

**Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру бағдарламасын бекіту туралы**

*Күшін жойған*

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 30 желтоқсандағы N 1962 қаулысы. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2004.03.05. N 285 қаулысымен.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 17 сәуірдегі N 594 қаулысымен мақұлданған Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру тұжырымдамасын іске асыру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру бағдарламасы бекітілсін.

2. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің бірінші орынбасары Д.К. Ахметовке жүктелсін.

3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

*Қазақстан Республикасы  
Премьер-Министрінің*

*бірінші орынбасары*

Қазақстан Республикасы Үкіметінің  
2000 жылғы 30 желтоқсандағы  
N 1962 қаулысымен бекітілген

**Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру бағдарламасы**

**1. Төлқұжаты**

Бағдарламаның атауы Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру бағдарламасы

Бағдарламаны әзірлеу үшін негіз "Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі

мемлекеттік жүйені жетілдірудің  
тұжырымдамасы туралы" Қазақстан  
Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 17

сәуірдегі N 594 қаулысы

Бағдарламаның негізгі  
әзірлеушілері

Ішкі істер министрлігімен, Білім  
және ғылым министрлігімен,  
Энергетика, индустрия және сауда  
министрлігімен, Төтенше жағдайлар  
жөніндегі агенттікпен, Денсаулық

сақтау ісі жөніндегі агенттікпен  
бірлесіп Көлік және коммуникациялар

министрлігі

Іске асыру мерзімі

2000-2005 жылдар

Бағдарламаның мақсаты

Тасымалдау қауіпсіздігінің мемлекеттік  
жүйесін және азаматтардың өмірін,  
денсаулығын және мүлкін, олардың  
көліктің барлық түрінде қауіпсіз жүруге  
заңды құқықтарына кепілдіктерін  
қорғауға және қоршаған ортаны қорғауға  
бағытталған мемлекеттік саясатты

қ а л ы п т а с т ы р у

Бағдарламаның міндеттері

Қолданыстағы көлік түрлерімен  
жолаушылар мен жүктерді тасымалдау  
қауіпсіздігінің мемлекеттік жүйесін  
жетілдіру, жолаушыларды, жүктерді және  
қауіпті жүктерді тасымалдауды жүзеге  
асыру кезінде көліктік қатерлердің

мейлінше болмауын қамтамасыз ету

Қаржыландыру көлемі  
және көзі

Республикалық бюджеттің, осы  
Бағдарламаны орындауға жұмылдырылған  
ведомстволардың қаражаттары,  
сондай-ақ отандық шаруашылық  
жүргізуші субъектілерінің көлік  
құралдарын қауіпсіз пайдалану  
жағдайын қамтамасыз ететін жабдықтарды  
сатып алуға бағытталған қаражаттары  
қаржыландыру көздері болып табылады.  
Республикалық бюджеттен Бағдарламаны

Бағдарламаны

қамтамасыз етудің 2000-2005 жылдарға арналған қаржыландыру көлемі 34082,677 млн.теңге құрайды. Жыл сайынғы көлемі

Қазақстан Республикасының тиісті жылға арналған республикалық бюджет туралы

Заңына сәйкес нақтыланады.

Күтілетін түпкі нәтижелер

Бағдарламаны іске асыру авариялық, жарақаттану салыстырмалы көрсеткіштерінің, тұтастай алғанда көліктік оқиғалар санының азаюын

қамтамасыз етеді

## 2. Кіріспе

Қазақстан Республикасында нарықтық қатынастардың дамуы, экономиканың құрылымдық қайта құрылуы, өндіріс құралдарына меншік құқықтарының қайта бөлінуі экономиканың барлық саласында, соның ішінде көлікте де ғаламдық өзгерістерді белгілеп берді.

Қазақстанда көліктегі қауіпсіздікті мемлекеттік реттеудің қолданыстағы жүйесі ең алдымен көлік үдерісіне әрбір қатысушының міндеттемелері мен жауапкершілігін, жол-көлік желісінің сапасын және көлік құралдарына қойылатын техникалық талаптарды, мамандардың дайындығын, медициналық көмек көрсету және көлік құралдары иелерінің көлікте жолаушылардың жүріп-тұруы және тамақ өнімдерін, улы және қауіпті жүктерді тасымалдау жағдайларына азаматтық құқықтық жауапкершілігін белгілейтін қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелерін толығымен қамтымайды.

Осы салалық Бағдарлама жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдіру үшін және "Жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік жүйені жетілдірудің тұжырымдамасы туралы" (бұдан әрі - Тұжырымдама) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 17 сәуірдегі қаулысына сәйкес әзірленді.

Көліктегі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жүзеге асырылатын шаралар нәтижелілігін бағалауды, авариялық жағдайын және оның себептерін талдауды ескеріп, 2000 жылдан 2005 жылға дейінгі кезеңге арналған Бағдарлама қабылданған Тұжырымдаманың ережелерін одан әрі дамыту және жұмыс істеп тұрған көліктің техникалық жарақтандырылуы тиімділігін арттыру

және пайдаланылатын техникалық құралдарды ұстау мен пайдаланудың жетілдірілмеуі себептері бойынша авариялықтың алдын алу мақсатында, олардың міндетті іске асырылуы қажеттігіне негізделеді.

### **3. Қазақстан Республикасының аумағы бойынша жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету проблемаларының қазіргі жай-күйін талдау**

Көліктік инфрақұрылымның жай-күйі сыни деңгейге жетті. Оның едәуір бөлігі нормативтік мерзім шегінен артық пайдаланылып отыр, басқасы осы мерзімге жақындап келеді. Нәтижесінде көлік жұмысының қауіпсіздігі бойынша ахуал айтарлықтай нашарлай түсті.

#### **3.1. Автокөлік құралдарының және автомобиль жолдарының жай-күйі және пайдаланылуы**

Қазақстан Республикасының Ұлттық статистикалық агенттігінің мәліметтері бойынша Қазақстан Республикасындағы автокөлік құралдарының саны 1999 жылдың аяғында, меншік түріне қарамастан, барлығы 1 278 838 бірлікті құрады, соның ішінде жүк көлігі - 206 187, автобустар - 43 421 (соның ішінде шағын автобустар - 4 063), жеңіл көлік - 987 724 және арнайы көлік - 41 506.

Автокөлік құралдары жалпы санының 240 000 бірлігі техникалық ақаулы.

Қазақстан Республикасының автомобиль паркі жыл өткен сайын өз ресурстарын сарқып келеді.

Республика аймақтары бойынша парк жалпы санының 50-ден 70%-ға дейіні тозу мерзімі шегінен артық пайдаланылып отыр, ал тағы 15-20% осы мерзімге жақындап келеді.

Қазақстан Республикасы автокөлік құралдарының қолданыстағы паркін тиісті ұстау үшін оның техникалық жай-күйін қолдау, сондай-ақ жыл сайын жаңа техникамен толықтыру қажет.

Тұтас алғанда Қазақстан Республикасының 1998 жылдан 2005 жылға дейін автокөлік құралдарын жаңартудағы жыл сайынғы қажеттілігі мынадай:

- |                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| 1) қалалық автобустар           | - 1500 бірлік |
| 2) қалааралық автобустар        | - 200 бірлік  |
| 3) магистральдық сүйрегіштер    | - 100 бірлік  |
| 4) шағын тонналық автомобильдер | - 5000 бірлік |

#### **Қазақстан Республикасының автомобиль паркі жөнінде 1999 жылғы жалпы мәліметтер**

1-кесте

Автомобиль көлігі	Бары!	Мемлекеттік меншік	Жеке меншік	Соның ішінде	Шетелдік азаматтардың өз меншігінде	Шетелдік азаматтық заңды тұлғалар
-------------------	-------	--------------------	-------------	--------------	-------------------------------------	-----------------------------------

	Саны	барына	Саны	барына	Саны	барына	Саны	барына
	қатысты!		қатысты!		қатысты!		Саны	
	!	!	!	!	!	!	!	!

