

**Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы туралы" Жарлығының жобасы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 15 қазан N 1327

     Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

     Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының

автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік

бағдарламасы туралы" Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы

Президентінің қарауына енгізілсін.

     Қазақстан Республикасының

     Премьер-Министрі

                Қазақстан Республикасы Президентінің

                              Жарлығы

              Қазақстан Республикасының автожол саласын

               дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған

                   мемлекеттiк бағдарламасы туралы

       Қазақстан Республикасының Конституциясы K951000\_ 44-бабының 8) тармақшасына сәйкес, Қазақстан Республикасының автожол саласын одан әрi дамыту мақсатында қаулы етемін:   
      1. Қоса берiлiп отырған Қазақстан Республикасының автожол саласын

дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттiк бағдарламасы (бұдан

әрi - Бағдарлама) бекiтiлсiн.

     2. Қазақстан Республикасының Yкiметi бiр ай мерзiмде Бағдарламаны

iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспарын әзiрлеп, бекiтсiн.

     3. Бағдарламаның орындалуын қамтамасыз ету жөнiндегi бақылау мен

үйлестiру Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар

министрлігіне жүктелсiн.

     4. Осы Жарлық қол қойылған күнiнен бастап күшiне енедi.

     Қазақстан Республикасының

          Президенті

                 Қазақстан Республикасы Президентінің

                               Жарлығы

              Қазақстан Республикасының автожол саласын

                дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған

                    мемлекеттік бағдарламасы туралы

       Қазақстан Республикасы Конституциясының 44-бабының 8) тармақшасына сәйкес, Қазақстан Республикасының автожол саласын одан әрi дамыту мақсатында қаулы етемін:   
      1. Қоса берiлiп отырған Қазақстан Республикасының автожол саласын

дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттiк бағдарламасы (бұдан әрi

- Бағдарлама) бекiтiлсiн.

     2. Қазақстан Республикасының Yкiметi бiр айлық мерзiмде Бағдарламаны

iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспарын әзiрлесiн және бекiтсiн.

     3. Бағдарламаның орындалуын қамтамасыз ету жөнiндегi бақылау және

үйлестiру Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар

министрлiгiне жүктелсiн.

     4. Осы Жарлық қол қойылған күнiнен бастап күшiне енедi.

     Қазақстан Республикасының

           Президенті

                                               Қазақстан Республикасы

                                                    Президентiнiң

                                               2001 жылғы "\_\_\_"\_\_\_\_\_\_

                                                    N \_\_ Жарлығымен

                                                     БЕКIТIЛГЕН

           Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың

                 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттiк

                                бағдарламасы

                          1. Бағдарламаның паспорты

Атауы                     Қазақстан Республикасының автожол саласын

                          дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған

                          мемлекеттiк бағдарламасы.

Әзiрлеу үшiн              "Қазақстан Республикасының автожол саласын

негiз                     дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған

                          тұжырымдамасы туралы" Қазақстан Республикасы

                          Үкiметiнiң 2001 жылғы 29 мамырдағы N 726

P010726\_

                          қаулысы.

Негізгі                   Қазақстан Республикасының Көлiк және

әзiрлеушi                 коммуникациялар министрлiгi.

Мақсаты                   Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдар

                          кезеңіне арналған мемлекеттiк саясаты

                          басымдықтарын айқындау.

Мiндеттерi                1) жалпы пайдаланыстағы халықаралық және

                          республикалық маңызы бар автомобиль

                          жолдарының (бұдан әрi - халықаралық және

                          республикалық маңызы бар автожолдар) негiзгi

                          бағыттарын және оларды модерлендiру

                          жөнiндегi жұмыстар көлемiн анықтау;

                          2) автомобиль жолдарын басқару мен қаржыландыру

                          жүйелерiн жетiлдiру және бөлiнетiн ресурстарды

                          пайдаланудың тиiмдiлiгiн арттыру;

                          3) озық технологияларды енгiзу, жол жұмыстарының

                          сапасын, қозғалыс қауiпсiздiгiн, жол бойындағы

                          автосервис деңгейiн арттыру, қоршаған ортаны

                          қорғау жөнiндегi iс-шаралар кешенiн орындау;

                          4) автожол саласы қызметiнiң нормативтiк

                          құқықтық базасын жетілдiру.

Бағдарламаны              1) жүк тасымалы қауырт бағыттарда бұзылған

іске асырудың             жол учаскелерiн оңалту, апатты көпiрлердi қайта

негiзгі бағыттары         жаңарту, транзиттік бағыттарда жекелеген жол

                          учаскелерiн салу;

                          2) жолдарды алдын ала ағымдық жөндеу, сондай-ақ

                          жазғы-қысқы күтiп ұстау жөнiндегi жұмыстардың

                          көлемiн ұлғайту;

                          3) жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары

                          желiсiн дамытуды жергiлiктi атқарушы

                          органдармен үйлестiру;

                          4) жолдардың жай-күйiн әзірлеу деңгейiн көтеру,

                          баға түзілiмiн жетiлдiру, жол жұмыстарына

                          тапсырыстарды конкурстық орналастыру негiзiнде

                          қаражатты неғұрлым тиiмдi жұмсау;

                          5) автомобиль жолдары құрылысы, жөндеу және

                          күтiп ұстау iсінде озық технологияларды,

                          материалдар мен тетiктердi енгiзу;

                          6) жөндеу - құрылыс жұмыстарының сапасын

                          бақылау жүйесiн жетiлдiру;

                          7) жол бойындағы автосервистi дамыту, қозғалыс

                          қауiпсiздiгiн арттыру, қоршаған ортаны қорғау;

                          8) әлемдiк практикаға сәйкес республиканың

                          автожол саласы қызметiнiң нормативтік

                          құқықтық базасын жетiлдiру.

Қаржыландыру              Бюджет көздерi. Халықаралық және республикалық

көздерi мен көлемi        маңызы бар автожолдарға шығыстар сомасы 2001-

                          2005 жылдары - 254 902,3 млн. теңге немесе

                          1 577,9 млн. АҚШ долларын құрайды.

Күтiлетiн                 Бағдарламаның орындалуы:

нәтижелер                 1) халықаралық және республикалық маңызы бар

                          16 133 км автожолдарды салуға, оңалтуға және

                          жөндеуге мүмкiндiк бередi, мұның өзi төсемдерi

                          бүлiнген жол учаскелерiн қалпына келтiруге әрi

                          халықаралық және республикалық маңызы бар

                          автожолдардың 70%-ның техникалық - пайдаланылу

                          жай-күйiн жақсартуға;

                          2) жол жұмыстарында жұмыс орындарының санын

                          32-35 мың адамға дейiн өсiруге мүмкiндiк

                          бередi. Бұл ретте (құрылыс материалдары, жол

                          белгiлерi, автокөлiк қызметi, жобалық жұмыстар

                          және т.б.) жол жұмыстары үшiн өз өнiмдерiн

                          және қызметтерiн берiп отыратын басқа

                          салалардың кәсiпорындарында жұмыспен қамту

                          артады;

                          3) әлемдiк практикаға мейлiнше жуықтата

                          отырып, автожол саласының қазiргi заманғы

                          жағдайлардағы қызметiнiң негiзгi принциптерiн

                          айқындайтын нормативтiк құқықтық құжаттар

                          әзiрлеуге;

                          4) өнiмнiң өзiндiк құнындағы көлiк шығындарын

                          10-20%-ға төмендетуге мүмкiндiк бередi, бұл

                          отандық тауар өндiрушiлердiң экспорттық

                          әлеуетiн арттыруға ықпал етедi;

                          5) автожол кешенi қызметiнiң сапалық деңгейiн

                          жақсартуға;

                          6) республика аумағы арқылы өтетiн халықаралық

                          бағыттардың транзиттiк әлеуетi мен бәсекеге

                          қабiлеттiлiгiн арттыруға;

                          7) экономикалық перспективалы аймақтарды

                          жедел игеруге жәрдемдесуге;

                          8) автомобиль көлiгiнiң жұмысымен байланысты

                          зиянды заттардың түзiлуiн төмендетуге;

                          9) автомобиль жолдарының жұмылдыру даярлығын

                          көтеруге мүмкiндiк бередi.

                             2. Кiрiспе

       Бағдарлама Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2001 жылғы 29 мамырдағы N 726 P010726\_ қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының Автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасына сәйкес, сондай-ақ Қазақстан Республикасының 2030 жылғы кезеңге арналған Даму стратегиясында белгiленген автомобиль жолдары саласындағы басымдықтар ескерiле отырып әзiрлендi.   
      Бағдарламада 2001-2005 жылдардағы кезеңде халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жүк тасымалы қауырт учаскелерiнiң техникалық жай-күйiн қалпына келтiру, апатты көпiрлердi қайта жаңарту жөнiнде түбегейлi шаралар көзделедi. Бюджеттiк қаржыландыру көлемiн арттыру әрi автожол саласының нормативтiк, құқықтық және қаржылық базасын күшейту тәрiздi алда тұрған мiндеттердiң деңгейi мемлекеттiң тiкелей қатысуын талап етедi.   
      Тұтас алғанда проблеманың сан қырлылығы, салада алда тұрған өзгерiстер санының көптiгi (ұдайы оң нәтижелi бола бермейтiн) Қазақстан Республикасында автомобиль жолдарын дамытудың дәйектi мемлекеттiк саясатының қажеттiгiн дәлелдейдi.   
   
