

**Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы**

***Күшін жойған***

Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 958 Жарлығымен

      Ескерту. Күші жойылды - ҚР Президентінің 2010.03.19 № 958 Жарлығымен.

"Президент пен Үкімет актілерінің

жинағында" және республикалық

баспасөзде жариялануға тиіс

**ҚАУЛЫ ЕТЕМIН:**

      1. Қоса берiліп отырған Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк  стратегиясы (бұдан әрi - Стратегия) бекiтiлсiн.

      2. Қазақстан Республикасының Үкiметi:

      1) бiр ай мерзiмде Стратегияны iске асыру жөнiндегi 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. Осы Жарлықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентiнiң Әкiмшiлiгiне жүктелсiн.

      4. Осы Жарлық қол қойылған күнiнен бастап қолданысқа енгiзiледi.

*Қазақстан Республикасының*

*Президенті*

Қазақстан Республикасы

Президентінің

2006 жылғы 11 сәуірдегі

N 86 Жарлығымен

БЕКІТІЛГЕН

 **Қазақстан Республикасының**
**2015 жылға дейінгі көлік 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 кеңiстiгi арқылы транзиттiк 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 КЕШЕНIНІҢ ҚАЗIРГI ЖАЙ-КYЙIН ТАЛДАУ

2.  МАҚСАТ, СТРАТЕГИЯЛЫҚ МIНДЕТТЕР МЕН ҚАҒИДАТТАР

3.  СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГIЗГI БАҒЫТТАРЫ

3.1. КӨЛIК ҚЫЗМЕТIН МЕМЛЕКЕТТIК РЕТТЕУ ЖYЙЕСIН ЖЕТIЛДIРУ

3.2. КӨЛIК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ ЖӘНЕ ДАМЫТУ

3.3. КӨЛIК ҚЫЗМЕТI НАРЫҒЫН ДАМЫТУ

3.4. КӨЛIК ЖҮЙЕСIН ӨҢIРЛIК ДАМЫТУ

3.5. КӨЛIКТЕГI ҚАУIПСIЗДIКТI АРТТЫРУ

3.6. ТРАНЗИТТIК ӘЛЕУЕТТI ПАЙДАЛАНУ ТИIМДIЛIГIН АРТТЫРУ

3.7. КӨЛIК САЛАСЫНДАҒЫ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУ

3.8. КӨЛIК САЛАСЫНДАҒЫ ҒЫЛЫМИ ЖӘНЕ КАДР ӘЛЕУЕТIН АРТТЫРУ

4.  КӨЛIКТІҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТYРЛЕРIНДЕ СТРАТЕГИЯНЫ IСКЕ АСЫРУДЫҢ ЕРЕКШЕЛІКТЕРI

4.1. ТЕМIР ЖОЛ КӨЛIГIНДЕ

4.1.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту

4.1.2. Көлiк қызметi нарығын 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 қызметi нарығын 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 нарығын 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 КӨЛIГIНДЕ

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 ТЕТIКТЕРI

5.1. I-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. Теңiз көлiгi саласында

5.2. ІІ КЕЗЕҢ: 2011-2015 ЖЫЛДАР

5.2.1. Темір 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.  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 өз

                          дамуындағы жаңа серпiлiс жасау

                          қарсаңында" Қазақстан халқына  Жолдауына ,

                          Қазақстан Республикасы Президентiнiң

                          қатысуымен өткен Үкiметтiң кеңейтiлген

                          отырысының 2005 жылғы 21 қарашадағы

                          N 01-7.8 хаттамасына сәйкес әзiрлендi

**Әзiрлеушi**                 Қазақстан Республикасы Көлiк және

                          коммуникация министрлiгi

**Мақсаты**                   Экономика мен халықтың көлiк қызметiндегi

                          қажеттiлiктерiн толық көлемде

                          қанағаттандыруға қабiлеттi

                          көлiк-коммуникация кешенiн озыңқы дамыту

**Стратегиялық мiндеттер**     Қазақстанның көлiк жүйесiнiң әлемдiк

**мен қағидаттар**            көлiк жүйесiне кiрiгуi;

                            сыртпен кiрiктiрiлген бiрыңғай көлiк

                          кеңiстiгiн қалыптастыру;

                            қазiргi заманғы перспективалы ұлттық

                          көлiк инфрақұрылымын құру;

                            транзиттiк әлеуеттi дамыту және тиiмдi

                          пайдалану;

                            көлiк процестерiнiң ең жоғары

                          тиiмдiлiгiне қол жеткiзу және iшкi,

                          транзиттiк және экспорттық-импорттық

                          қатынаста түпкi өнiм құнындағы көлiк

                          құрамдасын төмендету;

                            ұлттық көлiк заңнамасын өңiрлiк және

                          халықаралық ұйымдар шеңберiнде халықаралық

                          құқық нормаларының, стандарттарының

                          талаптарымен үйлесiмдi ету;

                            бiрыңғай экономикалық кеңiстiктi нығайту

                          және өңiраралық байланыстарды дамыту,

                          сондай-ақ көлiктiк қол жетiмдiлiктi

                          экономикалық даму мен әлеуметтiк

                          тұрлаулылыққа кепiлдiк беретiн деңгейде

                          қамтамасыз ету;

                            инновациялық технологиялармен

                          инфрақұрылымды кластерлiк дамыту есебiнен

                          Қазақстанның көлiк жүйесiнiң бәсекеге

                          қабiлеттiлiгiн арттыру;

                            көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн

                          қамтамасыз ету, көлiктегi оқиғалардың

                          санын және ауыртпалығын төмендету;

                            экологиялық қауiпсiздiктi және

                          энергетикалық ресурстарды тиiмдi

                          пайдалануды қамтамасыз ету;

                            көлiк секторында қолайлы инвестициялық

                          ахуалды қалыптастыру

**Iске асыру мерзiмi**       2006-2015 жылдар

                          1 кезең - 2006-2010 жылдар

                          2 кезең - 2011-2015 жылдар

**Қажеттi ресурстар**        Қажеттi ресурстар және қаржыландыру

**және қаржыландыру**        көздерi көлiктiң әрбiр түрi бойынша

**көздерi**                   салалық бағдарламаларды әзiрлеу мен бекiту

                          кезiнде айқындалатын болады

**Күтiлетiн**                 Көлiк жүйесiн жұмыс iстеудiң сапалық жаңа

**нәтижелер**                 деңгейiне көшiру жүзеге асырылатын,

                          оңтайлы көлiк жүйесi қалыптастырылатын

                          болады.

                            Қазақстанның көлiк кешенi әлемдiк көлiк

                          жүйесiне үйлесiмдi кiрiгетiн болады.

                            Қолайлы инвестициялық ахуал жасау арқылы

                          көлiк кешенiнiң барлық ұзақ мерзiмдi

                          активтерi жаңартылады, еңбектi ұйымдастыру

                          мен өндiрiстiк процестiң прогрессивтiк

                          технологиялары енгiзiледi, отандық салалық

                          өндiрiстер құрылады.

                            Көлiктiң барлық түрi өзара үйлесiмдi

                          жұмыс iстейтiн болады. Интермодальдық

                          тасымалдардың көлiктiк-логистикалық

                          орталықтар жүйесi жасалады.

                            Көлiк жүйесiнiң тиiмдiлiгiн арттыру оны

                          қазақстандық экономиканың бәсекеге

                          қабiлеттi элементiне айналдыруға мүмкiндiк

                          бередi.

                            Экономика мен халықтың қажеттiлiктерiн

                          сенiмдi де қауiпсiз көлiк қызметтерiмен

                          қамтамасыз етудiң ең жоғары деңгейiне қол

                          жеткiзiлетiн болады. Көлiктiң техногендi

                          және экологиялық қауiпi төмендейдi.

                          Қоршаған ортаны ластаудағы көлiктiң үлесi

                          2,5 есе төмендейдi.

                            Көлiктегi технологиялық және

                          экономикалық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету

                          мәселелерi жетiлдiрiлетiн болады, бұл

                          Қазақстан Республикасы экономикасының

                          тартымдылығы мен бәсекеге қабiлеттiлiгiнiң

                          өсуiне ықпал ететiн болады.

                            Отандық жүк тасымалдаушылар мен елдiң

                          көлiк дәлiздерiнiң бәсекеге қабiлеттiлiгi

                          артады.

                            Көлiк жүйесiнде және көлiк саласымен

                          аралас салаларда қосымша жұмыс орындары

                          құрылатын болады.

                            Түпкi өнiм мен қызметтер құнындағы көлiк

                          құрамдасы 6,9 %-ға төмендейдi, отандық

                          экспорттың бәсекеге қабiлеттiлiгi артады.

                          IЖӨ-дегi көлiктiң үлесi (жеке

                          автомобильдердi қоспағанда) 7,9 %-ды

                          құрайды (2005 жылы - 11 %). Индустриялық-

                          инновациялық даму стратегиясын iске

                          асыруды және аумақтық даму

                          перспективаларын ескере отырып,

                          экономиканың жүк қажеттiлiгiн 5 тонна -

                          километр/доллар IЖӨ-ге дейiн төмендету

                          жоспарлануда.

                            Жолаушы (1,5 есе) және жүк (2 есе)

                          айналымының елеулi өсуi қамтамасыз

                          етiлетiн болады.

                            Республиканың елдi мекендерiнiң (1,1 мың

                          бiрлiктен астам) тұрақты көлiк қатынасымен

                          қамтамасыз етiлуi артады.

                            Қазақстан Республикасының аумағы арқылы

                          транзиттiң көлемi:

                            9,364 млн. тонна жүктен (2005 жылы) 32,2

                          млн. тонна жүкке дейiн;

                          84,7 млн. ұшақ-километрден (2005 жылы)

                          190,0 млн. ұшақ-километрге дейiн,

                          сондай-ақ транзиттiк қозғалыстан кiрiс 3

                          есе - 46,3 млрд. теңгеден (2005 жылы)

                          136,3 млрд. теңгеге дейiн ұлғаяды.

                            Стратегияны iске асыру Қазақстан

                          экономикасын дамытуда жалпы оң әлеуметтiк-

                          экономикалық нәтижеге ие болады және

                          Қазақстан Республикасының

                          Индустриялық-инновациялық дамуының

                          2003-2015 жылдарға арналған  стратегиясы

                          және Қазақстан Республикасының ауылдық

                          аумақтарын дамытудың 2004-2010 жылдарға

                          арналған мемлекеттiк  бағдарламасы секiлдi

                          бағдарламалық құжаттарды iске асыруға

                          айтарлықтай жәрдемдесетiн болады

 **КIРIСПЕ**

      Қазақстан экономикасы өсуiнiң жоғары қарқыны ұзақ мерзiмдi жоспарлауға негiзделген дамуының өз моделiн құру мен iске асырудың тиiмдiлiгiн дәлелдейдi.

      Мемлекет дамуының ұзақ мерзiмдi басымдықтарын жариялаған түбегейлi құжат Қазақстан Республикасы Президентiнiң елдiң 2030 жылға дейiнгi дамуының ұзақ мерзiмдi стратегиясын айқындап берген "Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың өсiп-өркендеуi, қауiпсiздiгi және әл-ауқатының артуы"  Жолдауы болып табылады.

      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 қарқынды да сапалы дамытуға және кадр әлеуетiн арттыруға бағытталған кешендi күш-жiгердi талап етедi.

      Елдiң бiрыңғай экономикалық кеңiстiгiн дамыту көп жағдайда әр өңiрдiң көлiк инфрақұрылымы дамуының дәрежесiне байланысты. Осыған орай, өңiрлердiң көлiк жүйесiн теңгерiмдi дамыту және орталықсыздандыру үрдiсiнiң сақталуымен көлiк қызметiн мемлекеттiк реттеу мәселелерiнде орталық және жергiлiктi органдардың өзара iс-қимылын күшейту қажеттiлiгi барынша өзектi 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 өз дамуындағы жаңа серпiлiс жасау қарсаңында" Қазақстан халқына  Жолдауында өз көрiнiсiн тапты.

      Көлiк қызметтерi оларды алушыларға, атап айтқанда халықтың, экономиканың мұқтаждықтарына, сондай-ақ елдiң бiрлiгiн, қорғанысы мен қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудiң стратегиялық мәселелерiн шешуге бағытталуы тиiс.

      Негiзгi стратегиялық құжаттарды дамытуға әзiрленген, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттiк тасымалдардың тиiмдiлiгiн арттыру, көлiк қызметтерiне қазiргi және болжамды қажеттiлiктердi қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшiн көлiк кешенiн озыңқы дамытуды басты мақсат етiп айқындаған, Қазақстан Республикасы мемлекеттiк көлiк саясатының 2008 жылға дейiнгi кезеңге арналған  тұжырымдамасы 2 көлiк кешенiн дамытудың бастамасы болды.

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

2 Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801  қаулысымен мақұлданған

      Сонымен бiрге, қол жеткiзiлген нәтижелер көрсетiлген құжаттың қолданыстағы салалық дамыту бағдармалары үшiн негiз құра және бiрқатар салалық заңдарды әзiрлеу мен қабылдауды қамтамасыз ете отырып, негiзiнен өз миссиясын орындағанын куәландырады. Таяу жылдарда дағдарыстық шекке жеткiзуi мүмкiн, көлiктiң барлық түрлерi негiзгi қорларының тозу қарқыны мемлекеттен оларды жедел қалпына келтiру мен жаңғыртуға бағытталған жаңаша жүйелi шаралар қабылдауды талап етедi.

      Жаhандану жағдайында Қазақстанның кең байтақ аумағын ескере отырып, экономиканың және мемлекеттiң бәсекеге қабiлеттiлiгi көбiне көлiк-коммуникация кешенiнiң тиiмдi қызметiне байланысты болады. Мемлекеттiк көлiк және транзиттiк саясатқа сәйкес келетiн жоғары технологиялы көлiк инфрақұрылымы отандық тауарлардың, қызмет көрсетулердiң және тұтас экономиканың бәсекеге қабiлеттiлiгiнiң кепiлдiгi болып табылады.

      Стратегия дамуы мен тиiмдi жұмыс iстеуi елеулi дәрежеде мемлекеттiң саясатына байланысты болатын көлiктiң темiр жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлiгi түрлерiн қамтиды. Қазiргi жағдайда көлiк Қазақстан экономикасында маңызды рөл атқарады.

      Республиканың қалалары мен елдi мекендерiн өзара байланыстыра отырып, көлiк мемлекеттiң аумақтық және әкiмшiлiк тұтастығын қамтамасыз етуде, оның қорғаныс қабiлеттiлiгi мен қауiпсiздiгiнде негiзгi рөл атқарады.

      Стратегия елдер арасындағы өсiп отырған сауда байланыстарын пайдалы, сенiмдi және қол жетiмдi транзиттiк бағыттармен қамтамасыз етуге бағытталған. Стратегия шеңберiнде негiзгi көлiктiк магистралдар мен байланыстырушы бағыттардың меридиандық және ендiк орналасуының жаңартылған моделi қолданылатын болады.

      Стратегия қолданыстағы және жаңа "түзетушi" көлiк жолдары мен инфрақұрылымдық объектiлердi көлiк құралдарының барлық түрiн бiр мезгiлде жаңарта отырып, жаңғырту мен құруды көздейдi.

      Мұнай-газ саласының ерекшелiгiн ескере отырып, құбыр көлiгiн дамыту қолданыстағы Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк  бағдарламасы 3 және Қазақстан Республикасының газ саласын 2015 жылға дейiн дамыту  тұжырымдамасы 4 шеңберiнде жүзеге асырылады.

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

3 Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095  Жарлығымен бекiтiлген

4 Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2002 жылғы 11 қаңтардағы N 25  қаулысымен қабылданған

      Стратегия мемлекеттiк көлiк саясатының 2015 жылға дейiнгi басым бағыттарын белгiлейдi және көлiк жүйесiнiң кешендiлiгi мен бiртұтастығын қамтамасыз етуге және тиiстi салалық бағдарламаларды әзiрлеу үшiн негiз қалауға тиiс саяси-экономикалық және ұйымдастыру-құқықтық шаралардың, принциптердiң, көлiк инфрақұрылымы мен транзиттiк саясатты дамыту басымдықтарының жиынтығын бiлдiредi.

 **1. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛIК-КОММУНИКАЦИЯ КЕШЕНIНІҢ**
**ҚАЗIРГI ЖАЙ-КYЙIН ТАЛДАУ**

**Көлiктiң жай-күйi мен дамуы Қазақстан Республикасы үшiн ерекше маңызға ие.**

      Қазақстанның географиялық ерекшелiктерi (кең-байтақ аумағы, теңiзге шығатын жолының болмауы, елдi мекендерiнiң және табиғи ресурстарының бiркелкi орналаспауы) көлiк жүйесiне жоғары тәуелдiлiктiң себебi бола отырып, оның экономикасын әлемдегi барынша жүк қажеттiлiктi экономикалардың бiрi етедi.

      Еуропа мен Азияның тоғысында орналасқан Қазақстан Азия елдерiне Ресей және Еуропамен географиялық жағынан баламасыз жер үстi көлiк байланысын ұсына отырып, айтарлықтай транзиттiк әлеуетке ие. Республика әуе кеңiстiгiнiң тартымдылығы мен транзиттiк әлеуетi де өсуде. Аса көлемдi өткiзу нарықтары бар елдермен көршiлес болу да отандық көлiк жүйесiнiң дамуын перспективалы етедi.

      Жерiнiң бiршама жазықтығы 5 және табиғи тастың үлкен қоры болуы темiр жол және автомобиль көлiгiнiң коммуникацияларын кедергiсiз дамытуға мүмкiндiк бередi.

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

5 Қазақстанның кейбiр өңiрлерiн, әсiресе, шығыс пен оңтүстiк-шығыс өңiрлерiн қоспағанда

      Жер үстi жолдары қатынасы желiсiнiң негiзгi үлесi автомобиль және темiр жолдарға (тиiсiнше 88,4 және 14,0 мың км) келедi. Пайдаланатын су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км, әуе трассаларының ұзындығы - 61 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы көлiк желiсiнiң тығыздығы: 5,1 км темiр жолды, 32,4 км қатты төсемдi автомобиль жолдарын, 1,5 км iшкi су жолдарын құрайды.

**Қазақстанның 90 жылдардың басында жасаған нарықтық экономикаға деген таңдауы және басталған реформалар көлiк жұмысының жағдайын және көлiк қызметтерiне деген сұраныстың сипатын айтарлықтай өзгерттi.**

      Реформалар жүргiзудiң бiрiншi онжылдығында көлiкте құрылымдық және институционалдық өзгерiстер жүргiзiлдi. Көлiктiң жаңа әлеуметтiк-экономикалық жағдайларға жауап беретiн құқықтық базасы құрылды. Мемлекеттiк басқару мен шаруашылық қызметтiң функциялары бөлiндi, нарық жағдайларына барабар көлiк қызметiн мемлекеттiк реттеу жүйесi құрылды. Көлiктiң кейбiр түрлерiне жекешелендiру негiзiнен аяқталды.

      Ұйымдастыру-құқықтық нысандардың құрылымы мен көлiк кәсiпорындарының саны барлық сала бойынша жыл сайын өзгерiп отырады. Бұл бәсекелiк принциптерiмен және көлiк қызметтерiне нақты сұраныспен реттелетiн оңтайлы нарық қалыптасуының жалғасып отырғанын бiлдiредi.

      Көлiктiң жүйе құраушы рөлi айтарлықтай өстi және оны дамыту мiндеттерi мен әлеуметтiк-экономикалық өзгерiстер басымдықтары арасындағы өзара байланыс жақсарды. Көлiк негiзiнен жолаушылар және жүк тасымалына деген өскелең сұранысты қанағаттандырды. 2000 жылдан бастап 2005 жылды қоса алған кезеңде көлiк қызметтерiнiң өсуi: жылына орташа алғанда жолаушылар тасымалында 7,8%-ды, жүк тасымалында 9,5%-ды (орташа жыл сайынғы экономикалық өсу 10,3% болғанда) құрады.

**Сонымен бiрге, көлiктiң нарық жағдайына жалпы бейiмделгенiне қарамастан, қазiргi уақытта көлiк жүйесiнiң жай-күйiн оңтайлы, ал оның даму деңгейiн жеткiлiктi деуге болмайды.**

      Көлiк-коммуникация желiсiнiң елдiң барлық аумағында теңгерiмсiз орналасуы бiрыңғай экономикалық кеңiстiктiң дамуы мен халықтың ұтқырлығының өсуiне кедергi болып отыр. Өнеркәсiптiк бағдарланған темiр жол және автомобиль жолдарының желiсi бұрынғы кеңестiк республикалардың аумақтық шекараларын ескерместен дамыған 6 .

