандыру қажет етiледi.
  
      Телекоммуникация және байланыстың қазiргi заманғы жүйелерiн енгізу негiзiнде көлiктегi басқару мен бақылаудың қолда бар жүйесiн жаңғырту.
  
      Көлiк стратегиясын iске асырудың бiрiншi кезеңi iшiнде көлiк инфрақұрылымын дамыту саласында мынадай бағыттар болады:

**5.1.1. Темiр жол көлiгі саласында:**

      - халықаралық көлiк дәлiздерi жүйесiне енетiн инфрақұрылым объектiлерiнiң техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру;
  
      - жүккернеулi темiр жол учаскелерiн электрлендiру;
  
      - жүк тасымалды темiр жол учаскелерiн оңалту;
  
      - локомотивтер мен вагондарды күрделi жөндеудi орындау, темiр жол көлігінiң қажеттiлiктерi үшiн қосалқы бөлшектер, жабдықтар мен материалдар өндiрiсiн дамыту;
  
      - Солтүстiк-Оңтүстiк (Ресей - Орталық Азия) және Шығыс-Батыс (Оңтүстiк Шығыс Азия - Қытай - Еуропа) бағыттарында темiр жол торабын өңiрлiк дамыту сондай-ақ iшкi темiр жол дәлiздерiн оңтайландыру және дамыту;
  
      - Қазақстан Республикасының пайдалы қазба орындарын, сондай-ақ кәсiпорындарға (жүк жөнелтушiлерге) кiреберiс жолдарды дамыту;
  
      - вагон және локомотив паркiн, соның iшiнде жекеменшiктiсiн 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 жүйелерін жетілдіру;
  
      - халықаралық стандарттарға сәйкес келетiн басым бағыттар бойынша қазiргі 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 мемлекеттiк шекарасынан жүктер мен жолаушылардың өткiзiлуi кезiнде қажеттi рәсiмдердiң барынша жылдамдықпен орындалуын қамтамасыз ететiн көлiктiк кеден технологиясын енгiзу мен жетiлдiру;
  
      - кедендiк заңнаманы және шекаралық өткелдер арқылы тарнзиттiк жүктердi өткiзу технологиясын жетiлдiру жолымен жүктердiң қозғалысы жолындағы физикалық емес тосқауылдарды жою;
  
      - ресурс үнемдейтiн технологияларды енгізу;
  
      - темiр жол көлiгiнде сапа менеджментi жүйесiн енгiзу;
  
      - темiр жол көлiгiнде лицензиялау, стандарттау және сертификаттау жүйесiнiң жұмыс iстеу тетiктерiн жетiлдiру;
  
      - контрейлерлiк тасымалдарды дамыту;
  
      - жылжымалы құрамды жаңғырту.

**5.1.2. Автомобиль мен қалалық жолаушылар көлігі саласында:**

      - халықаралық маңызы бар және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басым учаскелерiн, сондай-ақ аудан орталықтарының облыс орталықтарымен және республикалық маңызы бар жолдармен көлiк байланысын қамтамасыз ететiн жергілiктi маңызы бар (облыстық және аудандық) жолдар учаскелерiн, және iлеспе инженерлiк құрылыстардың техникалық жай-күйiн қозғалыс қарқындылығының өсу перспективасын ескере отырып, нормативтiк техникалық құжаттардың талаптарына сәйкес келтiру. Автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерiн және ондағы құрылыстарды бiрiншi техникалық санатқа
9
жеткiзе отырып, қайта жаңғырту;
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
9
"Автомобиль жолдары" ҚР ҚНжЕ 3.03-09-2003

      - бар көшелердi қайта жоспарлауды, кеңейтудi, қайта жаңғырту мен күрделi жөндеудi, сондай-ақ жылдамдықты автоматты өлшеу мен автомобильдердiң нөмiрлiк белгiлерiн тану жүйесiн қоса алғанда, жаңа көшелер мен инженерлiк құрылыстарды салуды, көше қозғалысын қазiргi заманғы басқару жүйелерiмен жарақтандыруды, қауiпсiз және жайлы жүрiп өтудi қамтамасыз ету үшiн республикалық маңызы бар қалалардың, облыс және аудан орталықтарының көше-жол желiсiнiң геометриясы мен жай-күйiн қолданыстағы нормативтiк және техникалық талаптармен сәйкестiкке келтiру, зиянды заттарды азайту;
  
      - аялдау пункттерiн, автостанциялар, автовокзалдар және қалалық көлiк инфрақұрылымының басқа да объектiлерiн салу және қайта жаңғырту;
  
      - қалалардың және басқа да елдi мекендердiң маңындағы кiрме және айналма (айналып өтетiн) жолдарды салу және қайта жаңғырту;
  
      - халықаралық, республикалық және жергiлiктi маңызы бар жалпы пайдаланымдағы жолдар жүйесiн мұндай жолдардың жай-күйiнiң олардың мақсатына сай келуiне кепiлдiк беретiндей және Қазақстан Республикасында пайдалануға рұқсат етiлген кез келген автокөлiктiң жыл бойы қауiпсiз жүрiп өтуiн қамтамасыз ететіндей деңгейде ұсталуын (пайдаланылуын) қамтамасыз ету;
  
      - жол бойғы сервис объектiлерiн, алыс жолға шыққан көлiк құралдары үшiн күзетiлетiн тұрақ орындарын, жедел байланыс пункттерiн, шұғыл техникалық және медициналық көмек пункттерiн салуды және қайта жаңғыртуды қоса алғанда, жол бойы инфрақұрылымын дамыту;
  
      - жол жұмыстарының сапасына және нормативтердiң, жөндеуаралық мерзiмдердiң сақталуына қойылатын талаптарды арттыру мен жол жұмыстарының сапасын бақылауды жүргiзу үшiн жағдайларды ұйымдастыру;
  
      - транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан өндiрiлетiн төлемдердiң мөлшерлерiн мемлекеттiң жолдарды салуға, жөндеуге және ұстауға жұмсайтын шығындарының толық жабылуын қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кезең кезеңмен оңтайландыру;
  
      - шекаралық өткелдерде және ел аумағы бойынша автокөлiк құралдарының салмақтық және көлемдiк параметрлерiн таразылық бақылаудың тиiмдi жүйесiн қамтамасыз ету;
  
      - орталық органдар мен жергiлiктi атқарушы органдар арасындағы байланысты нығайту. Тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдарын республикалық деңгейде бiрiктiру тасымалдаушылар мен мемлекеттiң керi байланысын нығайтуға мүмкiндiк бередi.
  
      - лицензиялау, сертификаттау және стандарттау жүйелерiнiң толыққанды жұмыс iстеуi;
  
      - жүк және жолаушы тасымалдарында автокөлiк жұмысының жедел есептеу жүйесiн қалпына келтiру;
  
      - қалалық, қаламаңындық қоғамдық көлiктiң жылжымалы құрамының және қалааралық автомобиль жолаушы көлiгiнiң сандық және сапалық жай-күйiн осындай тасымалдарға қажеттiлігі қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн жеткiзу, сондай-ақ жолаушылар мен багаждың қауiпсiз және жайлы жеткiзiлуiн қамтамасыз ету;
  
      - қала бағдарғыларындағы автобустар мен электркөлiк қозғалысын диспетчерлiк қамтамасыз етудiң қазiргi заманғы жүйесiн және жолаушыларды электронды билеттендiру жүйесiн енгiзу;
  
      - автомобиль көлiгiмен жүк тасымалдарын ақпараттық қамтамасыз ету көлiктiң барлық түрлерiнiң көлiк операторлары, өнеркәсiп пен ауыл шаруашылығы кәсiпорындары және олардың өндiретiн өнiмдерi туралы бiрыңғай ақпараттық дерекқор жасаумен бiр мезгiлде iске асырылатын болады;
  
      - отын сапасына экологиялық талаптарды арттыру, автомобильдiң пайдаланылған газдарынан шығатын зиянды заттардың шығарындылары деңгейiн бақылауды қатайту;
  
      - жолаушылар тасымалдарындағы лицензиялауды қалпына келтiру, жүргiзушiлерге, автокөлiк құралдарына және оларға техникалық қызмет көрсетуге қойылатын талаптарды арттыру;
  
      - ауылдық елдi мекендердi өндiрiстiк күштердi орналастыру мен дамытудың перспективтi сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлiгінiң тұрақты тасымалдарымен қамтамасыз ету;
  
      - Қазақстанның iрi қалаларында трамвай, жылдам жүретiн трамвай, троллейбус, монорельстi көлік және метро және басқалары сияқты қалалық жолаушы көлiгінiң баламалы түрлерiн дамыту;
  
      - жол-көлiк оқиғаларының алдын алуға және болдырмауға, олардың салдарының ауыртпалығын төмендетуге бағытталған шаралар кешенiн жүзеге асыру;
  
      - автомобильдердi құрастыру және шығару жөнiнде бiрлескен өндiрiстер құру.

**5.1.3. Әуе көлiк саласында:**

      - азаматтық авиация субъектiлерiне қойылатын сертификаттық және экономикалық талаптарды қатайту. Авиациялық тасымалдарда белгiленген коммерциялық принциптердi сақтайтын және қазақстандық авиация рыногының қажеттiлiктерiн қамтамасыз ететiн авиакомпаниялар құру және қаржы жағынан тұрақты және дамушы авиакомпанияларды қолдау мақсатында авиация рыногын мемлекеттiк реттеудiң шаралары жүйесiн қолдану;
  
      - тұрақты iшкi және халықаралық әуе тасымалдарында жұмыс iстейтiн 1-3 сыныпты әуе кемелерi паркiн (лизингтiң әр түрiнiң көмегiмен) толық жаңарту. Қазақстандық лизинг компаниясын құру және оның жұмысын белсендi жүргізу. Авиациялық жұмыстардың әр түрiнде жұмыс iстейтiн 4-шi сыныпты (тiкұшақтар) әуе кемелерi (соның iшiнде Батыс Қазақстанның және Каспий қайраңының қазақстандық бөлiгiнiң мұнай өндiрушi өңiрлерiндегi жұмыстар үшiн тiкұшақтар паркiн белсендi жаңарту) паркiнiң жаңартылуын бастау;
  
      - тұрақты халықаралық және iшкi авиарейстер орындалатын "хабтар"-әуежайлардың (Алматы, Астана, Атырау) және Қазақстанның дамушы өңiрлерiнде орналасқан, стратегиялық және жұмылдыру маңызы бар (Ақтөбе, Ақтау, Шымкент, Орал) әуежайлардың өндiрiстiк қорларының қайта жаңартылуын аяқтау;
  
      - Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiн CNS/АТМ тұжырымдамасын енгізуге дайындау. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесi қосалқы жүйелерiнiң CNS/АТМ түп тұлғасы және оны енгiзу үшiн негiз болып табылатын бiрыңғай кешенге кiрiктiрiлуiн қамтамасыз ету;
  
      - нормативтік-техникалық актілерді соның ішінде ұшу қауіпсiздiгiн метеорологиялық қамтамасыз ету саласындағы актiлердi ИКАО және JAR халықаралық стандарттарымен сәйкестiкке келтiру;
  
      - iрi шетелдiк компаниялармен (барлық халықаралық стандарттарға жауап беретiн әуе кемелерi паркi, меншiктi авиациялық-техникалық орталығы, әуе кемелерiн орналастыруға арналған ангарлар, Еуропа-Қазақстан-Азия бағыты бойынша авиациялық бағдарғылар желiсi) салыстырғанда бәсекеге қабiлеттi ұлттық авиакомпанияларды түбегейлi қалыптастыру;
  
      - кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру.