Республика бойынша барлығы	1278838	59234	4,6	1213774	94,6	1071931	83,8	5830
----------------------------	---------	-------	-----	---------	------	---------	------	------

	оның				ішінде:			
жүк	206187	22384	10,9	180969	87,8	99856	48,4	2834
автобустар	43421	4639	10,7	38005	87,5	17812	41,0	777

	оның				ішінде:			
шағын автобустар	4063	894	22,0	2961	72,9			208
жеңіл	987724	13825	1,4	972734	98,5	953477	96,5	1165

	оның				ішінде:			
таксомоторлар арнайы	1226					1226		100,0
	41506	18386	44,3	22066	53,2	786	1,9	92

Көліктің тиесілігі	Барлық!	Соның ішінде						
--------------------	---------	--------------	--	--	--	--	--	--

	бар	Жүк	Автобус	Соның	Жеңіл	Арнайы	Мото	
	бірлік!	тар	ішінде!			цикл		

!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!

---

Шетелдік	5830	2834	777	208	1165	1054	92
з а ң д ы			ж	ә	н	е	
ж е к е							
т ұ л ғ а л а р д ы ң							
а в т о м о б и л ь д е р і							

Республика	1071931	99856	17812	953477	786	154490			
а з а м а т т а р ы н ы ң									
ө з			м	е	н	ш	і	г	і

---

Парктің техникалық жай-күйі

**2-кесте**

---

Автомобильдер!	Барлығы !	Оның !	жөнділер % !	Жеке !	соның ішінде
саны !	ішінде !	жөнділері !	меншікте !	азаматтардың өз	
!	жөнділері !	!	меншігінде		

---

Р е с п у б л и к а					
бойынша	1278838	1037859	81,2	1213774	1071931
б а р л ы ғ ы					

---

Өткен он жыл (1990-1999 жылдар) және 2000 жылдың бірінші жарты жылы

Қазақстан Республикасында авариялықтың жай-күйі жалпы авариялық көрсеткіштерінің, соның ішінде жол-көлік оқиғаларының саны бойынша 37,7% және 10000 көлік бірлігіне шаққанда жол-көлік оқиғалары бойынша 35,9% азаюымен сипатталады.

**Қазақстан Республикасында 1990-1999 жылдар және 2000 жылдың 6 айы бойынша авариялық көрсеткіштері**

**3-кесте**

Жыл	ЖКО	Қаза болғандар	Жарақаттанғандар	10 мың көлік бірлігіне шаққанда							
Саны	!өткен жылға! қатысты %	Саны	!өткен жылға! қатысты %	Саны	!өткен жылға! қатысты %	ЖКО					
!	!өсуі!кемуі	!	!өсуі!кемуі	!	!өсуі!кемуі	!					
1990	18583	4,9	3985	3,8	20454	5,4	92				
1991	18606	0,1	4342	9,2	20289	0,8	89				
1992	17092	8,1	4024	7,3	18722	7,7	77				
1993	15834	7,4	3954	1,7	17444	6,8	74				
1994	13572	14,3	3049	22,9	15089	13,5	64				
1995	13036	3,9	2926	4	14485	4	62				
1996	12495	4,2	2732	6,6	14144	2,4	63				
1997	11555	7,5	2364	13,5	13175	6,9	67				
1998	11980	3,7	2214	6,3	13895	5,5	61				
1999	11568	3,4	2141	3,3	13610	2,1	59				
2000 жылдың 6 айы	0	0	0	0	4569	2	723	4	5404	2,5	23

Авариялықтың азаюына мүмкіндік туғызып отырған себептердің бірі мыналар болып отыр:

ел тұрғындары санының азаюы (1990 жылмен салыстырғанда 7,7%); көлік құралдары санының кемуі (22,6%) және осымен байланысты көше-жол желісіндегі қозғалыс нөмірінің азаюы.

Жол қозғалысының жай-күйін бейнелейтін көрсетілген факторлар елдегі экономикалық

жағдаймен тікелей байланысты. 2001 жылдан бастап болжанып отырған елдегі  
э к о н о м и к а л ы қ  
өрлеудің басталуынан олардың мәні өседі, бұл міндетті түрде авариялық  
ж а ғ д а й д ы ң  
шиеленісуіне а п а р а д ы .

Жай-күйді жақсарту үшін және қауіпсіздік, қоршаған ортаны, азаматтардың  
ө м і р і м е н  
денсаулығын қорғау мақсатында жолаушылар мен жүктерді автомобиль  
к ө л і г і м е н р е с п у б л и к а  
ішілік тасымалдауды лицензиялауды енгізу қажет.

Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету республикалық жолдар  
ж е л і с і н і ң т и і с т і  
түрде ұсталуына тікелей байланысты. Жалпы пайдаланымдағы жолдардың  
ж а л п ы ұ з ы н д ы ғы 8 5 1 8 8  
километрді құрайды. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын тексерудің  
д е р е к т е р і б о й ы н ш а  
1999 жылғы көктемде жолдардың 4457 километрі қабаттардың қатты бұзылу  
с а т ы с ы н д а ,  
көпірлердің 417-і ақаулармен, 113-і қауіпті ақаулармен болды, жолдардың 14428  
к и л о м е т р і н д е  
өзгеру, қожырау, толқындар, шұңқырлар, жарықшақтар, сорабтар және  
к е д і р - б ұ ж ы р т ү р і н д е г і  
қабат бұзылулары бар болып шықты, бұл беріктіліктің жеткіліксіздігін көрсетеді.  
Соңғы жылдары құрылыс материалдарының қымбаттауына, пайдаланымдық  
шығыстардың тез өсуіне, жол қорының шын мәнінде жойылуына байланысты  
жол ұйымдары автожолдарды жөндеудің көлемін шұғыл қысқартты.  
Нәтижесінде ЖКО 60%-ында олардың пайда болуының тікелей немесе ілеспе  
себептері жолдардың қанағаттанарлықсыз жағдайлары болып табылды.

Елдің негізгі автожол дәліздері бойынша ғана 1999 жылы 72000 жол  
қабатының ірі ақаулары, жол белгілерінің және реттеу құралдарының  
зақымдануы тіркелді. Жолдардың әрбір 18 километрі күрделі қайта жаңғыртуға  
немесе күрделі жөндеуге мұқтаж.

Жағдай автомобиль жолдарының, әсіресе қысқы кезеңде, қанағаттанарлықсыз  
ұсталуымен, жол-пайдалану ұйымдарының техникалық құралдармен  
жабдықталуының төмен деңгейімен күрделенеді.

Өткен жылғы күзгі қараудың нәтижелері бойынша Қазақстан  
Республикасының жалпы пайдаланымдағы жолдарында 10 мыңнан астам жол  
белгілері мен көрсеткіштері, 55 мың кума метр қоршаулар, 46105 белгі  
бағаналары жетіспеді. Жолдардың қысқы пайдалануына жол техникасын және



жанар-жағармай материалдарын дайындауда қиын жағдай қалыптасты. Республиканың автомобиль жолдарында қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуде қатерлі қауіп пайда болып отыр. Жергілікті орындардағы салық органдары бюджетке түсетін төлемдер бойынша қарыздарға бола жол техникасын қоса, олардың мүліктерін тізімдеп отыр. Қазақстанның едәуір бөлігінде республиканың автомобиль жолдарымен қысқы уақытта қауіпсіз жүрудің қамтамасыз етілмеуі адамдардың өміріне қауіп төндіріп отыр.