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

6 Қазақстан темiр жолдарының кейбiр учаскелерi Ресейдiң (солтүстiкте) және Қырғызстанның (оңтүстiкте) аумағы бойынша өтедi. Сол секiлдi Қазақстан аумағы бойынша Ресей мен Қырғыз темiр жолдарының учаскелерi өтедi

      Көлiк инфрақұрылымының кейбiр техникалық көрсеткiштерiнiң халықаралық стандарттармен және Қазақстанның қазiргi сауда серiктестерiнiң жүйелерiмен сәйкес келмеуi 7 өңiрлiк кiрiгу мен сауда-көлiк байланыстарын дамыту жолындағы елеулi кедергi болып табылады.

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

7 Атап айтқанда, Еуропа мен бұрынғы КСРО-да қабылданған темiр жол табанының енi әр түрлi, сондай-ақ темiр жол техникасының өлшемдерi кейбiр шектес мемлекеттердегi (мысалы Қытайдағы) көлемдiк көрсеткiштермен сәйкес емес

      Көлiк желiсiн дамытуда бiркелкiлiк жоқтықтың елеулi болуы өңiрлердiң экономикалық дамуына кедергi жасауда. 2 мыңдай ауылдық елдi мекеннiң жыл бойғы көлiк қатынасы жоқ. Елдi мекендердiң тұрақты қатынаспен қамтамасыз етiлуi 69,3%-ды құрайды.

      Өз дамуының қазiргi кезеңiнде республиканың көлiк кешенi негiзгi құралдарының қанағаттанғысыз жай-күйiмен, тозған және жеткiлiксiз дамыған инфрақұрылымы және технологияларымен сипатталады.

      Түпкi өнiм құнындағы көлiк шығыстарының үлесi бiршама жоғары және iшкi темiр жол мен автомобиль тасымалы үшiн тиiсiнше 8% және 11%-ды құрайды, ал нарық экономикасы дамыған елдерде бұл көрсеткiш 4-4,5% құрайды. Жүк қажеттiлiгiнiң көрсеткiшi бойынша Қазақстан экономикасының тиiмдiлiгi шамамен 5 есе төмен. Мысалы, IЖӨ-нiң әрбiр бiрлiгiне доллармен есептегенде 9 тонна-километрден кем емес көлiк жұмысы келедi, ал Еуропалық Одақ елдерiнде жүк қажеттiлiк - 1 тонна-км/доллар IЖӨ-нен кем.

      Сапалы көлiк қызметтерiне деген өскелең сұраныс көлiк жүйесiнiң техникалық дамуы деңгейiнiң жеткiлiксiздiгiне және көлiк технологиялары саласындағы артта қалуға байланысты толықтай қанағаттандырылмайды.

      Барлық тасымалдар көлемiнiң, оның iшiнде көмiр, мұнай құю жүктерi, металл өнiмi, химиялық және мұнай-химиялық өнеркәсiптiң өнiмi, басқа да жүктер экспортымен байланысты тасымалдар көлемiнiң айтарлықтай өсуi өткiзу қабiлетiнiң жеткiлiксiздiгiне байланысты тежеледi.

      Жалпы ұлттық өнiмдi көлiк қызметтерiн экспорттау арқылы ұлғайту мүмкiндiктерi толықтай iске асырылмайды, өйткенi көлiк қызметiнiң әлемдiк нарығындағы отандық тасымалдаушылардың жағдайы олардың iс жүзiндегi мүмкiндiктерiне жауап бермейдi және республиканың транзиттiк әлеуетi толығымен пайдаланылмайды.

**Қазақстан Республикасының Еуразия құрлығының ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттiк көпiр ретiндегi геосаяси рөлiн айқындап бередi.**

      Қазақстанның аумағы бойынша республикадағы қазiргi көлiк инфрақұрылымының негiзiнде құрылған халықаралық төрт көлiк дәлiзi өтедi:

**- Трансазиялық темiр жол магистралiнiң (ТАТМ) солтүстiк дәлiзi:** Батыс Еуропа - Ресей мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Саяқ - Мойынты - Астана - Петропавл (Пресногор) учаскесiнде) арқылы Қытай, Корей түбегi және Жапония.

**- ТАТМ оңтүстiк дәлiзi:** Оңтүстiк Шығыс Еуропа - Түркия, Иран, Орталық Азия елдерi мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Алматы - Шу - Арыс - Сарыағаш учаскесiнде) арқылы Қытай және Оңтүстiк-Шығыс Азия.

**- ТРАСЕКА:** Шығыс Еуропа - Қара теңiз, Кавказ және Каспий теңiзi (Достық - Алматы - Ақтау учаскесiнде) арқылы Орталық Азия.

**- Солтүстiк-Оңтүстiк:** Солтүстiк Еуропа - Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдерi, Ақтау теңiз порты - Ресейдiң Орал өңiрлерi және Ақтау - Атырау учаскелерiнде Қазақстанның қатысуымен.

      Негiзгi трансконтиненталдық бағдарларды құрауға енетiн бағыттармен қатар Сарыағаш - Арыс - Қандыағаш - Озинки бағыты бойынша өңiрлiк транзиттiк тасымал үшiн аса маңызға ие  **ТАТМ Орталық дәлiзiн** атаған жөн.

      Дәлiздер Шығыс-Батыс қатынасындағы қашықтықты және жүктердi жеткiзу мерзiмдерiн айтарлықтай қысқартуға мүмкiндiк бередi.

      Қытай экономикасының, атап айтқанда оның батыс өңiрлерi экономикасының қарқынды өсуi, бүгiннiң өзiнде әлемдiк нарықтарға тауарлардың алуан түрiн жеткiзу қажеттiлiгiн туғызып отыр. Сонымен бiрге, мамандардың бағалауы бойынша, Қазақстанда транзиттiң даму деңгейi саланың және тұтас алғанда республиканың әлеуетiне сай емес. Мысалы, 2003 жылы Қытайдың ЕО елдерiмен сыртқы сауда көлемi 115 млн. тоннаны құрады, алайда Қазақстан Республикасының аумағы бойынша осы бағыттағы транзиттiк тасымалдың көлемi шамамен 3 млн. тонна болды.

      Көлiктiң негiзгi түрлерi бойынша транзиттiк дәлiздердiң әлеуеттi транзиттiк мүмкiндiктерiн пайдалану 1-кестеде көрсетiлген.

                                                          1-кесте

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Көлiк түрi  | 2005 жылғы
транзиттiң
көлемi  | Әлеуеттi
мүмкiндiктер  | Әлеуеттi
пайдалану  |
| Темiр жол көлiгi,
млн. тонна  | 8,895  | 30,0  | 30%  |
| Автомобиль көлiгi,
млн. тонна  | 0,350  | 3,0  | 12%  |
| Әуе көлiгi, млн.
ұшақ-км  | 84,7  | 342,5  | 25%  |
| Су көлiгі, млн.
тонна  | 0,150  | 2,5  | 6%  |

      Көлiк дәлiздерi желiсi географиялық жағынан өнеркәсiптiк және шаруашылық қажеттiлiктердi қанағаттандыруға бағытталған. Өңiрлiк даму, өндiрiстiк күштердi орналастыру және халықты қоныстандыру перспективаларын ескере отырып, оны одан әрi оңтайландыру және iшiнара қайта бағдарлау қажет болады.

**Көлiк процесiнiң, бiрiншi кезекте жол қозғалысы қауiпсiздiгiнiң 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-да зардап шеккендер санының жыл сайынғы өсiмi шамамен 10-15%-ды құрайды. Мұндай үрдiс сақталған жағдайда, мемлекет қауiпсiздiктi арттыру жөнiнде инфрақұрылымды жаңғыртудан, оқыту бағдарламаларын iске асырудан және құқық қолдану жүйесiн күшейтуден тұратын нақты кешендi шаралар қабылдамайынша, 2015 жылы ЖКО құрбандарының саны жылына 10 мың адамға жетуi мүмкiн.

      Қоршаған ортаны ластаудағы көлiктiң үлесi 30%-ға дейiн жетедi, бұл әлемдегi дамыған елдердiң ұқсас көрсеткiштерiнен 1,7 есе артық.

      Көлiк қызметтерiне сұраныстың өсуi және болжамды перспективада оның одан сайын артуы жағдайында жалпы көлiк жүйесiнде және оның жекелеген салаларында бiрқатар шешiлмеген iшкi проблемалар сақталып отыр.

      Көлiк саласында соңғы жылдары басталған институционалдық және құрылымдық қайта өзгерiстер жеткiлiктi дамыған жоқ. Экономиканың бұл секторындағы нарықтық қатынастарды одан әрi дамыту үшiн тұрақты жағдай жасау мақсатында оларды дәйектiлiкпен аяқтау қажет.

      Қазақстанның көлiк кешенi негiзгi қорларының тозу дәрежесi мен ескiруi орташа алғанда ең жоғары белгiсi - 60%-ға жеттi, бұл жылжымалы құрамның тапшылығына және кейбiр учаскелердiң өткiзу қабiлетiнiң шектi деңгейiне дейiн жетуiне әкеп 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 дәрежеде қаржыландырылмауы салдарынан негiзгi қорлар 60%-дан астам табиғи тозуға ұшырады. Салада жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық жағынан тозған үлгiлерi, жолдың тозған конструкциялары пайдаланылады және негiзгi өндiрiстiк құралдарды жөндеу мен ұстаудың ескiрген технологиялары қолданылады. Пайдалану жүйелерiн қолданудың төмен тиiмдiлiгi негiзгi қорларды жұмысқа жарамды жай-күйде ұстау үшiн көп шығысты қажет етедi.

      Жүк тасымалдарын контейнерлеудiң әлемдiк үрдiсiн (жүк тасымалдарының жалпы көлемiнiң 55%-ы) ескере отырып, контейнерлiк, мультимодальдық тасымалдарды дамыту және көлiктiң әралуан түрлерiнiң технологиялық бiрлiгiн қамтамасыз ететiн көлiктiк-логистикалық орталықтар құру қажет.

      Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының желiсi негiзiнен қалыптасқан. Батыс Қазақстанды елiмiздiң қалған өңiрлерiмен байланыстыратын ендiк бағыттағы жолдарды салу қажет. Оған қосымша шектес мемлекеттермен жолдарда кейбiр байланыстыратын учаскелер салу жоспарлануда.

      Жол төсемiнiң қанағаттанғысыз жай-күйi пайдалану жылдамдықтарының төмендеуiне, көлiк пайдалану шығыстарының артуына, авариялықтың өсуiне әкеледi.

      Ал көлiк паркi жылжымалы құрамының тозуы (шамамен автобустардың 30%-ның және жүк автомобильдерiнiң 40%-ының пайдаланылу мерзімі 13 жылдан асады) жөндеуге және пайдалануға арналған шығындардың артуына, сервис қызметiнiң төмендеуiне әкеп соқтырады және қоршаған ортаға терiс әсерiн тигiзедi.

      Қазақстанның халықаралық әуежайлар желiсi оңтайлы, алайда оны халықаралық стандарттармен сәйкестiкке келтiру қажет. Республикада 22 әуежайдың 21-i жұмыс iстеп тұр. Аэродром кешендерiнiң техникалық стандарттарға сәйкес келмеуiне және авиациялық техника түрлерi бойынша шектеулер енгiзiлуiне байланысты тек 5 әуежай ғана (Астана, Алматы, Атырау, Қарағанды және Ақтөбе қалаларында) ауыр салмақты әуе кемелерiн шектеу қоймастан қабылдай алады. Қалған әуежайлар қайта жаңғыртуды қажет етедi.

      Әуе кемелерiнiң (672 бiрлiк), үнемдi емес және шуылы мен эмиссиясы бойынша халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтiн қозғалтқыштардың тозығы жеткен паркi халықаралық әуе желiлерiнде қызмет көрсетуде шектеулер тудырады. Осы орайда, әуе кемелерi паркiн жаңартуға ықпал ететiн тартымды жағдайлар жасау мен тиiмдi әдiстер қолданудың маңызы зор.

      Көп жағдайда әуе көлiгiнiң дамуына инфрақұрылымның және азаматтық авиацияның негiзгi құралдарының жеткiлiктi жаңғыртылмауы әсерiн тигiзедi. Өткiзу қабiлетiнiң жеткiлiксiздiгi және техникалық стандарттарға сәйкес келмеуi себептерi Қазақстанның тораптық әуежайлары авиациялық техника түрлерi бойынша шектеулер енгiзумен қатар, өздерi қабылдайтын және жөнелтетiн әуе кемелерiнiң санын амалсыздан қысқартады.

      Қазiргi уақытта Қазақстан Каспий өңiрiнде ұсынылатын қызметтерi әлемдiк сапа мен технология стандарттарына сәйкес келетiн бiр ғана Ақтау халықаралық теңiз сауда портымен танылып отыр. Сонымен бiрге, елдiң батыс өңiрiнде өндiрушi өнеркәсiбiн одан әрi дамыту 2015 жылға қарай мұнай өндiру деңгейiн жылына 140 млн.тоннаға дейiн жеткiзуге мүмкiндiк бередi, бұл Ақтау теңiз порты арқылы мұнай тасымалдауды жылына 20 млн. тонна көлемiнде ұлғайтуға жеткiзедi. Порттың өндiрiстiк қуаттарының инфрақұрылымын орта мерзiмдi перспективаның өзiнде тиiстi деңгейге дейiн кеңейту, сондай-ақ басқа порттарда да мұнай терминалдарын салу мен теңiз операцияларын қолдау базаларын құру қажеттiлiгi осыған байланысты.

      Iшкi су көлiгi саласы кемелерiнiң көпшiлiгi қызмет ету мерзiмiн 2-3 мәрте артық атқарды. Мемлекеттiк техникалық өзен флотының тозуы 85% құрайды.

      Су көлiгiнiң басқа да елеулi проблемалары гидротехникалық құрылыстардың (шлюздердiң) техникалық жай-күйi мен сенiмдiлiгi болып табылады. Ұзақ мерзiм бойы пайдалану (50 жылдан астам), жобалау мен салу кезiнде жiберiлген қателiктер, ауданның жоғары сейсмикалылығы (6 - 7,5 балл), бетон конструкциялардың тозуы, қосалқы бөлшектер мен жабдықтар сатып алумен байланысты проблемалар оларды қайта жаңарту мен жаңғырту жөнiнде шұғыл шаралар қабылдауды талап етедi.

      Қазақстанның көлiк кешенi үшiн техникалық құралдар импортының деңгейi жоғары, ол жекелеген салалар бойынша 90%-дан астам құрайды. Осыған байланысты көлiк кешенi үшiн жылжымалы құрамды, жабдықтар мен қосалқы бөлшектердi жөндеу мен шығару жөнiнде отандық өндiрiстi қалыптастыру және дамыту қажет.

      Көлiк саласындағы ғылыми әлеуеттi дамытуға бөлiнетiн қаражат деңгейi жеткiлiксiз: сараптамалық бағалаулар бойынша ол басқа дамыған елдердегi 2-2,5%-ға қарағанда көлiк кiрiсiнiң 0,1.%-дан азын құрайды.

      Республиканың көлiк кешенiндегi бесiншi технологиялық бөлiктi (микроэлектроника, телекоммуникация, икемдi автоматтандыру, түрлi құрастырмалық материалдарды ұластыра қолдану) енгiзудiң деңгейi жеткiлiксiз. Мысалы, талшықты-оптикалық байланыс желiлерi республиканың магистральдық байланыс желiлерiнiң жалпы ұзақтығының шамамен 30%-ын, темiр жол көлiгiнде 2,3%-ын құрайды.

      Көлiк кешенi инфрақұрылымы мен негiзгi құралдарының жай-күйi мемлекет пен жеке меншiк сектор тарапынан көлемдi инвестицияларды талап етедi. Операторлардың бәсекелестiк нарығын дамыту үшiн инвестициялар салу мен қолайлы жағдайлар жасау арқылы инфрақұрылымды қалпына келтiруге және жылжымалы құрамды жаңалауға шұғыл кiрiсу қажет.

      Көлiк жүйесiнiң дамуын және жұмыс iстеуiн басқаруда, сондай-ақ әртүрлi көлiк түрлерiн үйлестiру мен өзара әрекет етуiнде қажеттi кешендiлiк жоқ.

      Инфрақұрылымдық сипаттағы проблемалармен қатар Қазақстан аумағы арқылы өтетiн транзиттiк ағын бiрқатар кедергiлерге тап болуда, олардың анағұрлым елеулiлерi - кедендiк және шекаралық бақылаудан өту кезiндегi негiзсiз кiдiрту және рәсiмдiк қиындықтар.

      Барлық көлiк кешенi секторларының қызметi транзиттiк тасымалдарға арналған тарифтер реттелуiнiң барабар еместiгiмен сипатталады. Транзиттiк тасымалдар бойынша көлiктiк қызметтер көрсететiн монополист кәсiпорындар қатаң халықаралық бәсекелестiк жағдайында жұмыс жасайды, бұл транзиттiк тариф саясатын қалыптастыруда жоғары икемдiлiктi талап етедi.

      Көлiк қызметiнiң құқықтық және ұйымдастырушылық аспектiлерiн анықтайтын заңнамалық база негiзiнен алғанда қалыптасқан. Сонымен қатар, бiрқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды iске асыру үшiн қажеттi заңға тәуелдi 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. Көлiктiң жұмыс iстеуiн нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету жүйесiн жақсарту мақсатында Көлiк кодексiн әзiрлеу мен қабылдау туралы мәселе қаралуда.

      Көлiктi қаржыландырудың IЖӨ-нiң шамамен 1,5%-ын құрайтын ағымдағы деңгейi аумақтық сипаттамалары ұқсас елдерге қарағанда көп төмен. Қарқынды дамып келе жатқан елдер көлiк кешенiне IЖӨ-нiң 4-7 %-на дейiн бөледi.

**Көлiктi дамытудағы проблемалар инфрақұрылымдық шектеулердi көбейтедi, әлеуметтiк даму мен бiрыңғай экономикалық кеңiстiк қалыптастырудың деңгейiн төмендетедi. Оларды тездетiп шешу, әсiресе, ұлттық экономиканың орнықты және сапалы өсу сатысына ауысуы жағдайында ерекше маңыз алады.**

      2000 жылдан 2004 жылға дейiнгi кезеңде Қазақстан экономикасының өсуi IЖӨ-мен бiлдiргенде 42,7 %-ды, ал тауарлар мен қызметтер өндiрудiң өсiмi тиiсiнше 41,9 % және 43,7 %-ды құрады. Бұл ретте көлiктiң барлық түрлерiмен жасалатын жүк тасымалдарының көлемi 28,5 %-ға өстi. Мұның нәтижесiнде, көлiк инфрақұрылымының қолданыстағы қуаттары экономиканың өсу қарқынын тежейтiндей жағдай қалыптасты.

      IЖӨ-нiң жылдық өсу қарқынын 8,8-9,2 % деңгейiнде сақтауды болжай және өңдеушi өнеркәсiпте орташа жылдық өсу қарқынын 8-8,4 %-ға 8 жеткiзе отырып, Қазақстанның экономикалық даму перспективалары көлiк жүйесiне, әсiресе, елдiң iшiндегi өнеркәсiптiк және экономикалық процестерде және оның экспорттық-импорттық және транзиттiк тұрғыдан шешушi рөл атқаратын көлiктiң темiр жол және автомобиль түрлерiнiң инфрақұрылымына түсетiн жүктеменiң артуына сөзсiз әкеп соқтырады.

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

8 Көздер: Қазақстанның индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған  стратегиясы

      Халықтың орналасуының төмен тығыздығы жағдайында үлкен қашықтықтармен қатар мемлекет экономикасының шикiзаттық бағыттылығы экономиканың көлiкке барынша тәуелдiлiгiн бiлдiредi. Егер экономикалық құлдырау кезеңiнде көлiк кешенi мемлекет экономикасының барша қажеттiлiгiн қамтамасыз етiп, сондай-ақ көлiк қызметтерiнiң тарифтерi мен бағаларын ұстап тұру жолымен қолдау көрсетсе, ал қазiргi уақытта, тұрақты өсуi кезеңiнде көлiк саласын қалпына келтiру мен көтеруде елеулi мемлекеттiк қолдау қажет.

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

      Стратегияның мақсаты экономика мен халықтың көлiк қызметiне қажеттiлiктерiн толық көлемде қанағаттандыруға қабiлеттi көлiк-коммуникация кешенiн озыңқы дамыту болып табылады.

      Стратегияның миссиясы - мемлекеттiң мiндеттерiн, елдiң транзиттiк мүмкiндiктерiн тиiмдi iске асыруға және көлiк шығындарын азайтуға ықпал ететiн барынша жетiлдiрiлген көлiк жүйесiн құру.