                3. Мәселенiң бүгiнгi таңдағы жай-күйiн талдау   
   
                Республика экономикасындағы автомобиль жолдары   
   
      Автомобиль жолдары - Қазақстанның көлiк-коммуникациялық кешенiнiң маңызды элементтерiнің бiрi, оның тиiмдi жұмыс iстеуi және тұрақты дамуы бүгiнгi таңдағы жағдайда экономиканың өрлеуiне, халықтың тұрмыс жағдайының деңгейiн көтеруге және жақсартуға көшудiң маңызды факторына айналып отыр.   
      Темiр жолдар мен су жолдарының салыстырмалы сиректiгi жағдайында Қазақстанда автомобиль жолдары басым, ал көптеген аймақтар үшiн тауарлар, құрылыс және агроөнеркәсiп жүктерi келiп түсетiн, өнiмдер әкетiлетiн, жолаушы тасымалдары жүзеге асырылатын бiрден бiр қатынас құралы болып табылады.   
      Нарықтық жағдайда жүк жеткiзудi жеделдету және олардың басы бүтiндiгi аса маңызды факторларға айналады. Осы орайда жүк жөнелтушiлер, әсiресе жекеше сектор, қысқа жүк тасылымы аймағында (300 километрге дейiн) ғана емес, сонымен қатар үлкен қашықтықта (1500 - 2000 километр) да автомобиль көлiгiне қайта бағдарлана бастады.   
      Өнеркәсiп және ауыл шаруашылығы өндiрiсiнiң, шағын және орта бизнестiң дамуына орай облысаралық тасымалдар, сондай-ақ iргелес мемлекеттермен байланыстар артуда.   
      Қазақстанның Еуразия құрлығының кiндiгiнде орныққан географиялық жағдайы Азия-Еуропа қатынасындағы қалыптасып келе жатқан трансқұрлықтық бағыттардың көлiк магистральдарын пайдалану үшiн қолайлы алғышарттар туғызады, олардың көпшілігi өзiне қазақстандық автожол желiсiнiң учаскелерiн қамтиды.   
      Халықаралық талдау орталықтарының бағалауынша, Оңтүстiк Шығыс және Шығыс Азия-Еуропа бағыттарындағы транзиттiк ағындар 330-400 миллиард АҚШ долларына бағаланады. Бұл ретте транзиттiк ағындардың 20%-ға жуығы темiр жол және автожол бағыттарымен Ресей Федерациясы және Қазақстан аумағы арқылы өтуi тиiс деп көзделедi. Транзиттiк тасымалдар үшiн алынатын алымдар - тiкелей бюджет кiрiсi болып табылады.   
      Экономиканы дамыту мiндеттерi қуатты көлiк - коммуникация желiсiн құрып, модерлендiрудi талап етедi. Осы тұрғыда: халықаралық нарықтарға жаңа көлiк схемаларын тарту; көлiк магистральдарын модерлендiру; "Батыс- Шығыс" және "Солтүстiк-Оңтүстiк" бағытында схемаларды белсендiрек тарту; Каспий инфрақұрылымын озық қарқынмен тарту; "Алматы-Астана" автожолын қайта жаңартуды белсендiрек жүргiзу алда тұр.   
      2000 жылдың соңына республикадағы автокөлiк құралдарының паркi 1,3 миллион бiрлiктi құрады. Жеңiл автокөлiк саны 1000 тұрғын адамға шаққанда 68 автомобильге дейiн жеттi және ұлғая түсуде.   
      Сонымен бiрге автомобиль жолдарының техникалық деңгейінің төмендiгiнен, жекелеген көпiрлердiң апатты жағдайынан, қалаларға кiреберiс жолдардағы шамадан тыс нөпiрден автомобильдердiң жылдамдық мүмкiндiктерi iске қосылмайды, жанармай 1,3 - 1,5 есе көп шығындалады, жылжымалы құрамды жөндеу және қызмет көрсету шығындары 2,5 - 3,4 есе өседi, автомобильдердiң қызмет ету мерзiмi 20-30%-ға қысқарады.   
      Осының бәрi кәсiпорындар мен тұрғын халық үшiн тауарлар, жұмыстар және көрсетiлетiн қызметтер құнындағы көлiк шығынын көбейтедi.   
      Көлiктен тыс салада да, әсiресе агроөнеркәсiптiк секторда өнiмдi тасымалдау кезiнде бүлiнуi мен жоғалуы (картоп, көкөнiс, қызылша, сүт массасынан, малдың тiрiдей салмағынан 5-7%), сондай-ақ бұзылған автомобиль жолдары бойымен жылжитын автомобильдердiң егiн алқаптарын құртуы мен шаңға бөктiруi салдарынан орынсыз шығындар көп.   
      2000 жылдың басында Қазақстанда 75 мыңға жуық нарыққа бейiмделген ауыл шаруашылық құрылымдары жұмыс iстедi, олардың 98%-ы жеке меншiкке негiзделген және де олардың қызметiнiң тиiмділігi жолсыздық салдарынан жапа шегуде.   
      Тұтас алғанда жолдардың қанағаттанғысыз жай-күйiнiң салдарынан келген экономикалық залалды сарапшылар 1997 жылдың бағасымен 83 миллиард теңгеге бағалап отыр ("Қазақстан автомобиль жолдарының ақ кiтабы", 1997 жыл).   
      Экономикалық шығындардан басқа жолдардың жай-күйi нашарлауының әлеуметтiк зардаптары бар. Жыл сайын жалпы пайдаланыстағы жолдарда жол-көлiк оқиғаларынан 900-ден астам адам қаза табады және 3 600-i жарақат алады. Қолайлы кiреберiс жолдары жоқ шалғай елдi мекендерден жастар ағылып кетуде және осыған байланысты кенттену тұтас проблемалар кешенiн туғызып отыр.   
      Жолдардың нашар жай-күйі қоршаған ортаға терiс әсер ететiн зиянды заттардың атмосфераға таралуын ұлғайтады.   
      Алдыңғы екi жылда өндiрiстiң жандануына байланысты республиканың автомобиль жолдарында көлiк ағынының артуы байқалады. Қазақстанның Экономикалық дамуының 2001-2005 жылдарға арналған индикативтiк жоспарына сәйкес экономиканың 45,6%-ға өсуi болжануда. Практика көрсетiп отырғандай, өндiрiстiң 1% өсiмi тасымал көлемiнiң 1,5-1,7%-ға дейiнгi өсiмiне әсер етедi, бұл өңдейтiн салаларда, құрылыс және агроөнеркәсiп кешендерiнде шикiзат пен өнiм тасымалдарының қайталанбалылығына байланысты.   
      Республиканың өндіргiш күштерiнiң дамуы және автокөлiк паркiнiң ұлғаюы автомобиль жолдары желiсiн барабар дамыту қажеттiгiн айқындайды. Бұл үшiн объективтiк алғышарттар ретiнде:   
      1) өңдеушi өнеркәсiп көлемiнiң, құрылыс пен ауыл шаруашылығының өсуiмен жалпы iшкi өнiмнiң өсуi;   
      2) жүк және жолаушы тасымалдары көлемiнiң артуы;   
      3) автомобиль паркiнің ұлғаюы және тұрғындардың автомобильденуi;   
      4) транзиттiк тасымалдарды арттырудың ықтимал мүмкiндiктерi қызмет етедi.   
   
                    Жолдардың жай-күйiнiң сипаттамасы   
   
      Қазақстанда автомобиль жолдарының ұзақтығы 128 мың километрдi құрайды. Олардың 85,6 мың километрi - жалпы пайдаланыстағы жолдар және 42,4 мың километрi - технологиялық жолдар қызметiн атқаратын өнеркәсiп орындарына, кеніштерге, фермерлiк және орман шаруашылықтарына, басқа да өндiрiстерге кiреберiс түрiндегi шаруашылық жолдар.   
      Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары маңыздылығы жөнiнен ұзындығы 12301 километр халықаралық маңызы бар жолдар, ұзындығы 10710 километр республикалық маңызы бар жолдар, ұзындығы 62636 километр жергiлiктi маңызы бар жолдар болып бөлiнедi.   
      Халықаралық және республикалық маңызы бар жолдар жалпы пайдаланыстағы жолдардың 27%-ын ғана құрайтынына қарамастан, оларға автокөлiк тасымалының 50%-ы тиесiлi.   
      Республикада өзiнiң сұлбасы мен ұзындығы бойынша жалпы пайдаланыстағы жолдар желiсi негiзiнен қалыптасқан. Оны толықтыру үшiн iргелес мемлекеттермен қосатын учаскелер (Бейнеу - Ақжiгiт - Нүкiс, Қызылорда - Үшқұдық - Бұхара, Ақтау - Бекдаш - Түркменбашы, Ұзынағаш - Быстровка (Кемин), сондай-ақ Ресейге шығатын бiрқатар жолдар) салу қажет.   
      Автомобиль жолдарының техникалық жағдайы 1-кестеде көрсетiлген. Жалпы пайдаланыстағы жолдардың үлкен бөлiгi - 65% асфальтты-бетонды және қара қиыршық тасты, 29,3% - ұсақталған қиыршық тасты жолдар, бүгiнде төсемсiз, яғни топырақты күйiнде барлық желiнiң 5,3 пайызы қалып отыр.   
      Халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының деңгейi орташадан бiршама жоғары - мұнда жол сiлемiнiң 91% қатты төсемдi, 7,7% қиыршық тас төсемдi және 1,3% топырақты жол үзiктерi. Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың көп бөлiгi (86%) II-III техникалық санатқа жатады әрi көлiк жүретiн бөлiгiнiң енi 7-8 метр болатын екi қозғалыс жолағы бар. I техникалық санаттағы (4 қозғалыс жолағы) жолдар 685 километрдi құрайды (3,3%) - бұлар, негiзiнен, облыс орталықтары мен iрi елдi мекендерге кiреберiстер.   
      Жалпы пайдаланыстағы жолдардың едәуiр үлкен сiлемiнiң (25087 километр) төсемi өтпелi тұрпатты, оның iшiнде 1759 километрi халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар. Жолдардың 4580 километрi төсемсiз (топырақ күйiнде), оның iшiнде 310 километрi - халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желiсiнде (1, 6-қосымшалар). Аталған жол учаскелерi қозғалыс жылдамдығы бойынша да, автомобиль бiлiгiне түсетiн салмақ бойынша да талаптарға жауап бермейдi әрi жол қозғалысының қауiпсiздiгiн қамтамасыз ете алмайды.   
      Аумақтық тұрғыда алғанда автомобиль жолдарының республиканың аймақтары бойынша тең бөлiнбеуi орын алады. Мысалы, Батыс Қазақстанның стратегиялық перспективалы аймағында (Батыс Қазақстан, Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау облыстары) жалпы пайдаланыстағы автожолдар ұзындығы елдегi жолдардың 20%-ын құрайды. Бұл ретте аймақ жолдарының 13%-ы топырақ күйiнде, бұл орташа көрсеткiштен 2,6 есе нашар.   
      Саланың басты техникалық проблемасы - жол төсемдерiнiң салмаққа төзiмдiлiк қабiлетiн үдемелi түрде жоғалтуы. Қазақстанда жолдардың едәуiр бөлiгi (86%) 60-80 жылдары, сол кезеңнiң нормативтiк талаптары бойынша автомобиль бiлiгiне түсетiн салмақ 6 тоннадан аспайтын мөлшермен жобаланып салынған. Бүгiнде жүрiп өтуi үшiн төлем алынбайтын бiлiкке түсер салмақ 10 тоннаға дейiн жеткiзiлген, бiрақ республиканың транзиттiк бағыттары бойынша осы салмақтан асатын көлiк жүредi, ал асқаны үшiн көзделген төлем жолдарға келтiрiлетiн залалды өтемейдi.   
      Осы орайда бiрiншi кезектi мiндеттердiң қатарында республикада таяудағы бес жылға автомобиль жолдары мен көпiрлердiң техникалық мүмкiндiгiн ескере отырып, автокөлiк құралдарын өткiзу үшiн шектi жол берiлетiн салмақ параметрлерiн белгiлеуге байыпты қағидат қажет. Бұл жолдардың одан әрi бүлiнуiн тоқтатуға мүмкiндiк бередi.   
      2001 жылдың басына (2000 жылғы күзде жолдарды техникалық тексеру) халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың 5348 километрi немесе 23%-ының төсемдерiнде қауiптi ақаулар бар және бұзылу сатысында тұр. (3-қосымша).   
      1993 жылмен салыстырғанда қозғалыс үшiн қауiптi учаскелер саны 6 еседен артық өстi, бұл да жолдардың жалпы пайдаланылу деңгейiнiң нашарлауына дәлел болады. Жалпы халықаралық және республикалық маңызы бар жол желiсiнде тексерiлген учаскелердiң тек 20%-ы ғана берiк және тегiс деуге болады (5-қосымша). Мұның өзi Ресейдiң федералдық жолдарындағы тиiстi көрсеткiштерден 2,5-3 есе нашар.   
   
                            Көпiр шаруашылығы   
   
      Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдарында 3099 көпiр және жалпы ұзындығы 117,6 мың текше метр жол өткелдерi бар (2-кесте), олардың 95% iргелi типтi, қалғандары ағаштан. Көпiрлердiң неғұрлым көп саны Алматы (100 километр жолға 6 көпiрден), Шығыс Қазақстан, Ақтөбе, Оңтүстiк Қазақстан облыстарында.   
      Тексеруден өткен халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарындағы 947 көпiрдiң 224-i (22%) қанағаттанғысыз күйде және олардың сенiмдiлiгi 80%-ға ғана қамтамасыз етiлген. 65 көпiр жұмыс жүк көтерiмдiлiгi жобаланғаннан 50 және одан төмен пайыз апатты режимде пайдаланылады және жол берiлетiн салмақ пен габариттен асатын ауыр салмақты және iрi габариттi көлiк құралдарын өткiзудiң ерекше шарттарын сақтауды талап етедi (4-қосымша). Көпiрлердiң жай-күйi 3-кестеде бейнеленген. Әдетте, қанағаттанғысыз және апатты күйдегi көпiрлер 1957- 1965 жылдары сол кезеңнiң нормативтiк талаптары бойынша салынған және өз ресурстарын түгескен.   
      Көпiрлердiң жалпы санының 30%-ынан астамы көлiк жүретiн өтетiн бөлiктiң габаритi бойынша талаптарға сәйкес келмейдi, бұл жол жүрiсi қауiпсiздiгi шарттарын нашарлатады.   
      Тұтас алғанда түсетiн салмақ әсерiнен және уақтылы жөндеу болмағандықтан, жыл сайын халықаралық және республикалық маңызы бар жолдарда 10-15 көпiрдiң қанағаттанғысыз қалыптан апатты күйге көшу үрдiсi байқалады. Жалпы пайдаланыстағы жергiлiктi маңызы бар автомобиль жолдарында (бұдан әрi - жергiлiктi маңызы бар автожолдар) 79 көпiр апаттылар қатарына жатқызылған және 510 көпiр габариттерге сәйкес келмейдi.   
   