Автомобиль жолдарын пайдалану және тиісті жай-күйін ұстау үшін бекітілген жолдар желісінде шұғыл жөндеу жұмыстарын орындау үшін несиелердің тиімді пайдаланылуын қамтамасыз ету, қарыз жобаларын іске асыруға және жолдар салу мен жөндеуге отандық инвесторларды тартуда көмек

**к ө р с е т у ;**

бюджеттен бөлінетін қаражаттың едәуір тапшылығын ескере отырып, ақылы жолдар салу үшін инвесторларды тарту жөнінде жұмыстарды ұдайы жүргізу; автомобиль жолдарының жөндеу арасындағы қызмет ету мерзімдері мен орта, ағымдағы жөндеуге және ұстауға арналған нормативтерге сай автомобиль жолдарын жөндеу және ұстау жөніндегі жұмыстардың орындалуын қамтамасыз ету мақсатында жол саласына жіберілетін қаржыны ұлғайту бойынша жұмыс

**ж ү р г і з у ;**

отандық өндірушілердің жол техникасын шығару мүмкіндігін қарастыру; жөндеу жұмыстарын мынадай көлемде қаржыландыруды қамтамасыз ету

**қ а ж е т :**

Жылдар	!	2000	!	2001	!	2002	!	2003	!	2004	!	2005
Ж ө н д е у												
көлемі, мың км		2,158		2,300		2,500		3,000		3,500		4,000
Ж о л д а р д ы												
ж ә н е												
млрд.т.		5,164		5,690		6,1		5,2		5,5		6,0
Барлығы:										33,654		млрд. теңге

### **3.2 Темір жол көлігінің және темір жол қатынас жолдарының жай-күйі мен пайдаланылуы**

Қазақстан Республикасында темір жолдық сүйрегіш жылжымалы құрамның ұлттық тасымалдаушыда 2293 бірлігі және бөлектенген меншік иелері - Қазақстан Республикасының өнеркәсіп кәсіпорындарында 200 аса бірлік бар.

"Қазақстан темір жолы" РМК-да 2293 локомотив, 892 магистральдық тепловоз, 628 электровоз, 554 маневрлік локомотив, 219 паровоз бар.

Темір жол магистральдарында пайдаланылатын локомотив паркі қызмет ету мерзімімен артық жұмыс істейді, соның ішінде:

магистральдық тепловоздар бойынша - 2ТЭ-10У, УТ, 2ТЭ-10М, 3ТЭ-10М, ТЭП-70 сериялардың жалпы санының 40,1% - 10-нан 15 жылға дейін, 33,4% - 15-тен 20 жылға дейін (пайдалану мерзімі 18 жыл);

маневрлік тепловоздар бойынша - ТЭМ-2, ЧМЭ-3 сериялардың жалпы санының 22,6% - 10-нан 15 жылға дейін 25,5% - 15-тен 20 жылға дейін, 44,9% - 20-дан 30 жылға дейін (пайдалану мерзімі 25 жыл);

жолаушы электровоздарының паркі бойынша - пайдалану мерзімі 30 жыл және одан артық 45 бірлік бар (сериясы ВЛ-60Пк);

жүк электровоздарының паркі бойынша - негізінен қызмет ету мерзімі 20-дан 30 жылға дейінгі және 6-дан 19 жылға дейінгі локомотивтер ұсталуда (сериялары тиісінше ВЛ80т және ВЛ80с).

"Қазақстан темір жолы" РМК локомотив шаруашылығында 1999 жылы поезд және маневр жұмыстарында 205 ақау жағдайлары жіберілді, бұл РМК бойынша жіберілген жалпы оқиғалар санының 43,5% құрайды. Локомотив шаруашылығындағы ақаулардың 68,7% локомотивтердің бұзылғандығынан жіберілді. 35 локомотив депосының 27-сінде ақаулар жіберілді.

"Қазақстан темір жолы" РМК жол шаруашылығында 9412 инженерлік құрылыстар, соның ішінде 3508 көпір мен 5206 су өткізу құбыры пайдаланылуда. Сонымен қатар 346 көпір мен 84 су өткізу құбырының әртүрлі ақаулары бар. Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін 35 көпірде қозғалыс жылдамдығын 25км/сағатқа дейін шектеу қолданылады.

Жол жұмыстарын жүргізу, сондай-ақ техникалық құралдардың сенімділігін арттыруға бағытталған іс-шараларды жүзеге асыру жолдың өзінің техникалық жай-күйін ішінара жақсартуға, жөндеу мерзімі өтіп кеткен жолдардың ұзындығын қысқартуға мүмкіндік берді. Күрделі жөндеу мерзімдері өтіп кеткен жолдардың ұзындығы 1997 жылы 3396 км құраған еді, 1999 жылдың 1 қаңтарында ол 2721 км дейін азайды, ал 2000 жылдың 1 қаңтарында күрделі жөндеу мерзімдері өтіп кеткен жолдардың көлемі "Қазақстан темір жолы" РМК бойынша 2253 км дейін кемуі жоспарланған.

"Қазақстан темір жолы" жүк жылжымалы құрамының 81 мың бірлігінен астамы және өнеркәсіп кәсіпорындары мен көліктік-экспедициялық компаниялардың меншігіндегі 13,5 мыңнан астам әртүрлі вагондар Қазақстан Республикасының аумағы бойынша өткінші және республикаішілік жүк қатынастарындағы жүк тасымалын қамтамасыз етеді, әрі жүк вагондары паркінің жылжымалы құрамының бөлінген түрлерінің 10% қызмет ету мерзімінен артық

п а й д а л а н ы л а д ы .

Белгіленген тәртіппен тіркелген меншік иелері-кәсіпорындардың вагондар паркі 13,5 мыңнан астам бірліктен тұрады. Бұл 200 астам қазақстандық және шетелдік кәсіпорындардың меншігі. Меншік иелерінің кендерді, құрылыс материалдарын, мұнай - химия жүктерін технологиялық тасымалдауға арналған вагондары Қазақстан Республикасының темір жолдарымен жүру құқығы бар жылжымалы құрамдарға қойылатын талаптарына негізінен сәйкес келеді.

Жүк вагондарына сапасыз жөндеу жүргізу жол жүру барысында сүйреу және тежеуіш жабдықтарын жөндеу себептері бойынша поездардың кідіруіне де  
ы қ п а л е т е д і .

Жүк вагондарын жөндеу кезінде ақаулардың санын азайту мақсатында лицензияланатын қызметтердің тізбесіне қауіпті жүктерді тасымалдау үшін пайдаланылатын жылжымалы темір жол құрамдарын, арнайы контейнерлерді жасау және жөндеу жөніндегі қызмет енгізілді.

Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік проблемаларын шешу үшін:  
темір жол көлігінің базасын дамыту, негізгі қорларды жаңарту және жетілдіру жөнінде бағдарламаны жасау;  
көлік оқиғаларын азайтуға бағытталған жаңа технологияларды енгізу, тасымалдардың жылдамдығын және сенімділігін арттыру қажет.

