

## Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамытудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 30 желтоқсандағы N 1351 қаулысы

Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту үшін тиімді пайдалану мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамытудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі қаңтарда және шілдеде жартыжылдықтың қорытындысы бойынша Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаны іске асыру барысы туралы ақпарат ұсынсын.

3. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің орынбасары - Қазақстан Республикасының Индустрия және сауда министрі С.М.Мыңбаевқа жүктелсін.

**Ескерту. 3-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2006 жылғы 13 қаңтардағы N 38 Қаулысымен.**

4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қ а з а қ с т а н                      Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

*Премьер-Министрі*

Қ а з а қ с т а н                      Р е с п у б л и к а с ы

2 0 0 3                      ж ы л ғ ы                      3 0                      Ү к і м е т і н і ң  
ж е л т о қ с а н д а ғ ы

N                      1 3 5 1                      қ а у л ы с ы м е н

бекітілген

**Қазақстан Республикасының  
транзит-көлік әлеуетін дамытудың  
2004-2006 жылдарға арналған  
Бағдарламасы**

Астана, 2003 ж.

**1. ПАСПОРТ**

# **А т а у ы**

Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамытудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы.

## **Бағдарламаны әзірлеу үшін негіздер**

Қазақстанның 2030 жылға дейінгі Даму стратегиясы,  
"Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасы туралы"  
Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801 қаулысы,  
Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстанның 2030 жылға дейінгі Даму стратегиясын іске асыру жөніндегі одан арғы іс-шаралар туралы" 2003 жылғы 15 тамыздағы N 1165 Жарлығы,  
"Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысы,  
Қазақстан Республикасы Қауіпсіздік Кеңесі мәжілісінің 2003 жылғы 16 қазандағы хаттамасы.

## **Негізгі әзірлеуші**

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі

## **Бағдарламаның мақсаты**

Қазақстанның транзит-көлік әлеуетін жетілдіруге және озық дамытуға бағытталған құқықтық, ұйымдастырушылық, техникалық, экономикалық және қаржылық сипаттағы, республиканың көлік магистралімен транзиттік және экспорттық-импорттық тасымалдардың көлемін ұлғайту және тиімділігін арттыру үшін қазіргі кезеңдегі бірінші кезекті шаралардың кешенін қабылдау, сондай-ақ осы шараларды іске асыру жөніндегі іс-әрекеттерді нақтылау және оларды жүзеге асырудың орынды кезеңділігін белгілеу.

## **Бағдарламаның міндеттері**

халықаралық деңгейде елдің көлік дәліздерін және транзиттік бағыттарын институционалды күшейту мен дамыту;  
жолаушылар, жүктер, ақпараттар мен қызмет көрсетулер қозғалысы жолындағы табиғи емес кедергілерді жоюға бағытталған Қазақстан Республикасының екі жақты және көп жақты ынтымақтастығын дамыту және тереңдету;  
халықаралық конвенциялар мен келісімдерге сәйкес Қазақстан Республикасының көлік заңнамасын біріздендіру және үйлестіру;  
еліміздің транзит-көлік әлеуетін дамытуға сыртқы факторлардың теріс әсерін азайту ;  
ұлттық көлік-коммуникация желілерін жаңғырту, техникалық қайта жарақтандыру және дамыту ;  
қызмет көрсетудің логистикалық жүйелері мен мультимодальды тасымалды дамытуға негізделген қазіргі заманғы көлік технологияларын енгізу;

қызмет көрсетудің логистикалық жүйелері мен мультимодальды тасымалды дамытуға негізделген қазіргі заманғы көлік технологияларын енгізу;  
ұлттық мүдделерді ескеретін және еліміздің транзиттік тартымдылығын қамтамасыз ететін тариф саясатын жетілдіру;  
халықаралық көлік дәліздерінің қызметіне ақпараттық-талдаулық және ғылыми-техникалық қолдау көрсету.

### **Бағдарламаның негізгі бағыттары және іске асыру тетіктері. Қажетті ресурстар.**

Бағдарламаны орындауды қамтамасыз ету жөніндегі негізгі бағыттар мен тетіктер және оны іске асыру үшін қажетті ресурстар Бағдарлама субъектілерінің перспективті және жылдық жоспарларында белгіленеді.

### **Бағдарламаны қаржыландыру көздері**

Негізгі қаржыландыру көздері болып мыналар табылады:

Бюджет қаражаты және рынок субъектілерінің меншікті қаражаты - әкімшілік етуге (мемлекеттік басқару), құқықтық және нормативтік-техникалық, ақпараттық-талдамалық және ғылыми-техникалық қамтамасыз етуге;

Рынок субъектілерінің меншікті қаражаты, сондай-ақ ішкі және сыртқы алыс-берістер - қызмет көрсетудің логистикалық жүйелерін құруға, көлік-коммуникация кешенін қайта жаңартуға, жаңғыртуға, техникалық қайта жарақтандыруға және оның жаңа объектілерін салуға.

Қаржыландыру өлшемі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 12 қыркүйектегі N 929 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2004-2006 жылдарға индикативті жоспарының әлеуметтік-экономикалық дамуында анықталған:

- 2004 жылға - 9220,2 млн.теңге;

- 2005 жылға - 1186,3 млн.теңге;

- 2006 жылға - 351,5 млн.теңге.

### **Күтілетін нәтижелер**

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін транзиттік жүк ағынының өсуі, бұл оларға қызмет көрсетуден түсетін Қазақстан Республикасының тікелей және жанама кірісін ұлғайтуға әсер етеді;

ұсынылатын көлік қызметтерінің сапасын көтеру: жүктерді жеткізудің жылдамдығын арттыру мен олардың сақталуын қамтамасыз ету, тауар бірлігіне есептегенде көлік шығындарын қысқарту;

жол және көлік құрылысы саласында, көлік инфрақұрылымы кәсіпорындарында, қызмет көрсету саласында қосымша жұмыс орындарын ашу;

шектес мемлекеттермен сауда-экономикалық және саяси байланыстарды нығайту, бұл өңірдегі саяси жағдайды одан әрі тұрақтандыруға және экономикалық дамуға

қызмет ететін болады;

елге жаңа технологияларды тарту.

Бұдан басқа, Бағдарламаны іске асыру, мақсатты нәтижелерге қол жеткізуден өзге,

ішкі тасымалдарда көлік шығындарын төмендетуге әкеледі, ол жаңа көлік технологияларын игеру мен жаңғыртылған көлік желілерінде көлік процесін жетілдірудің есебінен жүргізіледі.

## **Бағдарламаны іске асыру мерзімдері**

Бағдарламаны іске асыру мерзімдері - 2004-2006 жылдар.

## **2. Кіріспе**

Тиімді және сенімді жұмыс істейтін еуразиялық континентаралық байланыстарды қалыптастыру экономика жаһанданудың қазіргі жағдайында ерекше өзекті мәселе болып отыр. Бұл сауда-экономикалық, ғылыми-техникалық және мәдени байланыстардың кеңеюімен байланысты, олардың негізінде ұлттық және өңірлік мүдделерді қамтамасыз ету үшін мемлекетаралық ынтымақтастық жатыр.

Қазақстанның орын алып отырған көлік проблемаларын шешуге белсенді қатысуы еліміздің географиялық жағдайына, оның табиғи байлықтарына, өңірдегі экономикалық белсенділіктің өсуіне, көлік кешенінің жеткілікті жүк тасу қуатының болуына және еліміздің әлемдік экономикалық жүйеге тең құқықты интеграциясына бағытталған саяси таңдауына байланысты.

Әлемдік рынокта көлік-коммуникация кешенінің бәсекелестік қабілеттілігін қамтамасыз ету және Қазақстан Республикасы аумағы арқылы транзиттік ағындарды ұлғайту "Қазақстан-2030" Стратегиясына экономикалық дамудың ұзақ мерзімді басымдықтарының бірі ретінде қаралады.

Көлік мәселелерін шешудің негізгі бағыттары мынадай тұжырымдамаларда берілген:

- Қазақстан Республикасының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған мемлекеттік көлік саясаты;

- Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерінің дамуы.

Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту бағдарламасы осы тұжырымдамаларды практикалық іске асыру жолындағы бірінші кезектегі міндеттерді белгілейді және Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттің жан-жақты дамуына назарды нақтылайды.

Бағдарламаны әзірлеуді негіздеу - "Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысы.

## **3. Транзит-көлік әлеуетінің қазіргі жай-күйін талдау**

### **1. Транзиттік тасымалдарды дамыту үшін алғышарттар**

Қазіргі даму кезеңінде Қазақстан Республикасында транзиттік мүмкіндіктерін пайдалану тиімділігін арттыру үшін қолайлы алғышарттар пайда болды.

Солардың бірі Еуропа және Азия елдері арасында серпінді дамып келе жатқан сауда-өнеркәсіптік алмасуға байланысты. Осы алмасу жаңа, неғұрлым оңтайлы еуразиялық көлік коммуникацияларын қалыптастыруға ынталандырады. Көптеген халықаралық ұйымдардың күш-жігері осы саладағы проблемаларды шешуге бағытталған.