                           Халықаралық бағыттар   
   
      Алдыңғы кезеңде республикада тарихи қалыптасқан бағыттар бойынша транзиттiк әлеует қалыптасты, оның негiзiн мемлекетаралық жол қатынасында тасымалдарды қамтамасыз ететiн бiрқатар көлiк бағыттары құрайды. Бұл ретте Қазақстан үшiн екi маңызды стратегиялық мәселе шешiледi:   
      1) республиканың iшкiқұрлықтық мемлекет ретiнде теңiз порттарына шығуы;   
      2) автокөлiктi үш негiзгi бағыт бойынша транзиттiк өткiзу:   
      - Ресей, Еуропа, Балтық жағалауы елдерi;   
      - Қытай, Жапония, Оңтүстiк Шығыс Азия елдерi;   
      - Орта Азия, Кавказ сырты республикалары, Иран, Түркия.   
      Осы бағыттардағы қазақстандық автожолдардың тиiстi бөлiктерi АТМЭӘК (ЭСКАТО) аясында Экономикалық ынтымақтастық ұйымдары елдерi түзетiн Азия тас жолдарына (АЛТИД жобасы); ТРАСЕКА жобасына (Еуропалық Одақ), сондай-ақ тiзбесi үкiметаралық келiсiммен (1998 жылғы 11 қыркүйектегi хаттама) бекiтiлген ТМД-ға қатысушы елдердiң халықаралық автомобиль жолдарының желiсiне (4-кесте) құрамдас бөлiм болып кiрдi.   
      Сонымен, Қазақстанның автожолдар желiсi көптеген мемлекеттерге, iрi порттарға, көлiк тораптарына және терминалдарға шығатын автомобиль жолдарының Еуропалық және Азиялық қосалқы аймақтық жүйесiне шоғырланған.   
      Қазақстанда осы жолдардың жалпы ұзақтығы 12,3 мың километр (7-қосымша).   
      Қазақстанның транзиттiк бағыттары көбiнде магистральды жолдарға қойылатын талаптарға жауап бермейдi (бөлу және өтпежылдамдық жолақтарының болмауы, түрлi деңгейлердегi көлiк айрықтарының аздығы, кедергi қоршаулармен, жол таңбаларымен, жарықпен, жол сервисi объектiлерiмен қамтамасыз етiлуiнiң жеткiлiксiздiгi). Олардың техникалық жай-күйi 5-кестеде келтiрiлген.   
      Жолдар сiлемiнiң 5%-ы ғана бiрiншi техникалық санатта, қалған бөлiгi (87%) - бұл ІІ және IІІ санаттағы жолдар, бұған қоса жолдардың 402 километрдей учаскелерi топырақ күйiнде және 770 километрi ұсақталған қиыршық тасты төсемдi.   
      Қазiргi кезде және орта мерзiмдi перспективада халықаралық тасымалдар алты негiзгi бағытта жүзеге асырылады:   
      1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас;   
      2) Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара;   
      3) Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл;   
      4) Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркменстан шекарасы;   
      5) Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай;   
      6) Астана - Қостанай - Челябi - Екатеринбург.   
      Транзиттiк тасымалдар негiзiнен Орта Азия республикалары, Ресей, Қытай арасында жүредi.   
      Жоғарыда көрсетiлген негiзгi алты бағыттың ұзақтығы 8,3 мың километрдi немесе транзиттi дәлiздердiң жалпы ұзындығының 67%-ын құрайды. Жол сiлемiнiң көпшілік бөлiгiнде (94%) асфальтбетонды және қара қиыршық тасты төсем бар, топырақты жол үзiктерi бiр бағытта ғана (төртiншiде). Алайда техникалық-пайдалану сипаттамалары (тегiстiк және мықтылық) бағыттардың көпшілiк бөлiгiнде қанағаттанғысыз, бұл 6-кестеден көрiнедi.   
      Алты бағыттағы 443 көпiрдiң 38 көпiрi (4906 қума метр) ауыр салмақты және iрi ауқымды көлiк құралдарын өткiзудiң айрықша режимiнде, соның iшiнде Талас, Ассы, Бадан, Елек, Ырғыз, Жайық өзендерi арқылы өтетiн көпiрлер де апатты және апат алдындағы күйде.   
      Жол бойындағы инфрақұрылым объектілерiнiң (техникалық қызмет көрсету станциялары, автомобильге май құю, тамақтанатын және демалатын орындар) деңгейi өте төмен, мұның өзi тасымалдаушылардың, жолаушылар мен автосаяхатшылардың еңбек етуi мен демалуының қалыпты режимiн жасауға септiгiн тигiзбейдi. Автокөлiктерге сапалы жанармай құйыларына да кепілдiк жоқ.   
      Нәтижесiнде қазақстандық бағыттың неғұрлым қысқасының өзi шетел автотасымалдаушысын әдеттегi бағыттардан қазақстандыққа тартуда шешушi фактор болмайды, ал бағыттардың жай-күйiнiң нашарлауына байланысты керi үрдiстiң барын тiлге тиек етуге болады.   
      Транзиттiк бағыттардың мәселелерiн шешудi бұдан әрi кейiнге қалдыру республиканың транзиттiк әлеуетiн жоғалтуға жетелеуi мүмкiн.   
      Қазiргi таңда күллi iргелес мемлекеттер өздерiнiң транзиттiк бағыттарының дамуына зор көңiл бөлуде.   
      Ресейде Моңғолия арқылы Қытайға шығатын "Қорған - Есiл - Омбы" автожолы қайта жаңартылуда. Бұл "Қорған - Петропавл - Омбы" учаскесiне балама жол.   
      Өзбекстанда Қырғызстан арқылы Қытайға (Қашқар) шығатын "Ташкент - Әндiжан - Ош" автожолының құрылысы басталды. Түркменстан арқылы Каспий теңiзiне шығатын Ташкент - Бұхара бағытын қайта жаңарту қаралуда.   
      Түркменстанда Түркменабад (бұрынғы Чарджоу қаласы) Ашғабат - Түркменбашы теңiз порты бағытында жол жобасы iске асырылуда.   
      Аталған жобаларды iске асыру халықаралық тасымалдаушыларға өздерi үшiн тиiмдi шарттарда бағыттарды таңдауына мүмкiндік бередi.   
   
                       Жол жұмыстарын қаржыландыру   
   
      2000 жылға дейiн республика жол желiлерiнiң нашарлауының тұрақты үрдiсi жол саласының дәйексiз қаржыландырылуымен байланысты. Егер 1992 жылы халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарға жұмсалған шығындар 798,1 миллион АҚШ долларын құраса, 1999 жылы олар 41 миллион долларға төмендеген (N 1-сурет).   
      Жолдарды жете жөндемеу ұдайы түйдектелiп отырады да жыл сайын жол төсемдерiнiң жөндеу аралығында қызмет ету мерзiмiнiң қажеттi көлемiнен 90- 95% құрайды. 1994-2000 жылдары Қазақстанда жол желiсiнiң 1 километрiне 1,6 мың АҚШ доллары жұмсалды. Ресейде, Белоруссияда, Өзбекстанда бұл көрсеткiш 2-4 есе жоғары.   
   
      1-сурет. Қазақстандағы автомобиль жолдарына жасалатын шығыстар   
               динамикасы. (Қағаздағы нұсқадан қараңыз.)   
   
      Дамыған батыс елдерiнде автомобиль жолдарының бiр километрiн жөндеуге және күтуге кететiн шығындар: Францияда - 16 мың АҚШ долларын, Германияда - 27,2 мың АҚШ долларын, АҚШ-та - 17,6 мың АҚШ долларын құрайды.   
      Саланы қаржыландыруды және жөндеу жұмыстарының көлемiн қысқарту нәтижесiнде төсемдерiнде ақаулары бар жол сілемi артты (ой-шұңқырлылық, ойдымдар, сызаттар, ойқы-шойқы жолтабаны) (N 2-сурет).   
   
      2-сурет. Төсемiнде ақаулары бар жолдардың ұзақтығының арту динамикасы.   
      (Қағаздағы нұсқадан қараңыз.)   
   
      Республикада 1992-1998 жылдары жұмыс iстеген Жол қоры соңғы жылдары (1996-1998 жылдары) 100-130 миллион АҚШ долларына тең қаражатты тарта отырып, экономиканың құлдырау кезеңiнде саланың белгiлi бiр дәрежеде өмiр сүруiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бердi. Жол қорын реформалаудың және оны нарықтық экономикада жұмыс iстеу талаптарына жақындатудың елеулi қадамы 1998 жылдың 1 шiлдесiнен бастап Жол қорына өндiрiлетiн және сырттан әкелiнетiн жанармай мен дизельдi отыннан: бензиннiң 1 тоннасынан 4000 теңге және дизельдi жағармайдың 1 тоннасынан 3490 теңге мөлшерiнде алым аударып отыру туралы шешiмнiң қабылдануы болды (Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 1998 жылғы 1 шiлдедегi N 623 қаулысы). Осы қаржы көзiн енгiзу көптеген мемлекеттердiң тәжiрибесiмен қуатталады, онда аталмыш қаржы көзi жол жұмыстарын қаржыландырудың жалпы көлемiнiң 40-тан бастап 80 пайызына дерлiгiн құрайды.   
      1999 жылдан бастап Жол қоры таратылды және жол жұмыстарын бюджеттен қаржыландыру жүзеге асырылады.   
      2000 жылы жол жұмыстарын қаржыландыру артты. Республикалық бюджеттен 13,9 миллиард теңге бөлiндi. 2001 жылы автомобиль жолдарына 24,5 миллиард теңге бағыттау жоспарланып отыр, бұл бұрынғы жылдардағыдан әлдеқайда көп. Алайда қаржыландырудың осы деңгейi алдағы бес жылда сақталғанның өзiнде ол халықаралық және республикалық автожолдар желiсiн қалпына келтiру және оны күтiп ұстау жөнiндегi ағымдық шығыстарды қамтамасыз ету үшiн жеткiлiксiз болады.   
   
                  4. Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi   
   
      2001-2005 жылдардың орта мерзiмдi перспективасына көзделiп отырған автожол саласын дамыту халықаралық көлiк коммуникацияларына кiрiккен, жүк және жолаушы тасымалдарын мейлiнше аз шығынмен және тиiстi сервистiк қызметтер кешенiмен қамтамасыз ететiн экономика мен қоғамның барлық субъектiлерiне қол жетiмдi автомобиль жолдарының тиiмдi желiсiн жасаудың құрамдас бөлiгi болып табылады.   
      2001-2005 жылдарға арналған Бағдарламаның мақсаты автожолдар саласын дамытудың 2001-2005 жылдар кезеңiне арналған мемлекеттiк саясаттың басымдықтарын айқындау болып табылады.   
      Осы кезеңнiң мiндеттерi:   
      1) халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желiлерiнiң

негізгі бағыттарын және желiлердi модерлендiру бойынша жұмыс көлемiн

айқындау;

     2) автомобиль жолдарын басқару және қаржыландыру жүйелерiн жетiлдiру

және бөлiнген ресурстарды пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру;

     3) озық технологияларды енгiзу, жол жұмыстарының сапасын, қозғалыс

қауiпсiздiгiн, жол бойындағы автосервис деңгейiн арттыру қоршаған ортаны

қорғау жөнiндегi iс-шаралар кешенiн орындау;

     4) автожол саласы қызметiнiң нормативтiк құқықтық базасын жетiлдiру

болып айқындалды.

         5. Бағдарламаны iске асырудың негiзгi бағыттары және тетiгi

           Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар

               желiсiн модерлендiрудiң басым бағыттары және

                 желiлерiн жаңарту бойынша жұмыстар көлемi

     Қолда бар ресурстарды шоғырландыру қамтамасыз етiлетiн басым бағыттар

болып мыналар айқындалады:

     1) алдыңғы кезеңде басталған объектiлердi салу мен оңалтуды аяқтау;