**"Қазақстан темір жолы" РМК бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің  
1998-1999 жылдардағы жай-күйі  
("Қазақстан темір жолы" РМК бөлімшелері мен қызметтері бойынша)**

**4-кесте**

---

Қозғалыс !Астана!Қостанай!Павлодар!Қарағанды!Защита! Семей !Алматы  
қауіпсіздігін ! ! ! ! ! ! !  
бұзушылықтарды!-----  
жіктеу !98 !99!98 ! 99 !98 ! 99 ! 98 ! 99 !98 !99! 98 ! 99 !98 !99

---

А қ а у д ы ң е р е к ш е  
ж а ғ д а й л а р ы ,  
с.і.: 24 7 10 10 18 5 21 17 7 3 15 12 39 18  
Ж ы л ж ы м а л ы  
құрамның кетуі - - 1 - - - - - - - - -  
Т ы й ы м с а л ы н ғ а н



э к и п и р о в к а														
к е з і н д е г і														
жолдан шығу	9	5	9	4	4	1	18	6	2	1	4	-	13	7
А в т о б і р і г у д і ñ														
ө з д і г і н е н														
ажырауы	9	2	2	1	3	-	8	4	-	-	2	2	3	1
Б а ғ д .														
а у ы с т ы р .														
ғыштың бұзылуы	4	-	-	1	2	-	1	-	2	-	-	1	1	-
Т и е у д і ñ														
т е х .														
ш а р т т а р ы														
б ұ з ы л ғ а н														
в а г о н д а р д ы														
ажырату	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
М а н е в р л е р														
ж ә н е														
э к и п и р о в к а														
к е з і н д е г і														
соқтығысулар	-	-	-	1	1	-	-	1	-	1	1	-	-	-
Малды басу	10	-	7	-	3	-	4	-	-	-	-	-	17	-
-----														
Барлығы	177	71	49	32	106	45	101	64	21	14	65	40	159	77

С . і .														
ж о л а у .														
поездарымен	16	18	8	5	4	4	23	19	7	3	15	9	49	21

та б л и ц а н ы ñ ж а л ғ а с ы :

Жамбыл ! Шымкент ! Қызылорда! Ақтөбе! Орал ! Атырау !"ҚТЖ" РМК  
б о й ы н ш а

98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99

1.	19	6	2	1	9	3	9	4	3	3	6	1	182	90
2.	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	4	1
3.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	4	5
4.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
5.	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	15	4





Көлік және коммуникациялар министрлігі Көліктік бақылау комитетінің деректері бойынша Қазақстан Республикасында негізгі флоттың 169 кеме иесіне т и і с т і 1 0 0 8 к е м е б а р .

1996 жылдан бастап кемелерде демеулік жөндеулер ғана жүргізілуде. Орта және күрделі жөндеулерден өткен кемелер олардың жалпы санының 2% құрайды . Бұл күрделі және орта жөндеулер құнының кемеңің қалдық құнынан артық б о л у ы м е н т ү с і н д і р і л е д і .

Жеткілікті қаржыландырудың болмауына байланысты соңғы 4 жыл барысында кемелерде орта жөндеу және бояу жүргізілген жоқ. Жарамды техникалық жағдай тұрып қалған басқа кемелердегі тетіктер мен жабдықтарды ажыратып алу есебінен қолдау табады. Бас кеме қозғалтқыштары жаңадан сатып алынбайды және күрделі жөндеу жүргізілмейді, оларға қосалқы бөлшектер жоқ. Өзі жүзетін кемелердің 70% астамында бас және қосалқы қозғалтқыштар моторесурстарын тауысты және күрделі жөндеуді талап етеді. Іс жүзінде кемелердің 90% моральдық және физикалық жағынан тозған, шығарылған мерзімі 10-нан 30 жылға дейін (жаңа ішкі жүзу кемелерінің соңғы келіп түсуі 1980-88 жылдары, өз бетімен жүзбейтіндерінікі 1989-93 жылдары болды).

Нәтижесінде флоттың техникалық жағдайы қанағаттанарлықсыз. 1008 кемелердің ішінде 202 кеме пайдалану үшін тыйым салынған және 52-сі шектеулі т ы й ы м с а л ы н ғ а н ж а ғ д а й д а т ұ р .

Тасымалдау көлемдерінің азаюынан және кеме иелерінің жөндеу мерзімдерін сақтамауынан флот өз мүмкіндігінің 30% пайдалануда.

Іс жүзінде барлық су аймағында Қазақстан Республикасының ішкі су жолдарымен жүзу ережелерінің талаптарына сай емес кеме қатынасы су жолдарының с ы н и ж а ғ d а й ы а т а л ы п о т ы р .

Автомобиль және темір жол көпірлерінің кейбір аудандарында қалқыма бағыттаушы шектеу белгілері жоқ, бұл учаскелерде кеме қатынасына т ы й ы м с а л ы н а d ы .

Кемелерді және кеме қатынасы жолдарын пайдалануда қалыптасқан жағдайды т ү б е г е й л і ж а қ с а р т у ү ш і н :

1) Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Ресей Федерациясы Үкіметінің арасында Ертіс өзені бойынша кеме қатынасы туралы келісімге қол қою;

2) Ертіс өзенінде Шульба шлюзының құрылысын аяқтау;

3) Шульба СЭС жармасында судың кепілді өткізілуін белгілеу (Ертіс өзеніндегі су қоймаларының жиынтығын пайдалану ережелері қажет);

4) Жайық-Каспий арнасын тереңдету жөніндегі жұмыстарды аяқтау;

5) кеме қатынасы су жолдарының пайдалануға болатын жай-күйін қамтамасыз ету бағдарламасын әзірлеу және бекіту;

6) Өскемен шлюзының авариялық дәрежесін анықтау жөнінде



ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізу қажет.

Су көлігіндегі көліктік оқиғалардың ең көп саны кеме құрылғылары мен тетіктерінің техникалық ақаулары, кеме корпусының шектен тыс тозуы себебі бойынша болады.

### **1-сурет. 1998-1999 жылдарда және 2000 жылдың 1-тоқсанында жүзу кезеңіндегі көліктік оқиғаларды олардың болу себептері бойынша бөлу**

Қ а ғ а з м ә т і н н е н қ а р а ң ы з .

ЛМО - лауазымдық міндеттердің орындалмауы

ЖҚҰ - жолдың қанағаттанарлықсыз ұсталуы

КТА - кемелердің техникалық ақаулары

Қауіпсіздік проблемасын шешу үшін мыналарды көздейтін шараларды қ о л д а н у қ а ж е т :

патруль жүргізу үшін қызметтік катерлерге қызмет көрсетуге арналған материалдық-техникалық база құру және бар базаларды ұстау және жөндеу;

кемелерді қадағалау үшін қажет жабдықтарды сатып алу;

5 инспекторлық кеме сатып алу;

Осы шараларды іске асыру үшін жыл сайын 53,277 млн. теңге мөлшерінде бюджет қаржысын бөлу қажет.

### **3.4 Әуе көлігін пайдалану**

1999 жылдың желтоқсан айындағы жағдай бойынша қазақстандық авиакомпаниялар пайдаланатын әуе кемелерінің жалпы саны 534 бірлікті құрайды, соның ішінде 458 ұшақ, оның 250-і Ан-2 түріндегі ұшақ және 75-і тікұшақ. Мемлекеттің меншігінде 282 ұшақ бар немесе жалпы санынан 57,3%, соның ішінде 158 Ан-2 (63,2%) және 47 тікұшақ (62,7%).

Ұшақтардың жалпы санынан (Ан-2-ні есепке алмағанда) 52% ғана жөнді, тікұшақтардың - 55%. Зауыттар белгілеген планерлердің ең үлкен ресурсының орташа мерзімі 25 жыл болған кезде, әуе кемелерінің орташа жасы 20,5 жылды қ ұ р а й д ы .