**5.1.4. Iшкi су көлiк саласында:**

      - мемлекеттiк өзен техникалық флотын оның саны мен жай-күйiн Қазақстанның iшкi су жолдарын ұстау жөнiндегi барлық жұмыстардың толық көлемде орындалуы үшiн қажеттi деңгейге дейiн жеткiзе отырып iшiнара жаңарту және жаңғырту;
  
      - iшкi су жолдарында гидротехникалық құрылғыларды олардың өткiзу қабiлетi мен технологиялық параметрлерiн өзен кемелерiнiң навигациясы барысында қатерлердiң туындауы мен кiдiртулердi болдырмайтындай деңгейге дейiн жеткiзе отырып қайта жаңғырту;
  
      - Ертiс өзенi бойынша толассыз кеме қатынасын ашу, сондай-ақ бүкiл кеме жүру бөлiгi бойынша тереңділігін және басқа да параметрлерiн өзен-теңiз класындағы кемелерiмен толассыз жолаушы және жүк кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiндей тереңдiкке жеткiзе отырып Жайық-Каспий каналының қайта жаңартылуын аяқтау;
  
      - Қазақстанның кеме жүретiн негізгi өзендерiнiң техникалық параметрлерiн навигация барысында өзен кемелерiнiң қатерлер мен кiдiрiстерге тап келуiн болдырмайтын жағдайға дейiн жеткiзу;
  
      - кеме жасау және кеме жөндеу кәсiпорындарын қалпына келтiрудi және дамытуды ынталандыру;
  
      - Ертiс өзенi бойынша Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттiк бағдарғысын ашу үшiн жағдайлар жасау;
  
      - Қазақстанның Каспий өңiрiнiң өзен көлiгiн Солтүстiк-Оңтүстiк халықаралық транзиттiк бағдарғысы жұмысына қосу;
  
      - iшкi су көлiгiнде техникалық қауiпсiздiктi қамтамасыз ететiн құрылымды құру.

**5.1.5. Теңiз көлiк саласында:**

      - қолданыстағы және дамушы порттардың өндiрiстiк қуаттарын, Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 
Жарлығымен
 бекiтiлген Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңiрлерiн дамытудың басқа да бағдарламаларын iске асыруды ескере отырып, жүктердi ауыстырып тиеудiң болжамды өсуiн қамтамасыз ететiндей деңгейге дейiн ұлғайту жөнiндегi жұмыстардың бiрiншi кезеңiн аяқтау;
  
      - Ақтау теңiз порты негiзiнде көлiктiк-логистикалық орталық құру;
  
      - Маңғыстау облысының Түпқараған шығанағында Кеме қозғалысын басқару жүйесiн құру;
  
      - шикi мұнай мен мұнай өнiмдерiн, сусымалы және қотарылатын жүктердi тасымалдау үшiн теңiз кемелерiн сатып алуды және жасауды қоса алғанда қазақстандық теңiз сауда флотын дамыту, сондай-ақ қосалқы флоттың меншiктi кемелерiн сатып алу және салу;
  
      - ұлттық сауда флотына және Каспий бойынша жүретiн басқа да теңiз кемелерiне қызмет көрсету үшiн кеме жөндеу және кеме жасау объектiлерiн дамыту;
  
      - дипломдалған моряктарды және вахтада тұруға дайындау туралы 1978 жылғы 7 шiлдедегi Конвенцияның талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасында бiлiктi кадрларды даярлауды ұйымдастыруға арналған теңiз оқу-тренажерлiк орталығын құру.

**5.2. II кезең - 2011-2015 жылдар**

      Iске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелерiн егжей-тегжейлi зерделеу кемшiлiктер мен проблемалық мәселелердi анықтау және жүргiзiлген жұмыстың бағалануын орындау қажет. Экономикадағы құрылымдық өзгерiстердi ескере отырып, бағалау нәтижелерiнiң негiзiнде мемлекеттiк стратегиялық және бағдарламалық жоспарлауды жақсарту жөнiнде жүйелiк сипаттағы ұсыныстар берiлуi, бұл қайда қажет болса, одан әрi даму басымдықтары қайта анықталуы, инвестицияларды салу тиiмдiлiгi бағалануы, одан кейiнгi реформалар ұсынылуы тиiс.
  
      Осы кезеңде БЭК және ЕурАзЭҚ шеңберiнде бiрыңғай көлiк кеңiстiгiн құруды аяқтау, сондай-ақ тиiстi келiсiмдерге қосылу мен оларды iске асыру және iшкi су көлiгі заңнамасын үйлестiру арқылы ШОС, 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 қызметтерiн көрсетудiң халықаралық рыногында отандық операторлардың ұстанымын дамыту мен нығайту үшiн қолайлы жағдайлар жасауға, сондай-ақ транзит әлеуетiнiң пайдаланылу тиiмдiлiгін арттыруға бағытталатын болады. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту жүргiзiлетiн болады.
  
      Көрсетiлген кезеңде салалардың ғылыми әлеуетiн қалпына келтiру, ғылыми және инновациялық ұжымдарды қалыптастыру жүргiзiлетiн болады. Көлiк салаларының мамандарды қажетсiнуiне сәйкес кадрларды даярлау жоспарлы сипат алады.
  