       2) облысаралық және аймақаралық көлiк байланыстарын қамтамасыз ететiн жүк тасымалы қауырт бағыттарда бұзылған учаскелердi қайта жаңарту және күрделi жөндеу;   
      3) апатты көпірлердi қайта жаңарту;   
      4) перспективалы және транзиттiк бағыттарда жекелеген жол учаскелерiн салу;   
      5) автомобиль жолдарын алдын ала профилактикалық жөндеу, сондай-ақ қысқы күтiп ұстау жұмыстарының көлемiн ұлғайту.   
      Автомобиль жолдарын жыл сайынғы техникалық тексеру және жол төсемдерiнiң берiктiгi көрсеткiштерiн құрал-аспаптармен бағалау материалдары және орындалған техникалық-экономикалық негiздемелер бойынша қайта жаңарту мен жөндеудi талап ететiн жол желiлерiнiң бөлiктерi айқындалды.   
      2001-2005 жылдардағы кезеңге мынадай жұмыстарды орындау көзделедi.   
      Алты негiзгi жүк тасымалы қауырт магистральда 3 801 километр жолды оңалту, салу, қайта жаңарту көзделiп отыр, оның iшiнде: оңалту - 1 255 километр, қайта жаңарту - 2050 километр; қиыршық тас төсемдi қара қиыршық тас төсеммен ауыстыру - 396 километр; жаңа жол учаскелерiн салу - 100 километр. Бұл жұмыстардың көлемi бағыттар тұрғысында 7-кестеде көрсетiлген.   
      Басқа халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарда: оңалту - 502 километр, 393 километр төсемдердi күрделi жөндеу, 7429 километрдi орташа жөндеу, Қызыләскер-Киров (54 километр), Лениногор-Ресей шекарасы (62 километр), Бейнеу-Ақжiгiт-Өзбекстан (31 километр), Үшарал-Достық жолын қайта жаңарту (184 километр) және Қызылорда-Жезқазған жолы учаскесiнiң (187 километр) төсемiн қара қиыршық тас төсеммен ауыстыру жоспарланып отыр. Аталған жұмыс көлемi 8-кестеде келтiрiлген.   
      65 көпiрдi қайта жаңарту, Орал қаласындағы Орал өзенi арқылы өтетiн көпiр құрылысын аяқтау, Қызылорда қаласы ауданында Сырдария өзенi арқылы өтетiн көпiр және Астрахань-Атырау автожолында Қиғаш өзені арқылы өтетiн көпiр салу көзделiп отыр.   
      Тұтас алғанда халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желiсiндегi жол жұмыстарына қажеттi шығындар 2001-2005 жылдарға - 254,9 миллиард теңгенi немесе 1577,9 миллион АҚШ долларын құрайды.   
      2001 жылдың жоспарында республикалық бюджеттiк бағдарламалар бойынша 24,5 миллиард теңге (163 миллион доллар) көзделген. Қалған кезеңге (2002- 2005 жылдар) жол жұмыстарына жыл сайын орташа алғанда 62,7 миллиард теңге немесе 380 миллион АҚШ долларын бағыттау қажет.   
      Көзделген шаралардың нәтижесiнде мынадай жұмыс көлемi орындалады: 1757 километрдi оңалту; 2234 километрдi қайта жаңарту; 11 300 километрдi күрделi және орташа жөндеу (9-кесте); 65 көпiр қайта жаңартылады; 583 километр қара қиыршық тас тұрпатты төсемге ауыстырылады; 259 километр жаңа жол салынады.   
      Барлығы 16 133 километр халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың техникалық жай-күйi жақсартылатын болады.   
      Жолдарды жөндеудiң аталған көлемдерi жол төсемдерiнiң жөндеуаралық қажеттi қызмет ету мерзiмдерi бойынша 65-70% құрайды. Бұлар халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желiсiнiң негiзгi жүк тасымалы қауырт және перспективалы бағыттарының техникалық-пайдалану көрсеткiштерiн қалпына келтiру жөнiнде бiрiншi кезектi болып табылады.   
   
       Автомобиль жолдарын басқару мен қаржыландыру жүйесiн жетiлдiру   
           және бөлiнген ресурстарды пайдалану тиiмділігiн арттыру   
   
      2001-2003 жылдары халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар мен көпiрлердiң жағдайы туралы деректер банкiнің негiзiнде қолда бар ресурстарды аймақтар мен бағыттар бойынша жолдарды салуға, жөндеуге және күтiп ұстауға, жобалауға және тиiмдi бөлуге мүмкiндiк беретiн жолдардың көлiк - пайдаланылу жай-күйiне диагностика жасау және болжау жүйесiн пысықтап, қолданысқа енгiзу iсi алда тұр.   
      Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң жол саясатын автомобиль жолдарын басқару жөнiндегi жергiлiктi атқарушы органдармен үйлестiруi республикада ортақ пайдаланыстағы жолдардың қызмет етуi жөнiндегi мiндеттердi неғұрлым тиiмдi шешуге мүмкiндiк бередi.   
      Бұл өзара iс-қимыл мынадай жолдармен жүзеге асырылмақ:   
      1) аймақтық автомобиль жолдарын дамыту бағдарламаларын бiрлесiп әзiрлеуге қатысу;   
      2) жол шаруашылығының нормативтiк және құқықтық базасын дайындау;   
      3) жергілiктi маңызы бар автожолдар құрылысы (қайта жаңарту) туралы шешiмдердi үйлестiру;   
      4) жолдарды жөндеумен және күтумен айналысатын жол саласы мамандарының бiлiктілiгiн арттыру жөнiндегi бiрлескен шараларды әзiрлеп iске асыру;   
      5) жергiлiктi маңызы бар жолдарды және көпiрлердi тексеру, деректер банкiн түзу, жолдарды жөндеу мен күтiп ұстаудың жаңа технологияларын енгiзу, экологиялық қауiпсiздiк, техникалық бақылауды жүзеге асыру мәселелерiнде аймақтарға жәрдем көрсету.   
      Ресурстардың пайдаланылу тиiмдiлiгiн арттыру мақсатында мыналар көзделедi:   
      1) жаңа техника мен алдыңғы қатарлы технологияларды енгiзудi ескере отырып жол құрылысында, жөндеуде және күтiп ұстауда баға түзілімiнiң нормативтiк базасын қайта өңдеу;   
      2) жолдарды жобалау, салу, күрделi және орташа жөндеу тапсырыстарын орналастыруды конкурстық негiзде iске асыру, мұның өзi кәсіпорындардың меншiк түрiне қарамастан жол жұмыстарының нарығына бiлiктiлiгi жоғары орындаушыларды iрiктеп алу мүмкiндiгiне тең қол жеткiзудi қамтамасыз етедi;   
      3) автожол саласында қаражат пен мемлекеттiк мүліктiң мақсатты және тиiмдi пайдаланылуын тексеру тетiгiн қатаңдату.   
      Нарық талаптарына қатысты автожол саласын одан әрi реформалау автомобиль жолдарын дамытудың қаржылық базасын жетiлдiрудi талап етедi.   
      Бұл жоспарда 2002-2003 жылдары халықаралық сарапшылардың қатысуымен әлемдiк практикаға сәйкес орталық атқарушы органдарда және Республика Yкiметiнде қарау үшiн автомобиль жолдарын қаржыландыру жүйесiн жетiлдiру жөнiндегi ұсыныстар әзiрленедi.   
      Бұл ретте автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту, сондай-ақ бiрқатар ақылы жол объектiлерiн құру мақсатында банк, сақтандыру, басқа да қаржы институттарының қаражатын тарту, бағалы қағаздар шығару мүмкiндiгiн қарастыру көзделедi.   
      Ақылы объектiлер ретiнде қолданыстағы немесе салынып бiтпеген автомобиль жолдары, көпiрлер және жолөтпелер, сондай-ақ жаңадан салынатын осы iспеттес объектiлер қарастырылуы мүмкiн. Ақылы жолдар, көпiрлер, жолөтпелер салу осы бағытта ақысыз балама жолсапар болған ретте мүмкiн.   
      Жолсапар үшiн төлемақы мөлшерi сапардың жайлылығын арттыру және жылдамдықты жоғарылату, тасымалдардың өзiндiк құнын төмендету, жолда болу уақыты мен жанармай шығынын қысқарту, сондай-ақ жол-көлiк оқиғаларының қатерiн азайту есебiнен жол пайдаланушылар алатын пайданы ескеруге тиiс.   
      Ақылы жол объектiлерiн салу және пайдалану үшiн тиiстi құқықтық және нормативтiк база даярлануы керек.   
   
                            Озық технологиялар   
   
      Жолдар мен көпiрлердi салу және жөндеу кезiнде құрылыстардың қызмет ету мерзiмiн ұлғайтатын және энергия шығындылығы мен материал шығындылығын азайтуды қамтамасыз ететiн жаңа конструкциялар мен технологияларды енгiзуге ден қойылады. Бұл сызатты-жарықшақты жол жабынын қалпына келтiру, жол төсемдерiн салқын фрезерлеу және жол төсемдiк материалдарды қайта пайдалану әдiсiмен тегiстеу жөнiндегi технологиялар мен жабдықтар.   
      Жол-құрылыс материалдарының сапасын жоғарылату маңызды бағыт болмақ. Бiрiншi кезекте бұл асфальтбетонның жоғары сапасын және құрылыс мерзiмiн ұзартуды қамтамасыз ететiн катионактивтi эмульсиялар негiзiнде эмульсиялы-минералды материалдарды пайдалану. Ғылыми зерттемелер негiзiнде асфальтбетон мен мұнай-битумға қойылатын стандарттар талаптарын, оларды Қазақстанның түрлi аймақтарындағы табиғи-климаттық талаптарға қатысты нақтылай түсудi ескере отырып, жетiлдiру жоспарлануда.   
      Мұның қажеттілiгiн жолдардың жекелеген учаскелерiндегi практика дәлелдедi, асфальтбетонды төсемдерде бiрiншi-екiншi жылдары пайдаланғаннан кейiн сызат-жарықшақтар пайда болған.   
      Жол құрылысында, жөндеуде және күтiп ұстауда жергiлiктi материалдар және өнеркәсiп өндiрiсiнiң үйiндi қалдықтары пайдаланылады, бұл жол жұмыстарының құнын төмендетумен қатар қалдықтарды кәдеге жарату және қоршаған ортаны сауықтыру проблемасының шешiлуiне жәрдемдеседi.   
      Ғылыми-техникалық прогрестiң осы және басқа да маңызды бағыттарын ғылыми-техникалық жұмыстардың жылдық жоспарларына сәйкес әзiрлеп, енгiзу белгiленiп отыр. Жол техникасы паркiн жаңалауды мыналарды ескере отырып жүргiзу көзделедi:   
      1) автомобиль мен пневмодоңғалақты тартқыштар базасында кешендi жол машиналарын қолдану есебiнен парктiң номенклатурасын азайту және оны бiрiздендiру;   
      2) ауыспалы аспалы жабдықтарды кеңiнен қолдану, сондай-ақ дәстүрлi машиналарға қосымша жұмыс органдарын орнату;   
      3) пневмодоңғалақпен жүретiн машиналарды пайдалану есебiнен икемдiлiгiн арттыру.   
      Осының бәрi автомобиль жолдарын жөндеу және қысқы-жазғы күтіп-ұстау жөнiндегi жұмыстарды жаңа сапалық деңгейде орындауға мүмкiндiк бередi.   
   
                    Жол жұмыстарының сапасын көтеру   
   
      Құрылыс және жөндеу жұмыстарының сапасын жоғарылату жол саласында жүргiзiлетiн техникалық саясаттың басым бағыттарының бiрi болып табылады. Бұл бағытта мыналар көзделедi:   
      1) 2003 жылы әр облыста тапсырыс берушiнiң қызметiнiң құрамында сапа лабораторияларын ұйымдастыру және жасақтау;   
      2) мердiгерлiк шарттарына орындалған жұмыстарды кепiлдiк мiндеттемелермен және жолдарды салу, қайта жаңарту, жөндеу және күтiп ұстау сапасы үшiн жауапкершiлiктiң басқа да нормаларымен қабылдау талаптарын енгiзу;   
      3) тиiмдi материалдарды, технологияларды және инженерлiк шешiмдердi қолдану;   
      4) тапсырыс берушi (техникалық қадағалау), жобалау ұйымы (авторлық қадағалау), тәуелсiз инжинирингтiк ұйымдар (iрi объектiлердi инженерлiк қамту) тарапынан жұмыс сапасын қадағалаудың кешендi көп сатылы жүйесiн жетiлдiру;   
      5) орындалатын жұмыстардың сапасына (кiрiсу, операциялық, қабылдау) белсендi және қатаң өндiрiстік бақылау жүйесiн қалпына келтiру.   
   
                 Жол қозғалысының қауіпсiздігін арттыру   
   
      Автожол саласының ең басты мiндеттерiнiң бiрi автомобиль жолдарындағы апаттылықты төмендету болып табылады. Жолдарды жөндеуге және күтiп ұстауға бөлiнген жалпы қаражат шегiнде мыналарды ескере отырып, нақты жұмыстар көлемiн жүзеге асыру көзделедi:   
      1) жолдарда инженерлiк жабдықтарды жақсарту, соның iшiнде қапталдық кедергі қоршау және қарсы көлiк ағындарын бөлiп тұратын қоршаулар орнату;   
      2) апат ошақтарын жою;   
      3) жол қозғалысына қатысушыларға арналған ақпаратты жақсарту;   
      4) жолдың қауырт учаскелерiнде белгiлер орнату;   
      5) жол-пайдалану ұйымдарында жол қозғалысы қызметi мамандарының біліктілік деңгейiн арттыру;   
      6) метеожағдайлармен хабардар ету жүйесiн неғұрлым кеңiнен тарату;   
      7) жол қозғалысының қауiпсiздiгi тұрғысынан жолдарды салу, қайта жаңарту және жөндеу жобаларына сараптама жүргiзу;   
      8) жолдарды қысқы күтiп ұстаудың сапасын арттыру.   
      Жолдарда алдыңғы жылғы апаттылық себептерiн талдау негiзiнде жыл сайын облыстық автомобиль жолдары басқармалары мен негiзгi автожол бағыттары тұрғысында жол қозғалысы қауiпсiздiгiнiң деңгейiн арттыру жөнiндегi жұмыстардың жоспарын бекiту көзделедi.   
   