Қабылданған шешімдер шеңберінде Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымы (ТЖЫҰ) халықаралық трансконтиненталды темір жол бағыттарын, ал Біріккен Ұлттар Ұйымы Еуропалық экономикалық комиссиясының (БҰҰ ЕЭК) және Біріккен Ұлттар Ұйымы Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясының (БҰҰ АТМЭЭК) ("Азиядағы жердегі көлік инфрақұрылымын дамыту" жобасы шеңберінде (АЛТИД) хатшылықтары - автомобиль жолдарының халықаралық желілерін қалыптастырады. Қазақстанның еуроазиялық құрлықтың ортасында географиялық орналасуына байланысты қалыптасушы құрлықаралық бағыттардың кейбіреулері оның аумағы арқылы өтеді. Бұл ретте Қазақстан аумағы арқылы өтетін бағыттар аралықты қысқартуға мүмкіндік береді, мысалы, "Батыс Еуропа елдері - Қиыр Шығыс елдері" қатынасында темір жол тасымалдарын шамамен 1,5 мың км қысқартады.

Транзиттік тасымалдарды дамыту үшін екінші өзекті алғышарт Тәуелсіз Мемлекеттер достастығы (ТМД), Экономикалық ынтымақтастық ұйымы (ЭЫҰ), Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ) және басқа да халықаралық ұйымдар шеңберінде өңірлік ынтымақтастықты кеңейту болып табылады.

Орталық Азия елдерінің Ресей Федерациясы мен Қытайдың рыноктарымен объективті сауда байланыстары өздерінің едәуір көлемінде тек Қазақстан Республикасының аумағы арқылы ғана жүзеге асырылады. Оның үстіне, Орталық Азия мемлекеттердің басқа әлемдік рыноктарға шығулар, көбіне, өңірлік ынтымақтастық жағдайында болатын бағыттармен байланысты.

Экономикалық жүйелердің тарихи қалыптасқан өзара тығыз байланысы және бұрынғы кеңес одағының барлық мемлекеттері рыноктарының өзара едәуір тәуелділігі өңірлік тауар алмасудың ойдағыдай дамуына мүмкіндік туғызады.

Халықаралық тасымалдардың барлық бағыттары бойынша көліктің барлық түрлерінде тасымалдау мүмкіндіктерінің елеулі резерві бар.

## **2. Транзиттік тасымалдардың нақты жай-күйі және өсу перспективалары**

Қазақстан аумағындағы көлік жұмысының аса маңызды құрамдас бөлігі транзиттік тасымалдар болып табылады. Елеулі қашықтықтарға байланысты олар көбіне темір жол көлігі арқылы жүзеге асырылады.

Қазақстан Республикасы шекараларындағы бағыттар бойынша темір жол транзитінің динамикасы (3-қосымшаны қараңыз) соңғы онжылдықта темір жол желісі бойынша транзиттік тасымалдардың көлемі жаңа мыңжылдықтың басында жылына 5,6 млн. тонна деңгейіне тұрақтанып шамамен 20 есеге азайғанын айғақтайды.

Алдыңғы жылдары қазақстандық темір жол желісі арқылы транзиттік тасымалдардың негізгі көлемі Ресей мен бұрынғы Одақтың басқа да республикаларының аймақаралық байланыстары есебінен қалыптасты. Ресей Федерациясы - Орта Азия республикалары қатынасындағы транзит үлесі 50-70% құраса, ал "батыс-шығыс" қатынасында 30% шамасында ауытқып отырды.

КСРО ыдырағаннан кейін тасымалдардың тек көлемі ғана емес, сонымен бірге географиясы да өзгеріске ұшырады. Елеулі көлемде жүзеге асырылып келген ресейлік жүктердің аймақаралық тасымалдары Транссибтің негізгі магистраліне ауысты. Осы себептен темір жолдардың батыс қазақстандық желісі учаскелерінде Орал, Поволжье және Ресейдің оңтүстік аймақтары арасындағы қатынастарда ресейлік жүктерді тасымалдары толығымен тоқталды. Ресейді мамандардың болжамы бойынша көз жетерлік келешекте қазақстандық темір жолдарды аймақаралық ресейлік тасымалдар үшін осы қатынастарда пайдалану көзделмейді.

Қазіргі кезде Қазақстанның аумағындағы негізгі транзитті (80% шамасында) Ресей Федерациясы және еуропалық елдер - Орталық Азия мемлекеттері қатынасындағы тасымалдар құрайды. Абсолютті көрсеткіштерде осы бағыттағы тасымалдар көлемі қол жеткен ең жоғары деңгейден 10 еседен астам азайды. Соған қарамастан мұнда қолайлы транзиттік перспективалар сақталуда. Мұны осы бағыттағы тасымал жөніндегі негізгі әріптестер - Ресей мен Өзбекстанның сауда-экономикалық байланыстарының қолайлы даму барысы растайды. Осы мемлекеттердің сыртқы сауда айналымы соңғы кезде тұрақты өсу қарқынымен сипатталды және 2000 жылы 17% құрады.

Тасымалдардың негізгі көлемдері Озинки, Илецк, Никель-Тау - Шеңгелді және Ақсарай - Бейнеу бағыттарында, яғни ОРТА АЗИЯ және БАТЫС дәліздері шегінде жүзеге асырылады. Шеңгелді және Бейнеу темір жол станциялары арқылы тасымалдарға трансконтиненттік транзиттің (ТРАСЕКА дәлізінің солтүстік бағыты) ықпалы елеулі емес. Сондықтан тұтас алғанда осы бағыттағы транзит өсімінің көлемін Орталық Азия елдерінің жалпы ішкі өнімінің (ЖІӨ) орташа безбенделген өсуіне балама ретте қабылдауға болады. Түрлі бағалаулар бойынша осы шама Бағдарламаның қолданылуы кезінде 3-тен 7%-ға дейінгі мөлшерді құрай алады.

Қазақстан темір жолдарының желісі бойынша транзиттік тасымалдардың өсуінің перспективалары, негізінен республикалық магистральдарды трансконтиненттік бағыттардың еуразиялық жүйесіне қатыстыруға және шекаралық Достық-Алашанькоу темір жол өткелінің пайдалануға берілуіне байланысты.

Қазіргі кезде теңіз көлігі арқылы жүзеге асырылатын Еуропа және Азия - Тынық мұхит аймағы елдері арасындағы жүк тасымалының жыл сайынғы көлемі жылына 90 млн. астам тонна құрайды (ТМД темір жол көлігі жөніндегі Кеңестің деректері). Осы қатынастағы континенттік тасымалдардың үлесі (негізінен ресейлік Транссиб бойынша) жалпы жүк алмасудың 1%-ын құрайды. Бұл орайда осындай тасымалдардың шамамен 40%-ы табиғи түрде құрлық (темір жол) бағыттарына ұмтылатын Солтүстік Еуропа

елдерінің үлесіне келеді. БҰҰ АТМЭӘК деректері бойынша тасымалдар көлемі 1999 жылы 2,5 млн. жиырма футтық эквиваленттің контейнерлерін (ЖФЭ) құрады. Тасымалдар көлемдерінің жылдық орташа өсімдері (1993-2000 жылдар) 10% астам қ ұ р а д ы .

Континенттік бағыттардың теңіз бағыттарымен салыстырғандағы негізгі артықшылығы қашықтықтарды және жүктерді жеткізу мерзімінде елеулі қысқарту болып табылады. Мәселен, Жапония - Суэц каналы - Орталық Еуропа теңіз тасымалының ұзақтығы 35-37 тәулікті құрайды. Қозғалыстың қолданыстағы ұйымдастырылуында Қытай, Қазақстан және Ресей Федерациясы арқылы Трансасия темір жолы бойынша жүктерді жеткізу мерзімі 21-23 тәулікке дейін қысқарады және жүрдек контейнерлік поездармен тасымалдау кезінде 12-13 тәулікке дейін жеткізілуі м ү м к і н .

Алайда Достық станциясы арқылы транзит аса тұрақсыз күйде қалып тұр: 1996 жыл - 660 мың тонна; 1999 жыл - 285 мың тонна; 2001 жыл - 400 мың тонна, 2002 жыл - 700 м ы ң т о н н а .

Осыған байланысты оның өзгерістерінің болжамы, тіпті таяу перспективада да соншалық белгісіз болып табылады. Сыртқы саяси және экономикалық ахуалдың оң дамуы жағдайында, сондай-ақ тауарлар қозғалысы жолындағы барлық табиғи және табиғи емес кедергілерді жойған жағдайда Дружба станциясы арқылы транзиттік тасымалдардың көлемі бірнеше есеге артуы мүмкін. Бағдарламаның қолданылу кезеңіне транзиттің екі есеге ұлғаюы неғұрлым ықтимал болып табылады. Оқиғалар қолайсыз дамыған жағдайда транзит ең төмен тіркелген белгілерге дейін құлдырауы м ү м к і н .

Сонымен, жағдайлардың сәтті тоғысуында Қазақстан Республикасы арқылы темір жол транзиті 2005 жылға 6,1-7,6 млн. тоннаға жетуі мүмкін, бұл көрсеткіш 2001 жылғы деңгейден 17 - 46 % - ғ а ж о ғ а р ы .

Автомобиль көлігінде мемлекет иелігінен айыру және жекешелендіру процестері аяқталғаннан кейін автомобиль көлігі тасымалдарының барлық түрінің, соның ішінде транзитті жүк тасқындарының да статистикалық есебінің нақтылығы жойылды.