### **Пайдаланылатын әуе кемелері паркінің техникалық жай-күйі**

#### **5-кесте**

---

— — — — —  
ӘК түрлері ! Барлығы ! Жөнді. ! Бұзыл. ! жөнді. %

	1	!	2	!	3	!	4	!	5
1 сын. ұшақтары			46		27		19		50,3
А - 3 1 0			2		2				1 0 0
Б - 7 3 7			2		1		1		5 0
И л - 8 6			7		1		6		1 4
И л - 6 2			3		-		3		0
Т у - 1 5 4			24		18		6		7 5
И л - 7 6			8		5		3		6 3
2 сын. ұшақтары			25		16		9		78,4
Т у - 1 3 4			12		5		7		4 2
А н - 1 2			3		3				1 0 0
Я к - 4 2			6		5		1		8 3
Я к - 1 8			3		2		1		6 7
И л - 1 8			1		1		-		1 0 0
3 сын. ұшақтары			96		54		42		67
Я к - 4 0			48		23		25		48
А н - 7 4			1		1				1 0 0
А н - 3 0			8		4		4		5 0
А н - 2 6			7		5		2		7 1
А н - 2 4			32		21		11		6 6
4 сын. ұшақтары			291		61		230		29
А н - 2			250		48		202		19
Я к - 5 2			18		10		8		5 5
Л - 4 1 0			23		3		20		1 3
Ұшақ. барлығы			458		158		300		35
Тікұшақтар			75		41		34		5 5
М и - 8			54		33		21		6 1
М и - 2			21		8		13		3 8
ӘК барлығы			534		199		334		37

ТМД елдеріне және алыс шетелдерге арналған авиабағыттарда бәсекелестікті сақтау мақсатында "Эйр Қазақстан" ЖАҚ "Боинг" және "Эйрбас индастри" компанияларының Б-737-200 және Л-310-300 түріндегі ұшақтарын лизингке алған болатын. Халықаралық авиажелілердегі авиатасымалдауда тепе-теңдікке

жету үшін "Эйр Қазақстан" компаниясына іс жүзінде бірнеше жыл қажет.

2000 жылдың ақпан айындағы жағдай бойынша "Эйр Қазақстан" компаниясы пайдаланатын әуе кемелерінің жалпы саны 57 бірлікті құрайды, оның 53 ұшағы ТМД елдерінде шығарылған, 4-і шетелде шығарылған (А-310-300 - 2 бірлік, Боинг-737-200 - 2 бірлік). Қазіргі уақытта "Эйр Қазақстан" ЖАҚ-та барлығы 24% жөнді әуе кемелері бар. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1996 жылғы 26 қыркүйектегі N 1178 қаулысына сәйкес компанияға 76% жөнді кемелер берілді, яғни 4 жыл ішінде ӘК жөнділігі 3 есе қысқарды (11 әуе кемесінен тұратын есептен шығарылған және сатылған авиатехниканы есепке алмағанда).

### "Эйр Қазақстан" ЖАҚ әуе кемелерінің сипаттамасы

#### 6-кесте

ӘК саны		! Жөнді ӘК !		Ескерту		
-----!		пайызы		!		
ӘК түрі	! Барлығы	!	Жөнді.	!	Бұзыл.	!
Ил-86	7(7)		1(3)		6(4)	14(42)
Ту-154	14(16)	4(13)	10(3)	28(81)	2 ӘК есептен шығарылды	
Ту-134	6(10)	1(5)	5(5)	16(50)	1 ӘК есептен шығарылды, 3 ӘК с а т ы л д ы	
Ил-76	3(4)	2(4)	1(0)	66(100)	1 ӘК есептен шығарылды ( а п а т )	
Ан-26		3(3)	- (3)	3(0)	-(100)	
Ан-24	20(24)	3(21)	17(3)	15(87)	3 ӘК есептен шығарылды, 1 ӘК с а т ы л д ы	
Б - 7 3 7			2		1	1
А 3 1 0 - 3 0 0			2		2	0
Барлығы	57(64)	14(49)	43(15)	24(76)	Боингтар мен Аэробустарды есепке а л ғ а н д а	

Ескерту: Жақшаның ішінде 1996 жылы "Қазақстан Әуе Жолы" ұлттық акционерлік авиакомпаниясынан берілген әуе кемелері көрсетілген.

## "Эйр Қазақстан" ЖАҚ әуе кемелерінің қалдық ресурсы

### 7-кесте

№	ӘК түрі	Борттық	Ресурстың қалдықтары, сағ. н ө м і р і
1	Ил-86	86077	1869/10000 сағат ТО (9 жыл)
2	Ту-154М	85781	3808/(6 жыл)
3	Ту-154Б	85521	943/екі жөн. 20.03.93 ж. (6 жыл)
4	Ту-154Б	85431	6983/3 жөн. 27.09.93 ж. (6 жыл)
5	Ту-134	65900	5220/4 жөн. 23.07.98 ж. (4,5 жыл)
6	Ан-24	45500	232/8 жөн. 06.12.95 ж. (жөн. арас. 5 жыл)
7	Ан-24	47822	425/ 23.07.93 ж. (5 жыл)
8	Ан-24	46626	6822/7 жөн. 10.06.92 ж. (5 жыл)
9	А-310	-	Check D дейін қалдық 9 жыл
10	А-310	-	Check D дейін қалдық 6 жыл
11	Б-737-200	UN - B3706	Check D дейін 13.314 сағат
12	Б-737-200	P4 - RMB	Техн. қызм. көрс. регл. (Венгрия)

Планердің ресурстарын және пайдалану қызметі мерзімін ұлғайту және бұзылған әуе кемелерінің қозғалтқыштарын жөндеу үшін бақылау қалпына келтіру жұмыстарын жүргізу қажет.

**1997-1999 жылдардағы және 2000 жылдың 1 жарты жылдығындағы авиациялық оқиғалар жөніндегі мәліметтер N 8 және N 9 кестеде берілген**

.

### 8-кесте

Жыл	Авиациялық оқиғалар	Қақтығыстар	Жердегі	Барлығы
			ӘКБ	

! Адам ! Апаттар ! ! соның ! !  
 ! қазасынсыз ! ! ! ішінде ! !  
 ! АО ! ! ! күрделілері! !

1997	3	-	41	9	53
1998	4	-	62	3	69
1999	1	1	32	6	40
2000	3	-	10	1	14

9 - к е с т е

Жыл ! АО !Қақтығ.! ӘКБ ! Соның ішінде ! Авиаци.  
 ! ! ! ! ! оқиғалар  
 ! ! ! ! !  
 ! ! ! ! СКК! ҰҚ! ИТҚ! ӘҚҚ! ҰҚҚ! ҚҰ !Бас.! Барлығы  
 ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! қа !

97	3	41	9	20	9	4	2	-	8	10	53
98	4	62	3	26	37	4	4	6	4	4	85
99	2	32	6	22	3	2	2	8	1	2	40
2000	3	10	1	9	-	-	-	-	1	-	14

Е с к е р т у :

АО - авиациялық оқиғалар;  
 Қ - қақтығыстар;  
 ӘКБ - жердегі әуе кемелерінің бұзылуы;  
 ҰҚ - ұшу құрамы;  
 ИТҚ - инженерлік техникалық құрам;  
 СКК - құрастырушылық - өндірістік кемшілік;  
 ҚҰ - ӘК құстармен қақтығысуы;  
 ҰҚҚ - ұшуды қамтамасыз ету қызметі;

Басқа - ұшуды қамтамасыз ететін және қызмет ететін басқа қызметтер; сыртқы

факторлар (найзағай, жел, турбуленттік және басқа);

ӘҚК - әуе қозғалысын қамтамасыз ету.

1997-1999 жылдардағы және 2000 жылдың бірінші жарты жылдығындағы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясындағы ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдай отырып, қауіпсіздік жағдайының біраз жақсарғанын атап өту керек.

Қазақстан Республикасының авиациясында қазіргі кезеңде ұшу қауіпсіздігінде қалыптасқан жағдай елдегі күрделі экономикалық жағдаймен тікелей байланысты. Авиакомпаниялардың шектеулі қаржы мүмкіндіктері ұшу қауіпсіздігі мен тиімділігіне тікелей ықпал етеді.