                           Автосервистi дамыту   
   
      Автомобиль жолдарын қайта жаңарту және жөндеу қауiпсiз жол қозғалысы, жол пайдаланушылардың жұмыс iстеу мен демалу жағдайларын және автотуризмдi дамыту үшiн қажеттi шарттар туғыза отырып сервистiк қызмет көрсету деңгейiн жоғарылатумен ұштастырылады.   
      Саланы қаржыландырудың қолданыстағы жүйесi мен шағын және орта бизнестi қолдау және дамыту жөнiндегi мемлекеттiк саясатқа сәйкес жол сервисi объектiлерiнiң екi тобы бөлiндi, олардың құрылысы мен қаржыландырылуы тиiстi ұйымдық-құқықтық әдiспен әр түрлi көздерден жүзеге асырылады.   
      Объектiлердiң бiрiншi тобы - бұл автомобиль жолы кешенiне кiретiн объектiлер. Оларға апаттық-шақыру байланысы, автомобильдердiң қысқа мерзімдi аялдау алаңдары, су көздерi, автобус аялдамалары, автопавильондар жатады. Бұл объектiлердi салу жол жұмыстарына көзделетiн жалпы қаражат есебiнен жүзеге асырылады.   
      Объектiлердiң екiншi тобы - бұл ақылы сервис объектiлерi (қонақ үйлер, кемпингтер, жанармай құю станциялары, техникалық қызмет көрсету станциялары, тамақтану орындары, терминалдар және т.б.).   
      Бұл кәсiпорындардың құрылуы мен кеңейтiлуi мемлекет тарапынан қолайлы реттеу климатына қоса осы қызмет түрiне сұраныспен және ұсыныспен айқындалады.   
      Қазiргi кезде бұл саланың дамуында жүйелiлiк сипат жоқ. Бұл тұрғыда:   
      1) жұмыс iстеп тұрған жол бойындағы сервис объектiлерiнiң жол қозғалысының қауiпсiздiгi мен эстетикалық безендiрiлу талаптарына сәйкестiгi тұрғысында негiзгi автожол бағыттарын тексеру;   
      2) жергiлiктi атқарушы органдардың қатысуымен объектiлер ықтимал белсендi орналастырылатын жерлердi белгiлеу және олардың игерiлу дәрежесiне қарай үлгi жобалық шешiмдердi даярлауда, жер бөлуде, жол учаскелерiнiң және пункттерiнiң желiлiк ғимараттарын аумақпен және коммуникацияларымен үйлестiру мүмкiндiгiнде, сондай-ақ сервис объектiлерiн белсендi қалыптастырудың басқа да мәселелерiн шешуде жәрдемдесу қажет.   
   
                   Экологиялық қауiпсiздiктi арттыру   
   
      Автомобиль жолдары және оның олардың бойымен қозғалатын көлiк қоршаған табиғи ортаға керi әсерiн тигiзедi. Iрi елдi мекендерге кiреберiсте бiрқатар жолдарда қозғалыс аса жiтi. Нәтижесiнде қозғалыс жылдамдығының төмендеуiнен және көлiк iркiлiп тұрған жерлерде көмiртегi тотығының ауаға таралу көлемi оңтайлы жылдамдықпен салыстырғанда бiрнеше есе өседi, мұндай жылдамдықты жолдардың қанағаттанғысыз техникалық жағдайы салдарынан жолдардың көпшiлiгiнде қамтамасыз ету мүмкiн емес.   
      Жолдарды қайта жаңарту және жөндеу, қозғалыс қауiпсiздiгi жөнiндегi iс-шаралар кешенiн iске асыру жол жағдайын елеулi жақсартады. Жөнделген учаскелерде төсемнiң тегiстiгi артады, жол табанының ойқы-шойқылығы мен ой-шұңқырлар жойылады, көптеген жол қиылыстарында және автобус аялдамаларында өтпежылдамдық қозғалыс жолақтары жасалған. Мұның өзi көлiк ағынының орташа жылдамдығын жоғарылатуға мүмкiндiк бередi, ол шұғыл тежеусiз және екпіндеусiз, неғұрлым бiрқалыпты болады, бұл жол алабындағы шу мен ластану деңгейiн төмендетуге әкеледi.   
      Жол объектiлерiн салу, қайта жаңарту, күрделi жөндеу процесiнде экологиялық мониторинг мыналарды қамтиды:   
      1) жұмыстың неғұрлым экологиялық таза технологияларын қамтамасыз етуге, сондай-ақ жобада көзделген табиғатты қорғау талаптарын орындауға қабiлеттi мердiгерлiк ұйымдарды таңдау;   
      2) тапсырыс берушінiң (қажет болғанда тәуелсiз сарапшылардың) жобалық құжаттамаға енгiзiлген объектiнiң қоршаған ортаға әсерiн болдырмау немесе жеңiлдету жөнiндегi шаралардың толық және нақты орындалуын бақылауы;   
      3) табиғат қорғау және қорғаныштық құрылыстардың салынуын қадағалау;   
      4) баптау жұмыстарының уақтылы және дұрыс орындалуын бақылау;   
      5) құрылыс жұмыстарын жүргiзу кезiнде жобада көзделген iс-шаралардың тиiмдiлігiн талдау және қажет болған жағдайда оларды түзету.   
      Жолдарды пайдалану кезiнде:   
      1) шу әсерiнiң және iргелес аумақтардың ластану деңгейiн төмендету үшін автомагистральдар бойында өсiмдiк тосқауылдарын қолдануды кеңейту;   
      2) су эрозиясының алдын алу үшiн жолдың топырақ табаны төсемiнiң тiк қапталдарын бекiту және жер үстi суларының ағысын бiр арнаға бағыттау;   
      3) асфальтараластырғыш қондырғылардың қалдықтарын тазарту жүйесiн жетiлдiру;   
      4) жолдарда үй және жабайы жануарлардың пайда болуының алдын алатын, сондай-ақ олардың автомагистральдардан өту қауiпсiздiгiн қамтамасыз ететiн құрылыстар орнату;   
      5) көктайғаққа қарсы тұзды материалдардың керi әсерiн төмендетуге мүмкiндiк беретiн жолдарды қысқы күтiп ұстау технологияларын пайдалану жөнiндегi қосымша шаралар қолданылады.   
      Қоршаған ортаға керi әсердi төмендету кешендi көзқарасты және автокөлiктен басқаның да әсерiн бағалауды талап етедi. Бұл құрылыс материалдары кәсiпорындарының жұмысына, жол жұмыстарында қолданылатын материалдар мен жабдықтардың сапасына, қоршаған ортаға әсердi бақылау жүйесiнiң жай-күйiне және тиiстi нормативтiк базаның болуына байланысты проблемаларды қамтиды.   
   
                Автожол саласының нормативтiк және құқықтық   
                             базасын жетiлдiру   
   
      Автожол саласы елiмiздiң iрi көп функциялы кешенi болып табылады. Оның қызметi көлiк, мүлiк және жер қатынастары, қоршаған ортаны қорғау, ресурсты пайдалану, қозғалыс қауiпсiздiгi және басқа салалардағы әр түрлi нормативтiк құқықтық актiлерiмен реттеледi.   
      Негiзгi нормативтiк құқықтық акт қызметін Қазақстан Республикасының "Автомобиль жолдары туралы" Z010245\_ Заңы атқарады.   
      Қарастырылып отырған кезеңде автомобиль жолдарын сақтауды қамтамасыз ету мақсатында жол берiлетiн салмақ пен габариттен асатын ауыр салмақты және iрi габариттi көлiк құралдарын өткiзу тәртiбiн айқындайтын нормативтiк және құқықтық актiлерге өзгерiстер енгiзу қажет. Бұл ретте салмақты белгiленген нормадан жол берiлетiн асырудың шамасын азайту ескерiлмек. Нақ осы кезеңде қажеттi нормативтiк және құқықтық актiлердi дайындаумен қатар ақылы жол объектiлерiнің тiзбесiн айқындау қажет.   
      Отандық стандарттарды халықаралық талаптарға жуықтата отырып әзiрлеу және нақтылау көзделедi.   
      Нормативтік құжаттардың көп бейiндiлiгiне, сондай-ақ 1998 жылы ТМД-ға қатысушы елдердiң халықаралық автомобиль жолдары жөнiндегi үкiметаралық келiсiмi шеңберiнде бiрiздендiру қажеттiгiне орай стандарттардың бiр бөлiгi ТМД елдерінiң Мемлекетаралық Жолшылар Кеңесiнiң аясында әзiрленуде.   
      Автомобиль жолдарының 2002-2004 жылдарда әзiрленетiн негiзгi стандарттары 10-кестеде келтiрiлген.   
   
              6. Қажеттi ресурстар мен қаржыландыру көздерi   
   
      Өткен бөлiмде аталған халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарды дамыту шаралары республикалық бюджеттің тиiстi бағдарламалары бойынша жүзеге асырылады. Қажеттi бюджет қаражатының жалпы сомасы жылдар бойынша бөлiнiсiмен 11-кестеде көрсетiлген.   
      2002-2005 жылдары қосымша шараларды әзiрлеуге қажеттi бюджет қаражатының көлемi тиiстi қаржы жылына республикалық бюджет жобаларын әзiрлеп, түзу кезiнде нақтыланады.   
      Материалдық ресурстарға келгенде жол жұмыстарын қазiргi таңда негiзiнен Ресейден әкелiнетiн мұнай-битуммен қамтамасыз ету мәселесi өзектi болып отыр. Бағдарламада көзделген жол жұмыстарының көлемiне қажет мұнай-битумға деген қажеттiлiк 12-кестеде келтiрiлген.   
   
               7. Бағдарламаны іске асырудан күтiлетiн нәтиже   
   
      Бес жыл iшiнде 16 133 км халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарды салу, оңалту, күрделi және орташа жөндеу жөнiндегi жұмыстар орындалады, бұл төсемдерi бүлiнген барлық жол учаскелерiн қалпына келтiруге және жол желiсiнiң техникалық-пайдаланылу жай-күйiн 70%-ға жақсартуға мүмкiндiк бередi.   
      Жол жұмыстарындағы жұмыс орындарының саны 32-35 мың адамға дейiн көбейедi. Бұл ретте жол жұмыстарына өз өнiмдерi (құрылыс материалдары, жол белгiлерi, автокөлiк қызметi, жобалау жұмыстары және т.б.) мен қызметiн ұсынатын басқа салалардағы кәсiпорындарда да жұмыспен қамту артады.   
      2001-2004 жылдары әлемдiк практикаға мейлiнше жуықтата отырып, автожол саласы қызметiнiң қазiргi заманғы жағдайдағы негiзгi принциптерiн айқындайтын нормативтiк және құқықтық құжаттар әзiрленедi.   
      Бағдарламаның орындалуы:   
      1) өнiмнiң өзiндiк құнындағы көлiк шығындарын 10-20%-ға төмендетуге, бұл отандық тауар өндiрушiлердiң экспорттық әлеуетiнiң артуына жәрдемдеседi;   
      2) жаңа жұмыс орындарын құруға;   
      3) автожол кешенi қызметтерiнiң сапалық деңгейiн жақсартуға;   
      4) республика аумағы арқылы өтетiн халықаралық бағыттардың транзиттiк әлеуетiн және бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттыруға;   
      5) экономикалық перспективалы аумақтарды жедел игеруге жәрдемдесуге;   
      6) автомобиль көлiгiнiң қызметiмен байланысты зиянды заттардың таралуын төмендетуге;   
      7) автомобиль жолдарының жұмылдыру даярлығын арттыруға мүмкiндік бередi.   
      Жасалған есептерге сәйкес көлiк шығыстарын төмендетуден, жол-көлiк

оқиғаларынан, жүктер мен жолаушылардың жолда болу уақытынан келетiн

шығындарды қысқартудан күтiлетiн экономикалық тиiмдiлiк шамамен 720

миллиард теңгенi құрайды. Іргелес салаларда өндiрiстiң кеңеюiмен, халықтың

жұмыспен қамтылуының артуымен, салық түсiмдерiнiң өсуiмен байланысты

жанама көздердi есепке алғанда, жалпы экономикалық тиiмдiлiк мөлшерi 1,5-2

есе жоғары болмақ.

     Бағдарламаны iске асыру күллi экономикаға оң әсерiн тигiзедi әрi оның

макро және микроэкономикалық көрсеткiштерiн жақсартады.

                                                                1-кесте

                     Жолдардың техникалық жай-күйі

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

     Жолдардың           !Барлы. !        оның ішінде төсемі

       маңызы            ! ғы    !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                         !       !асфальт. !   қара  !ұсақталған!топырақты

                         !       !бетонды  ! қиыршық !  қиыршық !