      Стратегияны iске асырудың екiншi кезеңiнiң соңына қарай Қазақстанның елдi мекендерiнiң (олардың даму орталықтарына жақындығын ескере отырып) көпшiлiгi көлiк қатынасымен қамтылады, мұның өзi көлiк жүйесiн перспективтi дамытудың әлеуметтiк бағытына сәйкес келедi. Бұл орайда, оның өткiзу қабiлетi мен тиiмдiлiгi экономика қажеттiлiгiне толық сәйкес келедi.
  
      Кезең көлiк стратегиясын iске асырудың оң әсерiн бекiтуге бағытталады.
  
      Институционалды реформалардың, сондай-ақ жаңа технологиялар мен тәжiрибелердiң тиiмдiлiгi кеңейтiлуi және барлық облыстарға, аудандарға, ауылдық округтар мен ауылдық елдi мекендерге дейiн жеткiзiлуi тиiс.
  
      Өзiн өзi барынша өтеу принципiндегі инфрақұрылымды қаржыландыруға өту жүзеге асырылуы тиiс, бұл оның одан әрi орнықты дамуы мен жоғары техникалық және технологиялық деңгейде ұстап тұру үшiн ресурстарды қалыптастыруға мүмкiндiк бередi.
  
      Осылайша, стратегияны iске асырудың екiншi кезеңiнде көлiк инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттiк басымдылықтар мыналар болады:

**5.2.1. Темiр жол көлiк саласында:**

      - бүкiл магистральдық темiр жол желiсi мен сала объектiлерiнiң техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру;
  
      - вагон құрылысы мен локомотив құрылысын дамыту, жолдың жоғарғы құрылысының контейнерлерi мен материалдарын шығару;
  
      - арнайы жылжымалы құрамды жөндеу жөнiнде өндiрiстер құру;
  
      - отандық локомотивтер мен вагон жасау есебiнен жылжымалы құрамды ауқымды жаңарту;
  
      - жаңа темiр жол желiлерiн салу бағдарламасын iске асыру;
  
      - халықаралық көлiк дәліздерi бойынша жүрдек контейнерлiк поездардың тұрақты жүрiп-тұруы;
  
      - барлық iрi қалалар мен тораптық станцияларда осы заманғы жоғары технологиялық логистикалық орталықтар құру;
  
      - осы заманғы жүрдек жолаушы қатынасын дамыту;
  
      - жүк тасымалдары көлемiнде транзит үлесiн едәуiр ұлғайту отандық көлiк операторларын әлемдiк көлiк рыногына кiрiктiру;
  
      - отандық көлiк операторларының қызметiнде сыртқы экономикалық құраушының өсуi.

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

      - жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желiсiнiң және олардағы құрылыстардың техникалық жай-күйiн қозғалыс қарқындылығының перспективалық өсуi мен осьтiк жүктеменi есепке ала отырып, нормативтiк-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтiру;
  
      - автомобиль жолдарының жаңа учаскелерiн (инженерлiк құрылыстар салуды қоса алғанда) салу, топырақтық жарылуларды болдырмау және жалпы пайдаланымдағы өңiраралық, облысiшiлiк және аудандық автомобиль қатынастарын қамтамасыз ететiн жолдардың бар желiсiнiң техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттардың деңгейiне дейiн көтеру;
  
      - 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 жасау арқылы жеке инвесторларды тарту;
  
      - халықаралық маңызы бар жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын қайта жаңартуды аяқтау және оларды халықаралық стандарттар деңгейiне дейiн жеткiзу;
  
      - жалпы пайдаланымдағы халықаралық, республикалық және жергiлiктi маңызы бар жолдар желiсiн халықаралық стандарттар деңгейiнде күтiп ұстауды қамтамасыз ету;
  
      - жекелеген учаскелердiң өлшемдерiн бiрiншi техникалық санатқа дейiн жеткiзумен халықаралық транзиттiк дәлiздер бағытында жүрдек автомагистральдарды салу;
  
      - халықаралық автомобиль тасымалдарын орындау кезiнде нақты теңбе теңдiкке қол жеткiзу;
  
      - ауылдық елдi мекендердi өндiрiстiк күштердi орналастыру мен дамытудың перспективалық сызбасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлігінің жүйелі 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 енгiзуi үшiн жағдайларды қамтамасыз ету;
  
      - отандық автомобиль өнеркәсiбiн дамытуды жандандыру үшiн жағдайлар жасау;
  
      - автобустар мен жүк автомобильдерiн экология бойынша еуропалық стандартқа ауыстыру;
  
      - халыққа қоғамдық көлiкпен қызмет көрсету деңгейiн дамыған елдердiң деңгейiне жеткiзу, жаңа технологиялар мен көлiктiң балама түрлерiн қарқынды енгiзу;
  
      - отандық автомобиль өнеркәсiбiн дамыту 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 қажеттiлiгiне қызмет көрсету жөнiндегi шағын авиация құру;
  
      - авиациялық тасымалда халықтың қажеттiлiктерiн барынша қанағаттандыру мақсатында серпiндi және бәсекелестiкке қабiлеттi индустрияны дамытуды көтермелеу мақсатымен азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу жүйесiн iшiнара ырықтандыру;
  
      - Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы қызметiн реттейтiн нормативтiк құқықтық базаны әзiрлеу және енгiзу. Нормативтiк құқықтық база озық халықаралық стандарттар мен талаптарға толығымен сәйкес болуы тиiс;
  
      - Қазақстанның авиациялық компаниялары әуе кемелерiнiң паркiн жаңартуды аяқтау экологиялық талаптарды қоса алғанда, оларды қауiпсiз пайдалану үшiн қойылатын барлық халықаралық талаптарға сәйкестігi;
  