ТРАСЕКА жобаларының материалдары бойынша былай тұжырымдауға болады, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы көліктің барлық түрлерімен жалпы транзит (соның ішінде құбырлық та) 1998-2000 жылдары жылына шамамен 8-9 млн. тоннаны құрады. Бұл ретте транзиттік тасымалдардың 10%-дан сәл азырағы автомобиль көлігімен жүзеге асырылды. Жылына 0,9-1,0 млн. тонна шаманы 1998 және 2000 жылдары Көлік және коммуникациялар ғылыми-зерттеу институтының ("КК ҒЗИ" ЖАҚ) мамандары жүргізген республиканың негізгі магистральдарындағы ішінара т е к с е р у л е р д е к ө р с е т т і .

Автокөлік транзиттің негізгі бағыттары Ресей Федерациясы - Орталық Азия және Еуропа елдері - Орталық Азия елдері болып табылады. Осы қатынастарға барлық

транзиттік тасымалдардың тиісінше 52%-ы және 40%-ы келеді. Ресей Федерациясы - Қытай және Орталық Азия елдері - Қытай қатынасындағы автокөлік транзиті тең шамалы және шамамен 3-4%-ға бағаланады.

Транзиттік тасымалдар үшін негізінен ОРТА АЗИЯ және ОРТАЛЫҚ АЗИЯ-ШЫҒЫС дәліздері пайдаланылады. Жол тексерулері көрсеткеніндей СОЛТҮСТІК және ОРТАЛЫҚ дәліздері көбіне жүктердің экспорттық-импорттық тасымалдары үшін пайдаланылады.

Автокөлік транзитінің өзінің өңірлік сипатын сақтауы айқын. Алдын ала бағалаулар 2005 жылға қатысты оның 12-30 пайызға өсетіндігін көрсетеді, 2000 жылға қатысты оның мәні 1,10-1,2 млн. тоннаға жетеді.

Ақтау теңіз сауда порты арқылы транзиттің дамуы ТРАСЕКА және СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК халықаралық көлік дәліздерін қалыптастырумен байланысты.

Порт арқылы транзиттік тасымалдар 2001 жылы 0,2 млн. тоннадан кемірек шаманы құрады.

Соның ішінде Қазақстанның шығыс, орталық және солтүстік аймақтарынан, қайткенде де порттың жақсы қол жетімділігі қамтамасыз етілетін сәтке дейін асып кеткенде де осы деңгейдің елеулі ұлғаюы екіталай.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі арқылы транзиттің әлеуетті өсуі ИКАО болжамдық бағаларынан шығарылуы мүмкін, оларға сәйкес Еуропа және Азия арасындағы жолаушы тасымалдары таяудағы 5 жылда 5-7%-ға, ал жүк тасымалдары - 9 - 10 % - ға өседі.

Қазақстан транзитінің өсуі көрсетілген шамалардан жоғары да, төмен де болуы мүмкін, ол Қазақстан Республикасы әуе дәліздерінің бәсекелестік қабілетімен анықталады.

### **3. Транзиттік тасымалдардың халықаралық және ұлттық аспектілері**

Халықаралық көлік бағыттары түрлі мемлекеттердің көлік желілерінің жеке учаскелері негізінде халықаралық қатынастағы тасымалдар бойынша олардың қызметтерін біріктіру және жөнге келтіру жолымен қалыптастырылады. Осындай жүйелердің тиімді жұмыс істеулері, аумақтары бойынша бағыт өтетін барлық мемлекеттердің келісілген қызметі жағдайында ғана және әрбір мемлекеттің ұлттық шекарасы шектерінде тасымалдардың лайықты жағдайлары болуы кезінде қамтамасыз етілуі мүмкін.

Құрлықаралық бағыттарды қалыптастыру мен пайдаланудың халықаралық аспекті міндетті шарт ретінде барлық қатыстырылушы елдердің көлік әкімшіліктерінің тұрақты ынтымақтастығын көздейді. Бұл ынтымақтастық құрлықаралық алмасу жүйесінде бағыттың тартымдылығын арттыру мен бәсекелік қабілеттілігін қамтамасыз ету мақсатында бірыңғай техникалық стандарттар мен пайдалану нормаларын жасауға, нормативтік және құқықтық негізді біріздендіруге (үйлестіруге), көлік тасқындары



жолдарындағы табиғи және табиғи емес кедергілерді жоюға, келісілген тариф саясатын және т.с.с жүргізуі бағытталуы тиіс.

Қазіргі сәтте еуразиялық қатынаста тасымалдарды ұйымдастыру кезінде белгілі бір таңдау еркіндіктерін беретін бағыттар қалыптасты (теңіз, сондай-ақ құрлық). Таңдаудың шешуші өлшемі ретінде тасымал сапасының жалпы деңгейін анықтайтын " қызмет көрсетулер пакеті" аталатын құжат болып табылады және ол мынадай көрсеткіштерді біріктіреді, олар:

қ ұ н ;  
у а қ ы т ( ұ з а қ т ы ғ ы ) ;  
қауіпсіздік (жүктің сақталынуы);  
қызмет көрсету деңгейі (мерзімінде жеткізу кепілдігі, ақпараттық қамтамасыз ету ж ә н е т . б . ) .

"Қызмет көрсетулер пакетінің" ең озық көрсеткіштеріне қол жеткізу бағыттың қажеттілігін қамтамасыз ету жөніндегі негізгі міндет болып табылады.

Халықаралық тасымалдар практикасы, олар бойынша халықаралық көлік дәліздерінің, мультимодальды тасымалдар экспедиторлары мен операторлары кәсіби бірлестіктерінің бағыттары өтетін елдер өкілдерінен тұратын жұмыс істеп тұрған халықаралық органдарға (ұйымдарға) қатысуды жандандыру, сондай-ақ қажет болған жағдайда, жаңа органдар мен халықаралық кеңестер құру жазықтығында жатқандығын көрсетті. Бұл бағытты тиімді пайдалануды ұйымдастыруға, оның тартымдылығын арттыруға бағытталған техникалық және тарифтік икемді саясат жүргізуге мүмкіндік б е р е д і .

Континентаралық бағыттардың жұмыс істеулерінің халықаралық сипаты мемлекеттік деңгейде де бірқатар мәселелерді шешуді талап етеді. Интеграция бойынша нақты қадамдар жасамас бұрын, халықаралық көлік жүйесіне мыналар талап е т і л е д і :

ұлттық басымдықтарды анықтау мақсатында жұмыс істеп тұрған және әлеуетті халықаралық бағыттарға түгендеу жүргізу;

халықаралық көлік байланыстарын жетілдіру (оңтайландыру) бойынша ұлттық желілердің әлеуетті мүмкіндіктерін анықтау;

аумақтары бойынша нақты бағыт өтетін мемлекеттер арасында екі және көп жақты келісімдер жасасу жолымен негізгі бағыттар мен желілердің техникалық жай-күйіне қойылатын талаптарды бекіту, солар бойынша қозғалыстар ұйымдастыру, соның ішінде шекаралық өткелдерде де өз ұсыныстарын нысандандыру;

бағытты кеңінен таныстыру және оның "осал" жерлерін анықтау мақсатымен демонстрациялық тасымал дайындау және жүзеге асыру (мүдделі тараптардың қ о л д а у ы м е н ) .

Ұлттық деңгейде транзиттік саясатты іске асыруды арнайы кешенді бағдарламалар негізінде халықаралық көлік дәліздерінің ұлттық учаскелерін дамыта отырып, әртүрлі

мемлекеттік және жеке құрылымдардың қызметтерін үйлестіретін уәкілетті орган  
ж ү з е г е а с ы р а д ы .

Транзит-көлік әлеуетін дамытудың негізгі стратегиялық міндеттері мыналар болып  
т а б ы л а д ы :

1. Шекаралас мемлекеттермен келісілген транзиттік саясатты жүргізу, соның ішінде  
ТМД елдерін өзінің басымдық транзиттік ықпалында ұстау және әлемнің басқа  
өңірлеріне өзінің ықпалын тарату.

2. Көпжақты халықаралық ынтымақтастықты нығайту және кеңейту, соның ішінде  
шекаралас елдермен бірінші кезекте Ресеймен және Қытаймен достық байланыстарды  
н ы ғ а й т у .

3. Халықаралық көлік дәліздері саласындағы нормативтік құқықтық базаны  
халықаралық стандарттарға сәйкестікке келтіру жөніндегі жұмыстар.

4. Транзиттік дәліздердің учаскелерін жаңғырту және қайта жаңарту.

5. Саналы тарифтік және инвестициялық саясатты жүргізу.

6. Халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыруға және инфрақұрылымды, соның  
ішінде көлік қызметтерін көрсету рыногын ақпараттық қамтамасыз ету жүйесін және  
көлік құралдарына қызмет көрсету жүйесін дамытуға бағытталған бағдарламалар мен  
жобаларды әзірлеу және іске асыру.

7. Мультимодальды тасымалдарды дамыту.

Мазмұндалған міндеттерді республикалық бюджет қаражаты және осы  
проблемаларды шешуге мүдделі компаниялардың қаражаты есебінен іске асыру  
болжанады.