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

      көлiк инфрақұрылымын дамытудың деңгейiн, отандық тасымалдаушылардың көлiктiк қызметтердiң сыртқы нарығындағы бәсекеге қабiлеттiлiгiн, сондай-ақ транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру жолымен Қазақстанның көлiк жүйесiнiң әлемдiк көлiк жүйесiне кiрiгуi;

      сыртпен кiрiктiрiлген бiрыңғай көлiк кеңiстiгiн қалыптастыру және Шығыс-Батыс және Солтүстiк-Оңтүстiк бағыттары бойынша бағдарлар мен тораптарды байланыстыратын негiзгi көлiк магистралдарының меридиандық және ендiк орналасуының түрлендiрiлген моделi негiзiнде тиiмдi ұлттық перспективалы көлiк инфрақұрылымын құру;

      мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру, көлiктiң транзиттiк әлеуетiн арттыру мен тиiмдi iске асыру және қазiргi заманғы технологияларды пайдалану жолымен көлiк процестерiнiң барынша тиiмдiлiгiне қол жеткiзу және iшкi, транзиттiк және экспорттық-импорттық қатынастағы түпкi өнiм құнындағы көлiк құрамдасының үлесiн төмендету;

      өңiрлiк және халықаралық ұйымдар шеңберiнде ұлттық көлiк заңнамасын халықаралық заңнама нормалары талаптарымен үйлесiмдi ету;

      бiрыңғай экономикалық кеңiстiктi нығайту және өңiраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлiк инфрақұрылымын дамыту мен тиiмдi пайдалану арқылы әлеуметтiк тұрлаулылыққа кепiлдiк беретiн деңгейде көлiкке қол жетiмдiлiктi қамтамасыз ету;

      инновациялық технология және инфрақұрылымды кластерлiк дамыту есебiнен Қазақстанның көлiк жүйесiнiң бәсеке қабiлеттiлiгiн арттыру;

      көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету, көлiктегi оқиғалар саны мен ауырлығын азайту;

      халықаралық нормаларға сәйкес келетiн экологиялық стандарттарды белгiлеуде және олардың орындалуын бақылауды жүзеге асыруда мақсатты мемлекеттiк саясат жүргiзу арқылы экологиялық қауiпсiздiктi және энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалануды қамтамасыз ету;

      көлiк секторында қолайлы инвестициялық ахуал қалыптастыру.

      Жоғарыда айқындалған стратегиялық мiндеттердi ескере отырып, Қазақстанның көлiк жүйесiн дамытуға қатысты мемлекеттiк саясат мынадай шешушi қағидаттарға негiзделедi:

**1) көлiктiк қызмет пен көлiктiк инфрақұрылым қол жетiмдi болуы тиiс.**

      Көлiк қызметтерiнiң құны Қазақстан азаматтарының, оның iшiнде халықтың аз қамтылған топтарының және мүгедектердiң табыс деңгейiмен шамалас болуы тиiс. Көлiктiк қатынаспен қамту Қазақстанның әрбiр азаматы тұрғылықты жерiне қарамастан әлеуметтiк инфрақұрылым объектiлерiне кепiлдiк берiлген қол жетімділікке ие болатындай дәрежеде жүзеге асырылуы тиіс;

**2) көлiк өмiр мен денсаулық үшiн қауiпсiз болуы тиiс.**

      Жоғары техногендiк және экологиялық қауiптiлiк көзi ретiндегi көлiктiң әсерi ең аз шамаға жеткiзiлуi тиiс. Көлiк оқиғаларының саны мен ауырлығын және көлiктiң халық денсаулығы мен қоршаған ортаға келеңсiз әсерiн төмендету жөнiндегi кешендi шараларды iске асыру көлiк жүйесiн дамытудың саяси басымдықтарының бiрi болуы тиiс;

**3) көлiк жекелеген салалар мен тұтас экономиканың кiрiктiрiлген жүйесi шеңберiнде дамуы тиiс.**

      Көлiктiң жекелеген түрлерi бiрыңғай көлiк жүйесi құрылымында дамытылуы 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;

**4) көлiк инфрақұрылымы және көлiк қызметтерi ең жоғары дәрежеде өзiн-өзi өтейтiндей болуы тиiс.**

      Транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, көлiк инфрақұрылымын пайдаланушылардан алынатын тiкелей және жанама алымдар, оны ұстау мен ағымдағы жөндеуге арналған шығындарды ең жоғары деңгейде өтеуi, сондай-ақ күрделi инвестицияларға үлес қосуы тиiс. Көлiк қызметiнiң ең төменгi деңгейiн қамтамасыз етуге мемлекет кепiлдiк беретiн жағдайларды қоспағанда, көлiк қызметiнiң құнын оларды пайдаланушылар толық дәрежеде өтеуi тиiс;

**5) мемлекеттiң функциясы көлiк саясатын әзiрлеуге, реттеуге және қаржыландыруға орайластырылуы тиiс.**

      Мемлекеттiк кәсiпорындардың тiкелей көлiк қызметтерiн ұсынуы ең аз деңгейге жеткiзiлуi тиiс. Инфрақұрылымды басқару жөнiндегi функцияларды мемлекеттiк кәсiпорындарға бере отырып, көлiктегi барлық құрылымдық реформалар аяқталуы тиiс. Көлiк қызметтерiн көрсету және инфрақұрылымды ұстау мәселелерi жеке меншiк сектордың қарамағында болуы тиiс. Инфрақұрылымдық жобаларды iске асыруға жеке меншiк секторды тарту да мемлекет тарапынан көтермеленетiн болады.

 **3. СТРАТЕГИЯНЫҢ НЕГIЗГI БАҒЫТТАРЫ**

      Көлiк жүйесiн кешендi дамыту және оның алдына қойылған мақсаттар мен мiндеттер мемлекеттiк көлiк саясатының көлiктiң әрбiр түрi үшiн тең дәрежеде маңызды мынадай негiзгi бағыттарын атауға мүмкiндiк бередi:

      көлiк қызметiн мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру;

      көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;

      көлiк қызметтерi нарығын дамыту;

      көлiк жүйесiн өңiрлiк дамыту;

      көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн арттыру;

      Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру;

      көлiк саласындағы инновациялық даму;

      көлiк саласындағы ғылыми және кадрлiк әлеуеттi арттыру.

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

      Көлiк жүйесiнiң дамуы мен тиiмдi жұмыс iстеуiнiң барынша маңызды шарттары оның теңгерiмдiлiгi мен өзiндiк жеткiлiктiлiгi болып табылады. Нақ осы екi шартты орындау қандай да бiр мiндеттердi шешуге арналған бағыттар мен күш-жiгердi шоғырландыру дәрежесiн анықтай отырып, экономика мен халықтың көлiк қызметтерiне қажеттiлiктерiнiң өзгеруiне уақтылы және жедел ден қою қабiлетiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.

      Сонымен қатар, бiр жағынан, көлiк жүйесiнiң өзiндiк жеткiлiктiлiгi мемлекеттiң қатысуын жоққа шығармайды, екiншi жағынан - көлiк субъектiлерiнiң шаруашылық қызметiне шектен тыс және негiзсiз араласу көлiк жүйесiнiң дамуындағы теңгерiмдiктi бұзып, тиiмдiлiгiн төмендетуi мүмкiн.

      Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету және құқық қолданумен қатар, мемлекеттiң фискальдық саясаты мемлекеттiк реттеудiң барынша пәрмендi және тиiмдi құралы болып табылады және көлiк жүйесiнiң дамуына ықпал ететiн болады.

      Сөйтiп, 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;

      көлiк саласындағы фискальдық саясатты жетiлдiру;

      көлiк саласындағы техникалық реттеу жүйесiн реформалау;

      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 шағын және орта бизнестi дамыту;

      көлiк кешенiндегi инвестициялау үшiн қолайлы ахуал жасау және қаржы институттарын ынталандыру;

      қоғамдық бiрлестiктердiң рөлiн арттыру;

      көлiк саласындағы техникалық реттеу жүйесiн реформалау.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      мемлекет пен шаруашылық субъектiлерiнiң функциялары мен өкiлеттiктерiн бөлу;

      көлiк саласында техникалық реттеу (техникалық регламенттер) саласындағы нормативтiк құқықтық актiлердi әзiрлеу;

      көлiктiң әрбiр түрiнiң функционалдық ерекшелiктерiн ескере отырып, бiрыңғай көзқарас негiзiнде нормативтiк құқықтық актiлер әзiрлеу және қабылдау;

      бiрыңғай көлiк кешенi шеңберiнде көлiктiң жекелеген түрлерiн және олардың инфрақұрылымын дамыту;

      көлiк қызметтерi мен инфрақұрылым қызметтерi нарығында бәсекелестiктi дамыту және монополиялық саланы қысқарту;

      энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалану және қоршаған ортаны көлiктiң келеңсiз әсерiнен қорғау.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      құқық бұзушылыққа барабар әкiмшiлiк ықпал етудi қамтамасыз ететiн және бақылаушы органдар тарапынан қызмет бабын 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 айқындайды. 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;

      магистральдық темiр жол желiсiнiң, жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының, қалалардағы көше-жол желiлерiнiң және iшкi су жолдарының тасымалдау және өткiзу қабiлетiн, сондай-ақ теңiз, өзен және әуе порттарының өндiрiстiк қуаттарын арттыру;

      логистика қағидаттарын пайдалана отырып, оңтайлы көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру, жолаушы және жүк тасымалдарын ұйымдастыру мен жүзеге асыру процесiнде барлық көлiк түрлерi арасындағы технологиялық өзара iс-қимылды қамтамасыз ететiн, Шығыс-Батыс және Солтүстiк-Оңтүстiк бағыттары бойынша меридиандық және ендiк орналасудың жетiлдiрiлген моделi негiзiнде мультимодальдық көлiк дәлiздерiн, терминалдар желiсiн және көлiк-логистикалық орталықтар құру;

      Қазақстанның iрi қалаларындағы жолаушы көлiгi жүйесiн дамыту және жетiлдiру. Астана және Алматы қалаларында жолаушылар ағыны ерекше қауырт учаскелерде, оның қозғалысына жолақтар бөлудi ұйымдастыра отырып, рельспен жүретiн жылдам электр көлiгi жүйесiн құру.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      инфрақұрылымды дамытудағы басымдық барлық елдi мекендердiң және өнеркәсiп пен ауыл шаруашылығы объектiлерiнiң оған жыл бойғы қол жетiмдiлiгiн қамтамасыз ету болуы тиiс;

      инфрақұрылымды дамыту әлемдiк ғылым мен техника жетiстiктерiн кеңiнен қолдану базасында жүзеге асырылуы тиiс;

      инфрақұрылым объектiлерiн жоспарлау өндiрiстiк күштердi орналастырудың, елдi мекендердi, аграрлық секторды дамытудың және Қазақстанды аумақтық дамытудың перспективтi жоспарларымен байланыстырылуы тиiс;

      инфрақұрылымды пайдалану оны ұстауға арналған шығындарды пайдаланушылардан алынатын алымдар есебiнен қалыптасатын кiрiстермен барынша жаба отырып, коммерциялық негiзде жүзеге асырылуы тиiс;

      инфрақұрылым объектiлерiн салудың және олардың жұмыс iстеуiнiң мiндеттi шарттарының бiрi халықтың санитарлық-эпидемиологиялық әл-аухаты мен қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету болуы тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      көлiк инфрақұрылымын бiрыңғай көлiк жүйесiн құру шарттарының бiрi ретiнде кешендi дамыту;

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

      көлiк инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық-инновациялық моделiн қолдану.

 **3.3. Көлiк қызметтерi нарығын дамыту**

      Көлiк қызметтерiнiң отандық нарығын дамыту үшiн еркiн бәсекелестiк пен салауатты нарық қатынастарының маңыздылығын сезiне отырып, мемлекет нарықты ырықтандыру және операторлар мен нарықтың басқа да субъектiлерiнiң шаруашылық қызметiне мемлекеттiң қатысуын шектеу саясатын жүргiзудi жалғастырады.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      нарықтық реттеу негiзiнде көлiк қызметiнiң әлеуеттi бәсекелес және монополиялық салаларын бөлу мен тарифтiк реттеу саласын қысқарту болуы тиiс;

      көлiк қызметтерi мен инфрақұрылым қызметi нарығына барлық шаруашылық субъектiлерi үшiн қол жетiмдiлiктiң тең шарттарын қамтамасыз ету.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      тасымалдаушылардың, экспедиторлар мен көлiк қызметiн тұтынушылардың қоғамдық бiрлестiктерiнiң рөлiн арттыру;

      қызметтер ұсыну сапасын бақылау жүйесiн ИСО халықаралық стандарттар талаптарына сай дамыту;

      көлiк қызметтерiнiң экспортын дамыту және көлiк қызметтерiнiң халықаралық нарығында 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 әсерiн тигiзедi. Бұл ұстауы жергiлiктi бюджеттерден қаржыландырылатын инфрақұрылым объектiлерiне қол жетiмдiлiк дәрежесiнен және олардың жай-күйiнен, сондай-ақ әлеуметтiк маңызды жолаушылар тасымалдарын ұйымдастырудан көрiнедi.

      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 билiк органдарының қаржылық-экономикалық мүмкiндiктерiн, сондай-ақ оларға қолайлы жағдайлар жасай отырып, өңiрлiк даму үшiн жеке меншiк инвестицияларды барынша пайдалану қажет.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      республиканың әрбiр өңiрiндегi көлiк жүйесiнiң даму деңгейi көлiк стандарттарының ең төменгi деген талаптарының орындалуын қамтамасыз етуi тиiс;

      орталық және жергiлiктi атқарушы органдардың өзара iс-қимылының негiзiнде әрбiр өңiрде 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 жатуы тиiс;

      көлiк инфрақұрылымын дамыту мен жаңғыртуға арналған 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 процестердегi көлiк жүйесiнiң қызмет көрсету рөлiн ескере отырып, осы саясатты жүзеге асыру халық пен өндiрушi күштердiң көлiктiк қызметтерге деген қажеттiлiктерiн, көлiк жүйесiн бiркелкi жүктемелеудi және тиiмдi пайдалануды қамтамасыз ету жөнiндегi мiндеттердi шешетiн болады.

 **3.5. Көлiктегi қауiпсiздiктi арттыру**

      Таяу перспективада болжанатын тасымалдар көлемiнiң және автомобильдендiрiлу деңгейiнiң артуын ескере отырып, қазiрдiң өзiнде көлiктегi авариялылықтың алдын алу және көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету жөнiнде тиiмдi iс-шаралар қабылдаудың өткiр қажеттiлiгi туындап отыр.

      Көлiк қауiпсiздiгi саясатын iске асыру мақсатында мемлекет, бiр жағынан, ырықтандыруды, рәсiмдердiң оңайлатылуын, екiншi жағынан, ашықтықты, бақылау мен алдын алуды қамтамасыз етуi тиiс.

      Көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгiн арттыру үшiн:

      көлiк құралдарының техникалық жай-күйiн бақылаудың тиiмдiлiгi мен жүйелiлiгiн арттыру;

      жол қозғалысы қауiпсiздiгiнiң белгiленген ережелерiн сақтауды бақылаудың тиiмдiлiгiн арттыру;

      кадрлар даярлаудың бiрыңғай жүйесiн құру, көлiктiң барлық түрлерiнде қауiпсiздiктi қамтамасыз ету жөнiндегi қызметтiң сәйкестiлiгiн растау және лицензиялау;

      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 белгiленген талаптарға сәйкестiгiн қамтамасыз ету;

      көлiк оқиғаларының себептерiн дер кезiнде анықтау және олардың алдын алу мен санын азайту жөнiнде шаралар қабылдау мақсатында осындай оқиғалар туралы ақпаратты жинау, өңдеу және талдау;

      Қазақстан Республикасы халықаралық шарттарының ережелерiн iске асыру және көлiк қауiпсiздiгi жүйесiнiң қызметiн ресурстық қамтамасыз ету қажет.

      Террорлық актiлердiң және қауiпсiз әрi үздiксiз көлiк қызметiне өзге де заңға қайшы араласулардың жүзеге асырылу мүмкiндiгiн болдырмауға қабiлеттi көлiктегi қауiпсiздiктiң осы заманғы және тиiмдi жүйесi құрылуы тиiс. Осындай жүйенi енгiзу тиiмдi халықаралық практикаға сәйкес болуы, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсартуы және олардың конституциялық құқықтарын сақтауы тиiс.

      Көлiктiң экологиялық қауiпсiздiгiн арттыру және көлiк процестерiнiң қоршаған ортаға келеңсiз әсерiн азайту үшiн осы саладағы мемлекеттiк саясат мыналарды қамтитын болады:

      тиiстi мониторинг жүйесiн әзiрлеу мен енгiзу және экономикалық ынталандыруды қолдану арқылы экологиялық талаптарға жауап бермейтiн автокөлiк құралдарының импортын шектеу және бiртiндеп тоқтату;

      транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, көлiк құралдарының халықаралық экологиялық қауiпсiздiк стандарттарына көшу;

      экологиялық бақылау қызметiн құруды және олардың орталық уәкiлеттi орган алдында мерзiмдi есеп беруiн қамтамасыз етудi қоса алғанда, инфрақұрылымды пайдалану нәтижесiнде қоршаған ортаға келтiрiлген зиян үшiн көлiк инфрақұрылымының иелерi мен операторларының жауапкершiлiгiн арттыру;

      мониторинг жүйесiн әзiрлеу және қоршаған ортаны қорғау саласындағы заңнама шеңберiнде тиiстi шараларды қолдана отырып, 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 жауапкершiлiгiн арттыру.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      шаруашылық қызметiнiң нәтижелерiмен салыстырғанда азаматтардың өмiрi мен денсаулығының басымдығы;

      азаматтардың жауапкершiлiгiмен салыстырғанда мемлекет жауапкершiлiгiнiң басымдығы;

      ел iшiнде өндiрiлетiн және импорт бойынша да әкелiнетiн көлiк құралдары экологиялық қауiпсiздiк пен көлiк процестерiнiң қауiпсiздiгi саласындағы стандарттардың талаптарына сәйкес келуi тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      техникалық-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;

      қоршаған ортаны ластаудың жылжымалы көздерiне қойылатын экологиялық талаптарды қатайту, мониторинг және құқық қолдану жүйесiн жетiлдiру, жауапкершiлiктi арттыру.

 **3.6. Транзиттiк әлеуеттi пайдаланудың тиiмдiлiгiн арттыру**

      Транзиттiк әлеует өзiнiң аумағы арқылы халықаралық транзиттi жүзеге асыру жөнiндегi мемлекеттiң қызмет көрсету мүмкiндiгiн айқындайтын сыртқы және iшкi факторлар мен шарттардың жиынтығын бiлдiредi.

      Транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгi мемлекеттiң қолда бар мүмкiндiгiн толық көлемде iске асыру қабiлетiмен айқындалады.

      Жаhандану мен кiрiгу процестерiнiң жеделдеуi транзиттi дамыту мен оның сапасын арттыру үшiн қолайлы жағдайлар жасауды мемлекеттiк басымдықтар деңгейiне көтере отырып, Қазақстанға қалыптасқан транзиттiк мемлекет ретiнде сапалық жаңа талаптар қояды.

      Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн дамыту және тиiмдi пайдаланудың алғышарты Қытай мен Еуропа арасындағы жаңа жүк ағындарының туындауы болып табылады, бұған мыналар септiгiн тигiзедi:

      Қытайда iске асырылып жатқан Бiрыңғай көлiк стратегиясы ("Қарқынды қадам") және "Go West" ("Батысқа қарай жүру") ҚХР-дiң батыс провинцияларын жедел дамыту бағдарламасы. Олар iрi көлiктiк инфрақұрылымдық жобаларды, оның 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 асатын Цзиньхе - Қорғас), сондай-ақ "Шығыс-Батыс" бес стратегиялық автомобиль жолын (соның iшiнде Ляньюньгань - Қорғас, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Қорғас) салуды жүзеге асыруды көздейдi, бұл Қазақстан аумағы арқылы Қытайдан транзиттiк жүк ағынының перспективтi ұлғаюын болжауға мүмкiндiк бередi;

      Бостон портынан (АҚШ-тың солтүстiк-шығыс бөлiгiнде) бастау алып, норвегиялық Нарвик портына дейiнгi теңiз жолы бойынша өтетiн Трансазиялық темiр жол магистралiнiң (Петропавл - Достық) Солтүстiк дәлiзi бағыты бойынша Норвегия, Швеция, Финляндия және Ресей аумақтары 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.

      Баламалы бағыттар, атап айтқанда Транссiбiр магистралi тарапынан қазiргi бәсекелестiк жағдайында Солтүстiк-Оңтүстiк дәлiзi шеңберiнде Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Ақтау порттарын пайдалана отырып, Қытайдың шығыс порттарынан шығатын трансмұхиттық жол жүктердi тасымалдаудың тартымды бағыттарының бiрi болуы мүмкiн.