      - облыстық маңызы бар әуежайлардың өндiрiстiк қорын қайта жаңартуды аяқтау. Жергiлiктi әуе желiлерiнiң әуеайлақтары мен тiкұшақ айлақтары желiсiн белсендi дамиды; әуеайлақтар желiсi Қазақстанның барлық iрi елдi мекендерiн географиялық жағынан қамтитын болады. "Хаб" - әуеайлақтар және стратегиялық маңызы бар әуеайлақтар ИКАО-ның екiншi санаттағы минимумы бойынша әуе кемелерiн қабылдауға санатталуы тиiс
10
;
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
10
"Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде ұшудың негiзгi ережесiн бекiту туралы" Қазақстан Республикасы
  
2003 жылғы 17 шiлдедегі N 712 
қаулысын
 қараңыз

      - әуе қозғалысын ұйымдастырудың технологиялық жүйесiнiң спутниктiк навигация әдiстерiн қолдануға негiзделген және әуе қозғалысына қызмет көрсету әдiстерiнiң кiрiгуiмен және шығарылған диспетчерлердiң жұмыс орындарына енгiзiлген жүйелерiмен жиынтығында кең ауқымды бiрыңғай автоматтандырылған жүйеге толық өту кезеңiн аяқтау;
  
      - авиация тасымалы рыногын мемлекеттiк реттеу жүйесiн толық ырықтандыру, өңiрлiк iшкi және халықаралық ұшуларды орындайтын әуе та~ымалының бiрнеше ұлттық операторларын құру үшiн жағдайлар қалыптастыру. Азаматтық авиацияның қызметiн реттейтiн техникалық талаптар мен стандарттарды белгiлеу бөлiгiнде мемлекеттiк реттеу шаралары қалады;
  
      - қазақстандық авиация рыногында әуе тасымалдары мен авиациялық жұмыстарға халықтың қажеттiлiгiн қанағаттандыратын, шетелдiк авиакомпаниялармен салыстырғанда бәсекелестiкке қабiлеттi және осы заманғы әуе кемелерiнiң меншiктi паркiне ие бiрнеше авиакомпаниялардың болуы.

**5.2.4. Iшкi су көлiгі саласында:**

      - Қазақстанның кеме жүретiн су жолдарының тереңдiгiн және басқа да техникалық параметрлерiн рұқсат берiлген кластар кемелерiмен толассыз жолаушылар мен жүктердiң кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiн деңгейге дейiн жеткiзу;
  
      - өңiрлiк даму перспективасын ескере отырып, бар және жаңа өзен порттарының құрылысын дамыту;
  
      - отандық кеме жасау есебiнен мемлекеттік техникалық флот кемелерiн жаңарту және жаңғырту;
  
      - кедергісiз және қауiпсiз кеме қатынасына кепiлдiк беретiн iшкi су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткiзу қабiлетi мен технологиялық параметрлерiн қамтамасыз ету;
  
      - пароммен өтудi дамыту;
  
      - сервистiк және жөндеу кәсiпорындарын қалыптастыру.

**5.2.5. Теңiз көлiгi саласында:**

      - теңiз порттарының өндiрiстiк қуаттарын ұлғайту және жаңғырту жөнiндегi жұмыстарды аяқтау;
  
      - Каспий теңiзiнiң қазақстандық бөлiгiнде жүктердi ауыстырып тиеудiң баламалы пункттерi инфрақұрылымын олардың қуаттарын жүктердi ауыстырып тиеудiң болжамды өсiмiн қамтамасыз ететiн және даму бағдарламасын перспективтi iске асыруды ескеретiн деңгейге дейiн кезең кезеңмен жеткiзе отырып дамыту;
  
      - қазақстандық теңiз сауда флотын дамыту;
  
      - кемелер қозғалысын басқарудың өңiрлiк жүйесiн құру;
  
      - меншiктi сервис және жөндеу кәсiпорындарын дамыту үшiн жағдайлар жасау.
  
      Стратегияның әрбiр кезеңiнiң соңында iске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелерiне толық талдау жүргiзiлуi тиiс, кемшiлiктер анықталуы және Стратегияның саяси және әлеуметтiк-экономикалық бағытына түзетулер енгізу жөнiнде ұсынымдар тұжырымдалуы тиiс.

**5.3. Iске асыру тетiктерi**

      Стратегияны iске асыру Стратегияның қағидаттары мен бағыттарына сәйкес көлiктiң әрбiр түрi бойынша дамудың салалық (секторлық) орта мерзiмдiк бағдарламаларын және қалалық жолаушылар көлiгiн дамытудың өңiрлiк бағдарламаларын әзiрлеу мен iске асыру арқылы жүзеге асырылатын болады. Сөйтiп, көлiк жүйесiн дамытуда бiрыңғай көзқарасқа және кешендiлiкке қол жеткiзiледi.
  
      Даму бағдарламаларын әзiрлеу үкiметтiк емес ұйымдардың: институттардың, қауымдастықтардың, жеке бизнестiң белсендi қатысуымен жүзеге асырылуы тиiс. Салалық даму бағдарламалары барлық инфрақұрылымдық жобалардың қоршаған ортаға әсерiн бағалау жөнiндегi мiндеттi есептермен бiрге берiлуi туралы талаптарды және олардың экологиялық сараптаудан өтуiн көздеуi тиiс.
  
      Мұндай бағдарламаларды iске асыру мониторингi үшiн Үкiмет есеп берудiң тәртiбi мен жүйесiн әзiрлейтiн және енгiзетiн болады, онда уәкiлеттi органдардың құзыреттiлiгi мен тиiмдiлiгi, iске асыру тетiктерi мен ұйымдық құрылымдардың ашықтығы, жобалардың ұзақ мерзiмдi орнықтылығы мен қаржылық айқындылығы тәрiздес өлшемдерге баса көңiл аударылатын болады.
  