                         !       !         !  тасты  !   тасты  !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Жалпы пайдаланыстағы        85647   11724     44256      25087     4580

жолдар (километр)

Үлес салмағы (%)            100     13,7      51,7       29,3      5,3

Оның ішінде

халықаралық және

республикалық маңызы бар

жолдар (километр)           23011    5616     15326       1759      310

Үлес салмағы (%)            100      24,4      66,6       7,7       1,3

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

                                                                2-кесте

                     Автомобиль жолдарындағы көпірлер

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

                         !Көпірлер (100 қ.м. астам)!   Басқа да көпірлер

    Жолдардың маңызы     !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                         ! Саны   ! Жалпы ұзындығы ! Саны  !Жалпы ұзындығы

                         !        !     (қ.м)      !       !    (қ.м)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   Халықаралық бағыттар\*      61        12067          670      21173

   Халықаралық және

    республикалық

маңызы бар басқа жолдар     18         2812          436      14747

   Жергілікті маңызы

    бар автожолдар            -           -           1914      66801

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

     \* - Халықаралық бағыттар бөлімін қараңыз

                                                                3-кесте

                          Көпірлердің жай-күйі

                                                          дана/қ.м.

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

   Жолдардың маңызы        !   Жақсы және    !Қанағаттанғысыз!   Апатты

                           ! қанағаттанарлық !               !

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

Халықаралық және

  республикалық

маңызы бар жолдар                 896              224            65

Соның ішінде

6 негізгі бағыт\*               274/11470          131/6210      38/4906

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

     \* - Халықаралық бағыттар бөлімін қараңыз

                                                             4-кесте

               1998 жылы 11 қыркүйекте МЭК төралқасы бекіткен

                   ТМД-ның халықаралық автожолдары тізбесі

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

N !                    Бағыттардың тізбесі

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                       Батыс-Шығыс (негізгі жолдар)

1   Эстонияның шекарасы-Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург-

     Түмен-Омбы-Павлодар-Семей-Майқапшағай-Қытайдың шекарасы

2   Польшаның шекарасы-Брест-Минск-Смоленск-Мәскеу-Рязань-Пенза-Самара-

     Уфа-Челябі-Қорған-Петропавл-Омбы-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-

     Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

3   Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Орал-Ақтөбе-Қызылорда-Шымкент-

     Жамбыл-Нарын-Таругарт-Қытайдың шекарасы

4   Польшаның шекарасы-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-

     Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нүкіс-Бұхара-Карши-Термез-

     Ауғанстанның шекарасы

5   Словакияның шекарасы-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-

     Умань-Кировоград-Днепропетровск-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные

     Воды-Махачкала-Баку-Түркменбашы-Ашғабат-Мары-Чарджоу-Самарқант-

     Жизак-Ташкент-Шымкент-Жамбыл-Бішкек-Алматы-Қорғас-Қытайдың шекарасы

                     Солтүстік-Оңтүстік (негізгі жолдар)

6   Екатеринбург-Челябі-Қостанай-Астана-Қарағанды-Алматы-Бішкек-Ош-

     Әндіжан-Қоқан-Ташкент-Душанбе-Төменгі Пяндж-Ауғанстанның шекарасы

                        Аралық және қосатын жолдар

7   Самара-Орал-Атырау

8   Петропавл-Есіл-Жезқазған-Қызылорда-Үшқұдық-Науаи

9   Георгиевка-Аягөз-Талдықорған-Сарыөзек-Алматы

10   Петропавл-Астана

11   Бейнеу-Бекдаш-Түркменбашы

12   Жамбыл-Талас-Сусамыр

13   Семей-Барнаул-Новоалтайск

14   Таскескен-Бақты-Қытайдың шекарасы

15   Үшарал-Достық-Қытайдың шекарасы

16   Сарыөзек-Қорғас

17   Алматы-Ұзынағаш-Кемин

18   Балықшы-Шолпан-Ата-Түп-Кеген-Көкпек

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

                                                                5-кесте

               Халықаралық бағыттардың техникалық жай-күйі

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

                      !             !         Соның ішінде төсемі

   Жолдардың маңызы   !   Жалпы     !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                      !  ұзақтығы   !асфальт. !қара     !ұсақталған!Топы.

                      !             !ты-бетон.!қиыршық  !қиыршық   !рақты

                      !             !ды       !тасты    !тасты     !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_

Халықаралық бағыттар

     (километр)           12301         3326    7803        770      402

  Үлес салмағы (%)          100         27,0    63,4        6,3      3,3

Соның ішінде 6 негізгі

бағыт (км)                 8258         2482    5314        379       83

  Үлес салмағы (%)          100         30,0    64,3        4,6      1,1

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

                                                                6-кесте

              Негізгі халықаралық бағыттардың сипаттамасы

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

                      !          !    Автожолдың жай-күйі    !  Қозғалыс

  Бағыттардың атауы   ! Ұзақтығы !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_! жылдамдығы

                      !(километр)!Қанағатта.  !Қанағаттан.   !(тәулігіне/

                      !          !нарлық      !ғысыз         ! автомобиль.

                      !          !(километр)  !(километр)    ! дер)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ташкент-Шымкент-Тараз-

Бішкек-Алматы-Қорғас      1137       267           870           4567

Шымкент-Қызылорда-

Ақтөбе-Орал-Самара        2048       607          1441           1227

Алматы-Қарағанды-

Астана-Петропавл          1669       844           825           2599

Астрахань-Атырау-Ақтау-

Түркменстанның шекарасы   1420       312          1108            757

Омбы-Павлодар-

Семей-Майқапшағай         1105        600           505            900

Астана-Қостанай-

Челябі                     879        352           527           2376

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

                                                                7-кесте

                 2001-2005 жылдарда негізгі бағыттардағы жол

                              жұмыстарының көлемі

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

   Бағыттар       !            !    Қайта    !    Қара    !

                  !  Оңалту    !   жаңарту   !  төсеммен  !  Салу (км)

                  !   (км)     !    (км)     !  ауыстыру  !

                  !            !             !    (км)    !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Қорғас-Ташкент      204          353            -             -

2. Самара-Шымкент       78          439           78             -

3. Алматы-Астана-                                            30 (Астана

   Петропавл           973          538            -         қаласының

                                                             айналма жолы)

4. Астрахань-

   Түркменбашы                      110          318            70

5. Омбы-Майқапшағай                 210            -             -

6. Астана-Қостанай-

   Челябі                           400            -             -

   Жиыны              1255         2050          396           100

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

                                                                8-кесте

      2001-2005 жылдарға арналған халықаралық және республикалық маңызы

             бар автожолдар желісіндегі жұмыстардың жалпы көлемі

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

NN !    Жолдар және жұмыс түрлері    ! Өлшем  ! Көлемі !  Шамамен алған

   !                                 ! бірлігі!        !     шығындар,

   !                                 !        !        !    млн. теңге

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.   Алты негізгі бағыттар (8258 км)

     - оңалту                            км       1255       57400,3

     - қайта жаңарту                     км       2050       61090

     - күрделі жөндеу                    км        238        6690

     - орташа жөндеу                     км       3240        8061

     - апатты көпірлер (шығындар қайта   дана       38           -

     жаңарту мен жөндеу құрамында

     есепке алынған)

     - қара төсеммен ауыстыру            км        396       14100

     - салу                              км        100        7350

     - Орал қаласындағы Орал өзені       дана        1        2530

     арқылы өтетін көпір

     - Қызылорда қаласындағы Сырдария    дана        1        3000

     өзені арқылы өтетін көпір

     - Қиғаш өзені арқылы өтетін         дана        1        1320

     көпір

     Ағымдағы жөндеу және                                    4700

     күтіп ұстау

     Жиыны:                                                166241,3

2.   Басқа да халықаралық және

     республикалық маңызы бар жолдар

     (14753 км)

     - оңалту                            км        502       30869

     - күрделі жөндеу                    км        393       10690

     - орташа жөндеу                     км       7429       20773

     - апатты көпірлер (шығындар

     күрделі жөндеудің құрамында

     есепке алынған)                    дана       27          -

     - салу: Қызыләскер-Киров            км          54        1924

     Лениногор-Ресейдің шекарасы         км          62        1832

     Бейнеу-Ақжігіт                      км          31        1000

     Сороковая-Павловка                  км          12         421

     Қайта жаңарту: Үшарал-Достық        км         184        3300

     Қызылорда-Жезқазған учаскесін       км         187        7366

     қара қиыршық тасты төсеммен

     ауыстыру

     Ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау                         8200

     Жиыны:                                                  86375

     Барлығы:                                               252616,3

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

                                                                9-кесте

                      Жолдарды оңалту, салу, қайта

                           жаңарту және жөндеу

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

  Жұмыс түрлері  ! 2001-2005 жж.  !         Соның ішінде (км)

                 !     (км)       !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                 !                !  2001  ! 2002 ! 2003 ! 2004  !  2005

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Оңалту               1757           464     509    350    354       80

Салу және

қайта жаңарту        3076           201      -     650    966     1259

Жөндеу              11300          1712    1505   2392   2756     2935

Барлығы             16133          2377    2014   3392   4076     4274

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

                                                                10-кесте

            2002-2004 жылдары әзірленетін автомобиль жолдарының

                            негізгі стандарттары

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

N !            Құжаттың атауы                  !  Орындау мерзімі

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Қазақстанда автомобиль жолдарын салуға        2002-2003 жылдар

     арналған өзгешеліктер

     Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары.

2.  Автомобиль жолдарының геометриялық            2002 жыл

     элементтерін жобалау нормалары

3.  Автомобиль жолдарын күтіп ұстаудың сапасын    2002 жыл

     бақылау. Бақыланатын сипаттамалар.

     Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары.

4.  Қатты емес жол жабынын жобалаудың              2002-2003 жыл

     есептік нормалары.

5.  Автожолдарды салу, қайта жаңарту, жөндеу       2002 жыл

     және күтіп ұстау жөніндегі жұмыстарды

     жіктеу.

6.  Автомобиль жолдары аумағында жарнаманың        2003 жыл

     орналасуы. Техникалық талаптар.

7.  Жол көпірлері. Техникалық жіктеу. Негізгі      2003 жыл

     параметрлер мен талаптар.

8.  Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары.       2003 жыл

     Жол құрылыстарының қызмет ету мерзімі.

9.  Жол шаруашылығын инвестициялаудың

     экономикалық тиімділігін бағалау                2004 жыл

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

                                                                11-кесте

                   Бағдарламаны қаржыландыру көздері

                                                        млн.теңге

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

Қаржыландыру    !2001-2005  !           соның ішінде

көздері         ! жылдары   !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                ! барлығы   !2001 жыл!2002 жыл!2003 жыл!2004 жыл!2005 жыл

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Республикалық

бюджет,

    соның         254902,3   24535,0  42069,5  53668,0  62094,0  72536,8

   ішінде:

Ағымдағы

жөндеу және        12900,0    1500,0   1800,0   3000,0   3000,0   3600,0

күтіп ұстау

Күрделі және

орташа жөндеу      46214,0    3565,0   3200,0  10000,0  12000,0  17449,0

Салу және

қайта жаңарту     105233,0    7630,0   6701,0  19852,0  27540,0  43510,0

Оңалту             88269,3   11789,0  28312,5  20756,0  19494,0   7917,8

Жол саласындағы

қолданбалы           286,0      50,0     56,0     60,0     60,0     60,0

ғылыми зерттеулер

Жол техникасын      2000,0             2000,0

сатып алу

есеп бағамы

доллар/теңге                    149,9    154,1    161,1    166,6    166,6

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

                                                    11-кестенің жалғасы

                   Бағдарламаны қаржыландыру көздері

                                                        мың АҚШ доллары

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

Қаржыландыру    !2001-2005  !           соның ішінде

көздері         ! жылдары   !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                ! барлығы   !2001 жыл!2002 жыл!2003 жыл!2004 жыл!2005 жыл

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Республикалық

бюджет,

   соның       1577913,3  163669,2  273001,3  333134,6  372713,0  435395,2

   ішінде:

Ағымдағы

жөндеу және        79925,2   10006,7   11680,7   18622,0  18007,2  21608,6

күтіп ұстау

Күрделі және

   орташа         283386,1   23782,5   20765,7   62073,2  72028,8  104735,9

   жөндеу

Салу және

қайта жаңарту     644083,8   50900,6  43484,8  123227,8  165306,1  261164,5

Оңалту            555750,0   78645,8  183728,1  128839,2 117010,8   47526,1

Жол саласындағы

қолданбалы

ғылыми зерттеулер   1789,6     333,6     363,4     372,4    360,1     360,1

Жол техникасын

сатып алу          12978,6             12978,6

есеп бағамы

доллар/теңге                    149,9    154,1     161,1    166,6    166,6

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

                                                                12-кесте

                          2001-2005 жылдардағы

                         мұнай-битумге қажеттілік

                                                         мың тонна

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

     Атауы         !2001-2005 !                Соның ішінде

                   ! жылдары  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                   ! барлығы  !  2001  !  2002  !  2003  !  2004  ! 2005

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_

Мұнай-битум           956        140      192      220      299     311

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

                                                            1-қосымша

         Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың

                             техникалық жай-күйі

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

N !                !                Барлығы, км

р/р!  Облыстардың   !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !    атауы       !            Соның ішінде

   !                !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !                ! Барлы.! а/б !      қара       !қиыр. !Барлығы ! тө.