      Бұдан басқа, әлемдiк нарықтың Орталық Азия өңiрiне және Ресейге әртүрлi тауарлар транзитi бойынша БАЭ алып отырған орнықты коммерциялық жағдайы Ақтау теңiз порты арқылы жүктердi тасымалдау бағытын дамыту үшiн жағдай жасап отыр. Бұл ретте, шығыс Қытайдан жүк ағынын осы бағытқа iшiнара қайта бағыттауға ықпал ететiн бiрқатар факторлардың болуын атаған жөн, атап айтқанда:

      жолдағы барлық порттарда (Дубай - Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Ақтау) қазiргi шығындарды мейлiнше азайтуға ықпал ететiн еркiн экономикалық аймақтар режимiнiң болуы;

      электр тұрмыс техникасын, халық тұтынатын тауарларды, доңғалақты техниканы, контейнерлердегi жүктi орнықты тасымалдау бойынша Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Ақтау бағытын пайдаланудағы соңғы жылдардың табысты тәжiрибесi;

      Батыс Қазақстанның мұнай кен орындарын әзiрлеудi жүзеге асыратын Қытайдың бiрқатар iрi компанияларының әртүрлi жүктердi жеткiзуге мүдделiлiгi.

      Осы бағыттағы орнықты қызметтi ұйымдастыру Каспийдегi порт инфрақұрылымдарының және кеме қатынасының дамуына ықпал ететiн болады, сондай-ақ темiр жол-паром және қазiргi автопаром қатынасының (РО-РО) жандануына серпiн бередi. Сонымен бiрге, Транссiбiр арқылы өтетiн жүктердi қайта бағдарлау үшiн баламалы бәсекелес бағытты iс жүзiнде құру бастапқы кезеңде жыл сайын шамамен 100 мың тонна жүк ағынын және 10 мыңнан астам стандартты контейнерлердi қамтамасыз етуге қабiлеттi.

      Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттiң одан әрi өсуiн ескере отырып, толассыз тарифтi, жеткiзу жылдамдығын, жүктердiң сақталуын, ақпараттық қамтамасыз етiлуiн және шекаралық және кедендiк қызметтер тарапынан транзиттiк көлiктiң қызметiне кедергi болатын әкiмшiлiк тосқауылдардың болмауын қамтамасыз ететiн транзиттiк дәлiздердi кешендi дамыту қажет.

      Осыған байланысты:

      транзиттiк тасымалдарды дамыту, оның iшiнде көлiк дәлiзiне барлық қатысушы-мемлекеттермен толассыз бiрыңғай тарифтi қалыптастыру мәселелерiнiң мемлекетаралық қатынастар деңгейiнде шешiлуiне саяси жәрдемдесу;

      көлiк инфрақұрылымының қазiргi элементтерiн қалпына келтiрудi және жаңаларын салуды қоса алғанда, транзиттiк көлiк дәлiздерiнiң инфрақұрылымын басымдықты келiсiлген дамыту;

      жол бойы сервисi объектiлерiн дамытуды қоса алғанда, транзиттiк көлiк дәлiздерiнiң бәсекеге қабiлеттiлiгiн, олардың техникалық және сервистiк деңгейiн әлемдiк стандарттарға дейiн жеткiзу арқылы арттыру;

      Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттiк жүктердiң басымдықты, кедергiсiз және қауiпсiз өтуiн қамтамасыз ету;

      iшкi де, халықаралық қатынастағы да жүктiң көлемдерi, түрлерi мен көлiк түрлерi бойынша тасымалдардың бағыттары жөнiндегi деректердi жинақтауға, талдауға және болжауға, сондай-ақ жүктiң тұрған орны туралы ақпарат жинауға мүмкiндiк беретiн қазiргi заманғы байланыс жүйелерi мен көлiктiк деректер базасының ақпараттық талдау жүйесiн енгiзу;

      қосарланған сақтандыруды болдырмайтын екi жақты халықаралық шарттар жасасу;

      инфрақұрылымды дамытуға отандық және шетелдiк инвестицияларды тарту үшiн қолайлы жағдайлар жасау;

      халықаралық және транзиттiк тасымалдарға анағұрлым сапалы қызмет көрсету үшiн Қазақстан өңiрлерiнiң көлiктiк тораптарында өңiрлiк көлiктiк-логистикалық орталықтар мен терминалдық кешендер құру;

      мультимодальдық, контейнерлiк тасымалдарды дамыту қажет.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      икемдi тарифтiк саясат транзиттiң ұлғаюын ынталандыруы тиiс;

      Қазақстанның аумағы бойынша транзиттiк қозғалыстан түсетiн кiрiстер есебiнен инфрақұрылымды ұстауға арналған шығындарды өтеу;

      транзиттiк жүк тасқынын зерттеу мен талдауды ынталандыру және жүктердi баламалы бағыттардан бiздiң мемлекеттiң аумағы арқылы өтетiн көлiк дәлiздерiне бағдарлау жолдарын iздеуге бастамашы болу;

      транзиттiк әлеуеттiң дамуына ықпал ету барлық мемлекеттiк органдардың стратегиялық басымдығы болуы тиiс.

**Стратегиялық акценттер:**

      республика көлiк дәлiздерiнiң халықаралық жүйедегi бәсекеге қабiлеттiлiгiн дамыту және арттыру;

      Қазақстан Республикасының мемлекеттiк шекарасынан өтудегi өткiзу пункттерiн техникалық және технологиялық жарақтандыру деңгейiн арттыру.

 **3.7. Көлiк саласындағы инновациялық даму**

      Экономиканың жүк қажеттiлiгiн төмендету немесе бұл көрсеткiш көлiк жүйесiнiң тиiмдiлiгi мен көлiк қызметiнiң мультипликативтiк дәрежесiн анықтайтындықтан, өндiрiлетiн өнiм (қызметтер) бiрлiгiне жұмсалатын көлiк жұмыстары көлемiн азайту ел экономикасының даму деңгейiн арттыру тұрғысында көлiк жүйесi алдында тұрған мемлекеттiк мiндеттердiң бiрi болып табылады.

      Сондықтан, тауарлар өндiру мен қызметтердегi көлiктiк құрамдасының бөлiктiң үлестiк салмағын азайтуды мемлекет көлiк жүйесiнiң негiзгi стратегиялық басымдықтары қатарына жатқызуы тиiс, бұл көлiк өнiмi мен қызметiн халықтың барлық топтары үшiн анағұрлым қол жетiмдi етуге мүмкiндiк бередi.

      Бұл орайда, мемлекеттiң бiрiншi кезектегi мiндетi құқықтық негiздердi қамтамасыз ету және мультимодальдық тасымалдарды дамыту мен логистикалық орталықтар құру үшiн қажеттi экономикалық жағдайлар жасау болып табылады.

      Көлiк процестерiнiң тиiмдiлiгiн арттыруда оларды ақпараттық қамтамасыз етудiң елеулi маңызы бар. Спутниктiк навигация жүйесiн қарқынды дамыту, өндiрiлетiн өнiмдер мен қызметтер туралы ақпараттық деректер базасын құру қажет.

      Көлiк процестерiнiң қоршаған ортаға келеңсiз әсерiн шектеу және реттеу көлiк құралдарының экологиялық өлшемдерiн бақылау үшiн көлiктiк бақылау органдарын және экологиялық органдарды қазiргi заманғы жабдықпен және технологиялармен (газ анализаторлары, түтiн өлшегiштер, отындағы ауыр металдардың құрамын анықтауға арналған құралдар және т.с.с.) жарақтандыруды қажет етедi.

      Әрине, бастапқы кезеңде көлiк жүйесiнiң техникалық және технологиялық деңгейiн арттыру мемлекет тарапынан да, жеке сектор тарапынан да едәуiр күрделi қаржы салымдарын талап етедi. Сонымен бiрге, дамыған елдер тәжiрибесi жаңа технологияларды дамытуға және 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 қол жетiмдiлiктi арттыруға және экономиканың жүктi қажетсiнуiн азайтуға бағытталуы тиiс;

      енгiзiлетiн жаңа технологиялар республиканың iшiнде жүзеге асырылатын көлiк процестерiнiң жаhандық көлiк жүйесi процестерiмен бiрiздендiрiлуiн қамтамасыз етуi тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      көлiк технологияларын жетiлдiру және қазiргi заманғы техника мен жабдықты енгiзу;

      өндiрiстiк және көлiк процестерiн ықпалдастыру және кешендi ақпараттандырумен қамтамасыз ету.

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

      Көлiк жүйесiн қарқынды дамыту мен жоғары көлiк әлеуетiне қол жеткiзудiң негiзгi құрамдастары арасында жоғары технологиялы және тиiмдi көлiк жүйесiнiң ажырамас бөлiгi және мiндеттi шарты болып табылатын ғылыми және кадр әлеуетiн арттырудың маңыздылығын ерекше атаған жөн.

      Ғылымды дамыту, әсiресе, ерекше маңыздысы, жоғары бiлiктi кадрлар даярлау белгiлi бiр уақытты талап ететiндiктен, мемлекет мамандарға деген болашақ қажеттiлiктi дұрыс айқындауды күнi бұрын ойлап, оларды оқыту үшiн барлық қажеттi жағдайларды жасауы тиiс.

      Көлiк саласындағы мамандардың бiлiктiлiгiн арттыру үшiн бiрнеше бейiндi жоғары оқу орындарын белгiлеу және олардың базасында жүк ағынын және жолаушы көлiгiн жоспарлауға оқыту орталықтарын құру қажет. Мiндетi, басқа мiндеттерiмен қатар, көлiк модельдерiн, жоспарлау тетiктерiн әзiрлеу, санаткерлiк ресурстарды дайындау, оқыту және халықаралық тәжiрибенi дарыту болатын институттарға мемлекеттiк органдар қолдау көрсетуi тиiс. Институттар мемлекеттiк органдарға даму бағдарламаларын әзiрлеуде, сұранысты болжауға, жобаларды анықтау мен бағалауға және жолаушы мен жүк көлiгiнiң қызметiн қамтамасыз етуге байланысты басқа да мәселелердi шешуде жәрдем көрсететiн болады.

**НЕГIЗГI ҚАҒИДАТТАР:**

      республиканың көлiк жүйесiн инновациялық дамытудың негiзiне көлiк саласындағы өз ғылыми әлеуетiмiздi дамыту алынуы тиiс;

      көлiктiң барлық түрлерi үшiн кәсiби кадрлар даярлау көлiк жүйесiнiң дамуынан озыңқы, жұмыстың жаңа әдiстерiнiң енгiзiлуi және жаңа технологиялардың енгiзiлуiн ескере отырып жүзеге асырылуы тиiс.

**СТРАТЕГИЯЛЫҚ АКЦЕНТТЕР:**

      көлiк саласындағы ғылыми мекемелердi дамыту және ауқымды зерттеулердi ынталандыру;

      мемлекеттiк қызметшiлер мен көлiк қызметкерлерiнiң кәсiби деңгейiн арттыру;

      жоғары, орта техникалық және кәсiби бiлiм беру жүйесiн дамыту;

      қазiргi ұлттық бейiндiк жоғары оқу орындарының базасында жетекшi шетелдiк жоғары оқу орындарымен бiрлескен бiлiм беру бағдарламаларын жасау. Атап айтқанда, Қазақстан Республикасында JAR талаптарын енгiзе отырып, жетекшi әлемдiк азаматтық авиация академияларымен бiрлескен оқыту бағдарламаларын жасау қажет. Ұлттық теңiз және өзен флотының дамуына орай қазақстандық мамандарды шетелдердiң мамандандырылған оқу орындарында оқытуды көздеу қажет.

 **4. КӨЛIКТIҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТYРЛЕРIНДЕ СТРАТЕГИЯНЫ IСКЕ 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 басты қағидаттары мен бағыттарының көлiктiң жекелеген түрлерiне олардың технологиялық және функционалдық өзгешелiктерiне, көлiк жүйесi мен мемлекет iшiнде өтетiн әлеуметтiк-экономикалық процестерге қатысуының әртүрлi дәрежесiне, сондай-ақ Стратегияны iске асыру сәтiндегi әртүрлi мәрелiк жағдайларға байланысты қолданылуында бiрқатар ерекшелiктерi бар.

 **4.1. Темiр жол көлiгiнде**

**4.1.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Темiр жол көлiгiнiң инфрақұрылымын дамыту қолданыстағы темiр жол желiсiн Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсiбiнiң қажеттiлiгiнен шыға отырып, жаңа учаскелер салу арқылы желiлердi оңтайландырумен қатар қауiпсiздiк пен қозғалыс жылдамдығын әлемдiк стандарттарға сәйкес келтiруге бағытталатын болады.

      Қалпына келтiру, жүк тасымалдылығы көп учаскелердiң өткiзу қабiлетiн арттыру және электрлендiрудi қоса алғанда, халықаралық транзит дәлiздерiнде және негiзгi республикаiшiлiк бағыттарда магистральдық желiнiң техникалық жай-күйiнiң деңгейi басымдылық ретiмен арттырылуы тиiс.

      Инфрақұрылым объектiлерiнiң негiзгi қорларына кезең-кезеңiмен жаңарту жүргiзiлуi және олар темiр жол көлiгiнiң халықаралық стандарттарына сәйкес келтiрiлуi тиiс.

      Темiр жол көлiгiнiң желiсiн өңiрлiк басымдықта 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 жағдайда iске асырылатын болады:

      Бейнеу - Шалқар станциясы учаскесi, поездардың жүру бағытының ұзақтығын батыс өңiрi мен Азия елдерiнiң Ақтау теңiз порты арқылы қатынасында орта есеппен 530 км-ге қысқарады;

      Қорғас - Сарыөзек учаскесi, ол қолданылып жүрген бағыттармен салыстырғанда Ақтау портынан Қытайға дейiнгi темiр жол тасымалдарының қашықтығын едәуiр қысқартады, ал Шалқар - Бейнеу темiр жол желiсiн салу жобасы iске асырылғаннан кейiн Цзиньхе - Ақтау бағытының ұзақтығы қазiргi 3 920 км-дан 3 222 км-ге дейiн қысқарады;

      Жезқазған - Сексеуiл станциясы учаскесi, ол Қазақстанның орталық облыстарынан Ақтау портына анағұрлым қысқа шығуды қамтамасыз етедi және iргелес өңiрде көмiр, мұнай-газ, мыс-темiр рудасы және басқа да кен орындарын игеруде жәрдем етедi;

      Шар станциясы - Өскемен учаскесi, ол Локоть станциясы арқылы қолданыстағы бағыттармен салыстырғанда тасымалдау қашықтығын Ресей аумағы арқылы жүрудi қажет етпестен 300 км-ден астамға қысқартады;

      Қазақстан жүктерiн Каспий теңiзiне неғұрлым тиiмдi тасымалдау және Ақтау теңiз портынан шамадан тыс жүктеменi азайту үшiн Маңғышлақ - Баутино және Ералиев - Құрық жаңа темiр жолдары құрылысы жүзеге асырылатын болады.

      Темiр жолдарды одан әрi жаңғырту үшiн жүк тасымалдылығы көп Мақат - Қандыағаш, Алматы - Ақтоғай, Қостанай - Железорудная және Хромтау - Алтынсарин учаскелерiн электрлендiру бойынша iс-шаралар жүргiзiлетiн болады.

      Өңiрлер арасында өте қысқа бағыттар бойынша жүк тасымалдарын оңтайландыруға және жаңа темiр жол желiлерiн салу арқылы Қазақстан Республикасынан тысқары жерге экспортталатын тауарларды жеткiзудi жеделдетуге мүмкiндiк беретiн ұлттық тұйық темiр жолдар желiсiн қалыптастыру жүк поездарының артық жүрiстерiн болдырмауға және түпкi өнiм құнындағы көлiктiк құрамдастар үлесiн төмендетуге мүмкiндiк бередi.

      Темiр жол көлiгiнiң инфрақұрылымдық жобаларын iске асыруда олардың жоғары капитал қажеттiлiгiне байланысты мемлекеттiк-жеке меншiктiк серiктестiк нысаны кеңiнен қолданылатын болады. Жаңа инфрақұрылымдық объектiлер құрылысы кезiнде жеке бастамашылықты тарту үшiн мемлекеттiк-жеке меншiктiк серiктестiктiң әртүрлi схемасы қолданылатын болады.

**4.1.2. Көлiк қызметi нарығын дамыту**

      Темiр жол көлiгiнде жүргiзiлген құрылымдық қайта құрулар көлiк қызметтерiнiң бәсекелi нарығын қалыптастыру мен дамыту үшiн негiз және қажеттi алғышарттар құрады. Тасымалдау қызметiн қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желінi ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары бойынша қызметтер ұсынуда бәсекелi ортаның қалыптасу мүмкiндiгiн көздейдi. Локомотивтiк тарту мен жүк вагондарын ұсыну жөнiндегi қызметтер де бәсекелi секторға бөлiнген.

      Сонымен бiрге магистральдық темiр жол жүйесiнiң қызметтерiн ұсыну табиғи-монополиялық сала болып қала бередi және мемлекеттiң қарауында болады. Өнеркәсiп пен ауыл шаруашылығының жоғары әлеуметтiк қыры мен магистральдық желiнi пайдаланғаны үшiн тарифтер деңгейiне экономикалық тәуелдiлiгiн ескере отырып, оларды қалыптастыру оны жөндеуге және ұстауға арналған белгiлi бiр шығындар нормасын және Ұлттық режимдi ұсыну туралы 1994 жылғы тарифтер мен сауда туралы бас келiсiмнiң (ТСБК) талаптарын ескерумен, магистральдық темiр жол желiсi қызметтерiне тарифтердi маңызды өлшемдер бойынша саралау мүмкiндiгiн көздейтiн айқын әдiстемеге негiзделуi тиiс.

      Кез келген ықтимал операторға көлiк қызметтерi нарығына қол жеткiзудiң 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 ұйымдастыруға байланысты залалдар үшiн тасымалдаушыларға өтемақы тетiктерiн көздеуi тиiс.

      Жүк тасымалдарының технологиялық және экономикалық тиiмдiлiгiн арттыру үшiн негiзгi ынталандыру ретiнде жүк тасымалдары жөнiндегi қызметтердi ұсынатын тасымалдаушылар мен операторлар арасындағы бәсеке ортаны қамтамасыз ету қажет. Бұл, бiрiншi кезекте тасымалдау жылдамдығын арттыруға, жүк вагондарының жүктердi өңдеу пункттерiнде себепсiз көп бос тұруын болдырмауға және белгiлi бiр дәрежеде вагондар тапшылығының 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.

**4.1.3. Транзиттiк әлеуеттi iске асыру**

      Темiр жол көлiгi транзиттiк әлеуеттi дамытудың және оны пайдалануды арттырудың ең жақсы перспективаларына ие.

      Транзиттiк қозғалыс үшiн темiр жол дәлiздерiнiң тартымдылығын кешендi арттыруға инфрақұрылымның сапасын арттыруды, тариф саясатын жетiлдiрудi және әкiмшiлiк сипаттағы тосқауылдарды жоюды қамтуы тиiс. Қызметтердi жетiлдiру нақтылық, сенiмдiлiк және тасымалдау жылдамдығы сияқты өлшемдер бойынша жүзеге асырылуы 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 маңызға ие.

      Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiн дамыту және тиiмдi пайдалану, сондай-ақ көлiк-логистикалық кластердi iске асыру шеңберiнде өткiзу нарығында өнiмдер мен қызметтердi жылжытудың тиiмдi схемасын қалыптастырудағы мемлекеттiң, көлiк ұйымдарының және тауар өндiрушiлердiң күш-жiгерiн үйлестiру мақсатында Астана, Алматы, Ақтау қалаларында, сондай-ақ Достық станциясында және Қазақстанның басқа да өнеркәсiптiк дамыған өңiрлерiнде мемлекеттiк деңгейдегi өңiрлiк көлiк-логистикалық орталықтар ұйымдастырылатын болады.

      Достық - Алашанькоу халықаралық шекаралық өткiзу пунктi арқылы темiр жол көлiгiмен тасымалдаудың орнықты өсуi мақсатында, қытай жағынан Алашанькоу мен Yрiмшi станцияларының және Ақтоғай - Достық учаскесiнiң терминалдық сыйымдылығын 2015 жылға қарай 25 млн. тоннаға дейiн кеңейтудi қоса алғанда, оның өткiзу қабiлетiн барынша ұлғайтуға мүмкiндiк беретiн iс-шараларды iске асыру қажет.

      Қолданыстағы магистральдар арасындағы байланыстыратын учаскелердi салу жолымен Қазақстан аумағы арқылы "түзетушi" темiр жол желiлерiн перспективалық құру транзиттiк дәлiздердiң өткiзу қабiлетiн Түркiменстан, Иран, Түркия және Еуропа елдерi бағыттары бойынша жылына 100 млн. тоннаға дейiн кеңейтуге мүмкiндiк бередi. Жаңа учаскелердi жобалау оларды кейiннен электрлендiрудi ескере отырып жүргiзiлуi тиiс.

      Қытайдан транзиттiк тасымалдарды одан әрi ұлғайтуды қамтамасыз ету екiншi халықаралық шекаралық темiр жол өткелiн ашумен және Қытай салып жатқан Цзинхэ - Қорғас темiр жол желiсi құрылысының жалғасы болып табылатын Қорғас - Сарыөзек темiр жол желiсiн салумен шешiлуi мүмкiн, бұл еркiн сауда (Қорғас шекаралық өткiзу пунктiнде) аймағын дамытуға оң әсер етедi.

      Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiн, оның iшiнде Трансазиялық темiр жол магистралiнiң Солтүстiк дәлiзiн тиiмдi пайдалануды арттырудың басымдық жобаларының қатарына халықаралық трансконтиненталдық интермодаль дәлiзiн ("N.E.W - corridor") дамыту жөнiндегi Халықаралық темiр жол одағының (ХТЖО) жобасы жатады. Бұл бағыттағы контейнерлiк ағынның әлеуеттi қуаты алғашқы жылдары 100 мыңнан астам, ал 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 заманғы техникалық құрылғылармен, сондай-ақ оларды диагностикалау және ұстау жүйелерiмен жарақтандыру;

      вагондар мен локомотивтердi шығару және жөндеу жөнiндегi кәсiпорындарды дамыту үшiн жағдайлар жасау, сондай-ақ темiр жол техникасының жетекшi әлемдiк өндiрушiлерiмен бiрлескен кәсiпорындар құруды ұйымдастыру;

      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 логистика кешендерiн құру;

      темiр жол саласының кадрларын даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру болып табылады.

 **4.2. Автомобиль көлiгiнде**

      Бiрыңғай көлiк жүйесiн дамытуды қамтамасыз етуде автомобиль көлiгiнiң рөлiн сипаттайтын мемлекеттiк көлiк саясатын iске асырудың ерекшелiктерi мынадай бағыттар бойынша бiрқатар бiрiншi кезектегi мiндеттердi шешу қажеттiгiнен тұрады.

**4.2.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Республиканың кең-байтақ аумағы мен автомобиль жолдары желiсiнiң салыстырмалы төмен тығыздығы, тасымалдардың алыс қашықтықтары жиынтығында төсемнiң бүлiнуi немесе болмауы көлiк шығыстарының өсуiне және өндiрiлетiн өнiмнiң өзiндiк құнының артып кетуiне әкелетiн болғандықтан, олардың техникалық жай-күйiне ерекше мән берiледi.

      Халықаралық көлiк дәлiздерiн, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды қалпына келтiру және дамытуды мемлекеттiң аумақты дамыту бағдарламаларымен белгiленген, оның экономикалық кеңiстiгiнiң тұтастығын қамтамасыз ететiн, өңiрлiк және әкiмшiлiк-аумақтық бiрлiктер арасындағы байланыс үшiн қызмет ететiн бағыттарда басымдық тәртiбiмен жүзеге асыру қажет.

      Облыс орталықтарын аудан орталықтарымен байланыстыратын автомобиль жолдары республикалық деңгейге берiлiп, республикалық бюджет есебiнен ұсталуға тиiс.

      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) Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай;

      6) Астана - Қостанай - Челябi - Екатеринбург;

      күрделi және орташа жөндеудi, жекелеген учаскелердi жоғары техникалық санатқа көшiрудi (қайта жаңарту), қауiптi учаскелердi жою мен жолдарды кеңейтудi қоса алғанда, ортақ пайдаланудағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының және олардың инженерлiк құрылыстарының көлiк-пайдалану жай-күйiн қозғалыс қарқынын және осьтiк жүктемесiн ескере отырып, нормативтiк-техникалық құжаттардың талаптарына кезең-кезеңiмен сәйкес келтiру;

      ортақ пайдаланудағы халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары желiсiн, олардың мақсатты қолданылуына сәйкес келуiне кепiлдiк беретiн және пайдалануға рұқсат берiлген автокөлiк құралдарының жыл бойы қауiпсiз жүруiн қамтамасыз ететiн деңгейде ұстауды (пайдалануды) қамтамасыз ету;

      жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту және оны халықаралық талаптарға сәйкес келтiру;

      ортақ пайдаланудағы жолдар желiсiн оңтайландыру, өңiраралық және облысаралық автомобиль қатынастары проблемаларын шешу үшiн автомобиль жолдарының жаңа учаскелерiн және инженерлiк құрылыстарды салу;

      автомобиль көлiгiнiң келеңсiз әсерiн азайту мақсатында iрi елдi мекендер айналасында кiреберiс және айналма жолдарды салу және қайта жаңарту;

      жол-пайдалану жұмыстарының барлық түрлерiнiң конкурстық негiзде орындалуына көшуiн қоса алғанда, жол-пайдалану қызметтерiнiң және жолдардың ағымдағы жай-күйiн басқару жүйесiнiң тиiмдiлiгiн арттыру;

      жүк тасымалдауды жүзеге асырған кезде пайдаланылатын автокөлiк құралдарының салмақ және көлем параметрлерiн бақылаудың тиiмдi жүйесiн құру;

      транзиттiк жолдарды қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан алынатын төлемдер мөлшерiн оларды жөндеуге және ұстауға арналған мемлекет шығыстарын барынша өтеудi қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кезең-кезеңiмен жеткiзу;

      өздерiнiң техникалық-пайдалану сипаттамалары бойынша жол қозғалысы қауiпсiздiгiнiң талаптарына сай келмейтiн автомобиль жолдарын, көше-жол желiлерiн және инженерлiк құрылыстарды кезең-кезеңiмен қайта жаңарту;

      жол-пайдалану жұмыстарының көлемi мен құнын нормаланған жоспарлаудан және пайдалану қызметтерiн жол техникасымен қамтамасыз етуден бас тарту;

      қалалардың және өзге де елдi мекендердiң iшiндегi және маңындағы жұмыстарды қоса алғанда, жол жұмыстарын орындаған кезде экологияның жай-күйiне және адамдардың өмiрi мен денсаулығын қорғауға қойылатын талаптарды қатайту, бақылауды қамтамасыз ету және оларды сақтамағаны үшiн жауапкершiлiктi арттыру;

      жол саласының кәсiпорындарын институционалдық дамыту және техникалық қайта жарақтандыру, ағымдағы ұстауды жоспарлау мен басқарудың қазiргi заманғы технологиялары мен жүйелерiн енгiзу, инженерлiк-техникалық және басқару қызметкерлерiн даярлау деңгейiн және бiлiктiлiгiн арттыру;

      Қазақстанның барлық қалаларында, Астана және Алматы қалаларында көше қозғалысын басқарудың балама құралдарын енгiзудi қоса алғанда, қозғалысты басқару құралдарының технологиялық деңгейiн жаңарту;

      нормативтiк-техникалық базаны одан әрi жетiлдiру, техникалық реттеуге көшудi жүзеге асыру.

      Автожол инфрақұрылымын дамытудың негiзгi мiндеттерi:

      негiзгi халықаралық транзиттiк дәлiздердi, сондай-ақ республикалық маңызы бар халықаралық бағыттар мен жолдарды қайта жаңарту жөнiндегi бiрiншi кезектегi шараларды қолдану;

      iшкi және келушiлер туризмiн және кластерлiк бастамаларды дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының тарихи, мәдени және табиғи туристiк объектiлерiне қол жеткiзудi қамтамасыз ететiн ортақ пайдаланудағы жолдардың жекелеген учаскелерiн қайта жаңарту жөнiндегi шараларды жүзеге асыру 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 келеңсiз әсерiн азайту мақсатында халықаралық автокөлiк дәлiздерiнде орналасқан республиканың барлық қалалары айналма жолдармен қамтамасыз етiлуге тиiс.

      Автожол саласын қаржыландырудың балама көздерiн iздеу мақсатында құрылыс жобаларын iске асыру және автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерiн қайта жаңарту кезiнде мемлекет-жеке меншiк серiктестiгiнiң тетiктерiн енгiзудi көздеу қажет.

**4.2.2. Автокөлiк қызметтерi нарығын дамыту**

      Автокөлiк қызметтерi нарығын дамытудың бiрiншi кезектегi мiндеттерi:

      елдiң өңiрлерiн кеңiстiкте дамытудың перспективалы схемаларына сәйкес және халықтың орналасу тығыздығын ескере отырып, ауылдық елдi мекендердi қоғамдық жолаушы көлiгiнiң тұрақты тасымалдарымен қамтамасыз ету;

      жолаушылар мен жүктер тасымалдарының жаңа озық технологияларын енгiзу, жолаушы тасымалдарының қолайлылығын арттыру және оларды жүзеге асыруға қойылатын нормативтiк-техникалық талаптарды қатайту есебiнен ұсынылатын көлiк қызметтерiнiң сапасын арттыру болып табылады.

      Халықаралық тасымалдарды дамыту саласындағы негiзгi мiндеттер:

      автомобиль көлiгi саласында екiжақты халықаралық шарттар жасасу;

      халықаралық автомобиль тасымалдарына рұқсат беру жүйесiн жетiлдiру;

      автомобиль көлiгi туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормаларға кезең-кезеңiмен жақындату және үйлестiру;

      қисынды жәрдемдесу саясатын жүргiзу жолымен халықаралық көлiк қызметi нарығында қазақстандық көлiк операторларының шеп-тұғырын дамыту мен нығайту үшiн қолайлы жағдайлар жасау;

      отандық автомобиль өнеркәсiбiн дамыту үшiн жағдайлар жасау;

      қосымша қызметтердi дамыту және олардың сапасын арттыру үшiн автовокзалдар қауымдастығын құру;

      пайдаланушылар үшiн халықаралық автобус рейстерiне билеттердi қашықтан резервтеу мен сатып алу мүмкiндiгi бар ұлттық ақпараттық жүйе жасау болып табылады.

**4.2.3. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану**

      Қазақстан аумағы бойынша автомобиль тасымалдарының транзиттiк әлеуетiн анықтайтын негiзгi сыртқы факторлардың қатарына трансконтиненталдық автомобиль жолдарының жай-күйi мен дамуын, сондай-ақ автомобиль қатынасы саласындағы халықаралық қатынастарды жетiлдiрудi жатқызған жөн.

      Сонымен бiрге сыртқы факторлардың Қазақстан үшiн оң бағытқа қарай өзгеруiне ықпал ету мүмкiндiгi аумағынан транзиттiк бағыттар өтетiн мемлекеттермен екiжақты және көпжақты қатынастарды дамытумен шектеледi.

      Iшкi факторлар нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету, рұқсат беру жүйесi және кедендiк әрi көлiктiк бақылау жүйелерiнiң тиiмдiлiгi, сондай-ақ автомобильдiк транзиттiк дәлiздердiң жай-күйi болып табылады.

      Транзиттiк әлеуеттi пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру жөнiндегi қосымша негiзгi мiндеттер:

      ТМД және алыс шетелдермен екiжақты және көпжақты қатынастарды одан әрi дамытудан;

      автомобиль қатынасы туралы ұлттық заңнаманы халықаралық нормалармен үйлестiруден;

      бағыттар бөлiнiсiнде және халықаралық дәлiздердi ескере отырып барлық транзиттiк жолаушы және жүк ағындарын есепке алудың автоматтандырылған жүйесiн жасаудан;

      кеден және көлiк бақылауынан өткiзу рәсiмдерiн жеңiлдету мен уақытын қысқартудан тұрады.

      Пайдаланушылар үшiн қолайлы жағдай жасай және жолдағы аялдамаларға қарай қызметтердiң стандартты жиынтығын (моншалар, қонақүйлер, дүкендер, ресторандар және т.с.с.) көрсете отырып, шекара бекеттерiнiң инфрақұрылымын жаңарту және оны қазiргi заман талаптарының деңгейiне дейiн жеткiзу қажет.

      Пекин - Үрiмшi - Бақты - Астана - Мәскеу - Рига - Вильнюс - Варшава - Берлин - Брюссель бағыттары бойынша жүк тасымалдау жөнiндегi "NELTI" жобасын "Көлiк - логистика қызметтерi" кластерi шеңберiнде iске асыру перспективалы болып табылады. Жоба транзиттiк жүк ағынының көлемiн Қазақстанның iшкi халықаралық автокөлiк дәлiзi бойынша жылына 5,2 млн. тоннаға дейiн ұлғайтуға бағытталған.

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

      Автомобиль көлiгi саласында инновациялық дамудың және қазiргi заманғы технологияларды қолданудың маңызды бағыты көлiк процестерiн ақпараттық қамтамасыз ету болып табылады, оған мыналар жатады:

      экспедиторлар мен тасымалдаушылар қауымдастығын, операторлар және олар көрсететiн қызметтер бойынша дерекқорлар құру және дамытуды ынталандыру;

      автожолдардың, қалаларды басып өту және айналып өту бағыттары мен жай-күйi, жол бойындағы инфрақұрылымдар объектiлерiнiң орналасқан жерi туралы бiрыңғай ақпараттық дерекқор құру;

      жүктiң тұрған жерi мен оның жай-күйi туралы ақпаратты жедел алу мүмкiндiгi бар, жүктердiң халықаралық автомобиль тасымалдарының спутниктiк навигация жүйесiн енгiзу.

      Спутниктiк навигация жүйесiн коммерциялық пайдаланудан басқа оның функционалдық ерекшелiктерi бақылаушы органдарға автокөлiк құралдарын жүйенi республика аумағында тоқтаусыз, жүктердi автомобильмен тасымалдауды орындау кезiнде операторлардың Қазақстан Республикасының заңнамасын сақтауын бақылауды жүзеге асыру үшiн пайдалануға мүмкiндiк беруге тиiс.

      Көлiктiң қоршаған ортаға келеңсiз әсерiн шектеу мен реттеу мақсатында көлiк құралдарының экологиялық параметрлерiн бақылауды жүзеге асыру үшiн экологиялық органдарды қазiргi заманғы жабдықпен және технологиялармен жарақтандыруды талап етедi.

      Автомобиль көлiгi саласының кадр әлеуетiн қалыптастыруда кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру қажет.

 **4.3. Қалалық жолаушылар көлiгiнде**

      Қазақстан қалаларының қарқынды дамуы мен елдiң қалаға көшуiнiң одан әрi орныққан үрдiсiн ескере отырып, қалалық жолаушылар көлiгiн дамыту жергiлiктi атқарушы органдар қызметiнiң басымдықтарының бiрi болуға тиiс.

**4.3.1. Дамытуды жоспарлау**

      Қазақстанның барлық iрi қалаларында қалаларды дамытудың жоспарлары шеңберiнде қалалық жолаушылар көлiгiн дамытудың ұзақ мерзiмдi жоспарлары әзiрленуге тиiс.

      Мұндай жоспарлар:

      қалаларды және қала маңындағы аймақтарды дамыту мен салу жоспарларына негiзделген, қалалық жолаушылар көлiгi қызметтерiне халықтың, оның iшiнде мүгедектердiң сұранысын болжау және қажеттiлiктердi барынша қанағаттандыруды;

      негiзгi инвестициялық жобаларды, оларды iске асыру құнын, сондай-ақ басым инвестициялық бағдарламаларды түзудi;

      қаладағы қозғалысты басқару схемасын, қоғамдық көлiк қозғалысы үшiн басымдықтың белгiленуiн, сондай-ақ жолаушыларды қоғамдық көлiкпен тасымалдау жөнiндегi қызметтерге сұранысты реттеу тетiктерiн;

      қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлiгiнiң бағыттық желiсiн оңтайлы дамыту схемасын;

      қалалық жолаушылар көлiгi қозғалысының қауiпсiздiгiн арттыру бағдарламасын;

      қалалық жолаушылар көлiгiнiң қоршаған ортаға келеңсiз экологиялық әсерiн азайту саласындағы жобаларды көздеуге тиiс.

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

      Қалалық жолаушылар көлiгi қозғалысын диспетчерлiк сүйемелдеу және басқару жүйесiн жаңарту қажет. Мұндай жүйелер процестердi нақты уақыт режимiнде басқару мүмкiндiгiн көздеуге, техникалық-экономикалық сипаттамалар мониторингiн және бағыттық жоспарлау функцияларын iске асыруды қамтамасыз етуге тиiс.

      Қалалық жолаушылар көлiгiнiң барлық түрлерiнде смарт-карт технологиясы пайдаланыла отырып, электрондық билет берудiң бiрыңғай жүйесi енгiзiлуге тиiс. Мұндай жүйе көлiк операторларының кiрiстерi мен салықтық есептiлiгiнiң ашықтығын арттыруға да ықпал ететiн болады.

      Тұрғындар мен жолаушылардың бағыттар дерекқорына, кестелерге, қызметтерге және басқа да қажеттi ақпаратқа еркiн қолжетiмдiлiгiн, сондай-ақ қашықтықтан бронь беру мен билеттердi сату мүмкiндiгiн көздейтiн қоғамдық көлiк қызметiн ақпараттық қамтамасыз ету жүйесiн әзiрлеу және енгiзу аяқталуға тиiс. Көлiктiң басқа түрлерiнiң ұқсас жүйелерiмен оның үйлестiрiлуiн және кiрiгiуiн қамтамасыз ету қажет.

      Жолаушы тасымалдарын ұйымдастырудың қазiргi заманғы технологияларын қолдануда, сондай-ақ Қазақстан қалаларында көлiк қозғалысын реттеу саласындағы ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргiзудi ұйымдастыруда халықаралық тәжiрибе жинау мен талдауды қамтамасыз ету үшiн Қалалық жолаушылар көлiгiнiң қазiргi заманғы технологиялар орталығын құру қажет.

      Қалалық жолаушылар көлiгiн дамыту басымдықтарының бiрi қалаларда көлiк тасқынының күтiлiп отырған өсуi мен жеке меншiк автомобильдердi пайдалану қарқынын ескере отырып, қалалардағы көлiк қозғалысын реттеу жүйесiн жедел әзiрлеу және iске асыру болады. Мұндай жүйенiң басты бағыттары:

      қалалық қозғалысты реттеу орталықтарын құру мен жарақтандыруды;

      бейiмделген реттеу технологияларын қолдана отырып қозғалысты автоматты реттеу жүйесiн (бағдаршамдарды) жаңғыртуды;

      көлiк қызметтерi нарығында ашық та әдiл бәсекелестiктi қамтамасыз етудi;

      реттеу схемаларында қалалық жолаушы көлiгiнiң басым қозғалысы үлгiлерiн iске асыруды;

      жол қозғалысы ережелерiн бұзуды тiркеу, нөмiр белгiлерiн тану және қалаларда әрi қала маңындағы аймақтарда құқық қолдану автоматтандырылған жүйелерiн қоса алғанда, көше қозғалысын көзбен қашықтықтан шолу мониторингiнiң технологияларын енгiзудi қамтиды.

      Трамвай, троллейбус, бөлiнген автобус желiлерi, монорельстi көлiк және метро сияқты қалалық жолаушылар көлiгiнiң баламалы түрлерiн дамыту қажет.

      Қалалық жолаушылар көлiгi қызметкерлерiнiң бiлiктiлiгiн және кәсiби деңгейiн арттыру маңызды болып табылады.

**4.3.3. Инвестициялық және қаржылық саясат**

      Қалалық жолаушылар көлiгi паркiн жаңарту операторлардың күшiмен жүзеге асырылатын болады. Автостанциялар мен автовокзалдардың дамуын қаржыландыруды, мұндай даму мемлекеттiк бағдарламалар шеңберiнде жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, жекеше құрылымдар жүзеге асыруға тиiс. Осындай жағдайларда қаржыландыру мемлекеттiк-жеке серiктестiк шеңберiнде болуы мүмкiн.

      Троллейбус пен трамвай парктерiн және олардың инфрақұрылымын қалпына келтiру қалалардың тиiстi бюджеттерi шеңберiнде мемлекеттiк-жеке серiктестiк тетiктерiн әзiрлеу мен қолдану арқылы жүзеге асырылуға тиiс.

      Кез келген инфрақұрылымдық жобаларды әзiрлеу мен iске асыру қалалық жолаушылар көлiгiн дамыту бағдарламалары шеңберiнде жүзеге асырылуға тиiс. Мұндай жобалар қалалық жолаушылар көлiгiнiң барлық түрлерiн дамыту бағдарламаларымен және қала құрылысының перспективалық жоспарларымен толық ұштасуға тиiс. Қалалық жолаушылар көлiгiнiң балама түрлерiн дамыту жөнiндегi ресурстарды қажетсiнетiн жобалар (бөлiнген автобус желiлерiн, метроны, монорельстi көлiк және басқаларын) техникалық-экономикалық бағалануға және қымбат тұрмайтын баламаларымен салыстырмалы талдануға тиiс.