      Көрсетiлген өлшемдердi ескере отырып дайындалған Стратегияның iске асырылуы туралы есептердi Стратегияны iске асыруға жауапты уәкiлеттi мемлекеттiк орган жыл сайын Үкiметке ұсынуы тиiс. Оларда Стратегияның мақсаттары мен мiндеттерiне қол жеткiзудi талдау және қажет болған жағдайда iске асырудың әрбiр кезеңiнiң қорытындылары бойынша стратегиялық бағыттарға түзетулер енгiзу жөнiндегi ұсыныстар қамтылуы тиiс.

**6. ҚАЖЕТТІ ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРI**

**6.1. Негiзгi қағидаттар**

      Көлiк қызметтерi рыногын одан әрi мемлекет иелiгiнен алуды және ырықтандыруды ескере отырып өндiрiстердi дамыту, жеке меншiктегi жылжымалы құрам мен инфрақұрылым объектiлерiн жаңарту мен жаңғырту жөнiндегi жеке бастамаларды iске асыруға мемлекеттiң қолдау көрсетуi икемдi нормативтiк техникалық және қазыналық саясатты қоса алғанда, қолайлы экономикалық жағдайларды жасауда болып табылады. Барлық көлiк қызметтерiн iс жүзiнде жеке кәсiпорындар көрсететiнiн ескерсек, олар пайдалану шығындарын және күрделi шығындарды өз бетiнше өтейдi.
  
      Жолаушы темiр жол тасымалына қатысты Қазақстан Республикасының темiр жол көлiгiн қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын
11
 iске асыру шеңберiнде әзiрленiп жатқан субсидиялаудың ерекше тетiктерi әрекет ететiн болады.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
11
Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2001 жылғы 1 маусымдағы N 801  
қаулысымен
 бекiтiлген.

      Автомобиль және темiр жолдарының тiрек (магистральды) желiсi, сондай-ақ iшкi кеме қатынасы инфрақұрылымы мемлекет меншiгiнде қалады. Терминалдар бiртiндеп жеке сектор меншiгiне берiле бастайды.
  
      Әуе навигациясы жүйесi әуежайлардың навигациялық алымдары мен бағдарғылық навигациялық алымдар есебiнен барынша деңгейде өзiн өзi қаржыландыратын болады. Авиациялық терминалдар әуежайлардың жауапкершiлiгiнде болады және әуежайлық алымдар есебiнен қаржыландырылады. Негiзгi әуежайлар әуежайлардағы ұшу-қону алымдары есебiнен қаржыландырылатын, инфрақұрылымға техникалық қызмет көрсетуге және оны жаңарту үшiн жауап беретiн жеке секторға кiретiн болады.
  
      Теңiз-порттарының терминалдарын салу мен техникалық қызмет көрсету жалпы жағдайда жеке сектордың жауапкершілігі саласына кiредi. Жалпы пайдаланымдағы теңiз инфрақұрылымы мемлекеттiң жауапкершiлiгi саласында болады, бұл орайда шығындар мүмкiндiгiнше навигациялық алымдар мен кеме иелерiнiң стивидорлық компаниялармен шарттары есебiнен өтелетiн болады. Ішкi кеме қатынасы жолдарындағы порттар жеке сектор жауапкершiлiгiндегi сала болып табылады. Iшкi кеме қатынасы жолдары жүйесiндегi табиғатты қорғау iс-шаралары "су жолдарын кеме қатынайтын жағдайда қамтамасыз ету және шлюздердi күтiп ұстау" бағдарламасы шеңберiнде оларды күтiп ұстауға бөлiнетiн бюджет қаражаты есебiнен өтеледi. Сондықтан мемлекеттiк инвестициялар техникалық қызмет көрсету үшiн де күрделi шығындар үшiн де қажет болады.
  
      Басқа елдердегi реформалау тәжiрибесi алымдарды алуға тәсiлдердiң өзгергенiн бiлдiредi, олар жолдарды пайдалануға тiкелей байланыстырылған. Алымдар алудың осындай саясаты кезең кезеңмен Қазақстанда да енгiзiлетiн болады.
  
      Бәрiнен бұрын, бұл кейбiр еуропа елдерiндегі сияқты басты магистральдардағы жүк көтергiштiгі үлкен жүк автомобильдерiне қолданылады. Ұзақ мерзiмдi перспективада мұндай саясат кеңейтiледi және көлiк құралдарының басқа түрлерiне де қолданылады.
  
      Қазiргi заманғы стандарттардың талаптарымен сәйкестiкке келтiрiлуi қажет бәсекеге қабiлеттi қазақстан экономикасының тиiмдi қызмет ету үшiн автомобиль жолдарының маңызы ерекше.
  
      Нәтижесiнде инфрақұрылым мемлекетке қайтарылатын ұзақмерзiмдi концессиялық келiсiмдердi қоса алғанда жекеменшiк секторының көлiк саласының түрлi салаларына қатысуы ынталандырылатын болады. Мемлекет-жеке меншiк серiктестiгі сызбасы мемлекеттiң инфрақұрылымды iшiнара қаржыландыруын қамтуы мүмкiн.
  
      Тұтастай алғанда, көлiк инфрақұрылымын жаңғырту мен дамыту үлкен қаржыны қажет ететiн процестер болғандықтан, оған көлiк инфрақұрылымын салу және жаңғырту саласындағы осы не өзге де жобаларды орындау бойынша акционерлiк қоғамдар мен консорциумдар құру негiзiнде мүдделi тараптардың үлестiк қатысу жүйесiн неғұрлым белсендi енгiзу қажет. Мүдделi тараптар ретiнде мемлекет (жер, құрылыстың жеңiлдiктi шарттары мен одан арғы пайдалану), көлiк саласы (қаржы қаражатының бөлiп, жобалау, техникалық қамтамасыз ету, мамандар), жекеменшiк капитал (негiзгi қаржыландыру) және халықаралық қаржы ұйымдары (негiзгі қаржыландыру) бола алады.
  