#### **4. Көлік инфрақұрылымы және халықаралық тасымалдарды қамтамасыз ету бойынша оның техникалық мүмкіндіктері**

АТМЭЭК 56-сессиясында (Бангкок, 2000 жылғы маусым) трансевразиялық  
тасымалдарды ұйымдастыру үшін басым бағыттар ретінде бес бағыт аталынды:

Еуропа - Корей түбегі (Беларусь, Ресей арқылы кіші нұсқалармен: а) Транссиб  
бойынша; б) Қазақстан, Қытай арқылы);

Еуропа - Оңтүстік-Шығыс Азия (Түркия, Иран, Оңтүстік Азия арқылы);

Еуропа - Оңтүстік-Шығыс Азия (Түркия, Орталық Азия, Қазақстан, Қытай арқылы);

Еуропа - Оңтүстік-Шығыс Азия (Кавказ - Орталық Азия, Қазақстан, Қытай арқылы)

;

Солтүстік Еуропа - Парсы шығанағы (Ресей, Кавказ, Каспий теңізі, Иран арқылы,  
Түркия - Иран арқылы кіші нұсқалармен).

Осы негізде, көлік жөніндегі 2-ші халықаралық Еуразия конференциясы арқылы (Санкт-Петербург, 2000 жылғы, қазан) тиісті көлік дәліздерін құруға кірісу ұсынылды,  
оларға мына белгілер берілді:

Т Р А Н С С І Б ;

О Р Т А Л Ы Қ ;  
О Ң Т Ү С Т І К ;  
Т Р А С Е К А ;

СОЛТҮСТІК - ОҢТҮСТІК .

Жоғарыда аталған дәліздердің төртеуі Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтеді. Олар ТРАНССІБ, ОРТАЛЫҚ, ТРАСЕКА және СОЛТҮСТІК - ОҢТҮСТІК.

1) *Темір жол көлігі*

Еуропа - Азия қатынасындағы халықаралық темір жол тәсімдерін әзірлеу ТЖЫҰ қамқорлығымен жүргізілуде. Қазір 13 негізгі көлік континентаралық бағыттар құрылды, олардың кейбіреулерінің тоғызға дейін тармақтары бар. Батыста темір жол бағыттары пан-еуропалық (криттік) көлік дәліздері бағыттарымен ұштасып жатса, ал шығыста экономикалық белсенділігі жоғары аймақтарға таралады (Корей түбегі, шығыс және оңтүстік-шығыс Қытай Орталық Азия және Парсы шығанағы елдері).

Қазақстан аумағы арқылы ТЖЫҰ 6 негізгі бағыты және олардың тармақтары өтеді. 1-бағыт, ұзақтығы 12233 км, Польша, Латвия, Литва, Эстония, Беларусь, Ресей, Қазақстан, Өзбекстан, Қытай, Монғолия, КХДР аумақтары арқылы өтеді. Осы бағыт тармақтарының бірі (1е, 3306 км) Қазақстан аумағы арқылы өтеді, ол: Москва - Рязань - Сызрань - Орынбор - Ақтөбе - Қандығаш - Арыс - Ташкент. Қазақстан аумағында бағыттың ұзақтығы 1698 км құрайды.

2-бағыт, (Солтүстік), ұзақтығы 8048 км, Ресей, Қазақстан және Қытай аумақтары арқылы өтеді. Қазақстан аумағында негізгі бағыт Петропавл - Астана - Достық станциялары арқылы өтеді (1718 км), тармақ (2а, 1308 км) Дема (РФ) - Қарталы (РФ) - Тобыл - Астана станциялары арқылы өтеді.

5-бағыт, ұзақтығы 11539 км, Венгрия, Словакия, Украина, Молдова, Ресей Федерациясы, Грузия, Әзербайжан, Қазақстан, Қырғыз Республикасы, Қытай аумақтары арқылы өтеді. Қазақстан аумағында негізгі бағыт Петропавл - Көкшетау - Ақтоғай - Достық станциялары арқылы өтеді. Осы бағыт тармақтарының бірі (5ж, 3419 км) Қазақстан аумағы арқылы өтеді: Озинки (РФ) - Арыс - Луговая (Бішкек - Рыбачье) - Алматы - Ақтоғай.

6-бағыт, ұзақтығы 6082 км, Венгрия, Словакия, Югославия, Түркия, Иран, Түркіменстан аумақтары арқылы өтеді және әрі қарай 2 және 10-бағыттар бойынша жүреді.

8-бағыт, ұзақтығы 3619 км, Украина, Ресей Федерациясы, Қазақстан, Өзбекстан, Түркіменстан аумақтары арқылы өтеді. Қазақстан

аумағында бағыт Ақсарай (РФ) - Мақат - Бейнеу (637 км) станциялары арқылы өтеді. Осы бағыт тармақтарының бірі (8б, 527 км) сондай-ақ Қазақстан аумағы арқылы өтеді: Мақат - Қандығаш, Никель-Тау - Қарталы (РФ).

10-бағыт, ұзақтығы 4389 км, Болгария, Украина, Грузия, Әзербайжан, Түркіменстан, Өзбекстан, Қырғыз Республикасы, Тәжікстан және Қазақстан аумақтарымен 2, 5, 6 бағыттарға шығу арқылы өтеді. Осы бағыт тармақтарының бірі (10а, 1097 км) Қазақстан аумағымен Ақтау - Бейнеу - Мақат - Қандығаш - Арыс - Достық станциялары арқылы өтеді.

Еуразиялық континентаралық бағыттар қазақстандық темір жол учаскелерін пайдаланады, олар республика ішінде төрт көлік дәліздері шеңберінде жүйеленеді. Осы дәліздер Қазақстан Республикасының Үкіметі мақұлдаған Қазақстан Республикасы халықаралық көлік дәліздерінің дамуы тұжырымдамасына сәйкес былай белгіленді:

СОЛТҮСТІК (ТРАНССІБ дәлізінің оңтүстік бөлігі фрагментіне сәйкес келеді);  
ОРТАЛЫҚ (ОРТАЛЫҚ және ТРАСЕКА дәліздерінің фрагменттеріне сәйкес келеді)

;

БАТЫС (СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК дәлізі шығыс бөлігінің фрагментіне сәйкес келеді);

ОРТА АЗИЯЛЫҚ (ТРАСЕКА солтүстік бөлігінің фрагментіне сәйкес келеді).

Қазақстан темір жолдарының еуразиялық көлікконтинентаралық бағыттарды қалыптастырудағы қатысу дәрежесі 1-кестеде көрсетілген.

1-кесте. Қазақстан темір жол дәліздері учаскелері арқылы өтетін халықаралық темір жол бағыттары

Қазақстан темір жол желілерінің учаскелері	Қазақстан темір жол желілерінің арқылы өтетін халықаралық бағыттар
	Т Ж Ы Ұ б о й ы н ш а

	Бағыттарды нөмірлеу	Саны	Көлік жөніндегі 2-нші халықаралық конференцияға сәйкес белгілеулер	БҰҰ ЕЭК еуразиялық бағыттарды қалыптас-тыру жөніндегі ұсыныстары

Петропавл	-			Көкшетау	
- Астана	2	1	ТРАНССІБ	Е-203	
Пресногорьков				-	
Көкшетау - Астана	5	1	ТРАНССІБ	Е-203	
Астана				Мойынты	
- Ақтоғай	2,5	2	ТРАНССІБ	Е-203	
Ақтоғай - Достық			2, 5, 5ж, 6, 6	ТРАНССІБ,	Е-203
			10, 10а	ТРАСЕКА,	Е-50
				ОРТАЛЫҚ	

ОРТАЛЫҚ дәлізі 7

Шеңгелді - Арыс			1е, 6, 10	3	ОРТАЛЫҚ,	Е-500
			ТРАСЕКА			
Арыс - Луговая - Алматы - Ақтоғай			5ж, 6, 10, 10а	4	ОРТАЛЫҚ,	Е-50
			ТРАСЕКА			
Ақтоғай - Достық			2, 5, 5ж, 6, 10, 10а	6	ОРТАЛЫҚ,	Е-203
					ТРАНССІБ,	Е-50
					ТРАСЕКА	

ОРТА АЗИЯ дәлізі 5

Озинки - Илецк	5ж,	1				
Илецк - Қандығаш	1е, 5ж	2			Е-500	
Қандығаш - Арыс	1е, 5ж, 10а	3	ТРАСЕКА		Е-50, Е-500	
Арыс - Шеңгелді			1е, 6, 10	3	ОРТАЛЫҚ,	Е-500
					ТРАСЕКА	

БАТЫС дәлізі 3

Ақсарай - Мақат			8	1	СОЛТҮСТІК -	Е-50
			ОҢТҮСТІК			
Мақат - Бейнеу			8, 10а	2	ТРАСЕКА,	Е-503
					СОЛТҮСТІК -	
					ОҢТҮСТІК	
Бейнеу - Ақтау			10а	1	ТРАСЕКА,	Е-503/1
					СОЛТҮСТІК -	
					ОҢТҮСТІК	

Мақат - Қандығаш	86, 10а Е-503/2	2	ТРАСЕКА	Е-50,
Қандығаш - Никель-Тау	86	1		Е-503/2

Қазақстан Республикасының негізгі көлік дәліздері құрамына кіретін темір жол учаскелерінің техникалық-пайдалану сипаттамалары 2-кестеде көрсетілген.