 **4.4. Әуе көлiгiнде**

**4.4.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Азаматтық авиация саласындағы инфрақұрылымдық саясат:

      әуеайлақтар мен әуежайлар кешендерiнiң құрылысын, қайта жаңартуды және күрделi жөндеудi қоса алғанда, әуежай кешендерiн техникалық-пайдалану жай-күйiнiң ИКАО-ның халықаралық талаптарына кезең-кезеңмен сәйкес келтiрудi;

      топырақты ұшу-қону жолақтарын және әуеайлақ алаңдарын салуды, қалпына келтiрудi және оларды жеңiл әуе кемелерi мен тiкұшақтарды жыл бойы қабылдау-жөнелту үшiн ұстауды қоса алғанда, балама көлiк қатынасы жоқ орталықтан алыс аумақтарға қызмет көрсету үшiн жергiлiктi әуеайлақтар желiсiн құруды;

      қарқынды дамыту саясатын сақтауды және өңiрлiк авиакомпаниялар құру жөнiндегi iс-шараларды қаржымен қамтамасыз етудi;

      авиапарктi кеңейту, iшкi авиақатынастар нарығын және Астана, Алматы және Атырау қалаларында тораптық iрi әуежайларды дамытуды;

      облысаралық және ауылдармен қатынаста шектеусiз барлық бағыттарға қызмет көрсету үшiн перспективада кеңейтудi қоса алғанда, халықаралық (транзиттiк) және iшкi әуе қозғалысына қызмет көрсету үшiн халықаралық талаптарға радионавигациялық кешендi сандық және сапалық сәйкестiкке келтiрудi көздейдi.

      Басымдық ретiнде мынадай әуежайлардың әуеайлақтық инфрақұрылымын қайта жаңарту мен жаңарту жүргiзiлетiн болады:

      2006-2010 жылдары: Алматы, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Жезқазған, Қостанай, Қызылорда, Павлодар, Өскемен және Шымкент. Келешекте, туризмдi дамыту үшiн жергiлiктi тарихи және мәдени маңызы бар (Түркiстан), сондай-ақ санаторий-шипажай инфрақұрылымы (Алакөл, Балқаш, Баянауыл, Бурабай) бар орындармен облыс орталықтарының арасында әуе қатынасын ұйымдастыру көзделуде.

      2011-2015 жылдары: Балқаш, Қарағанды, Көкшетау, Орал, Петропавл, Семей, Талдықорған және Тараз.

      Жолаушылар ағынының өсуiне байланысты экономикалық орындылығын ескере отырып, тораптық iрi әуежайлардың өткiзу қабiлетiн ұлғайту, бiрiншi кезекте Астана, Алматы және Атырау қалаларындағы әуежай кешендерiн кеңейту жөнiнде iс-шаралар жүргiзiлетiн болады.

      Авиациялық тасымалдарға деген өзгермелi сұраныс жағдайында әуе кемелерi паркi операциялық және қаржы лизингi негiзiнде жаңартылатын болады.

      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын одан әрi игеру мақсатында 2006-2015 жылдарда мақсат бойынша қолданылатын түрлi типтегi тiкұшақтар сатып алу жоспарлануда.

      Республиканың туристiк объектiлерi мен ұлттық мәдени-тарихи орындарына қолжетiмдiлiктi арттыру үшiн тiкұшақтар мен ұшақтардың тиiстi типтерiн, соның iшiнде су бетiне қонатын гидроұшақтарды сатып алу жоспарлануда.

**4.4.2. Ұшулардың қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiк**

      Әуе көлiгiнде ұшулардың қауiпсiздiгi деңгейiн арттыру және авария болатын әрi жазатайым оқиғаларды азайту азаматтық авиация саласындағы мемлекеттiк саясаттың басты басымдықтары болуға тиiс.

      Ұшулардың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету саласындағы мемлекеттiк қызметтiң басым бағыттары:

      уәкiлеттi органдар тарапынан тұрақты бақылау арқылы ИКАО ережелерiн уақтылы енгiзудi қамтамасыз ету;

      ұшуларды қамтамасыз ету саласында тәуекелдiң қазiргi бар факторларын анықтау мен бақылап отыру;

      туындаған тәуекелдердi жою жөнiнде пәрмендi әрi барабар шараларды ғаламдық ауқымда әзiрлеу мен енгiзу;

      барлық тарауларды қамтитын, ұшулар қауiпсiздiгiн басқарудың мемлекеттiк жүйесiн жетiлдiру болады.

      Әуе кемелерiнiң паркiн толық жаңарту және ескiрген әуе кемелерiн пайдаланудан шығару есебiнен олардың техникалық жай-күйiне байланысты авиациялық және жазатайым оқиғалар санын азайту қамтамасыз етiлуге тиiс.

      Ұшулардың қауiпсiздiгiне әуе кемелерiн пайдаланушылар мен авиациялық қызметкерлерге уәкiлеттi мемлекеттiк органның сертификаттық және лицензиялық талаптарды қатайту да едәуiр дәрежеде әсер ететiн болады.

      Әлемдiк қоғамдастықта террорлық қатердiң артуына және азаматтық авиацияның заңсыз араласу актiлерiне осалдығына байланысты авиациялық қауiпсiздiктi арттыру саласындағы уәкiлеттi орган қызметiнiң басым бағыттары:

      көлiктегi уәкiлеттi мемлекеттiк орган тарапынан қауiпсiздiк мәселелерiн бақылау мен үйлестiрудi күшейтудi;

      тексерiп-қараудың сапасын арттыру және әуе кемелерiнiң борты мен азаматтық авиация объектiлерiне тыйым салынған заттар санаттарының түсуiн болдырмау үшiн жолаушылар мен қол жүгiн тексерiп-қарау пункттерiн жоғары технологиялық жабдықтармен жарақтандыруды;

      тексерiп-қарауды жүзеге асырушы адамдардың, сондай-ақ экипаж мүшелерi мен авиациялық қызметтердiң жекелеген мамандарының азаматтық авиацияның қызметiне заңсыз араласу актiлерiне қарсы әрекет-әдiстерге арнайы оқытуды;

      Қазақстан Республикасында ұшу қауiпсiздiгiн метеорологиялық қамтамасыз ету саласында Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) халықаралық стандарттарына өтудi қамтиды.

**4.4.3. Нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету және**

**сертификаттау**

      Азаматтық авиацияның қолданыстағы нормативтiк құқықтық базасы, атап айтқанда, әуе кемелерiне техникалық қызмет көрсету тәртiбiн регламенттейтiн нормативтiк-техникалық актiлер, алғашқы кезеңде ИКАО халықаралық стандарттарына және қажеттiлiгiне қарай JAR талаптарына да сәйкес келтiрiлуге тиiс.

      Кеңестiк өндiрiстiң әуе кемелерi санының көптiгiне байланысты мұндай көшу азаматтық авиацияның түрлi субъектiлерi қызметiн қамтитын әзiрленген бағдарлама бойынша стандарттардың қолданыстағы жүйесiнiң сақталуы жағдайларында кезең-кезеңiмен жүзеге асырылуға тиiс.

**4.4.4. Әуе тасымалдарының нарығын дамыту және реттеу**

      Авиация нарығын реттеу саласындағы мемлекеттiк саясат сапалы авиациялық қызметтерге халық сұранысын қанағаттандыруды қамтамасыз етуге қабiлеттi қазақстандық бәсекеге қабiлеттi авиакомпанияларды қалыптастыруға бағытталатын болады. Бiртұтас саясатты, оның iшiнде нормативтiк-техникалық саясатты iске асыру арқылы авиатасымалдар нарығындағы бәсекелестiктi дамыту және жекелеген тасымалдаушылардың мүдделерiне қолдау көрсетуге жол бермеу қамтамасыз етiледi.

      Азаматтық авиацияның нарық жағдайларында перспективалы дамуын назарға ала отырып, оның шығынсыз деңгейге жетуiне қарай барлық бағыттарда жолаушылардың авиатасымалдарын субсидиялау кезең-кезеңiмен қысқартылатын болады.

      Тұрақты емес авиатасымалдарды, чартерлiк рейстердi тиiмдiрек пайдалану керек.

**4.4.5. Аэронавигациялық кешендi дамыту**

      Қазақстан Республикасында аэронавигациялық жүйенi дамытудың басты мақсаты елдiң аэронавигациялық кешенiн ғарышта орналасатын спутниктiк навигация элементтерiн пайдалануды көздейтiн (СNS/АТМ) ИКАО әуе қозғалысын ұйымдастыру мүддесiнде байланыстың, навигацияның, бақылаудың перспективалы жүйесiн енгiзуге дайындау болып табылады. Өз кезегiнде бұл Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiнiң кiшi жүйелерiн болашақ СNS/АТМ жүйесiнiң түптұрпаты және оны енгiзу үшiн негiз болып табылатын бiрыңғай кешенге бiрiктiрудi талап етедi.

      Осы мақсатта Қазақстан Республикасында СNS/АТМ тұжырымдамасын енгiзу тетiгiн әзiрлеу және ұлттық аэронавигациялық жүйелердiң бiрыңғай техникалық сәулетiн әзiрлеу жөнiнде шектес елдермен ынтымақтастықты жандандыру талап етiледi.

      Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiн қазiргi заманғы кешендермен жарақтандыруды ескере отырып, неғұрлым озық және перспективалы технологияларды енгiзу тәжiрибесi негiзiнде аэронавигациялық инфрақұрылымды оңтайландыруды жалғастыру қажет.

**4.4.6. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану**

      Көлiк жүйесiнiң ажырамас бөлiгi болып табылатын авиакөлiк инфрақұрылымының транзиттiк әлеуетiн пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру көлiктi дамыту саласындағы мемлекеттiк саясаттың маңызды құрамдас бөлiгiн бiлдiредi.

      Авиакөлiк инфрақұрылымының транзиттiк әлеуетiн одан әрi дамыту мiндеттерi:

      аэронавигация саласындағы транзиттiк саясатты көршi мемлекеттермен келiсу деңгейiн арттыру;

      қазiргi заманғы әуе кемелерiн пайдалану және Қазақстанның тораптық әуежайлары арқылы Еуропа және Азия елдерiмен бағыттарды қолайлы түйiстiрудi ұйымдастыру негiзiнде Азия-Еуропа-Азия бағытында авиатасымалдардың транзиттiк әлеуетiн iске асыру;

      әуежай инфрақұрылымын жаңғырту және ауыр әуе кемелерiн қабылдау бойынша мүмкiндiктi кеңейтудi қоса алғанда, iрi әуежайларда қызмет көрсету;

      Қазақстанның 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 тораптық әуежайлар метеоминимум бойынша ИКАО-ның екiншi және үшiншi санаттағы әуе кемелерiн, ал қалған халықаралық мәртебесi бар әуежайларға - ИКАО-ның бiрiншi санаты бойынша қабылдауға рұқсат етiлуге тиiс.

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

      Әуе көлiгiнде қазiргi заманғы технологияларды дамыту мен қолдану негiзiнен әуе кемелерiне аэронавигациялық қызмет көрсету, сондай-ақ жүктердi қабылдау мен өңдеу әрi әуежайларда жолаушыларға қызмет көрсету саласында жүргiзiлетiн болады.

      Қысқа мерзiмдi перспективада әуе қозғалысын басқарудың басты және өңiрлiк орталықтарын құра отырып, әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесiн (ӘҚБАЖ) дамыту аяқталуға тиiс.

      Аэронавигациялық кешеннiң мамандарын даярлауға деген өскелең талаптарды қанағаттандыру үшiн мыналарды көздейтiн бағдарламалық шаралар әзiрленуге тиiс:

      қазiргi заманғы компьютерлiк технологияларды және тренажерлердi пайдалана отырып, қазiргi диспетчерлiк құрамның бiлiктiлiгiн арттыру;

      Қазақстанның және Орталық Азия елдерiнiң аэронавигациялық қызметiнiң диспетчерлiк және инженер-техник құрамын даярлау үшiн халықаралық стандарттар бойынша сертификатталған, бiлiктiлiктi арттырудың өңiрлiк орталығын Қазақстан қалаларының бiрiнде құру;

      шетелде шығарылған жабдықтар мен техникаларды пайдалануда жұмыс iстейтiн диспетчер және инженер-техник қызметкерлердi ағылшын тiлiне жеделдете оқыту.

      Авиация техникасын батыста шығарылған әуе кемелерi паркiмен кеңейту мен жаңарту мынадай шараларды iске асыруды талап етедi:

      азаматтық авиацияның оқу орындары базасында батыста шығарылған әуе кемелерiн ұшу және техникалық пайдалану саласындағы инженер-техник және ұшқыштар құрамын бастапқы даярлау мен қайта даярлау бағдарламасын әзiрлеу;

      авиация техникасының жаңа үлгiлерiн және олардың технологиялық процестерiн игеруге қарай профессор-оқытушы құрамын қайта даярлау және бiлiктiлiгiн арттыру;

      ұшқыштар және инженер-техник құрамды бастапқы даярлаудың жаңа бағдарламалары бойынша оқу орындарын техникалық жарақтандыруға жағдайлар жасау.

 **4.5. Су көлiгiнде**

**4.5.1. Көлiк инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту**

      Су көлiгi саласындағы инфрақұрылымдық саясаттың басым бағыттары теңiз порттарын, теңiз сауда флотын дамыту және iшкi су жолдарын кеме жүзе алатындай жағдайда ұстауды қамтамасыз ету болып табылады, оған мыналар жатады:

      Жайық-Каспий арнасын пайдалану сипаттамаларын қолдау үшiн онда жыл сайын жөндеу жұмыстарын жүргiзу;

      танкерлiк, құрғақ жүк және көмекшi кемелердi жасау және сатып алу арқылы ұлттық сауда флотын қалыптастыру;

      мемлекеттiк техникалық өзен флотының санын оңтайландыра және оның жай-күйiн Қазақстанның iшкi су жолдарын ұстау жөнiндегi жұмыстарды орындау үшiн қажеттi деңгейге дейiн жеткiзе отырып, жыл сайын жаңарту мен жаңғырту.

      2006-2010 жылдары:

      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк  бағдарламасын және Қазақстанның мұнайлы өңiрлерiн дамытудың басқа да бағдарламаларын iске асыруды ескере отырып, теңiз порттарының өндiрiстiк және ауыстырып-тиеу қуаттарын жүктердi ауыстырып-тиеудiң болжамды өсуiн қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кеңейту;

      паромды және контейнерлiк тасымалдарды қоса алғанда, сауда флотын қазiргi заманғы кемелермен одан әрi жарақтандыру және қызметтiң жаңа түрлерiн игеру;

      өңiрлiк дамуды ескере отырып, келешекте порт арқылы өтетiн жүк ағынына сәйкес келетiн деңгейге дейiн жеткiзумен Ақтау сағалық портының өндiрiстiк және ауыстырып-тиеу қуатын қайта жаңарту;

      iшкi су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткiзу қабiлетiн және технологиялық параметрлерiн өзен кемелерiнiң навигациясы барысында тәуекелдер мен кiдiрiстер туындауын болдырмайтын деңгейге дейiн жеткiзе отырып, оларды қайта жаңарту және жаңғырту жоспарлануда.

      2011-2015 жылдары Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында, сондай-ақ Ертiс өзенiнiң алабында жұмыс iстейтiн кемелер санының көбеюiн назарға ала отырып жаңа кеме жасау базалары салынатын және болжамды сұраныс ескерiле отырып, кеме жөндеу зауыттары жаңартылатын болады.

      Iшкi су көлiгiн одан әрi дамыту мақсатында жолаушы және жүк тасымалдарының ұлғаятынын, оның iшiнде трансшекаралық мемлекеттермен ұлғаятынын ескере отырып жаңа кеме қатынасы бағыттарын ашу жоспарлануда.

      Сонымен бiрге коммерциялық функциялар стивидорлық компанияларға берiлетiн, ал порт әкiмшiлiгiнде бақылау-реттеу функциялары қалатын порттарды басқарудың моделi әзiрленетiн және кезең-кезеңiмен енгiзiлетiн болады.

      Мемлекеттiк-жеке меншiктiк серiктестiгiн жүзеге асыру кезiнде оның ашық болуы және мемлекеттiң мүдделерiне сәйкес келуi қажет. Iшiнара мемлекеттiк қаржыландыруды талап ететiн жобалар мерзiмi белгiленбеген жеке меншiк шартында әзiрленбейтiн болады. Басқа компанияларға кемсiтпеушiлiк негiзiнде инфрақұрылымға қол жеткiзудi мүмкiн болған кезде жеке меншiк компанияларға ұзақ мерзiмдi концессия ұсынылатын болады.

      Теңiз порттарының инфрақұрылымын қаржыландыру пайдаланушылардан алынатын алымдар есебiнен шығындарды өтей отырып, коммерциялық негiзде жүргiзiлуге тиiс.

**4.5.2. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану**

      Қазақстан арқылы өтетiн судағы транзиттiк бағыттардың бәсекеге қабiлеттiлiгiн дамыту үшiн транзиттiк әлеуеттiң пайдаланылуына және мультимодальдық тасымалдарды дамытуға кедергi жасайтын табиғи және әкiмшiлiк кедергiлердiң туындауын болдырмау жөнiнде тиiстi шаралар қабылдануы қажет.

      Транзиттiк бағыттағы тарифтер жүк ағынына қызмет етуге арналған шығындарды толық өтеу шартымен басқа бағыттардағы тарифтермен бәсекеге қабiлеттi болуға тиiс.

      Шекара бекеттерiндегi кеден және көшiп келу рәсiмдерi стандартты құжаттаманың жалпы көлемiн қысқарту және қабылдау, деректердi электрондық өңдеу жүйесiн енгiзу және тәулiк бойғы жұмыс кестесiн жүргiзу арқылы оңайлатылуға тиiс.

      Iшкi су көлiгiнiң перспективалы транзиттiк бағыттары ретiнде:

      Ертiс өзенiнде Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттiк бағытын ұйымдастыру;

      Қазақстанның Каспий маңы өңiрлерiнiң өзен көлiгiн Солтүстiк-Оңтүстiк халықаралық транзиттiк бағытының жұмысына қосу.

**4.5.3. Инновациялық даму және кадр әлеуетiн**

**қалыптастыру**

      Экономиканың өсуiне қарай су арқылы тасымалданатын тауарлардың орташа құны контейнерлеудiң өсуiне және автомобиль паромдарын пайдалануға байланысты артатын болады. Шикiзатты тереңдете қайта өңдеу экспорттық өнiм бiрлiгiнiң құнын арттырады және порт қызметтерi мен тасымалдау жөнiндегi қызметтердiң түрлерiн кеңейту қажеттiлiгiн туындатады.

      Су көлiгi мамандарын даярлау және қайта даярлауға арналған оқу орындары курстарды кеңейту мен жаңартуды талап етедi. Бұл секторда тиiстi персоналдың жетiспеуiне қарай осы бағыттағы жұмыс Ресей теңiз училищелерiмен, сондай-ақ мұнай-газ өнеркәсiбiнiң кәсiпорындары құрған оқу орындарымен ынтымақтастықта жүргiзiлуге тиiс.

      Қазақстанның Каспий өңiрiнде жүзу құрамы мен тиiстi персонал үшiн оқу орталығын құруға мүмкiндiгiнше барлық күш-жiгердi жұмсаған жөн.

      Жүзу құрамы, порт персоналы және теңiз құрал-жабдығын орнатумен және жөндеумен айналысатын персоналға арналған оқыту бағдарламасын кеңейту қажет. Осы бағдарлама шеңберiнде су көлiгiн пайдалануға байланысты тәуекелдер және таңдаулы халықаралық практикаға негiзделуге тиiс, денсаулықты қорғау және қауiпсiздiк техникасы жөнiндегi ереженi сақтаудың маңыздылығы қаралуға тиiс.

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

      Стратегияны iске асыру екi кезеңде жүзеге асырылатын болады.

**I кезең:** 2006-2010 жылдар.

      Сипаты: көлiк секторына инвестицияларды тарту; мемлекет көлiк кешенiне ресурстарды белсендi түрде 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.

      Сипаты: мемлекет көлiк нарығының отандық субъектiлерiн белсендi қолдайды; субъектiлердiң көпшiлiгi мемлекеттiк те, жекеменшiк те, көлiк нарығының дербес қатысушыларына айналады; Қазақстан Республикасы көлiк кешенi операторларының қызметi халықаралық стандарттарға сай келедi және iшкi нарықта да, сыртқы нарықта да кеңiнен ұсынылады; экономика мен халық тарапынан көлiк қызметiне сұраныстың өзгеруiне барабар ден қоюға қабiлеттi көлiк жүйесiн қалыптастыруды аяқтау және оны сапалы, қолжетiмдi және қауiпсiз көлiкпен қанағаттандыру; транзиттiк тасымалдар көлемiнiң қарқынды өсуi; көлiк инфрақұрылымы қазiргi заманғы стандарттарға сәйкес келедi.

 **5.1. I кезең: 2006-2010 жылдар**

      Қазақстанның көлiк саласындағы халықаралық шарттарға қосылуы және көлiк заңнамасын yйлестiру, екiжақты халықаралық шарттар жасасу және ғаламдық және өңiрлiк кiрiгу қағидаттарын iске асыру жөнiндегi жұмыс жандандырылуға тиiс.

      Көлiк саласындағы қолданыстағы заңнамаға талдау жасау, қазiргi нормативтiк-құқықтық базаны өңдеу және оңтайландыру әрi код қою үшiн жағдайлар жасау қажет.