      Көлiк инфрақұрылымы объектiлерiн жобалық қуатқа шығару кезеңiнде рынок субъектiлерiне бастапқы пайдаланым шығындарын өтейтiн, мүмкiн болатын салық жеңiлдiктерi қарастырылатын болады.

**6.2. Қаржыландыру көздерi**

      Көлiк инфрақұрылым объектiлерiн мемлекеттiк қаржыландырумен қатар даму институттарын (Қазақстанның Даму банкi, Инвестициялық қор), басқа да отандық және халықаралық қаржы ұйымдарын (ЕҚКДБ, АДБ, Әлемдiк банк, ИДБ және басқалар) тарту көзделедi. Негізгi құралдары жаңартуға ынталандыратын жеңiлдiктер мен артықшылықтар беру арқылы жеке бизнестi дамыту үшiн қолайлы ахуал қалыптастыру. Бағдарламалардың iске асырылуын қаржыландыру мемлекеттiк бюджет және мемлекеттiк-жекеменшiк серiктестiктiң тетiгiн белсендi пайдалану есебiнен жүзеге асырылатын болады.
  
      Стратегияны iске асыру кезеңiнде көлiк кешенiнiң жуықтап алғандағы инвестициялық қажеттiлiгi 2005 жылғы бағамен шамамен 3,4 трлн. теңгенi құрайды. Инвестициялық қажеттiлiктi шамамен бағалаудың негізiнде көлiк инфрақұрылымының түрлi элементтерiн қалпына келтiру, қайта жаңарту және салу, жылжымалы құрамды жаңарту жатады. Стратегияны iске асыру үшiн қажеттi адами, қаржылық және материалды-өндiрiстiк ресурстарды барынша нақты бағалау көлiк түрлерi бойынша салалық даму бағдарламаларын әзiрлеу және бекiту кезiнде, соның iшiнде тиiстi жылға республикалық бюджеттi қалыптастыру кезiнде жүргiзiлетiн болады.

**7. КYТIЛЕТIН НӘТИЖЕЛЕРI**

      Стратегияны iске асырудың Қазақстан экономикасын дамытудағы жалпы әлеуметтiк-экономикалық әсерi зор болады және Индустриалды-инновациялық даму стратегиясы, Қазақстан Республикасы ауылдық аумақтарын дамытудың 2004-2010 жылдарға арналған мемлекеттiк бағдарламасы
12
 және әзiрленiп жатқан Қазақстан Республикасын аумақтық дамытудың 2015 жылға дейiнгi стратегиясы тәрiздi бағдарламалық құжаттарды iске асыруда айтарлықтай көмек көрсетедi.
  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  
12
Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 10 шiлдедегi Жарлығымен бекiтiлген

      Барлық көлiк жүйесi жұмыс iстеудiң жаңа сапалы деңгейiне көшедi. Үзiксiз және "осал тұстарынсыз" оңтайлы көлiк желiлерi қалыптастырылатын және экономика мен халықтың көлiк қызметтерiне деген қажеттiлiгiн сенiмдi және қауiпсiз көлiкпен қамтамасыз етудiң ең жоғары деңгейiне қол жеткiзiлетiн болады.
  
      Қазақстандық көлiк кешенi әлемдiк көлiк жүйесiне табиғи кiрiгедi. Көлiк инфрақұрылымы, нормативтiк база мен экология саласындағы бақылау жүйелерi неғұрлым жоғары деңгейде халықаралық стандарттарға келтiрiледi. Көлiктiң қоршаған ортаға терiс әсерi едәуiр төмендейтiн болады. Отынның жоғары сапалы түрлерi белсендi қолданылатын, ресурс сақтаушы және экологиялық және басқа да ресурстар енгiзiлетiн болады.
  
      Қолайлы инвестициалық ахуалды қалыптастыру есебiнен көлiк кешенiнiң барлық ұзақ мерзiмдi активтерi жаңартылады, еңбектi ұйымдастырудың және өндiрiстiк процестiң озық технологиялары енгізiлетiн, отандық бейiндi өндiрiс салалары қалыптастырылатын болады. Ұлттық көлiк жүйесiнiң бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiн арттыру көршi мемлекеттердiң сыртқы экономикалық және сауда мүдделерiн өз пайдамызға бағыттауға мүмкiндiк бередi.
  
      Көлiктiң барлық түрлерi өзара үйлесiмдi әрекеттестiкте болады. Интермодальды тасымалдардың көлiктiк-логистикалық орталықтары желiсi құрылады. Осының барлығы транзиттiк тасымал үлесiнiң едәуiр ұлғаюына мүмкiндiк бередi, олардың негiзiн контейнерлiк тасымалдар құрайтын болады. Транзит мемлекеттiң және көлiк компанияларының бюджетiне елеулi қаржылық түсiмдердiң түсуiн қамтамасыз етедi.
  
      Көлiк жүйесi тиiмдiлiгiнiң артуы оның қазақстан экономикасының бәсекелестiкке қабiлеттi элементi болуына мүмкiндiк бередi. Жүк-және жолаушы тасымалдарының едәуiр өсуi қамтамасыз етiледi.
  