2-кесте. Темір жол дәліздері учаскелерінің техникалық-пайдалану сипаттамалары

Көрсеткіштер атауы	өлшем	Дәліздер бойынша көрсеткіштер			
		бірлігі	СОЛТҮСТІК	ОРТАЛЫҚ	ОРТА АЗИЯ
П а й д а л а н у		ұ з ы н д ы ғ ы ,			
барлығы		1,9	1,8	2,1	1,1
С о н ы ң		і ш і н д е			
б о й ы н ш а :		у ч а с к е л е р			
бір қатарлы	мың км	1,0	1,0	0,9	1,1
екі қатарлы	мың км	0,9	0,8	1,2	-
электрлік тартумен	мың км	0,9	0,9	0,1	-
тепловозбен тартумен	мың км	1,0	0,9	2,0	1,1
		д и с п е т ч е р л і к			
орталықтандырумен	мың км	1,2	1,1	2,0	1,1
автоблоктау арқылы	мың км	0,4	0,4	0,1	-
		ж а р т ы л а й		а в т о м а т т ы	
блоктау арқылы	мың км	0,3	0,3	-	-
Жүк поездарының	тонна	2700-	2700-	2700-	2000-
салмақтық нормалары		6000	4500	4500	4500
Ж ү к		п о е з д а р ы			
қозғалыстарының		о р т а ш а			
ж ы л д а м д ы қ т а р ы :					
учаскелік	км/сағ.	43	41	45	39
техникалық	км/сағ.	49	47	48	45

Келтірілген деректер техникалық жарақтандыру деңгейі бойынша Қазақстан Республикасының темір жол желілерінің халықаралық көлік дәліздері шеңберінде жеткілікті түрде жоғары қарқындылықпен қамтамасыз етуге қабілетті екенін к у ә л а н д ы р а д ы .

СОЛТҮСТІК дәліз Қазақстанның дамыған өнеркәсіптік аймақтары арқылы өтеді.

Оның шекараларында республика елордасы - Астана қаласы және Қарағанды, Балқаш, Көкшетау сияқты ірі өнеркәсіп орталықтары орналасқан. Дәлізге сондай-ақ Жезқазған және Павлодар-Екібастұз аумақтық-өнеркәсіптік кешендер тартылады. Дәліз шегінде баламалы учаскелері және сұрыптаушы станциялары бар темір жол желісі орналасқан, солардың арасындағы ең ірілері Қарағанды-Сұрыптау, Қырқыншы және Көкшетау-1 болып табылады. Ірі тоннажды контейнерлерді өңдеу бойынша ірі контейнерлік терминалдар Достық, Қарағанды, Ақмола және Көкшетау-1 станцияларында орналасқан.

СОЛТҮСТІК дәлізінің темір жол учаскелері бойынша тасымалдардың барлық көлемінің 40%-ына дейінгісін экспорт-импорт және шамамен 10%-ын транзиттік жүк тасқындары құрайды (көбіне ТМД елдері қатынасында).

СОЛТҮСТІК дәліз шеңбердегі көлікконтинентаралық бағыттар транзиттік тасымалдардың өсу перспективасына мүмкіндік жасайды. Алайда қазіргі кезде олар баламалы бағыттармен бәсекеде ұтылып отыр (теңіз және ресейлік Транссибке).

ОРТАЛЫҚ дәліз Оңтүстік-Шығыс және Оңтүстік Қазақстанның дамыған өнеркәсіптік аудандары арқылы өтеді.

Дәліз шегінде баламалы учаскесі және Ақтоғай, Алматы, Шу, Луговая, Жамбыл, Шымкент, Арыс сұрыптау станциялары бар темір жол торабы орналасқан. Ірі тоннажды контейнерлерді қайта өңдейтін ірі контейнерлік терминалдар Достық, Алматы, Жамбыл және Шымкент станцияларында орналасқан.

Қазіргі кезде ОРТАЛЫҚ дәлізі бойынша жүк тасқынындағы транзиттің үлесі Ақтоғай - Достық учаскесінде 15%-дан Шеңгелді станциясына кіре берісте 55%-ға дейін өзгереді, ол тұста ОРТАЛЫҚ және ОРТА АЗИЯЛЫҚ дәліздердің транзиттік тасқындары қосылады.

ОРТАЛЫҚ дәліз шеңберіндегі көлікконтинентаралық бағыттар Орталық Азия елдерінің Қытаймен және Азия-Тынық мұхит өңірі елдерімен сыртқы экономикалық байланыстарын қамтамасыз етеді. Қазіргі кезге дейін оларға балама жоқ. Бірақ Орталық Азия елдерінде Джалал-Абад (Қырғыз Республикасы)-Қашқар темір жолын салу арқылы Қытайға баламалы шығудың мүмкіндіктері зерттелуде.

БАТЫС дәлізі Қазақстанның негізгі мұнай өндіруші аймағы - Орал, Ақтөбе, Атырау және Маңғыстау облыстарының аумақтарын қамтиды. Дәліз шегінде Мақат және Атырау сұрыптау станциялары бар темір жолы жатыр. Осы станцияларда ірі тоннажды контейнерлерді қайта өңдеуге арналған контейнерлік терминалдар бар.

Дәліз шекараларында ең қарқынды темір жол тасымалдары Атырау - Ақсарай учаскесінде, ал төмен қарқынды тасымалдар Бейнеу-Маңғышлақ учаскесінде жүзеге асырылады. Темір жол жүк тасқындарындағы транзиттің үлесі Бейнеуге кіре-берісте 35%-дан Ақсарайда 14%-ға дейін ауытқиды.

БАТЫС дәлізінің темір жол бағыты бойынша тасымалдардың өсу перспективасы өңірдің экономикалық дамуымен және Ақтау теңіз сауда портының көлік

мүмкіндіктерімен тікелей байланысты. Оның үстіне, Өзбекстандағы Үшқұдық-Қараөзек темір жолының құрылысы біткеннен кейін транзиттік тасымалдардың өсуі күтілуде. Бұл жүк тасқындарын ОРТА АЗИЯ дәлізінен ауыстырудың есебінен жүргізіледі.

ОРТА АЗИЯ дәлізі Қазақстанды оңтүстіктен солтүстік-батысқа қарай қиып өтеді және ол Қызылорда, Ақтөбе, Орал, Қарашығанақ және Илецк (Ресей Федерациясының аумағы) өнеркәсіптік тораптары арқылы өтеді.

Дәліз шекараларында Арыс, Қандығаш, Илецк-1, Ақтөбе сұрыптау станциялары бар темір жол өтеді. Ірі тоннажды контейнерлермен операцияларды жүзеге асыратын контейнерлік терминалдар Ақтөбе, Жилаево, Төре-Там, Қызылорда станцияларында б а р .

ОРТА АЗИЯ дәлізі құрамындағы темір жол транзиттік жүктердің ең көп өткізілімін орындайды - жалпы республикалықтың 60%-на дейін. Жиынтық жүк тасқынындағы транзит үлесі 30% құрайды, ол Озинки станциясына кіре-берістерде 50%-ға дейін ж о ғ а р ы л а й д ы .

Осы темір жол бағытының жүктеме перспективасы Өзбекстандағы Үшқұдық-Қараөзек темір жолы іске қосылғаннан кейін БАТЫС және ОРТА АЗИЯ дәліздері арасында жүк тасқындарын қайта бөлуге көп байланысты болады. Алайда қазірдің өзге тасымалдар қарқынын бәсеңдету өте мүмкін болып көрінеді.

Негізгі техникалық сипаттамалар бойынша (екі аралықтардағы негізгі жолдар саны, поездар қозғалысының есептік жылдамдығы, түрлі деңгейлерде автомобиль жолдарымен қиылысуы және т.б.) қазақстандық темір жолдар халықаралық стандарттар талаптарынан біршама кем түсіп жатыр.

Мысалы, екі қатарлы учаскелер Қазақстан аумағындағы халықаралық темір жол бағыттарынан жалпы аралық ұзақтығының жартысынан аспайтын қашықтықты алып жатыр. Бұл ретте бір қатарлы учаскелердің жүк тасу қабілеті тасымалдардың қазіргі орын алған көлемдерінде 50% және одан көбірек толтырылған. Бұл жағдай жүк тасқындары көлемінің өсу шамасына қарай тасымал шарттарын едәуір қиындатуы м ү м к і н .

ХМТЖК ұсынымдарына сәйкес түзу сызықты учаскелер мен салынып жатқан үлкен радиусты қисықтықтарда есептік жылдамдықтар 160 км/сағ. кем болмауы тиіс. Қолданыстағы темір жолдарын дамыту (қайта жаңарту, қалпына келтіру), сондай-ақ осы көрсеткішке бағдарлануы тиіс. Алайда соңғы жылдары көлік инфрақұрылымының техникалық жай-күйінің күрт нашарлауына байланысты, әсіресе жол құрылғыларының, Қазақстанның темір жол тораптарының бәрінде, соның ішінде халықаралық бағыттар құрамына кіретін учаскелерде рұқсат етілген жылдамдықтар 80 км/сағ., ал жекелеген жағдайларда - 40-70 км/сағ. дейін шектелген.