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

      Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк шекарасынан өту кезеңiнде бақылау рәсiмдерiн жетiлдiру және барлық шекара өткелдерiнде бiрыңғай бақылау-өткiзу бекеттерiн 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 секторларының басқарылуын арттыру, сондай-ақ қаржы және материалдық ресурстардың оңтайлы бөлiнуiн қамтамасыз ету көлiкте:

      бiртұтас және жалпы қолжетiмдi ақпараттық кеңiстiк құруды;

      қызметтiң барлық түрлерi бойынша бiрыңғай көлiк дерекқорын қалыптастыруды;

      өңiрлiк республикалық және халықаралық деңгейлерде жолаушы және жүк ағыны жөнiнде болжамдар, сондай-ақ көлiк кешенiн және оның жекелеген элементтерiн дамытудың перспективалық жоспарларын жасауды;

      көлiк-экспедиция бекеттерiнде логистика орталықтарын құруды;

      басқару процестерiнiң, өзiндiк құн және тарифтердi есептеудiң, технологиялық және техникалық нормалаудың автоматтандырылған есептерi жүйелерiн әзiрлеу мен енгiзудi көздейтiн кешендi ақпараттандыруды көздейдi.

      Телекоммуникация мен байланыстың қазiргi заманғы жүйелерiн енгiзу негiзiнде көлiктегi басқару мен бақылаудың қолданыстағы жүйесiн жаңарту.

      Стратегияны iске асырудың бiрiншi кезеңi iшiнде көлiк инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттiк басымдықтардың мынадай бағыттары болады.

**5.1.1. Темiр жол көлiгi саласында:**

      халықаралық көлiк дәлiздерi жүйесiне енетiн инфрақұрылым объектiлерiнiң техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру;

      жүктолымды темiр жол учаскелерiн электрлендiру;

      жүктолымды темiр жол учаскелерiн оңалту;

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

      Солтүстiк-Оңтүстiк (Ресей - Орталық Азия) және Шығыс-Батыс (Оңтүстiк Шығыс Азия - Қытай - Еуропа) бағыттарында темiр жол көлiк желiсiн өңiрлiк дамыту, сондай-ақ iшкi темiр жол дәлiздерiн оңтайландыру және дамыту;

      Қазақстан Республикасының пайдалы қазбалы кен орындарына баратын темiр жолдарды дамыту;

      халықаралық көлiк дәлiздерi бойынша тұрақты контейнер поездарын ұйымдастыруға жәрдемдесу;

      байланыс және коммуникация кешенiн дамыту, деректердi берудiң талшықты-оптикалық желiсiн құру, поездар қозғалысын басқару орталықтарын компьютерлендiру, есеп пен құжат айналымын жүргiзудiң электрондық нысанына көшу;

      тасымалдарды басқару, процестердi ақпараттандыру мен автоматтандыру жүйелерiн жетiлдiру;

      басым бағыттар бойынша халықаралық стандарттарға сәйкес келетiн қазiргi заманғы жоғары технологиялық көлiк-логистика орталықтарын құру;

      Достық станциясында және Ақтоғай-Достық темiржол учаскесiнде халықаралық шекаралық өткелдi одан әрi дамытудың 2006-2011 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру;

      Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк шекарасынан жүктер мен жолаушыларды көлiктi өткiзу кезiнде қажеттi рәсiмдердi барынша жылдам орындалуын қамтамасыз ететiн жаңа көлiк және кеден технологияларын енгiзу;

      кеден заңнамасын және шекаралық өткелдер арқылы транзиттiк жүктердi өткiзу технологиясын жетiлдiру жолымен жүктердiң қозғалысы кезiндегi кедергiлердi жою;

      ресурс үнемдейтiн технологияларды енгiзу;

      темiр жол көлiгiнде сапа менеджментi жүйесiн енгiзу;

      темiр жол көлiгiнде лицензиялау, стандарттау және сертификаттау жүйесiнiң жұмыс iстеу тетiктерiн жетiлдiру;

      контрейлерлiк тасымалдарды дамыту;

      жылжымалы құрамды жаңарту.

**5.1.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлiгi**

**саласында:**

      халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басым учаскелерiн, сондай-ақ аудан орталықтарының облыс орталықтары мен республикалық маңызы бар жолдармен көлiк байланысын қамтамасыз ететiн жергiлiктi маңызы бар (облыстық және аудандық) жолдар учаскелерiн және қосымша инженерлiк құрылыстардың техникалық жай-күйiн қозғалыс қарқынының өсу перспективасын ескере отырып, нормативтiк техникалық құжаттардың талаптарына сәйкес келтiру. Автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерiн және олардағы құрылыстарды бiрiншi техникалық санатқа 9 дейiн жеткiзе отырып, қайта жаңарту;

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

9 "Автомобиль жолдары" ҚР ҚНжЕ 3.03-09-2003 қараңыз

      республикалық маңызы бар қалалардың, облыс және аудан орталықтарының көше-жол желiсiн кеңiстiкте ұйымдастыру мен техникалық жай-күйiн Қауiпсiз және жайлы жүрiп өтуді қамтамасыз ету үшiн, зиянды қалдықтарды азайту, қайта жоспарлау, кеңейту, қайта жаңарту мен күрделi жөндеу жүргiзу үшiн, сондай-ақ жаңа көшелер мен инженерлiк құрылыстарды салу, жылдам автоматты өлшеу және автомобильдердiң нөмiрлiк белгiлерiн тану жүйесiн қоса алғанда, көше қозғалысын қазiргi заманғы басқару жүйелерiмен жарақтандыру үшiн қолданыстағы нормативтiк және техникалық талаптарға сәйкес келтiру;

      аялдау пункттерiн, автостанциялар, автовокзалдар мен қалалық көлiк инфрақұрылымының басқа да объектiлерiн салу және қайта жаңғырту;

      қалалардың және басқа да елдi мекендердiң маңындағы кiрме және айналма жолдарды салу және қайта жаңғырту;

      халықаралық, республикалық және жергiлiктi маңызы бар ортақ пайдаланудағы жолдар желiсiн мұндай жолдардың жай-күйiнiң олардың мақсатты пайдаланылуына сай келуiне кепiлдiк беретiн және Қазақстан Республикасында пайдалануға рұқсат етiлген кез келген автокөлiктiң жыл бойы қауiпсiз жүрiп өтуiн қамтамасыз ететiн деңгейде ұстап тұруды (пайдалануды) қамтамасыз ету;

      жол бойы сервисi объектiлерiн салуды және қайта жаңғыртуды қоса алғанда, алыс жолға шыққан көлiк құралдары үшiн күзетiлетiн тұрақ бекеттерiн, жедел байланыс бекеттерiн, шұғыл техникалық және медициналық көмек бекеттерiн салуды қоса алғанда, жол бойы инфрақұрылымын дамыту;

      жол жұмыстарының сапасына және нормативтердiң, жөндеуаралық мерзiмдердiң сақталуына қойылатын талаптарды арттыру, сондай-ақ жол жұмыстарының сапасын бақылауды жүргiзудi ұйымдастыру;

      транзиттiк қозғалысты қоса алғанда, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан алынатын төлемдердiң мөлшерлерiн мемлекеттiң жолдарды салуға, жөндеуге және ұстауға жұмсайтын шығындарының толық жабылуын қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кезең-кезеңiмен оңтайландыру;

      шекара маңындағы өткелдерде және ел аумағы бойынша автокөлiк құралдарының салмақ және көлем параметрлерiн бақылаудың тиiмдi жүйесiн қамтамасыз ету;

      орталық органдар мен жергiлiктi билiктiң атқарушы органдары арасындағы үйлестiрудi қамтамасыз ету;

      тасымалдаушылар мен мемлекеттiң байланысын нығайтуға мүмкiндiк беретiн тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдарын республикалық деңгейде бiрiктiру;

      лицензиялау, сертификаттау және стандарттау жүйелерiнiң толыққанды жұмыс iстеуi;

      жолаушы және жүк тасымалдарында автокөлiк жұмысының жедел есепке алу жүйесiн қалпына келтiру;

      қалалық қоғамдық, қала маңы және қалааралық автомобиль жолаушы көлiгiнiң жылжымалы құрамының сандық және сапалық жай-күйiн осындай тасымалдарға қажеттiлiктi, сондай-ақ жолаушылар мен жол жүгiнiң қауiпсiз және жайлы жеткiзiлуiн қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн жеткiзу;

      қала жолаушы көлiгiн диспетчерлiк сүйемелдеудiң және жолаушыларға электрондық билет берудiң қазiргi заманғы жүйелерiн енгiзу;

      автомобиль көлiгiмен жүк тасымалдауды ақпараттық қамтамасыз ету көлiктiң барлық түрлерiнiң көлiк операторлары, өнеркәсiп пен ауыл шаруашылығы кәсiпорындары және олардың өндiретiн өнiмдерi туралы бiрыңғай ақпараттық дерекқор жасай отырып, бiр мезгiлде iске асырылатын болады;

      отын сапасына экологиялық талаптарды арттыру, автомобильдердiң газдарынан шығатын зиянды заттардың қалдықтарының деңгейiн бақылауды қатайту;

      жолаушылар тасымалдаудағы лицензиялауды қалпына келтiру, жүргiзушiлерге, автокөлiк құралдарына және оларға техникалық қызмет көрсетуiне қойылатын талаптарды арттыру;

      ауылдық елдi мекендердi өндiрiстiк күштердi орналастыру мен дамытудың перспективалы схемасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлiгi жүзеге асыратын тұрақты тасымалдармен қамтамасыз ету;

      Қазақстанның iрi қалаларында бөлiнген автобус жүйелерiн, трамвай, жүрдек трамвай, троллейбус, монорельстi көлiк, метро және басқалары сияқты қалалық жолаушы көлiгiнiң балама түрлерiн дамыту;

      жол-көлiк оқиғаларының алдын алуға және оларды болдырмауға бағытталған шаралар кешенiн жүзеге асыру;

      автомобильдердi құрастыру және шығару жөнiнде бiрлескен өндiрiстер құру.

**5.1.3. Әуе көлiгi саласында:**

      азаматтық авиация субъектiлерiне қойылатын сертификаттық және экономикалық талаптарды жетiлдiру. Белгiленген коммерциялық қағидаттарды сақтайтын және қазақстандық авиация нарығының авиациялық тасымалдарға деген қажеттiлiктерiн қамтамасыз ететiн қаржылық тұрақты және дамушы авиакомпаниялар құру және қолдау мақсатында авиация нарығын мемлекеттiк реттеу шараларының жүйесiн қолдану;

      тұрақты iшкi және халықаралық әуе тасымалдарында жұмыс iстейтiн әуе кемелерi паркiн операциялық және қаржы лизингi негiзiнде сатып алу жолымен толық жаңарту; авиациялық жұмыстардың әр түрiнде жұмыс iстейтiн, оның iшiнде Батыс Қазақстанның және Каспий қайраңының қазақстандық бөлiгiнiң мұнай өндiрушi өңiрлерiндегi жұмыс iстейтiн әуе кемелерi, жеңiл авиация паркiн жаңарту;

      тұрақты емес ұшуларды, атап айтқанда, әуе көлiгi экономикасы сегменттерiнiң бiрi болып табылатын чартерлiк тасымалдарды орындау құқықтарын кеңiнен пайдалану;

      Алматы, Астана, Атырау тораптық әуежайларының және Қазақстанның өнеркәсiптiк және дамушы өңiрлерiнде орналасқан әрi стратегиялық және жұмылдыру мәнi бар (Ақтау, Ақтөбе, Қостанай, Орал, Шымкент) әуежайлардың өндiрiстiк қорларын қайта жаңартуды аяқтау;

      Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiн СNS/АТМ тұжырымдамасын енгiзуге дайындау. Қазақстан Республикасының аэронавигациялық кiшi жүйесiнiң СNS/АТМ түптұрпаты және оны енгiзу үшiн негiз болып табылатын бiрыңғай кешенге кiрiгуiн қамтамасыз ету;

      нормативтiк-техникалық актiлердi, оның iшiнде ұшу қауiпсiздiгiн метеорологиялық қамтамасыз ету саласындағы актiлердi ИКАО халықаралық стандарттарына және JAR талаптарына сәйкес келтiру;

      iрi шетелдiк компаниялармен бәсекеге қабiлеттi белгiленген авиатасымалдаулардың түбегейлi қалыптасуы;

      экономика мен халықтың қажеттiлiктерiне қызмет етудi жүзеге асыратын шағын авиацияны дамыту;

      ұшу құрамының және азаматтық авиацияның басқа да мамандарын iрiктеу, бастапқы даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру.

**5.1.4. Iшкi су көлiгi саласында:**

      мемлекеттiк техникалық өзен 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 жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткiзу қабiлетi мен технологиялық параметрлерiн өзен кемелерiнiң навигациясы барысында тәуекелдердiң туындауы мен iркiлiстердi болдырмайтын деңгейге дейiн жеткiзе отырып қайта жаңарту;

      Ертiс өзенiнде тоқтаусыз кеме қатынасын ашу, сондай-ақ бүкiл кеме жолының бойында тереңдiгiн және басқа да техникалық параметрлерiн "өзен-теңiз" сыныбындағы кемелермен тоқтаусыз жолаушы және жүк кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiндей тереңдiкке жеткiзе отырып, Жайық-Каспий арнасында жыл сайын жөндеу және табанын тереңдету жұмыстарын жүргiзу;

      Қазақстанның кеме жүретiн басты өзендерiнiң техникалық параметрлерiн навигация барысында өзен кемелерiнiң көлiк оқиғалары мен кiдiрiстерге тап келуiн болдырмайтын жағдайға дейiн жеткiзу;

      Ертiс өзенiнде Қытай - Қазақстан - Ресей транзиттiк бағытын ашу үшiн жағдайлар жасау;

      Қазақстанның Каспий маңы өңiрлерiнiң өзен көлiгiн Солтүстiк-Оңтүстiк халықаралық транзиттiк бағыт жұмысына қосу;

      iшкi су көлiгiнде техникалық қауiпсiздiктi қамтамасыз ететiн құрылымды құру.

**5.1.5. Теңiз көлiгi саласында:**

      жұмыс iстеп тұрған және дамушы порттардың өндiрiстiк қуаттарын, 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 кеңейту жөнiндегi жұмыстардың бiрiншi кезеңiн аяқтау;

      Ақтау теңiз порты негiзiнде көлiк-логистика орталығын құру;

      Маңғыстау облысының Түпқараған шығанағында кеме қозғалысын басқару жүйесiн құру;

      шикi мұнай мен мұнай өнiмдерiн, сусыма және сырғымалы жүктердi тасымалдау үшiн кемелердi сатып алуды және жасауды қоса алғанда, қазақстандық теңiз сауда флотын дамыту, сондай-ақ көмекшi флоттың меншiктi кемелерiн сатып алу және жасау;

      ұлттық сауда флотына және Каспийде жүретiн басқа да сауда кемелерiне қызмет көрсету үшiн кеме жасау және кеме жөндеу объектiлерiн дамыту;

      Теңiзшiлердi даярлау және диплом беру мен вахтада тұру туралы 1978 жылғы 7 шiлдедегi конвенцияның талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасында бiлiктi кадрларды даярлауды ұйымдастыру үшiн теңiз оқу-жаттығу орталығын құру.

 **5.2. II кезең: 2011-2015 жылдар**

      Iске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелерiн егжей-тегжейлi зерделеу, кемшiлiктер мен проблемалық мәселелердi анықтау және жүргiзiлген жұмысты бағалауды орындау қажет. Экономикадағы құрылымдық өзгерiстердi ескере отырып, бағалау нәтижелерiнiң негiзiнде мемлекеттiк стратегиялық және бағдарламалық жоспарлауды жақсарту жөнiнде жүйелiк сипаттағы ұсынымдар берiлуге, қажеттi жерiнде одан әрi даму басымдықтары қайта айқындалуға, инвестицияларды салу тиiмдiлiгi бағалануға, бұдан кейiнгi реформалар ұсынылуға тиiс.

      Осы кезеңде халықаралық келiсiмдер шеңберiнде бiрыңғай көлiк кеңiстiгiн құруды аяқтау, сондай-ақ тиiстi келiсiмдерге қосылу мен оларды iске асыру және iшкi су көлiгi заңнамасын үйлестiру арқылы көлiк саласындағы заңнаманы жақындатуды жүзеге асыру жоспарлануда.

      Отандық даму институттарының және басқа қаржы ұйымдарының инвестицияларын елдiң көлiк кешенiне белсендi тартуды жалғастыру жоспарлануда.

      Сыртқы көлiк саясаты көлiк қызметтерiнiң халықаралық нарығында отандық операторлардың шеп-тұғырын дамытуға қолайлы жағдайлар жасауға және орнықтыруға, сондай-ақ транзит әлеуетiнiң пайдаланылу тиiмдiлiгiн арттыруға бағытталатын болады. Мультимодальдық тасымалдарды дамыту жүргiзiлетiн болады.

      Аталған кезеңде салалардың ғылыми әлеуетiн қалпына келтiру, ғылыми және инновациялық құрылымдарды қалыптастыру жүргiзiлетiн болады. Көлiк салаларының мамандарды қажетсiнуге сәйкес кадрларды даярлау жүйелi сипат алады.

      Стратегияны iске асырудың екiншi кезеңiнiң соңына қарай Қазақстанның елдi мекендерiнiң (олардың даму орталықтарына тартыла түсуiн ескере отырып) көпшiлiгi көлiк қатынасымен қамтылады, бұл көлiк жүйесiн перспективалы дамытудың әлеуметтiк бағытына сәйкес келедi. Бұл ретте, оның өткiзу қабiлетi мен тиiмдiлiгi экономика қажеттiлiгiне толық сәйкес келедi.

      Бұл кезең Стратегияны iске асырудың оңды әсерiн орнықтыруға бағытталады.

      Институционалды реформалардың тиiмдiлiгi, сондай-ақ жаңа технологиялар мен тәжiрибе қанат жайып, елдiң барлық өңiрлерiне жеткiзiлуге тиiс.

      Өзiн-өзi барынша өтеу қағидатындағы инфрақұрылымды қаржыландыруға өту жүзеге асырылуға тиiс, бұл одан әрi орнықты даму мен жоғары техникалық және технологиялық деңгейде ұстап тұру үшiн ресурстарды жинақтауға мүмкiндiк бередi.

      Осылайша, Стратегияны iске асырудың екiншi кезеңiнде көлiк инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттiк басымдықтардың негiзгiлерi мыналар болады:

**5.2.1. Темiр жол көлiгi саласында:**

      бүкiл магистральдық темiр жол желiсi мен сала объектiлерiнiң техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттарға сәйкес келтiру;

      вагон және локомотив жасауды дамыту, жолдың беткi құрылымының контейнерлерi мен материалдарын шығару;

      арнайы жылжымалы құрамды жөндеу жөнiнде өндiрiстер құру;

      жылжымалы құрамды ауқымды жаңарту;

      жаңа темiр жол желiлерiн: Шар - Өскемен, Маңғышлақ - Баутино, Ералиев - Құрық, Қорғас - Сарыөзек, Бейнеу - Шалқар, Жезқазған - Сексеуiл желiлерiн салу бағдарламасын iске асыру;

      халықаралық көлiк дәлiздерi бойынша жүрдек контейнерлiк поездардың жүйелi түрде жүруi;

      барлық iрi қалалар мен тораптық станцияларда қазiргi заманғы жоғары технологиялық көлiк-логистика орталықтарын құру;

      қазiргi заманғы жүрдек жолаушы қатынасын дамыту;

      жүк тасымалдарының жалпы көлемiнде транзит үлесiн едәуiр ұлғайту;

      отандық көлiк операторларын әлемдiк нарыққа кiрiктiру;

      отандық көлiк операторларының қызметiнде сыртқы экономикалық құрамдасының өсуi.

**5.2.2. Автомобиль және қалалық жолаушылар көлiгi**

**саласында:**

      ортақ пайдаланудағы автомобиль жолдары желiсiнiң және олардағы құрылыстардың техникалық жай-күйiн қозғалыс қарқынының перспективада өсуi мен осьтiк жүктемесiн есепке ала отырып, нормативтiк-техникалық құжаттар талаптарына сәйкес келтiру;

      республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының жаңа учаскелерiн және инженерлiк құрылыстарды салу, өңiраралық, облысiшiлiк және аудандық автомобиль қатынастарын қамтамасыз ететiн ортақ пайдаланудағы жолдардың қазiргi бар желiсiнiң топырақты аралықтарын жою және техникалық жай-күйiн халықаралық стандарттардың деңгейiне дейiн арттыру;

      халықаралық, республикалық маңызы бар жолдарды және жергiлiктi мәнi басым жолдарды қазiргi бар тiрек желiсiн сақтай отырып, толық қалпына келтiру және автожолдардың халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес пайдаланылуын қамтамасыз ету;

      жолдарды концессияға беру арқылы жеке инвестицияларды тарту және ақылы жекеше автомобиль жолдарын жасау;

      халықаралық маңызы бар ортақ пайдаланудағы автомобиль жолдарын қайта жаңартуды аяқтау және оларды халықаралық стандарттар деңгейiне дейiн жеткiзу;

      ортақ пайдаланудағы халықаралық, республикалық және жергiлiктi маңызы бар жолдар желiсiн халықаралық стандарттар деңгейiнде ұстауды қамтамасыз ету;

      жекелеген учаскелердiң өлшемдерiн I техникалық санатқа дейiн жеткiзе отырып, халықаралық транзиттiк дәлiздер бағытында жүрдек автомагистральдарды салу;

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

      ауылдық елдi мекендердi өндiрiстiк күштердi орналастыру мен дамытудың перспективалы схемасына сәйкес қоғамдық жолаушы көлiгi жүзеге асыратын тұрақты тасымалдармен қамтамасыз ету;

      бөлiнген автобус желiлерi, трамвай, троллейбус көлiгi, метро, шусыз трамвай желiлерi және басқалар сияқты қалалық жолаушылар көлiгiнiң балама 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 саласындағы еуропалық стандарттарға ауыстыру;

      халыққа қоғамдық көлiктiң қызмет көрсету деңгейiн дамыған елдердiң деңгейiне жеткiзу, жаңа технологиялар мен көлiктiң балама түрлерiн жеделдете енгiзу;

      отандық автомобиль өнеркәсiбiн дамыту үшiн жағдайлар жасау.