Материалдық ресурстарды үнемдеу қажеттігі әуе кемелерінің экипаждарын авиакомпания басшыларының құпия рұқсатымен эстафеталық рейстерді алып тастау себептері бойынша заңнаманы жұмыс уақыты нормалары бөлігінде бұзуға мәжбүр етеді, бұл экипаж мүшелерінің шаршауына апарып соғады және ақырында ұшу қауіпсіздігіне әсер етпеуі мүмкін емес.

Көптеген авиакомпаниялардың басшылары авиациялық техникаға қызмет көрсетудің қажетті деңгейін қамтамасыз етуге, тиісті қосалқы бөлшектер мен материалдарды сатып алуға арналған шығындар есебінен шығыстарды қысқартуға бейім. Қазақстан Республикасының көптеген пайдаланушыларының қаржы қиындықтары авиация техникасының сенімділігін арттыру жөніндегі іс-шараларды жүргізуге арналған қаржы қаражаттарын бөлуге мүмкіндік бермейді. Ұшақ-мотор паркінің ұшуға жарамдығын қолдау жөніндегі жұмыстарды көптеген авиакомпаниялар қалдық құн бойынша қаржыландырады, жөндеу қорын қалыптастыру жөнінде іс-шаралар қабылдамайды, бұл ұшу қауіпсіздігіне теріс әсер етеді.

Барлық кемшіліктер Қазақстан Республикасының әуе көлігінің қызметін реттейтін нормативтік құқықтық базаның толық қалыптаспауы жағдайында айқындалды.

Қазіргі уақытта азаматтық авиацияның қызметін реттейтін халықаралық құжаттарда Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын пайдалану саласындағы нормативтік құжаттардың сәйкестікке келтірілуін қажет ететін бірқатар өзгерістер мен толықтырулар пайда болды.

Азаматтық авиациядағы ұшу қауіпсіздігінің проблемаларын шешу үшін: әуе кемелері паркін жаңарту және оларға қызмет көрсету сапасын жақсарту жөніндегі іс-шараларды әзірлеу;

азаматтық авиация жүйесіндегі ұшу қауіпсіздігіне бақылау жасау жүйесін құру;

авиация мамандарын даярлау және қайта даярлау жөніндегі іс-шараларды әзірлеу;

азаматтық авиацияның халықаралық стандарттарға сай нормативтік құқықтық базасын құру қажет.

#### **4. Бағдарламаның мақсаттары мен міндеттері**

Бағдарламаның негізгі мақсаты тасымалдау қауіпсіздігінің мемлекеттік жүйесін және азаматтардың өмірін, денсаулығын және мүлкін, олардың көліктің барлық түрінде қауіпсіз жүруге заңды құқықтарына кепілдіктерін қорғауға және қоршаған ортаны қорғауға бағытталған мемлекеттік саясатты қалыптастыру болып табылады.

Осы мақсаттарға жету үшін бағдарлама мыналарды көздейді:

1) 2005 жылға дейін көліктегі қауіпсіздікті мемлекеттік бақылау жүйесін жетілдіру;

2) 2005 жылға дейін көлік құралдарын пайдалануға сертификаттау және стандарттау негізінде жиберудің мемлекеттік жүйесін әзірлеу және құру;

3) 2002 жылға дейін көлік құралдарының техникалық жай-күйін, жолаушылардың жүріп-тұруы және пайдалану барысында жолаушыларды, азық-түлік тағамдарын, улы және қауіпті жүктерді тасымалдау жағдайын және көлік құралдары экипаждарының еңбек және демалыс режимін сақтауын бақылау бойынша кешенді жүйені әзірлеу және құру;

4) 2003 жылға дейін көлік оқиғалары туындаған кезде жапа шеккендерді құтқару және көшіру жүйелерін әзірлеу және құру;

5) 2003 жылға дейін көлік кешенінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында қолданылатын заңнама мен нормативтік кесімдерді халықаралық талаптарға сай келтіру;

6) көлікте қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар жүргізуге тапсырмалар қалыптастыру;

7) 2002 жылға дейін көлік саласындағы мамандарды даярлау және аттестаттау жүйесін жетілдіру;

#### **5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және іске асыру тетігі**

Көліктегі қауіпсіздікті мемлекеттік бақылау жүйесін жетілдіру, мемлекеттік органдардың бақылау-қадағалау қызметінің тиімділігін арттыру мақсатында Бағдарламада мыналар көзделеді:

1) мүдделі мемлекеттік органдарды қатыстырып, көлік кәсіпорындарын көліктегі қауіпсіздікті реттейтін заңнаманы орындауы барысына белгіленген тәртіпте кезендік, жоспарлық, сондай-ақ көрсеткіштері бойынша кешендік тексерісті жүзеге асыру;

2) Қазақстан Республикасының көлік кешенінде жұмысына мүдделі

мемлекеттік органдардың, көлік тасымалдарын жүзеге асыратын ұйымдар өкілдерінің, облыстар және Астана мен Алматы қалалары әкімдерінің аппараттары өкілдерінің қатысуымен бақылау-қадағалау қызметін жүзеге асыру тиімділігінің мәселелері жөнінде семинарлар өткізу;

3) мемлекеттік органдармен, қажет болғанда жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыратын ұйымдармен бірлесіп, Қазақстан Республикасында көліктегі қауіпсіздік жөніндегі нормативтік құқықтық к е с і м д е р д і ә з і р л е у .

Қаралып отырған кезеңде Бағдарламаны іске асырудағы негізгі бағыттардың бірі көлік құралдарын пайдалануға және жолаушылар мен жүктерді тасымалдауға жіберу өлшемдерін анықтау болып табылады, оның ішінде:

1) жолаушылар, жүктер және қауіпті жүктер тасымалдарын жүзеге асыратын көлік құралдарын мемлекеттік тіркеу және есепке алу;

2) көлік құралдарының қауіпсіздік талаптарына, санитарлық ережелер мен нормаларға, экология нормаларына, халықаралық және мемлекеттік стандарттар мен техникалық шарттарға сәйкестігін анықтайтын төлқұжаттың болуы міндетті;

3) көлік құралдарын кезеңдік техникалық байқау жүйелерінің бар болуы және ө т к і з у ;

4) Бағдарлама және біруақытта әзірленіп жатқан жолаушыларды, жүктерді және қауіпті жүктерді тасымалдау жөніндегі қызметке көлік құралдарын жіберудің мемлекеттік жүйесі шеңберінде Қазақстан Республикасының көлік қызметіне қатысы бар министрліктері мен ведомстволары жолаушылардың жүріп-тұруы және тасымалдары шарттарын қамтамасыз ету, көлік құралдары экипаждарының еңбек және демалыс нормаларын әзірлеу бойынша жұмыстарды ж а л ғ а с т ы р а т ы н б о л а д ы .

Қазақстан Республикасының Конституциясына, Қазақстан Республикасының заңдарына және өзге де нормативтік құқықтық кесімдеріне сәйкес Бағдарламада көлік оқиғалары болған жағдайда зардап шеккендерді құтқару және көшіру жүйесін құру және оның қызметінің және құтқарушылар қызметінің құқықтық негізі бағыттарының бірі қаралады.

Көлік оқиғасы болған кезде жапа шеккендерді құтқару және көшіру жүйесін және тетігін құрудың негізгі қағидаттары болып Бағдарламада мыналар а н ы қ т а л ғ а н :

1) адамдардың өмірін құтқару мен денсаулығын сақтау және қоршаған ортаны қорғау міндеттерінің басымдылығы;

2) апаттық-құтқару қызметтеріне басшылық етуде дара басқару;

3) апаттық-құтқару және сонымен байланысты жұмыстарды орындау кезінде қатердің мейлінше болмауы мен қауіпсіздікті қамтамасыз ету;



4) апаттық-құтқару қызметінің көлік оқиғаларына және олардың салдарын жою жұмыстарын жүргізуге жедел пайымдап, әрдайым дайын болуы.