Халықаралық темір жол желілерінің автомобиль жолдарымен бір деңгейде қиылысуына рұқсат етілмейді. Қазақстандық темір жолдар үшін бұл өте күрделі талап.



Мысалы, тек ОРТА АЗИЯ дәлізі шегінде бір деңгейдегі шамамен 90 қиылыстар бар, олардың елеулі бөлігі мүлде күзетілмейтін өткелдер.

Халықаралық бағыттардың құрамына кіретін, қайта жаңартылуы темір жолдағы өткізу қабілетін жоғарылатуға мүмкіндік беретін қазақстандық темір жолдардың қолайсыз және жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарын қажет ететін учаскелерінің тізбесі 3 - кесте де келтірілген.

Қалпына келтіру және қайта жаңарту жұмыстарына арналған қаражат тиісті жылдың республикалық бюджетінде көзделетін болады. Одан басқа, осы іс-шараларды іске асыруға "ҚТЖ" ҰК" меншікті қаражаты пайдаланылатын болады.

3-кесте. Жөндеу-қалпына келтіру және қайта жаңғырту жұмыстарына талап ететін темір жол учаскелері

Дәліздер мен темір жол учаскелерінің атаулары	Ұзақ.   Екі ара.	Күшейтуге мұқтаж учаскелер ұзақтығы
	тығы,   негізгі	_____
	км   жолдар	бірінші   келешекте
		саны   кезекте

#### СОЛТҮСТІК

#### дәлізі

Саяқ - Ақтоғай	185,5	бір	25,6	237,7
Мойынты - Саяқ	336,9	бір	14,5	217,6
Астана - Мойынты	1190,6	бір/екі	34,7	184,7
Көкшетау - Астана	600,5	бір/екі	41,5	174,1
Ақтоғай - мемл.шекара	680,4	бір/екі	2,5	324,8
Дәліз бойынша барлығы:	3321,8		118,8	1262,9

ОРТАЛЫҚ дәлізі (СОЛТҮСТІК дәлізі құрамында ескерілген Достық - Ақтоғай учаскесін алып тастағанда)

Арыс - Алматы	1562,8	бір	352,9	280,42
Алматы I - Ақтоғай	562,5	-//-	133,6	436,5
Дәліз бойынша барлығы:	2125,3		486,5	716,92

#### ОРТА

#### АЗИЯ

#### дәлізі

Озинки - Шеңгелді	3281	бір-екі	457,5	729,97
Дәліз бойынша барлығы:	3281		457,5	729,97

Мақат - Ақсарай	441,8	бір	367	68
Мақат - Бейнеу	300,3	-//-	-	95
Бейнеу - Маңғыстау	403,5	-//-	225-	178
Дәліз бойынша барлығы:	1145,6		592	341
Негізгі	дәліздер		бойынша	
	Барлығы			9873,7

2) Автомобиль көлігі

Қазақстан Республикасының мемлекетаралық байланыстарын қамтамасыз ететін автомобиль жолдарының тізбесі "Қазақстан Республикасында халықаралық автомобиль тасымалдарын ұйымдастыруды дамыту мен жетілдіру жөніндегі шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Министрлер Кабинетінің 1995 жылғы 25 сәуірдегі N 557 қаулысымен бекітілген. Іс жүзінде ол толық көлемде БҰҰ АТМЭӘК бағдарламалық кеңесінде (Бангкок, 1995 жыл) Азия тас жолдары құрамына енгізу үшін АЛТИД жобасы бойынша ұсынылған еді.

Еуропа - Азия қатынасындағы "Е" санатындағы автомобиль жолдарының халықаралық желісін құру Еуропалық экономикалық комиссияның (БҰҰ ЕЭК) тарапынан жүргізіліп жатыр.

Халықаралық автомагистральдар жөніндегі келісім арқылы (ХАК, БҰҰ ЕЭК Ішкі көлік жөніндегі комитеті, Женева, 1975 жыл) негізгі техникалық талаптар белгіленді, Еуропадағы халықаралық автомобиль жолдарының тізбесі жіктелді және бекітілді. Көрсетілген Келісімге толықтыруларға сәйкес халықаралық автомобиль жолдарының тізбесі кеңейтілді және оған құрлықтың азиялық бөлігінде орналасқан автомобиль жолдары енгізілді.

Қазақстан автомобиль жолдарын еуразиялық халықаралық автомобиль жолдары желісіне енгізу бойынша ағымдағы жай-күйі 4-кестеде көрсетілген.

Темір жолдардағы жағдай сияқты, БҰҰ аймақтық құрылымдары арқылы назарға алынған қазақстандық автомобиль жолдары Қазақстан Республикасының аумағындағы жоғарыда аталған төрт көлік дәлізіне төселінеді.

4-кесте. Қазақстан Республикасының халықаралық автомобиль жолдары

Автомобиль жолдарының учаскелері		Жіктеме
	ХАК, ЕЭК БҰҰ	БҰҰ АТМЭӘК, Азия тас жолдары



Автомобиль жолдарының техникалық параметрлері халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес келмейді және ең дұрыс жағдайда оларды "әдеттегі" үлгідегі жолдарға жатқызуға болады (ХАК жіктемесі). Осы дәліздер бойынша өткізу қабілетін жақсарту үшін мынадай: Алматы-Бішкек, Қарабұтақ-Ырғыз-Арал, Ресей Федерациясы шекарасы-Орал-Ақтөбе, Қарабұтақ-Қызылорда шекарасы сияқты автожолдардың жекелеген учаскелеріне қайта жаңарту жүргізу қажет. Бұл автожолдардың учаскелерін қайта жаңартуға арналған қаражат тиісті жылдың республикалық бюджетінде к о з д е л е т і н б о л а д ы .

Халықаралық маңыздағы автомобиль жолдары өз ұзақтығының үлкен бөлуінде (94%) асфальт-бетонмен және қара қиыршықтас жамылғысымен төселген. Топырақ үзілулері тек БАТЫС дәлізінің автомобиль жолдарында ғана кездеседі. Сонымен бірге пайдалану жай-күйі қанағаттанғысыз деп бағаланатын жол учаскелерінің жоғары үлес салмағын атап кеткен жөн (жалпы ұзақтықтың 60% астамы). 5-кестеде көрсетілген 6 бағыттағы 443 көпірдің 38-і авариялық немесе аварияға тақау жай-күйде. БАТЫС дәлізінің автожолдарын жақсарту үшін республикалық бюджеттен мынадай: Астрахань-Түрікменбашы, Ақтау-Атырау, Атырау-Орал сияқты автожолдардың учаскелерін қайта жаңартуға және Қиғаш өзені арқылы көпір салуға қаражат бөлу қ а ж е т .

Жол бойындағы сервистік қызмет көрсетудің деңгейі, әсіресе ауыр кластағы жүк автомобильдері мен автобустар сервисіне қатысты өте төмен.

Қазақстанның халықаралық автомобиль жолдарының техника-пайдаланымдық көрсеткіштерін 5-кестеде келтірілген бағыттардың көрсеткіштері суреттейді.

5-кесте. Автомобиль жолдарының жалпылама сипаттамасы

Бағыт	Ұзақ.   соның ішінде	қозғалыстың
	тығы,   жай-күйі	орташа
	км   бойынша	қарқындылығы,
	_____	а/м күніне
	қанағат.,	нашар
	км	км
Ө з б е к с т а н	ш е к а р а с ы	-
Ш ы м к е н т	-	Т а р а з -
Бішкек - Алматы - Хоргос	1137	267 870 4567
( О Р Т А Л Ы Қ		д ә л і з і н і ң
автомобиль бағыты)		
Р Ф	ш е к а р а с ы	-
Орал	-	О р а л -
Ақтөбе - Қызылорда -	2048	607 1441 1227
Ш ы м к е н т		

( О Р Т А Л Ы Қ автомобиль бағыты)		д ә л і з і н і ң			
Петропавл	-	Астана		-	
Қарағанды - Алматы	1669 844	825	2599		
РФ шекарасы		-	Атырау		-
Ақтау шекарасы	-	Түркіменстан			
( Б А Т Ы С автомобиль бағыттарының бірі)		1420	312	1108	757
( Б А Т Ы С автомобиль бағыттарының бірі)		д ә л і з і			
РФ шекарасы		-	Павлодар		-
Семей - Майқапшағай		1105	600	505	900
( С О Л Т Ы С Т І К автомобиль бағыттарының бірі)		д ә л і з і			
РФ шекарасы		-	Қостанай		-
Астана		879	352	1527	2376
( С О Л Т Ы С Т І К автомобиль бағыттарының бірі )		д ә л і з і			
Б А Р Л Ы Ғ Ы		8258	2982	5276	

### 3) Су көлігі

Су көлігінің экспорт-импорт және транзиттік тасымалдарды дамыту перспективалары негізінен Ақтау теңіз сауда портымен байланысты. АТСП халықаралық көлік дәліздері ТРАСЕКА және СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК құрамындағы мультимодальды көлік торабы ретінде қаралынады. Бүгінгі күнде Ақтау - Баку теміржолдық паром желісі қолданыста, оның шеңберінде Поти мен Батуми грузиялық порттарға және одан әрі Қара теңіз порттары арқылы Еуропа елдеріне мынадай үш бағыт бойынша шығу арқылы Қазақстан, Әзербайжан, Грузия темір жолдарын іске қосуға мүмкіндік беретін теміржол вагондарын ауыстырып тиеусіз тасымалдау жүзеге асырылады :

1. Ильичевск, Одесса, Броды және Украинадағы Южный порттарына дейін;
2. Стамбулға дейін;
3. Варна, Констанца және Бургас порттарына дейін.