**5.2.3. Әуе көлiгi саласында:**

      авиатехниканы жөндейтiн, қалпына келтiретiн және қосалқы бөлшектердi шығаратын бейiндi зауыттар құру;

      мұнай өндiру және құбыр көлiгiнiң қажеттiлiгiне қызмет көрсету жөнiндегi шағын авиацияны құру;

      авиациялық тасымалда халықтың қажеттiлiктерiн барынша қанағаттандыру мақсатында серпiндi және бәсекелестiкке қабiлеттi индустрияны дамытуды көтермелеу мақсатымен азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу жүйесiн iшiнара ырықтандыру;

      азаматтық авиация қызметiн реттейтiн құқықтық нормаларды нығайту. Нормативтiк құқықтық база ИКАО-ның халықаралық стандарттарының талаптарына толығымен сәйкес болуға тиiс;

      Қазақстанның авиациялық кәсiпорындары әуе кемелерiнiң паркiн игерудiң жүйелiлiгi мен одан әрi жаңартуды аяқтау, экологиялық талаптарды қоса алғанда, оларды қауiпсiз пайдалану үшiн қойылатын барлық халықаралық талаптарға сәйкестiгi;

      облыстық маңызы бар әуежайлардың өндiрiстiк қорларын қайта жаңартуды аяқтау. Жергiлiктi әуе желiлерiнiң әуеайлақтары мен тiкұшақ айлақтары желiсi жандана дамуда. Әуеайлақтар желiсi Қазақстанның барлық iрi елдi мекендерiн географиялық жағынан қамтитын болады. Тораптық әуежайлар және маңызды стратегиялық мәнi бар әуежайлар ең кем дегенде ИКАО-ның II санаты бойынша әуе кемелерiн қабылдау санатына жатқызылуға тиiс 10 ;

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

10 "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде ұшудың негiзгi ережесiн бекiту туралы" Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2003 жылғы 17 шiлдедегi N 712  қаулысын қараңыз

      әуе қозғалысын ұйымдастырудың технологиялық жүйесiнiң диспетчерлердiң шығарылған жұмыс орындары жүйесiмен және спутниктiк навигация әдiстерiн қолдануға негiзделген әуе қозғалысына қызмет көрсету әдiстерiн бiрiктiрумен жиынтығында кең ауқымды бiрыңғай автоматтандырылған жүйеге толық өту кезеңiн аяқтау;

      өңiрлiк, iшкi және халықаралық ұшуларды орындайтын әуе тасымалының бiрнеше ұлттық операторларының жұмыс iстеуi үшiн азаматтық авиация нарығын мемлекеттiк реттеу жүйесiн ырықтандыру. Азаматтық авиацияның техникалық талаптары мен стандарттарын белгiлеу бөлiгiнде мемлекеттiк реттеу шаралары қалады;

      қазақстандық авиация нарығында халықтың әуе тасымалдарына деген қажеттiлiгiн қанағаттандыратын және қазiргi заманғы әуе кемелерiнiң меншiктi паркiне ие бәсекеге қабiлеттi бiрнеше авиаоператорлардың болуы.

**5.2.4. Iшкi су көлiгi саласында:**

      Қазақстанның кеме жүретiн су жолдарының тереңдiгiн және басқа да техникалық параметрлерiн рұқсат берiлген сыныптағы кемелерiмен жолаушылар мен жүктердiң тоқтаусыз кеме қатынасын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiн деңгейде ұстау;

      өңiрлiк даму перспективаларын ескере отырып, қазiргi бар өзен порттарын дамыту және жаңаларын салу;

      отандық кеме жасау есебiнен мемлекеттiк техникалық флот кемелерiн жаңарту және жаңғырту;

      кеме жасайтын және кеме жөндейтiн кәсiпорындарды қалпына келтiру мен дамытуды ынталандыру;

      кедергiсiз және қауiпсiз кеме қатынасына кепiлдiк беретiн iшкi су жолдарындағы гидротехникалық құрылыстардың өткiзу қабiлетi мен технологиялық параметрлерiн ұстап тұру;

      паром өткелдерiн дамыту;

      сервистiк және жөндеу кәсiпорындарын қалыптастыру.

**5.2.5. Теңiз көлiгi саласында:**

      теңiз порттарының өндiрiстiк қуаттарын кеңейту және жаңғырту жөнiндегi жұмыстарды аяқтау;

      Каспий теңiзiнiң қазақстандық бөлiгiнде жүктердi (порттарды) ауыстырып тиеудiң балама бекеттерi инфрақұрылымын, олардың қуаттарын жүктердi ауыстырып тиеудiң болжамды өсуiн қамтамасыз ететiн және даму бағдарламаларын перспективалы iске асыруды ескеретiн деңгейге дейiн кезең-кезеңiмен жеткiзе отырып дамыту;

      қазақстандық теңiз сауда флотын дамыту;

      кемелер қозғалысын басқарудың өңiрлiк жүйесiн құру;

      меншiктi сервис және жөндеу кәсiпорындарын дамыту үшiн жағдай жасау.

      Стратегияның әрбiр кезеңiнiң соңында iске асырылған даму бағдарламаларының нәтижелерiне толық талдау жүргiзiлуге, кемшiлiктер анықталуға және Стратегияның саяси және әлеуметтiк-экономикалық бағытын түзету жөнiнде ұсыныстар енгiзiлуге тиiс.

 **5.3. Iске асыру тетiктерi**

      Стратегияны iске асыру Стратегияның қағидаттары мен бағыттарына сәйкес көлiктiң әрбiр түрi бойынша салалық даму бағдарламаларын және қалалық жолаушылар көлiгiн дамытудың өңiрлiк бағдарламаларын әзiрлеу мен iске асыру арқылы жүзеге асырылатын болады. Осылайша, көлiк жүйесiн дамытуда көзқарастың бiртұтастығына және кешендiлiкке қол жеткiзiледi.

      Даму бағдарламаларын әзiрлеу үкiметтiк емес ұйымдардың (институттардың, қауымдастықтардың) және жеке бизнестiң белсендi қатысуымен жүзеге асырылуға тиiс. Салалық даму бағдарламалары барлық инфрақұрылымдық жобалардың қоршаған ортаға әсерiн бағалау жөнiндегi есептермен мiндеттi түрде бiрге берiлуi және олардың экологиялық сараптаудан өтуi туралы талаптарды көздеуге тиiс.

      Мұндай бағдарламаларды iске асыру мониторингi үшiн Үкiмет есеп берудiң тәртiбi мен жүйесiн әзiрлеп, енгiзетiн болады, онда уәкiлеттi мемлекеттiк органдардың құзыреттiлiгi мен тиiмдiлiгi, iске асыру тетiктерi мен ұйымдық құрылымдардың ашықтығы, жобалардың ұзақ мерзiмдi орнықтылығы мен қаржылық ашықтығы сияқты өлшемдерге баса назар аударылатын болады.

      Сипатталған өлшемдердi ескере отырып дайындалған, Стратегияның iске асырылуы туралы есептердi Стратегияның iске асырылуына жауапты уәкiлеттi мемлекеттiк орган жыл сайын Президент Әкiмшiлiгiне және Үкiметке ұсынуға тиiс. Оларда Стратегияның мақсаттары мен мiндеттерiне қол жеткiзудi талдау және қажет болған кезде iске асырудың әрбiр кезеңiнiң қорытындылары бойынша стратегиялық бағыттарды түзету жөнiндегi ұсыныстар қамтылуға тиiс.

 **6. ҚАРЖЫЛАНДЫРУ КӨЗДЕРI**

 **6.1. Негiзгi қағидаттар**

      Көлiк қызметтерi нарығын 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 жәрдемдесуi икемдi нормативтiк техникалық және фискалдық саясатты қоса алғанда, қолайлы экономикалық жағдайлар жасауда болып табылады. Барлық көлiк қызметтерiн iс жүзiнде жеке кәсiпорындар көрсететiн болғандықтан, олар өздерiнiң пайдалану және күрделi шығындарын өз бетiнше өтейтiн болады.

      Жолаушы темiр жол тасымалына қатысты Қазақстан Республикасының темiр жол көлiгiн қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған  бағдарламасын 11 iске асыру шеңберiнде әзiрленiп жатқан мемлекеттiк субсидиялау жалғасатын болады.

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

11 Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2004 жылғы 6 ақпандағы N 145  қаулысымен бекiтiлген.

      Автомобиль және темiр жолдардың тiрек (магистральдық) желiсi, сондай-ақ iшкi кеме қатынасы инфрақұрылымы мемлекет меншiгiнде қалады. Терминалдар бiртiндеп жекеше сектор меншiгiне берiлетiн болады.

      Әуе навигациясы жүйесi әуежайлар аумағында және бағыттарда аэронавигациялық қызмет көрсетудiң (АНҚ) алымдары есебiнен өзiн-өзi барынша ақтайтын болады. Авиациялық терминалдар әуежайлардың жауапкершiлiгi аясында болады және әуежай қызметтерiн көрсеткенi үшiн алымдар есебiнен қаржыландырылады. Әуежайлар олардағы ұшу-қону алымдары және басқа да қызмет түрлерi есебiнен қаржыландырылатын, инфрақұрылымға техникалық қызмет көрсетуге және оны жаңарту үшiн жауап беретiн муниципалдық және жекеше секторға кiретiн болады.

      Теңiз порттарының терминалдарын салу мен оларға техникалық қызмет көрсету негiзiнен жекеше сектордың жауапкершiлiгi аясына кiредi. Ортақ пайдаланудағы теңiз инфрақұрылымы мемлекеттiң жауапкершiлiгi аясында болады, бұл орайда шығындар мүмкiндiгiнше порттар алымдары есебiнен және кеме иелерiмен және стивидорлық компаниялармен жасалған шарттар негiзiнде өтелетiн болады.

      Iшкi кеме қатынасы жолдарындағы порттар жекеше 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.

      Автожол секторының инфрақұрылымы пайдаланғаны үшiн өзгелерден алымдарды пайдалану орнында және сол уақытта тiкелей алмайтынымен ерекшеленедi.

      Бұл ең алдымен кейбiр Еуропа елдерiндегiдей басты магистральдардағы жүк көтерiмдiлiгi үлкен жүк автомобильдерiне қолданылады.

      Ұзақ мерзiмдi перспективада мұндай саясат кеңейтiледi және көлiк құралдарының басқа түрлерiне де қолданылады.

      Халықаралық стандарттардың талаптарына сәйкес келтiрiлуi қажет бәсекеге қабiлеттi Қазақстан экономикасының тиiмдi жұмыс iстеуi үшiн автомобиль жолдарының маңызы ерекше.

      Түпкi нәтижесiнде инфрақұрылым мемлекетке қайтарылатын ұзақ мерзiмдi концессиялық келiсiмдердi қоса алғанда, жекеше сектордың көлiк саласының түрлi салаларына қатысуы көтермеленетiн болады. Мемлекеттiк-жеке меншiк әрiптестiк схемасы мемлекеттiң инфрақұрылымды iшiнара қаржыландыруын да қамтуы мүмкiн.

 **6.2. Қаржыландыру көздерi**

      Көлiк инфрақұрылымы объектiлерiн мемлекеттiк қаржыландырумен қатар даму институттарын, басқа да отандық және халықаралық қаржы ұйымдарын (ЕҚДБ, АДБ, Дүниежүзiлiк банк, ИДБ және басқалар) тарту көзделедi. Жеке бизнестi дамыту үшiн қолайлы ахуал қалыптастыру негiзгi құралдарды жаңартуға ынталандыратын жеңiлдiктер мен преференциялар беру жолымен жүзеге асырылатын болады. Бағдарламалардың iске асырылуын қаржыландыру мемлекеттiк бюджет және мемлекеттiк-жеке меншiк әрiптестiктiң тетiгiн белсендi пайдалану есебiнен жүзеге асырылатын болады.

      Стратегияны iске асыру кезеңiнде көлiк кешенiнiң шамамен алғандағы инвестициялық қажеттiлiгi 2005 жылғы бағамен шамамен 3,4 трлн. теңгенi құрайды, олардың 70%-ын жекеше инвестициялар құрайды. Инвестициялық қажеттiлiктi шамамен бағалаудың негiзiнде көлiк инфрақұрылымының түрлi элементтерiн қалпына келтiру, қайта жаңарту және салу, жылжымалы құрамды жаңарту жатады. Стратегияны iске асыру үшiн қажеттi адам, қаржылық және материалдық-өндiрiстiк ресурстарды барынша нақты бағалау көлiк түрлерi бойынша салалық даму бағдарламаларын әзiрлеу және бекiту кезiнде, соның iшiнде тиiстi жылға арналған республикалық бюджеттi қалыптастыру кезiнде жүргiзiлетiн болады.

 **7. КYТIЛЕТIН НӘТИЖЕЛЕР**

      Стратегияны iске асырудың Қазақстан экономикасын дамытудағы жалпы әлеуметтiк-экономикалық оңды әсерi болады және Индустриялық-инновациялық даму  стратегиясы , Қазақстан Республикасының 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 көмегi тиедi.

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

12 Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 10 шiлдедегi N  1149  Жарлығымен бекiтiлген.

      Барлық көлiк жүйесi жұмыс iстеудiң жаңа сапалы деңгейiне көшедi. Қажеттi талаптарға сай оңтайлы көлiк желiлерi қалыптастырылып, экономика мен халықтың сенiмдi әрi қауiпсiз көлiк қызметтерiне деген қажеттiлiгiн қамтамасыз етудiң ең жоғары деңгейiне қол жеткiзiлетiн болады.

      Қазақстандық көлiк кешенi әлемдiк көлiк жүйесiне табиғи түрде кiрiгетiн болады. Көлiк инфрақұрылымы, нормативтiк база мен экология саласындағы бақылау жүйелерi халықаралық стандарттарға жақындайтын болады. Көлiктiң қоршаған ортаға келеңсiз әсерiн азайту жөнiнде шаралар қолданылатын болады.

      Қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастыру есебiнен көлiк кешенiнiң барлық ұзақ мерзiмдi активтерi жаңартылады, еңбектi ұйымдастырудың және өндiрiс процесiнiң озық технологиялары енгiзiлiп, отандық бейiндi өндiрiстер қалыптасатын болады. Ұлттық көлiк жүйесiнiң бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiн арттыру оны көршi мемлекеттердiң сыртқы экономикалық және сауда мүдделерiнде пайдалануға бағыттауға мүмкiндiк бередi.

      Көлiктiң барлық түрлерi өзара үйлесiмдi жұмыс iстейтiн болады. Интермодальды тасымалдардың көлiк-логистика орталықтарының 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. Жолаушы және жүк тасымалдарының едәуiр өсуi қамтамасыз етiледi.

      Экономика мен халықтың сенiмдi әрi қауiпсiз көлiк қызметтерiне деген қажеттiктерiн қамтамасыз етудiң ең жоғарғы деңгейiне қол жеткiзiлетiн болады.

      Көлiк халық үшiн қол жетiмдi болады, оның техногендiк және экологиялық қаупi төмендейдi.

      Көлiктегi экономикалық және технологиялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету мәселелерi шешiлетiн болады, ол Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекелестiкке қабiлеттiлiгiнiң артуына ықпал ететiн болады.

      Өнiмнiң және көрсетiлетiн қызметтердiң өзiндiк құнының көлiктiк құрамдасы айтарлықтай төмендейдi, отандық экспорттың бәсекеге қабiлеттiлiгi артады. Көлiк кешенi мемлекет экономикасының негiзгi қозғаушыларының бiрiне айналады.

      Қазақстан халқының тұратын ауданына және жыл мезгiлiне қарамастан көлiк қызметтерiне қол жетiмдiлiгi артады. Жолаушы тасымалдарындағы жайлылық пен сервис сапасы айтарлықтай жоғарылайды. Көлiк қызметтерiн тұтынушылардың есебiнен операторлардың шығындарын толық өтеуге ұмтыла отырып, мемлекет рентабельдi емес жолаушы тасымалдарын қаржыландыруды және азаматтардың жекелеген санаттарына жол жүру ақысы бойынша жеңiлдiктер берудi жалғастырады.

      Мемлекет көлiк қызметтерiнiң нарығында өзiнiң кәсiпкер ретiнде қатысуын азайтып, өз функцияларын нарық субъектiлерiнiң шаруашылық қызметiне араласпай көлiк қызметiн реттеудi жүзеге асыруға бағыттайды.

      Көлiк инфрақұрылымы оны пайдаланушылардан алынатын алымдардың және қосымша қызметтердi сатудың есебiнен барынша қамтылатын болады. Бұл қаржы ресурстарын көлiк инфрақұрылымын одан әрi орнықты дамыту мен оны жоғары техникалық және технологиялық деңгейде ұстау үшiн шоғырландыруға мүмкiндiк бередi.

      Стратегияны iске асыру 2015 жылға қарай мынадай нәтижелерге қол жеткiзуге мүмкiндiк бередi:

      жолаушылар айналымы 1,5 есе өседi (2005 жылы ол 107,6 млрд. жолаушы-км-дi құрады), жүк айналымы 2 есе ұлғаяды (2005 жылы - 223,8 млрд. тонна-км);

      түпкi өнiм құнындағы көлiк құрамдасының үлесi 6,9 %-ға дейiн төмендейдi;

      автомобиль тасымалдарының өзiндiк құнын азайту есебiнен автомобиль жолдарын пайдаланушылардың көлiк шығыстары азаяды;

      көлiк оқиғалары едәуiр азаяды (2005 жылы жол-көлiк оқиғасының саны 14517 болды);

      1 000 автокөлiк құралына шаққандағы қаза болғандар санының көрсеткiшi 3 есе төмендейдi (2005 жылы Қазақстанда ол 1,9 құрады; дамыған елдерде - шамамен 0,3);

      республиканың елдi мекендерiн тұрақты көлiк қатынасымен қамтамасыз етудi арттыру (ауылдық жерлердегi елдi мекендердiң саны 1,1 мың бiрлiктен асатын болады, олармен жыл бойына тұрақты көлiк қатынасы қамтамасыз етiледi);

      халықтың темiр жол және автомобиль көлiгiн пайдалануы 1,5 есе, әуе көлiгiн пайдалануы - 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 қабiлеттiлiгi артады;

      көлiк жүйесiнде және ұқсас көлiк саласымен аралас салаларда қосымша жұмыс орындары ашылады;

      Қазақстанның аумағынан өтетiн транзиттiң көлемi: 9,364 млн. тонна жүктен (2005 жылы) 2015 жылы 32,2 млн. тонна жүкке дейiн; 84,7 млн. ұшақ-километрден (2005 жылы) 2015 жылы 190,0 млн. ұшақ-километрге дейiн;

      транзиттiк қозғалыстан түсетiн кiрiстi 3 есеге арттыру - 46,3 млрд. теңгеден (2005 жылы) 2015 жылы 136,3 млрд. теңгеге дейiн;

      IЖӨ-дегi көлiк үлесi (жеке меншiк автомобильдерсiз) 7,9 %-ды құрайды (2005 жылы 11% құрады);

      қоршаған ортаны ластаудағы көлiктiң үлесi 2,5 есе төмендейдi (қазiргi уақытта 30% құрайды);

      Индустриялық-инновациялық даму стратегиясын және аумақтық даму перспективаларын есепке ала отырып, экономиканың жүк қажеттiлiгi IЖӨ-нің 5 тонна км/долларға дейiн төмендейдi.

      Стратегияны iске асыру, оның қағидалары негiзiнде билiктiң барлық тармақтары мен деңгейлерiнiң, бизнестiң, қоғамның түрлi топтарының iс-қимылдарын үйлестiру Қазақстан Республикасының әлеуметтiк-экономикалық даму мүддесiнде көлiк мүмкiндiктерiнiң неғұрлым тиiмдi пайдаланылуын қамтамасыз етедi.

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