Көлік оқиғалары зардаптарын жоюға арналған нақты апаттық-құтқару қызметтері міндеттерінің тізбесі төтенше жағдайлар жөніндегі орталық атқарушы органның келісуімен анықталатын және апаттық-құтқару қызметтері туралы ережелерде немесе көрсетілген қызметтердің жарғыларында бекітілетін болады.

Көлік қызметіне қатысы бар орталық атқарушы органдардың қарауындағы мемлекеттік ұйымдар отандық ғылыми-зерттеу институттары, Көлік академиясы және Азаматтық авиация академиясы:

1) тұрғындарды және көлік коммуникацияларын көлік оқиғаларынан және оның болуы мүмкін зардаптарынан қорғауды қамтамасыз етуге байланысты құқықтық және экономикалық нормаларды;

2) көлік оқиғаларының алдын алуға және қызметі жолаушылар мен қауіпті жүктерді тасымалдауға байланысты көлік кәсіпорындарының тұрақты қызметін арттыруға бағытталған мақсаттық және ғылыми-техникалық бағдарламаларды;

3) көлік оқиғалары туралы ақпараттарды жинау, өңдеу, айырбастау және тікелей тасымалдау үдерісіне қатысушыларға және құзыретті органдарға беру бойынша ұсыныстарды;

4) атқарушы билік органдарының, құзыретті органдардың және көлік кәсіпорындарының жолаушылар мен қауіпті жүктерді тасымалдаудың бар және болашақты технологиясын ескеріп, болуы мүмкін көлік оқиғаларының зардаптарын жою бойынша іс-әрекеттерін үйлестіру жоспарларын әзірлеу үшін тапсырмаларды ұдайы қалыптастыратын болады.

Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар жүргізуге тапсырмалар қалыптастыру міндетті түрде Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту жоспарларының және көліктің барлық түрінде жолаушыларды, жүктерді және қауіпті жүктерді тасымалдау қауіпсіздігінің халықаралық стандарттарының негізінде жүргізіледі.

Бағдарламада көліктегі қауіпсіздікті арттыруға қатысты және Қазақстан Республикасы экономикасының көлік саласы мамандарын даярлау және аттестаттау жүйесін одан әрі жетілдіру арқылы шешілетін талаптарды сақтауды қамтамасыз етуге бағытталған шараларды енгізу көзделеді. 2001 жылғы кезеңде Қазақстан Республикасы көлік саласының мамандарын даярлау, қайта даярлау және біліктілігін арттыру жөніндегі іс-шаралар әзірленеді, соның ішінде мыналар көзделеді:

1) жолаушылар тасымалдарына қызмет көрсетуге байланысты көлік кәсіптерінің мамандарын даярлауды және қайта даярлауды жүзеге асыратын

оқытушылар құрамының біліктілігін арттыру;

2) оқу бағдарламаларын, соның ішінде көлік кәсіпорындары мен көлік құралдарына медициналық-санитарлық қызмет көрсету жөніндегі бағдарламаларды даярлау;

3) Қазақ Көлік және коммуникациялар академиясында көлік-коммуникация кешенінің басшы қызметкерлерінің біліктілігін арттыру курстарын құру және жұмысын ұйымдастыру;

4) жалпы білім беру мектептерінің қолданылып жүрген оқу бағдарламаларына көлік үдерісіне қатысушылардың қауіпті әрекеттерінің алдын алу шараларын оқытуды қамтамасыз ететін пәндерді енгізу;

5) жүргізушілерді және көлік құралдарын басқаруды жүзеге асыратын басқа мамандарды даярлауды және қайта даярлауды жүзеге асыратын оқу орындарын аттестациялауды міндетті түрде енгізу.

## 6. Бағдарламаға қажетті ресурстар және қаржыландыру көздері

Республикалық бюджеттің, осы Бағдарламаның орындалуына тартылатын ведомстволардың қаражаттары, сондай-ақ көлік құралдарын қауіпсіз пайдаланудың шарттарын қамтамасыз ететін жабдықтарды сатып алуға бағытталған отандық шаруашылық жүргізуші субъектілердің қаражаттары Бағдарламаның қаржыландыру көздері болып табылады.

2000-2005 жылдарға арналған Бағдарламаны қамтамасыз етуге республикалық бюджеттен 34082,677 млн. теңге керек. Бағдарламаны жыл сайын қаржыландыруды Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі республикалық бюджетте көзделген қаражат есебінен жүзеге асырады.

### Бағдарламаны қамтамасыз етуді қаржыландыру көлемі

(млн. теңге)

#### 10-кесте

---

Бағдарлама	Жұмыстардың бағыты	Барлығы	Соның ішінде әр жылға							
	!	!	2000-	!	2000	2001	2002	2003	2004	2005

---

34,12	Жолдарды	33654	5164	5690	6100	5200	5500	6000		
-------	----------	-------	------	------	------	------	------	------	--	--

п а й д а л а н у

## ж ә н е ж ө н д е у

35	Азаматтық	48,280	8,047	8,047	8,047	8,047	8,047	8,047
								а в и а ц и я ү ш і н ә у е к е м е л е р і н і н , ж о л д а р д ы ң ж ә н е ә у е ж а й л а р д ы ң м е м л е к е т т і к т і р к е л у і н е н г і з у ж ө н і н д е қ ұ ж а т т а р
	дайындау							
32	Кеме жүру		266,39			-		53,277
	және теңізде							53,277
	жүзу					53,277		53,277
	қауіпсіздігін							53,277
	қамтамасыз ету							
45	Азаматтық		114,01			-		22,802
	авиация							22,802
	мамандарының							22,802
	біліктілігін							22,802
	арттыру,							22,802
								қ а й т а д а я р л а у
-----								
	Барлығы		34082,677					5172,047
								5 7 7 4 , 1 2 6
								6 1 8 4 , 1 2 6
								5 2 8 4 , 1 2 6
								5 5 8 4 , 1 2 6
								6 0 8 4 , 1 2 6

Жыл сайынғы қаржыландыру көлемі Қазақстан Республикасының тиісті жылға арналған республикалық бюджет туралы заңына сәйкес нақтыланады.

## 7. Бағдарламаны жүзеге асырудан күтілетін нәтиже

## Бағдарламаны іске асыру:

- 1) көліктегі қауіпсіздікті мемлекеттік басқару тиімділігін арттыруға;
- 2) көлік үдерісіне қатысушылардың қауіпті әрекеттерін алдын алу шараларын ж а қ с а р т у ғ а ;
- 3) қолданылатын көлік құралдарының құрастырушылық және пайдалану қауіпсіздігіне қойылатын талаптарды жетілдіруге;
- 4) жол желілерінің және қатынас жолдарының қауіпті учаскелерін жою кезеңдерін, пайда болуының алдын алу нормаларын белгілеуге;
- 5) мемлекеттік бақылау-қадағалау қызметін құқықтық, ақпараттық, ұйымдастырушылық және техникалық қамтамасыз етуді жетілдіруге;
- 6) көліктік оқиғаларда апаттық-құтқару жұмыстарының және жапа шеккендерге жедел медициналық көмек көрсету тиімділігінің дәрежесін арттыруға мүмкіндік береді.