      Экономика мен халықтың көрсетiлетiн көлiк қызметтерiне қажеттiлiктерiн сенiмдi және қауiпсiз көлiкпен қамтамасыз етудiң ең жоғарғы деңгейiне қол жеткiзiлетiн болады. Көлiк халық үшiн қол жетiмдi болады; оның жоғары техногендiк және экологиялық қауiптiң көздерi ретiндегi әсерi төмендетiледi.
  
      Көлiктегi экономикалық және технологиялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету мәселелерi шешiлетiн болады, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекелестiкке қабiлеттiлiгінiң артуына ықпал ететiн болады.
  
      Өнiмнiң және көрсетiлетiн қызметтердiң өзiндiк құнының көлiктiк құрамдас бөлiгi айтарлықтай төмендетiледi, отандық экспорттың бәсекеге қабiлеттiлiгi артады. Көлік кешенi мемлекет экономикасының негiзгi қозғалтқыштарының бiрi болады.
  
      Тұратын ауданына және жыл мезгiлiне қарамастан, Қазақстан халқының көлiк қызметтерiне қолжетiмдiлiгi артады. Жолаушы тасымалдарының жайлылығы мен сервис сапасы айтарлықтай жоғарылайды. Көлiк қызметтерiн тұтынушылардың есебiнен операторлардың шығындарын толық өтеуге ұмтыла отырып, мемлекет тиiмсiз жолаушы тасымалдарын қаржыландыруды және азаматтардың жекелеген топтарына жол жүру ақысы бойынша жеңiлдiктер ұсынуды жалғастырады.
  
      Мемлекет көлiк қызметтерiнiң рыногында кәсiпкер ретiндегi өзiнiң қатысуын қысқартады және рынок субъектiлерiнiң шаруашылық қызметiне араласпай-ақ, көлiк қызметiн реттеудi жүзеге асыруға арналған өзiнiң функцияларын орындауға бiржола ойысады.
  
      Инфрақұрылымның жай-күйiнiң жалпы жақсаруы және перспективтi дамуы есебiнен Қазақстанның көлiк дәлiздерi жүктер мен жолаушылардың транзиттiк тасымалдары үшiн тартымды болады.
  
      Көлiк инфрақұрылымын ең жоғары деңгейде оны пайдаланушылардан алынатын алымдар есебiнен және iлеспе қызметтердi сатудан қалыптасатын кiрiс есебiнен ұсталатын болады. Бұл оны одан әрi жоғары техникалық және технологиялық деңгейде орнықты дамыту мен қамтамасыз ету үшiн ресурстар қалыптастыруға мүмкiндiк бередi.
  
      Стратегияны iске асыру 2015 жылға қарай мынадай нәтижелерге қол жеткiзуге:
  
      жолаушылар айналымы 1,5 есе өседi (2005 жылы ол 107,6 млрд. жкм. құрады), жүк айналымы 2 есе өседi (2005 жылы - 223,8 млрд. ткм.);
  
      соңғы өнiм құнындағы көлiк құраушысын 6,9%-ға дейiн төмендетуге;
  
      автомобиль жолдарын пайдаланушылардың көлiктiк шығыстарын автомобиль тасымалдарының өзiндiк құнын кемiту есебiнен азайту;
  
      көлiк оқиғаларын екi еседен артыққа кемiтуге;
  
      1000 автокөлiк құралына келетiн қаза болғандар санының көрсеткiшi 3 есе төмендейдi (2005 жылы Қазақстанда ол 1,9 құрады; дамыған елдерде - 0,3 шамасында);
  
      республиканың елдi мекендерiнiң тұрақты көлiк қатынасымен қамтамасыз етiлуiн жоғарылату (ауылдық жерлердегi елдi мекендердiң саны 1,1 мың. бiрлiктен астамға көбейедi, олармен тұрақты жыл бойғы көлiк қатынасы қамтамасыз етiледi);
  
      халықтың темiр жол және автомобиль көлiктерiмен жол жүруi 1,5 есе, әуе көлiгiмен - 6 есе өседi;
  
      жүк қатынасының жылдамдығы 15-20%-ға, ал негiзгi халықаралық көлiк дәлiздерiнде - 20-30%-ға өседi;
  
      отандық тасымалдаушылардың және елдiң көлiк дәлiздерiнiң бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiн жоғарылату;
  
      көлiк жүйесiнде және ұқсас көлiк саласында қосымша жұмыс орындарын ашу;
  
      Қазақстанның аумағы арқылы транзит көлемдерiн былайша:
  
      - 2004 жылғы 8,4 млн. тонна жүктен 32,2 млн. тонна жүкке дейiн;
  
      - 2004 жылғы 82,5 млн. ұшақ-километрден 190,0 млн. ұшақ-километрге дейiн;
  
      транзиттік қозғалыстан түсетiн кiрiстi үш еседен артыққа арттыру - 2004 жылғы 41,4 млрд. теңгеден 136,3 млрд. теңгеге дейiн ұлғайтуға мүмкiндiк бередi;
  
      IЖӨ-дегi көлiк үлесi (жеке меншiк автомобильдерсiз) 7,9 %-ды құрайды;
  
      қоршаған ортаны ластаудағы көлiктiң бөлiп 2,5 есе төмендейдi;
  
      Индустриалды-инновациялық даму стратегиясын және өңiрлiк даму перспективаларын есепке ала отырып - экономиканың жүксыйымдылығын IЖӨ-нiң 5 т-км/ долл. дейiн төмендету.
  
      Стратегияны iске асыру, оның қағидалары негiзiнде билiктiң барлық тармақтары мен деңгейлерiнiң, бизнестiң, қоғамның түрлi топтарының iс-қимылдарын үйлестiру Қазақстан Республикасының әлеуметтiк-экономикалық мүддесiнде көлiк мүмкiндiктерiнiң неғұрлым тиiмдi пайдаланылуын қамтамасыз етедi.

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