   !                ! ғы    !     !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!шық   !қатты   !семсіз

   !                !       !     !қиыр.!ұсақ.!топы.!тасты !төсемді !

   !                !       !     !шық  !тал. !рақты!ұсақ. !        !

   !                !       !     !тасты!ған  !     !талған!        !

   !                !       !     !     !қиыр.!     !қиыр. !        !

   !                !       !     !     !шық  !     !шық   !        !

   !                !       !     !     !тасты!     !тасты !        !

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_

1  Ақмола            2266   1151   378   590    0     77     2196    70

2  Ақтөбе            1872    189   750   733   21    179     1872     0

3  Алматы            2728   1063  1593     0    0     45     2701    27

4  Атырау             990    101   203   617   16     18      955    35

5  Шығыс Қазақстан   3420    282  2721     0    0    338     3341    79

6  Жамбыл             847    156   691     0    0      0      847     0

7  Батыс Қазақстан   1128    205   722     0    0    198     1125     3

8  Қарағанды         2786    427     0  2015    0    342     2784     2

9  Қызылорда         1112     32   973     0   18     89     1112     0

10  Қостанай          1401    306   125   855   84     31     1401     0

11  Маңғыстау          910    312     9   162    0    367      850    60

12  Павлодар          1290    308   331   602    0     46     1287     3

13  Солтүстік         1468    854   601     0    0     13     1468     0

    Қазақстан

14  Оңтүстік           793    228   507     0    0     27      762    31

    Қазақстан

    ҚР бойынша       23011   5616  9609  5578  139   1743    21939   279

    Барлығы:

    Үлес салмағы (%)   100   24,4  41,7  24,2  0,6    7,7     98,7   1,3

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

     таблицаның жалғасы

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

           Санаттар бойынша

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

N  !   I   !  II  !  III  !  IV   !   V

р/р !       !      !       !       !

\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_

1      26      41    2004      91     20

2      20       0    1852       0      0

3     251     865    1395     103     87

4       0      74     818      63      0

5       9     297    1986    1049     79

6       4     720     123       0      0

7       3     129     792     201      3

8      85     262    2344      95      0

9       0      37    1075       0      0

10      39     114    1198      50      0

11       0      10     612     288      0

12      86     422     756      26      0

13      55     247    1093      69      4

14     107     116     416      96     58

ҚР

бойынша

Барлығы: 685    3334    1630    2131    251

Үлес

салмағы

(%)        3    14,5    71,6     9,3    0,1

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

    310 км топырақ жолдары санатсыз

                                                            2-қосымша

          Жалпы пайдаланыстағы жолдардағы жол-көлік оқиғалары

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

          !     Жалпы пайдаланыстағы     ! Соның ішінде ЖКО ілеспелі жол

  Жылдар  !         жолдардағы ЖКО       !        жағдайлары бойынша

          !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

          ! ЖКО саны !Қаза тапты!Жарақат.!  ЖКО саны  !Қаза тапты!Жарақат.

          !(барлығы) !  (адам)  !танды   ! (барлығы)  !  (адам)  ! танды

          !          !          !(адам)  !            !          ! (адам)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  1996       3428        1291     4379        279         96       346

  1997       3098        1126     4030        286        108       409

  1998       3023        1069     4174        194         62       293

  1999       2714         996     3655        160         76       242

  2000       2631         922     3664        118         32       143

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

                                                            3-қосымша

      Бүліну сатысындағы және қауіпті ақаулары бар халықаралық және

      республикалық маңызы бар автожолдардағы учаскелердің ұзақтығы

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

N !                !  Жол  !   Бүліну  !     Қауіпті ақаулар, км

р/р!  Облыстардың   ! желісі! сатысында !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !     атауы      !   км  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!Жүретін !  Жер   !  Жолдарды

   !                !       !  км !  %  ! бөлігі ! төсемі ! жайластыру

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1  Ақмола            1584    475    30   106        61        75

2  Ақтөбе            1506    825    55   539       137        19

3  Алматы            2357    149     6   149         0        46

4  Атырау             980    128    13   269        73         0

5  Шығыс Қазақстан   2449    812    33   241        46        67

6  Жамбыл             816    9,5     1    10         1         0

7  Батыс Қазақстан    881    362    41   115        16       176

8  Қарағанды         2322    881    38    89        34        48

9  Қызылорда         1026    132    13   184       217        79

10  Қостанай          1242    378    30    46        33         0

11  Маңғыстау          889    354    40    17         5        37

12  Павлодар           951  161,5    17   191       245         0

13  Солтүстік         1445    645    45   385        84        58

    Қазақстан

14  Оңтүстік           464     36     8     7         9         0

    Қазақстан

    ҚР бойынша       18912   5348    28  2348       961       605

    Барлығы:

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

    таблицаның жалғасы

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

N  !              !А/ж желісі бойынша!

р/р !   Жасанды    !     барлығы      !

    !  құрылыстар  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

    !              !   км    !   %    !

\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!

1          15        257      16

2          84        779      52

3         106        301      13

4          42        384      39

5          59        413      17

6           2         13       2

7           9        316      36

8          32        203       9

9          17        497      48

10           1         80       6

11           2         61       7

12          15        451      47

13          49        576      40

14           5         21       5

ҚР бойынша

Барлығы:    438         4352      23

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

                                                            4-қосымша

       Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардағы апатты

                             көпірлердің тізбесі

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

N !Көпірдің!                  ! Жолдың !  А/ж  !Төсем !Қозғалыс!  Жөндеу

р/р! мекен- !    Автожолдың    ! маңызы !санаты,!түрі, !жылдам. !   құны,

   ! жайы   !      атауы       !        !  км   ! км   !дығы N  !мың.теңге

   !        !                  !        !       !      !        !

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 !    2   !         3        !   4    !   5   !  6   !   7    !    8

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

1   46,70   Алматы-Ташкент а/ж-

             ҚР шекарасы        халықаралық  I    УК     10874      63639

2   49,23   Алматы-Ташкент а/ж-

             ҚР шекарасы        халықаралық  I    УК     10874      65007

3  507,90   Алматы-Ташкент а/ж-

             ҚР шекарасы        халықаралық  I    УК      2512     103091

4  528,53   Алматы-Ташкент а/ж-

             ҚР шекарасы        халықаралық  II   УК      3965      60029

5  571,50   Алматы-Ташкент а/ж-

             ҚР шекарасы        халықаралық  II   УО      3965      56696

6   69,00   Георгиевка-Мерке   халықаралық  II   УО      1324      21239

7   28,6    Көкпек-Кеген-Түп   халықаралық  II   УК       754      92379

8   75,4    Көкпек-Кеген-Түп   халықаралық  III  УО       754      25764

9   43,30   Алматы-Шонжа-

             Көктал             халықаралық  II   УК     11654      59396

10   63,20   Алматы-Шонжа-

             Көктал             халықаралық  II   УК     11654      60093

11  283,00   Алматы-Шонжа-

             Көктал             халықаралық  II   УК      2533     390044

12  203,85   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО      1960      13400

13  260,00   Самара-Шымкент     халықаралық  II   УК      6863     752613

14  453,50   Самара-Шымкент     халықаралық  IV   УО       398      34101

15  540,50   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО       475      29030

16  593,60   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО       475       6718

17  618,00   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО       940      63012

18  654,20   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО       940      36401

19  711,54   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УК       940      15687

20  750,10   Самара-Шымкент     халықаралық   I   УК      1143      94310

21  785,10   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО      1143      16304

22  824,34   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО      1143      65318

23  830,55   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО      1143      15334

24  891,10   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО       494      53654

25  969,90   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО       338      74131

26 1190,60   Самара-Шымкент     халықаралық  III ПЕР.     264      25381

27 1649,45   Самара-Шымкент     халықаралық  II   УО      1568     167884

28 2187,15   Самара-Шымкент     халықаралық  III  УО      2501      17263

29  548,9    Екатеринбург-

             Алматы             халықаралық  I   УК      2541      36474

30 1445,80   Екатеринбург-

             Алматы             халықаралық  I   УК      2416      26700

31 1446,10   Екатеринбург-

             Алматы             халықаралық  I   УК      2416      30219

32 2000,80   Екатеринбург-

             Алматы             халықаралық  III  УО      1737      56609

33 2191,60   Екатеринбург-

             Алматы             халықаралық  III  УО      1737       8545

34 2378,70   Екатеринбург-

             Алматы             халықаралық  III  УО      1072      14761

35  228,70   Астана-

             Петропавл          халықаралық  III  УК      2667      23666

36   30,45   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          республ.     III  УО      1891       8678

37  128,10   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          республ.     III  УО       819      17107

38  181,60   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          республ.     III  УО       383      31285

39  204,40   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          республ.     III  УО       383      42550

40  288,00   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          республ.     III  УО       302      23250

41  619,00   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          халықаралық  III  УО      1046      67400

42  647,90   Ақтөбе-Атырау-

             Астрахань          халықаралық  II   УК      1540      38569

43   23,00   Доссор-Құлсары-

             Ақтау              халықаралық  IV   УО      1434      30404

44  755,40   Доссор-Құлсары-

             Ақтау              халықаралық  III  УК      1272      25520

45  906,30   Омбы-Майқапшағай   халықаралық  II   УО      2224      18401

46  142,90   Үшарал-Достық      халықаралық  III  УК       337      29652

47   92,56   Сарыөзек-Қорғас    халықаралық  III  УО      3065       3857

48   30,02   Алматы-Өскемен     халықаралық   I   УК      8603      36990

49  443,66   Алматы-Өскемен     халықаралық  III  УО      2153       4340

50  510,36   Алматы-Өскемен     халықаралық  III  УО      1901      60093

51  711,20   Алматы-Өскемен     халықаралық  II   УО      1883      11032

52  946,25   Алматы-Өскемен     халықаралық  III  УО      1567       5288

53  964,00   Алматы-Өскемен     республ.     III  УК      1252      62000

54 1068,15   Алматы-Өскемен     республ.     III  УО      1463      10350

55   14,93   Щучинск-Бурабай    республ.     III  УК       473      10103

56  188,05   Қостанай-Есіл-

             Жақсы                           III  УО       841      25614

57  455,00   Қарабұтақ-Қостанай республ.     III  УО      2869      41854

58  512,00   Қарабұтақ-Қостанай республ.     II   УК      4381      44991

59  371,30   Жезқазған-

             Петропавл          халықаралық  III  УО      1068      25877

60  874,00   Жезқазған-

             Петропавл          халықаралық  II   УК       927     112348

61    2,50   Петропавлге

             кіреберіс          республ.     I    УК      6193     148496

62   38,1    Атырау-Орал        халықаралық  III  УО      1803      12338

63  872,15   Қызылорда-Павлодар халықаралық  III  УК      1600      95000

64  872,4    Қызылорда-Павлодар халықаралық  III  УК      1600      70000

65      4    Мамлютка-Қостанай  республ.     III  УО      1022      50000

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

             Жиыны:                                               3838279

                                                            5-қосымша

             Беріктігі бойынша қанағаттанғысыз жағдайдағы негізгі

         халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың жол

                            учаскелерінің ұзақтығы

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

N !             !  А/ж  !      Қанағаттанғысыз учаскелердің ұзақтығы

р/р! Жолдың атауы!ұзақты.!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !             !ғы бар.!  1992   !  1997   !  1998    !  1999  ! 2000