## 8. Бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

-----  
N ! Шаралардың мазмұны ! Жауапты орындаушы! Аяқтау нысаны! Орындалу  
р/с ! ! ! мерзімі  
-----

1	Көлікте және көлік кәсіпорындары аумағында қауіпсіздікті ету жүзеге асыру кезінде санитарлық-эпидемиологиялық органдармен әрекеттесу және өзара байланыс жүйесін құру агенттігі	Көлік және коммуникациялар қамтамасыз жөніндегі Ішкі істер министрлігі	Бірлескен бұйрық	2001 жылғы 2 тоқсан
2	"Лицензиялау туралы" Заңға толықтырулар Қазақстан Республикасы Заңының	Көлік және енгізу туралы" коммуникациялар жобасын	Заң кесімі	2002 жыл
3	"Қазақстан Республикасының аумақтарында азаматтық әуе кемелерімен болған авиациялық	Көлік және коммуникациялар қаулысы болған авиациялық оқиғалар	Үкіметтің қаулысы	2001 жылға 2 тоқсан министрлігі мен

- тосын оқиғаларға қызметтік  
тексеру жүргізудің  
тәртіптері туралы ережені  
бекіту туралы" Қазақстан  
Республикасы Үкіметінің  
1996 жылғы 19 маусымдағы  
N 755 қаулысына  
өзгерістер мен толықтырулар  
енгізу туралы" Қазақстан  
Республикасы Үкіметінің  
қаулы жобасын әзірлеу
- 4 Көліктің барлық түрінде Төтенше жағдайлар Бірлескен 2002 жылға  
табиғи және техникалық жөніндегі агенттік бұйрық дейін  
сипаттағы төтенше  
жағдайлардың алдын алу Көлік және  
және жою мәселелері коммуникациялар  
жөнінде бірлескен министрлігі  
іс-шаралар жүргізу
- 5 Жалпы пайдаланымдағы Көлік және Қазақстан 2003 жылғы  
автомобиль жолдарында коммуникациялар Республикасы 4 тоқсан  
орналасқан көпірлердің, министрлігі Үкіметіне  
жолөтпелердің, темір жол ақпарат  
өтпелерінің басқа да жол Ішкі істер  
құрылыстарының жай-күйін министрлігі  
құрылыс нормалары мен  
ережелері талаптарына Облыстар, Астана  
сәйкес жағдайға келтіру және Алматы  
жөнінде ұйымдастыру- қалаларының  
техникалық іс-шаралар әкімшіліктері  
жүргізу
- 6 Көше-жол желісінде жол Ішкі істер  
қозғалысын реттеу министрлігі  
құралдарын шоғырлануына  
сәйкес қалпына келтіру Көлік және Қазақстан 2001 жылғы  
жөнінде ұйымдастыру- коммуникациялар Республикасы 4 тоқсан  
техникалық іс-шаралар министрлігі Үкіметіне  
жүргізу ақпарат
- 7 Мына мәселелерді қарау Көлік және Қазақстан 2003 жылға  
және ұсыныстар жасау: коммуникациялар Республикасы дейін

республикалық маңызы бар	министрлігі	Үкіметіне
автомобиль жолдарында		ақпарат
сервистік қызмет көрсету		Қазақстан
және жол инфрақұрылымы		Республикасының
объектілері санының өсуі;		Туризм және
темір жол вокзалдарында		спорт жөніндегі
және әуежайларда		агенттігі
сервистік	қызмет	
көрсетуді	жақсарту	

жөнінде

8 Іс-шараларды бекіту: Көлік және Министрдің 2003 жылғы  
"Қазақстан темір жолы" коммуникациялар бұйрығы 4 тоқсан  
республикалық мемлекеттік министрлігі  
кәсіпорнының құрамына  
кіретін темір жол  
көлігінің мемлекеттік  
кәсіпорындарында қауіпті  
жүк тасымалдау туралы  
ақпаратты өңдеу және беру  
автоматтандырылған  
жүйесін енгізу жөніндегі;  
магистральдық сүйреткіш  
жылжымалы құрам паркін  
поезды тежеудің автоматты  
басқару жүйесімен,  
машинистің қырағылығын  
бақылау жүйесімен жүз  
пайыз қамтамасыз ету  
жөніндегі;  
"Нева", "ЧКД", "ДОН"  
түріндегі моральдық және  
физикалық ескірген  
диспетчерлік  
орталықтандыру жүйелерін  
ауыстыру жөніндегі;  
қала маңына жүретін  
электрпоездар мен  
жолаушылар қозғалысындағы  
локомотивтер үшін

автожүргізу жүйесін енгізу  
жөнiндегi;  
ауыр типтi жол  
машиналарының жаңаларын  
енгiзу және көнелерiн  
есептен шығару арқылы жол  
жұмыстарын жүргізудi  
машиналауды күшейту  
жөнiндегi;  
магистральдi және маневрлiк  
тепловоздарды жаңалау

жөнiндегi.

9 Мына iс-шараларды әзiрлеу: Көлiк және Бiрлескен 2004 жылғы  
тасымалданатын жүктердi коммуникациялар бұйрық 1 тоқсан  
және қауiптi жүктердi министрлiгi  
тасымалдау және сақтаудың  
оңтайлы шарттарын Iшкi iстер  
қамтамасыз ету жөнiнде; министрлiгi  
жолаушыларды тасымалдаудың  
оңтайлы шарттарын Төтенше жағдайлар  
қамтамасыз ету жөнiнде. жөнiндегi агенттiк  
Денсаулық сақтау  
iсi жөнiндегi

агенттiк

10 <\*> **Алынып тасталды - ҚР Үкiметiнiң 2003 жылғы 9 шiлдедегi N 676**  
қ а у л ы с ы м е н .

11 Көлiк саласындағы мамандарды Бiлiм және ғылым Бiрлескен 2001 жылғы  
даярлау және қайта даярлау министрлiгi бұйрық 4 тоқсан  
және бiлiктiлiгiн арттыру  
жөнiнде iс-шаралар әзiрлеу, Көлiк және  
онда көзделедi: коммуникациялар  
көлiк кәсiптерiнiң министрлiгi  
мамандарын даярлауды, қайта  
даярлауды жүзеге асыратын Iшкi iстер  
оқытушылар құрамының министрлiгi  
бiлiктiлiгiн арттыру;  
жүргiзушiлердi және көлiк Денсаулық сақтау  
құралдарын басқаруды жүзеге iсi жөнiндегi  
асыратын басқа да көлiк агенттiк

кәсіптерінің мамандарын  
даярлауды және қайта  
даярлауды жүзеге асыратын  
оқу орындарын  
аттестациялауды міндетті  
түрде енгізу;  
көлік коммуникация кешенінің  
басшы қызметкерлерінің  
біліктілігін арттыру  
курстарын құру және жұмысын  
ұйымдастыру;  
жалпы білім беру  
мектептерінің қолданылып  
жүрген оқу бағдарламаларына  
көлік үдерісіне  
қатысушылардың қауіпті  
әрекеттерінің алдын алу  
шаралары жүйесін қамтамасыз  
ететін пәндерді енгізу;  
оқу бағдарламаларын, соның  
ішінде көліктік кәсіпорындар  
мен көлік құралдарына және  
жолаушылар мен жүктерді  
тасымалдауға қызмет көрсетуге  
байланысты көліктік  
кәсіптердің мамандарына  
медициналық-санитарлық қызмет  
көрсету жөніндегі

бағдарламаларды дайындау.

12 Қазақстан Республикасы азаматтық Көлік және Министрдің 2001 жылғы  
авиация субъектілерімен өзара коммуникациялар бұйрығы 2 тоқсан  
әрекеттесу және хабардар ету министрлігі  
тәсімін әзірлеу және өндіру

13 Мынадай іс-шараларды әзірлеу Көлік және Министрдің 2001 жылғы  
және бекіту: коммуникациялар бұйрығы 4 тоқсан  
кеме қатынасының және теңізде министрлігі  
жүзудің қауіпсіздігін  
қамтамасыз ету;  
әуе кемелері паркін жаңарту



және оларға қызмет көрсету  
сапасын жақсарту;  
авиация мамандарын даярлау  
және қайта даярлау.

---

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