Жүк тасқындарының негізгі номенклатурасы: мұнай және мұнай өнімдері, контейнерлер, халық тұтынатын тауарлар, жабдықтарды, ауылшаруашылығы өнімдерін және басқаларын қоса алғанда, габаритсіз жүктер.

1999 жылы порттың қайта жаңартылуының бірінші кезеңі аяқталды, соның нәтижесінде оның құрғақ жүктерді ауыстырып тиеу бойынша қуаты жылына 1,5 млн тоннаға дейін және мұнайға - жылына 8 млн. тоннаға дейін жетті. Қазақстан Республикасы Президентінің 2002 жылғы 26 сәуірдегі N 853 Жарғысына сәйкес "Ақтау теңіз сауда порты" арнайы экономикалық аймақ (АЭА) құрылды. Осы аймақ өңірдің әлеуметтік-экономикалық дамуына, порт және көлік инфрақұрылымының дамуына, өнеркәсіптік кешендердің құрылуына және т.б. инвестицияларды тартуға ықпал етеді.

"Ақтау теңіз сауда порты" АЭА жұмыс істеуі теңіз, темір жол, құбыр, автомобиль және әуе тасымалдары халықаралық көлік торабының кешендік дамуын қамтамасыз етеді, сыртқы сауда айналымын өсіруге мүмкіндік береді және Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетінің тиімді пайдалануын қамтамасыз етеді.

Порт құрамында мыналар бар:

бас және үйілген жүктерді өңдеуге арналған үш әмбебап айлақ;  
астықтың экспортына, ауыр салмақтыларды қайта тиеуге және "ро-ро" үлгісіндегі кемелерді өңдеуге арналған бір айлақ;

бір мезгілде су сыйымдылығы 12000 тоннаға дейін 3 танкерді өңдеуге мүмкіндік беретін 3 мұнай құюшы айлақ;

темір жол және автомобиль паромдарына қызмет көрсетуге арналған паромдық терминал;

көлемі 55 мың шаршы метрден астам қоймалық үй-жайлар;  
қазіргі жүк тиеу-түсіру жабдығы, соның ішінде ірі тоннажды контейнерлерді өңдеуге арналғандары да.

Қазақстан Республикасының порттары арқылы тасымалдарды дамытуға мынадай факторлар кедергі жасайды:

республиканың шығыс, орталық және солтүстік аймақтарынан портқа көлік кіруінің қанағаттанарлықсыздығы;

Каспий теңізінде Қазақстан Республикасының дербес флоты болмауы;  
жүк терминалдарын қайта жаңарту қажеттілігі;  
толқын тосқысы мен кіреберіс бөгетін қайта жаңарту қажеттілігі;  
Ақтау порты акваториясында түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу қажеттілігі;  
кеме жөндеу мен кеме құрылысы базасының болмауы;  
теңіз операцияларын қолдау базасы оның болмауы;  
құрғақ жүктер тасымалынан көлемі ұлғаюына байланысты қойма үй-жайлардың жеткіліксіздігі.

Қазақстанда кеме жүзуге Ертіс және Жайық өзендері жарамды болып табылады, олар еліміздің шығысы мен батысында ағады. Алайда осы көлік магистральдарын халықаралық, әсіресе транзиттік тасымалдарға қатыстыру олардың тереңдігінің шектеулі болғанынан айтарлықтай емес. Шульба шлюзі құрылысының аяқталуынан және Ертіс өзенінде ашық кеме қатынасы ашылуынан кейін оны Қазақстан

Республикасы, Қытай Халық Республикасы және Ресей Федерациясы арасында транзиттік ретінде пайдалану мүмкіндігі пайда болады. Ол үшін Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасы арасындағы Іле мен Қара Ертіс өзендері арқылы қазақстандық және қытайлық кемелермен тасымалды ұйымдастыру туралы келісімді қайта қарау жөн.

Жайық өзені бойынша кеме қатынасын шектейтін Жайық-Каспий каналының саяздануы су көлігімен сыртқы сауда және транзиттік жүктердің тиеусіз тасымалдануын жүзеге асыру үшін Атырау өзен портын пайдалануға мүмкіндік бермейді.

Көрсетілген проблеманы шешу үшін Жайық-Каспий каналын қайта жаңарту және оны жыл сайын кеме қатынасы жай-күйінде күтіп ұстау қажет, бұл халықаралық бағытта Атырау порты арқылы жүктерді тасымалдау үшін жағдай жасауға мүмкіндік береді. Осы жобаны іске асыруға республикалық бюджеттік комиссия 2004-2005 жылдарға 827,4 млн. теңге мөлшеріндегі соманы бекітті.

#### 4) Әуе көлігі

Қазақстанның әуе кеңістігі Еуропа, Ресейден Оңтүстік-Шығыс және Орталық Азия елдері бағытында транзиттік тасымалдарды жүзеге асыру үшін тартымды.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі негізгі транзиттік дәліздер төмендегілер болып табылады:

АРИСА-САРИН - Еуропадан Қытайға және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне;

АРИСА-ОДИВА - Еуропадан Оңтүстік Азия елдеріне;

АЗАБИ-ТИРОМ - Еуропадан Оңтүстік Азия, Орта және Таяу Шығыс елдеріне;

САРИН-БАЛУН - Таяу Шығыс елдерін Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне

Қазіргі уақытта бағыттар желісінің ұзақтығы 60 000 км дейін ұлғайтылған, ал 2003 жылға арналған халықаралық қатынастар үшін әуе дәліздерінің жалпы саны 66-ны құрайды. Қазіргі кезде орындалатын ұшулардың жалпы көлемі жылына 100 мыңға дейін жетеді, оның жартысынан астамы - транзиттік ұшулар.

Транзиттік маршруттардың қолданыстағы желісі, негізінен, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланатын авиакомпаниялар қажеттіліктерін қанағаттандырады.

Қазіргі кезде Қазақстан Республикасында 21 әуежай жұмыс істейді, олардың ішінде 14-іне халықаралық ұшуларға қызмет көрсетуге рұқсат берілген. Осы порттардың әуеайлақтары транзитті авиарейстерге қызмет көрсетуге де, сондай-ақ Қазақстанның әуе кеңістігін қонбай ұшатын ұшуларға пайдаланатын авиакомпаниялар үшін қосалқы әуеайлақтар ретінде де пайдаланылады.

Қазақстан Республикасының көптеген әуежайларының техникалық жарақтануы төмен деңгейде болып отыр. Негізгі өндірістік қорлар 60-тан 80% дейін тозған. Моральдық және табиғи ескірген жабдықты ауыстыруды қаржымен қамтамасыз ету

ширектен аспайтын шамада орындалады. Қазақстандық әуежайларда аралық қонулар жасайтын транзитті әуе кемелеріне сервистік қызмет көрсету қазіргі халықаралық талаптарға сай емес.

Радионавигациялық жабдықтың жай-күйі Қазақстан үстіндегі әуе дәліздері тартымдылығының елеулі факторы болып табылады. Әуежайлардың көбінде ол әуе қозғалысын басқару және үстіңгі әуе кеңістікте азаматтық әуе кемелері ұшуының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қазіргі талаптарға жауап бермейді. Сонымен қатар, әуежай ауданында әуе қозғалысын басқаруды қамтамасыз ететін аэронавигациялық объектілерді жаңғырту жөнінде қосымша шаралар қабылдау қажет.

"Қазаэронавигация" РМК радиолокацияның, радионавигацияның және байланыстың қазіргі жүйелерін игерумен қатар әуе қозғалысын басқару бойынша автоматтандырылған орталықтарды пайдалануға енгізуде.

Қазіргі уақытта аэронавигациялық жабдықты жаңғырту жөніндегі іс-шаралар кешені өткізілді, соның ішінде әуе қозғалысы қауіпсіздігінің деңгейін арттыру және аэронавигациялық қызмет көрсету жүйесінің өткізу қабілеттілігін көтеру үшін ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудің жаңа құралдарымен жабдықтау.

Әуе қозғалысын басқару бойынша азаматтық және әскери органдар арасында өзара іс-қимылды жақсарту жөнінде жұмыстар жүргізілуде.

Әуе көлігі мен транзиттік тасымалдарды жақсарту үшін Астана, Атырау, Ақтау, Ақтөбе және Шымкент қалаларының әуежайларын қайта жаңарту қажет. Сондай-ақ әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін радиотехникалық құралдар мен электрбайланысты жаңғырту қажет. Осы іс-шараларға арналған қаражат тиісті жылдың республикалық бюджетінде көзделеді. Одан басқа, осы жобаларды іске асыру үшін қазіргі уақытта бірқатар халықаралық қаржы ұйымдары мен кредиттік келісімдер жасасу жөнінде жұмыстар жүргізілді.