   !             !лығы,  !\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_

   !             !  км   ! км  ! % ! км ! %  ! км  ! %  ! км ! % ! км ! %

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_

1 !     2       !   3   !  4  ! 5 !  6 ! 7  !  8  !  9 ! 10 ! 11! 12 ! 13

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

1  Самара-Шымкент  2065   1095  53 1736  84  1755   85  1755  85 1755  85

2  Екатеринбург-

    Алматы          2115   1774  84 2045  97  1797   85  1797  85 1797

85

3  Омбы-

    Майқапшағай     1105    600  54  747  68   810   73   810  73  810  73

4  Челябі-

    Новосибирск      190     88  46   88  46   190  100   190 100  190 100

5  Астана-

    Петропавл        470    319  68  319  68   470  100   470 100  470 100

6  Алматы-Тараз-

    Шымкент-

    Өзб. шекарасы    673    584  87  584  87   591   88   591  88  315  47

7  Алматы-Көкпек-

    Көктал           305    132  43  283  93   307  101   307 101  237  78

8  Қордай-Мерке     150     33  22   33  22    38   25    38  25   33  22

9  Алматы-Өскемен  1095    785  72  833  76   902   82   902  82  902  82

10  Көкпек-Кеген-Түп 115    103  90  103  90   114   99   114  99  114  99

11  Үшарал-Достық    184    184 100  184 100    59   32    59  32   59  32

12  Таскескен-Бақты  190    166  87  166  87   190  100   190 100  190 100

13  Семей-РФ шекарасы

    (Барнаулға)      113     61  54   61  54    69   61   113 100  113 100

14  Жезқазған-

    Петропавл        948    403  43  403  43   436   46   436  46  436  46

15  Қызылорда-

    Павлодар-

    Успенка-РФ

    шекарасы        1353    854  63  854  63   975   72   975  72  975  72

16  Қарағанды-Аягөз-

    Тарбағатай-Бұғаз 687    586  85  586  85   657   96   657  96  657  96

17  Мамлютка-

    Қостанай         398    232  58  232  58   269   68   269  68  269  68

18  Қарабұтақ-

    Комсомольское-

    Денисовка-

    Қостанай         547    300  55  300  55   357   65   357  65  357  65

19  Ақтөбе-Атырау-

    РФ шекарасы

    (Астраханға)     893    893 100  893 100   893  100   893 100  893 100

20  Атырау-Орал      495    495 100  495 100   495  100   495 100  495 100

21  Доссор-Бейнеу-

    Жетібай-Ақтау    781    545  70  545  70   597   76   597  76  597  76

22  Жетібай-

    Жаңаөзен-

    Фетисово-

    Түркменстан

    шекарасы         237                       180   76   180  76  180  76

23  Астана-

    Ерейментау-

    Шідерті          252    120  48  120  48   225   89   225  89  225  89

24  Көкшетау-

    Рузаевка         196    156  80  156  80   175   89   175  89  175  89

25  Сарыөзек-Қорғас  246    137  56  125  51   103   42   103  42   87  35

26  Семей-Қайнар     284    143  50  143  50   175   62   175  62  175  62

27  Мерке-

    Бурылбайтал      273    114  42  114  42   152   56   152  56  114  42

28  Ақшатау-Ағадыр-

    қ/ж Қызылорда-

    Павлодар         195     96  49   96  49   147   75   147  75  147  75

29  Қостанай-

    Әулиекөл-Сұрған-

    Есіл-Жақсы       339    280  83  280  83   328   97   328  97  328  97

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

    Жиыны:         16894  11278  67 12524 74 13456   80 13500  80 13095 78

                                                            6-қосымша

       Қиыршық тасты - ұсақталған қиыршық тас төсемді халықаралық және

                 республикалық маңызы бар автомобиль жолдары

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

         Жолдың атауы            !              Жол учаскесі

                                 !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                 !   Басы   !   Соңы     !   Ұзақтығы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Самара-Шымкент                       1153       1227            74

Доссор-Бейнеу-Ақтау                                            280

Жетібай-Жаңаөзен-Фетисово-

Түркменстан шекарасы                  906        931            25

Астана-Қорғалжын                      127        143            16

Ақсай-Шонжа-Көлжат                                               3

Ақсу-Торғай                                                      2

Ақтөбе-Астрахань                      461        465             4

Ақтөбе-Орск                           134        135             1

Ақшатау-Ағадыр-Мемжол                  91         93             2

Атырау-Орал                           228        231             3

Бейнеу-Ақжігіт-Түркменстан             17         63            46

шекарасы

Жезқазған-Петропавл                   152        307           155

                                      564        569             5

Самара-Шымкент                       1153       1227            74

Қарабұтақ-Қостанай                      0          4             4

                                      216        231            15

                                      231        249            18

Қандыағаш-Ембі-Шалқар-Сексеуілді                                88

Қарағанды-Аягөз-Бұғаз                 269        270             1

                                      272        320            48

                                      320        467           147

                                      787        854            67

Қызылорда-Павлодар                    127        216            89

                                      216        314            98

Павлодар-Успенка-РФ шекарасы                                    1,5

Көкпек-Түп-Жалаңаш-Саты-Құрметті                                 7

Семей-Қайнар                          268        284            16

Подстепное-Елек (0-3;3-72;72-144 км)                            12

Чапаево-Фурманово-Казталов             33        202           169

Қалқаман-Майқайың-Баянауыл            205        232            27

Баянауыл-Алексеевка-Теңдік-Қараашы                              18

Қатонқарағай-Өріл-Рахмановские Ключи                            50

Подстепное-Елек                       129        141            12

Жергілікті желіден қабылданған

басқа жолдар                                                   181

Жиыны:                                                      1758,5

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

        Топырақты үзік сілемдері бар халықаралық және республикалық

                       маңызы бар автомобиль жолдары

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

       Жолдың атауы              !           Жер учаскесі

                                 !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                 !  Басы    !   Соңы     !   Ұзақтығы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Доссор-Бейнеу-Жетібай-Ақтау                                    83

Ақтөбе-Астрахань                      465        471            6

Жезқазған-Петропавл                   569        595           26

Бейнеу-Ақжігіт-Түркменстан             63         83           20

шекарасы

Подстепное-Елек (0-3; 3-72;

72-144 км)                            141        144            3

Баянауыл-Алексеевка-Теңдік-

Қараашы                                                         3

Өскемен-Лениногор-РФ шекарасы                                  62

Жергілікті желіден қабылданған

жолдар                                                        107

Жиыны:                                                        310

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

                                                            7-қосымша

                                                                1-кесте

             ТМД Халықаралық автожолдарының тізбесі және олардың

                            техникалық сипаттамасы

          Қазақстан Республикасы шекарасындағы негізгі бағыттар

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

                   !                    Ұзақтығы, км

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

N !   Облыстар    ! Жалпы  !Басқа бағыт.!Оның ішінде төсем түрлері бойынша

р/р!               !        !тар бойынша !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   !               !        !есепке алын.!а/бет.!қара !ұсақ./ !қатты !топы.

   !               !        !баған       !      !     !қиыр.  !      !рақты

   !               !        !            !      !     !тасты  !      !

\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

     таблицаның жалғасы

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

       Ұзақтығы, км            !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

        Санаттар бойынша       !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

1  ! 2  ! 3  ! 4  ! 5  !санат.!

    !    !    !    !    !сыз   !

\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_!

10  ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 !  15  !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

                            Батыс-Шығыс бағыты

                            1. Негізгі жолдар

  1. Эстония шекарасы-Санкт-Петербург-Вологда-Пермь-Екатеринбург-Түмен-

        Омбы-Павлодар-Семей-Майқапшағай-Қытай шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Павлодар         396         385       103   282     0      385    0

2.  Шығыс Қазақстан  734         720        59   661     0      720    0

     Жиыны:          1130        1105       162   943     0     1105    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

32    136   217    0   0    0

19    296   405    0   0    0

51    432   622    0   0    0

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

  2. Польша шекарасы-Брест-Минск-Смоленск-Мәскеу-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-

        Челябі-Қорған-Петропавл-Омбы-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-

                Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1   Солтүстік

     Қазақстан        190        190        190    0      0      190    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  3    175   12     0   0    0

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

    3. Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Орал-Ақтөбе-Қызылорда-Шымкент-

                    Тараз-Бішкек-Торугарт-Қытай шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Батыс

     Қазақстан         391        391        96   295      0      391    0

2.  Ақтөбе            714        691       100   517     74      691    0

3.  Қызылорда         817        817        27   790      0      817    0

4.  Оңтүстік

     Қазақстан         304        202        14   188      0      202    0

5.  Жамбыл

     (Қырғызстан

     шекарасына дейін) 261          0         0     0      0        0    0

     Жиыны:            2487       2101       237  1790     74     2101    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  3    69    130   189  0    0

26     5    660    0   0    0

10    27    780    0   0    0

  3    17    182    0   0    0

  0     0      0    0   0    0

42   118   1752   189  0    0

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

        4. Польша шекарасы-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-

        Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нүкіс-Бұхара-Қаршы-

                          Термез-Ауғанстан шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Атырау            599        599       10    514     34     558   41

2.  Маңғыстау         189        189        0     33     67     100   89

     Жиыны:            788        788       10    547    101     658  130

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    79    445   34   0    41

  0     0     46   54   0    89

  0    79    491   88   0   130

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

     5. Словакия шекарасы-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-

          Умань-Кировоград-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные воды-

         Махачкала-Баку-Түркменбашы-Ашғабат-Чарджоу-Бұхара-Самарқант-

      Жизак-Ташкент-Шымкент-Тараз-Бішкек-Алматы-Қорғас-Қытай шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Оңтүстік

     Қазақстан        213        213       177    36      0      213    0

2.  Жамбыл           327        327       127   200      0      327    0

3.  Алматы           507        493       274   219      0      493    0

     Жиыны:          1047       1033       578   455      0     1033    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

97    79    37     0   0    0

12   315     0     0   0    0

87   251   155     0   0    0

196   645   192     0   0    0

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

     6. Екатеринбург-Челябі-Қостанай-Астана-Қарағанды-Алматы-Бішкек-

     Ош-Әндіжан-Қоқан-Ташкент-Душанбе-Нижний Пянж-Ауғанстан шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Қостанай         350        350       170   180      0      350    0

2.  Солтүстік

     Қазақстан        127        127         0   127      0      127    0

3.  Ақмола           492        492       317   171      4      492    0

4.  Қарағанды        645        645       121   524      0      645    0

5.  Алматы           369        252        46   206      0      252    0

6.  Жамбыл           289        211         0   211      0      211    0

     Жиыны:          2275       2081       659  1425     11     2085    9

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  3    83    264    0   0    0

  0     0    127    0   0    0

20     8    464    0   0    0

67   158    420    0   0    0

  0   168     84    0   0    0

  0   211      0    0   0    0

100   639   1371   13  14   15

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

     7. Самара-Орал-Атырау

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Батыс

     Қазақстан        384        363        20    338     5      363    0

2.  Атырау           189        189        10    179     0      189    0

     Жиыны:           573        552        30    517     5      552    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  7     0    356    0   0    0

  0    10    179    0   0    0

  7    10    535    0   0    0

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

     8. Петропавл-Есіл-Жезқазған-Қызылорда-Үшқұдық-Науаи

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Солтүстік

     Қазақстан        359        359       235    124     0      359    0

2.  Ақмола           218        218         0    186     6      192   26

3.  Қостанай         125        125         9     63    53      125    0

4.  Қарағанды        463        456        26    233   197      456    0

5.  Қызылорда        430        412         0    120    89      209  203

     Жиыны:          1595       1570       270    726   345     1341  229

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

50    41    206   62   0    0

  0     0    192    0   0   26

  0     0    125    0   0    0

15     0    441    0   0    0

  0     0    209    0   0  203

65    41   1173   62   0  229

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

     9. Георгиевка-Аягөз-Талдықорған-Сарыөзек-Алматы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Шығыс

     Қазақстан        343        343         0   343     0      343    0

2.  Алматы           608        608       310   298     0      608    0

     Жиыны:           951        951       310   641     0      951    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    50    293    0   0    0

170    89    349    0   0    0

170   139    642    0   0    0

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

     10. Петропавл-Астана

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Солтүстік

     Қазақстан        305        271       254    17      0      271    0

2.  Ақмола           192        192       192     0      0      192    0

     Жиыны:           497        463       446    17      0      463    0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  8     7   256     0   0    0

  0     0   192     0   0    0

  8     7   448     0   0    0

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

     11. Бейнеу-Бекдаш-Түркменбашы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Маңғыстау         635        635       233   136     241     610   25

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    475   135  0    25

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

     12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Жамбыл            14       14          0     14      0      14     0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    14     0   0     0

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

     13. Семей-Барнауыл-Жаңа Алтай

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Шығыс

     Қазақстан         113       113         19    94      0     113     0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    19    94     0    0    0

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

     14. Таскескен-Бақты-Қытай шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Шығыс

     Қазақстан         190       190          0    190     0     190     0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    190    0    0    0

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

     15. Үшарал-Достық-Қытай шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Алматы            184       184        174    10      0     184     0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0    10    174    0    0    0

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

     16. Сарыөзек-Көктал-Қорғас-Қытай шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Алматы            232       178          0    178     0     178     0

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     0    178    0    0    0

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

     17. Алматы-Ұзынағаш-Хемин-Қырғызстан шекарасы

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Алматы             95        42          3     21     0      24    18

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     3     21   0    0    18

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

     18. Балықшы-Шолпан-Ата-Түп-Кеген-Көкпек

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

1 !      2        !    3   !     4      !   5  !  6  !   7   !   8  !  9

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

1.  Алматы           115       115         10    105     0      115    0

     Барлығы:       13108     12301       3326   7803   770    11899  402

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

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

10  ! 11  ! 12  ! 13 ! 14 ! 15 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

  0     10   105    0    0    0 !

632   2316  8477  474    0  402 !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!

Мамандар:

     Багарова Ж.А.,

     Қасымбеков Б.А.

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