### **5. Тасымал көлемдерін арттыру үшін техникалық мүмкіндіктер. Табиғи кедергілер**

Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін талдау қазіргі кезде Қазақстан Республикасы көлік кешенінің көліктің барлық түрлерінде қосымша ішкі, экспортты-импортты және транзиттік тасымалдарды игеруге мүмкіндіктері бар екенін көрсетті.

Алайда көлік инфрақұрылымы негізгі объектілерінің техникалық жай-күйі қазақстандық транзиттік маршруттарға "қызмет көрсету пакетінің" негізгі көрсеткіштері бойынша бәсекелік қабілетін қамтамасыз ету үшін нақты инвестицияларды талап етеді.

Транзит тасымалының дамуын тежеуші факторлардың бірі оларды ақпараттық сүйемелдеудің тым осалдығы болып табылады.

Темір жолдардағы қолданыстағы құрылғылар, негізінен ескірген, олардың өткізу қабілеті шектеулі және қайта құруға мұқтажды, ал автомобиль магистральдарында олар мүлде жоқ. Салада жүктің орналасуы мен жай-күйін бақылайтын қазіргі талапқа сай





кеме иелеріне, порттарға және көлік инфрақұрылымының басқа да объектілеріне қатысты орынды қолдау шараларын қабылдау;

- транзиттік тасымалдар саласында, ең алдымен геосаяси орналасуына байланысты қазақстандық транзитке ұмтылатын елдермен халықаралық ынтымақтастықты дамыту;

транзитті дамыту саласындағы мемлекеттік және коммерциялық құрылғылардың күш-жігеріне ықпал ету және үйлестіру үшін белсенді беделдік компания жүргізу.

Сөйтіп, транзит Қазақстан экономикасында үлкен рөл атқара алады. Бұл ретте қызметтердің осы түрін едәуір ұлғайтуға барлық алғышарттардың бар екендігі сөзсіз.

Ұлттық мақсаттағы бұл міндет мемлекеттің құрылымдық саясатының және экономикалық стратегиясының өзгерісіне тікелей байланысты.

Ол Қазақстанның өңірлік масштабтағы орны мен рөліне түбегейлі ықпал етеді және тек көлік кешенінің ғана емес, сондай-ақ тұтастай алғанда Қазақстан экономикасының дамуын ынталандыратын факторлардың бірі бола алады.

## **6. Халықаралық тасымалдарды нормативтік құқықтық қамтамасыз ету**

### *1) Халықаралық келісімдер мен конвенциялар*

Халықаралық көлік дәліздерінің сенімді және тиімді жұмыс істеулері тек техникалық жетілдірілген көлік желілерінің болуымен бітпейді. Құқықтық, ұйымдастыру және/немесе экономикалық салаларда туындайтын табиғи емес сипаттағы кедергілерді жоюдың маңызы аса зор.

Оларды жою үшін түрлі халықаралық құжаттар әзірленді, оларда ұлттық талаптарды сәйкестендіру мен үйлестіру негізінде көлік саласындағы мемлекетаралық қатынастардың бірыңғай ережелері мен рәсімдері жасалынады. Осы ережелер мен рәсімдер тасымалдау құжаттарын ресімдеуге қатысты, жүкті тасымалдауға қабылдау және оны тағайындалған орынға тапсыру нормаларын, тасымалдаушылардың негіздерін, шарттары мен жауапкершілігі шектерін, кінәраттар мен талап-қуыным ұсыну тәртіптерін белгілейді. Халықаралық реттемелеу, әсіресе, халықаралық саудамен байланысты, мемлекеттердегі заңдардың дамуы әртүрлі деңгейде болатын жағдайларда, сол елдер арасында тауар алмасуды жеңілдету мақсатын ұсынады.

Қазіргі кезде БҰҰ ЕЭК аясында елуден астам халықаралық конвенциялар мен келісімдер әзірленді, олар жер үсті көлігінің барлық түрлері бойынша құқықтық және ұйымдық өзара қатынасты реттейді және жеңілдетеді. Қазақстан солардың ішіндегі **т о ғ ы з ы н а** **қ о с ы л а д ы .**

Темір жол көлігі арқылы халықаралық тасымалдарды реттейтін ұйымдастыру-құқықтық құжаттардың негізгі жиынтығы ТЖЫҰ ауқымында әзірленді. Қазақстан жүк және жолаушы қатынасы, сондай-ақ құрамдастырылған тасымалдар бойынша негіз қалаушы үш Келісімге қосылды.

Қазақстан Республикасы БҰҰ АТМЭЭК және ЮНКТАД ұсынған алты конвенция мен келісімдерге қосылды.

Еуразиялық қатынастарда жер үсті тасымалдарының халықаралық заңдық

негіздерін қамтамасыз ету үшін БҰҰ АТМЭӘК 48/11 Қарарымен басым ретіндегі, төменде тізімделген халықаралық құқықтық актілерге мүдделі мемлекеттердің қосылуына ұсыныс жасады, олар:

БҰҰ-дың Жол қозғалысы туралы конвенциясы (1968);

Жол белгілері мен сигналдары туралы конвенция (1968);

ХЖТ кітапшасын пайдаланып жүктерді халықаралық тасымалдау туралы кедендік конвенция (1975);

Коммерциялық мақсаттар үшін қызмет ететін жол тасымал құралдарының уақытша әкеліміне қатысты кедендік конвенция (1956);

Жеке жол тасымалдау құралдарын уақытша әкелімі туралы кедендік конвенция (1954);

Контейнерлерге қатысты кедендік конвенция (1972);

Шекараларда жүктерге бақылау жүргізудің шарттарын келісу туралы халықаралық конвенция (1982);

Жүктердің халықаралық жол тасымалының шарты туралы конвенция (1956).

БҰҰ АТМЭӘК-пен бірге БҰҰ Сауда және Даму жөніндегі Конференциясы (ЮНКТАД) дамушы елдер үшін ұсынылатын Конвенциялар мен Келісімдердің тізімін әзірледі, олар:

Теңізге шығу жолдары жоқ елдердің транзиттік саудасы туралы конвенция (1965);

Тарифтер және сауда туралы Бас Келісімнің Ү бабы;

Біріккен Ұлттар Ұйымының Теңіз құқығы туралы конвенциясы (1982);

ХЖТ кітапшасын пайдаланып жүктерді халықаралық тасымалдау туралы кедендік конвенция (1975);

Кедендік рәсімдерді оңайлату және үйлестіру туралы халықаралық конвенция (1974);

Шекараларда жүктерге бақылау жүргізудің шарттарын келісу туралы халықаралық конвенция (1982);

Контейнерлерге қатысты кедендік конвенция (1972);

Темір жол бойынша тасымалданатын жүктерге қатысты халықаралық конвенция (1961);

Жүктердің халықаралық жол тасымалының шарты туралы конвенция (1956).

Теңіз кеме қатынасында құқықтық негіз Халықаралық теңіз ұйымы (БҰҰ ИМО) аясында әзірленеді және реттеледі, әуе көлігі саласында - Халықаралық азаматтық авиация ұйымының аясында (БҰҰ ИКАО).

Теңіз кеме қатынасында Қазақстан Республикасы халықаралық конвенциялар мен келісімдерінің тоғызына, ал әуе көлігі бойынша он біріне қосылды.

Қазақстан Республикасы қосылған, халықаралық тасымалдардың дамуына мүмкіндік жасайтын негізгі халықаралық-құқықтық кесімдердің тізбесі 1-қосымшада келтірілді.

Қазақстан Республикасы әзірше қосылмаған және оларға қосылу қажет халықаралық құжаттардың маңызы мен рөлі, олардың басымдылығы, сондай-ақ қосылу жөніндегі істердің жай-күйі 2-қосымшада көрсетілді.

Жоғарыда аталған келісімдер мен конвенцияларға қосылу Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін арттыруға және әлемдік қауымдастық алдында қазақстандық транзиттің деңгейін көтеруге мүмкіндік береді. Осы халықаралық келісімдерге қосылу үшін қаражат талап етілмейді.

Сауда және көліктік өзара қатынастарды реттейтін халықаралық құқықтық актілерге Қазақстан Республикасының қосылу процесі баяу жүруде. Оның үстіне, республикада бекітілген халықаралық уағдаластықтарды іске асыру мен сақтауды бақылау тетігі жөнге келтірілген жоқ.

## 2) Мемлекетаралық екі жақты шарттар

Халықаралық конвенциялармен және келісімдермен қатар мемлекетаралық байланыстарды қамтамасыз етуде, халықаралық көлік дәліздеріне қатысушы елдер арасындағы екі жақты және көп жақты шарттар маңызды рөл атқарады. Осы шарттар тасымалдарға қатысушы тараптардың мемлекеттік шекараларынан кедергісіз өту жөніндегі құқықтық және ұйымдық сипаттағы нақты мәселелердің жиынтығын р е т т е й д і .

Қазақстан Республикасындағы жалпы көлік мәселелері және көліктің жеке түрлері бойынша екі жақты келісімдердің қолданыстағы жүйесі 6-кестеде келтірілді.

6-кесте. Екі жақты және көп жақты шарттар

Қолдану саласы	Шарттардың саны			
	Барлығы	Соның ішінде:	қолданылмайтын	қолданылып жүрген
Жалпы көлік мәселелері	25	17	8	8
Транзит	8	6	2	3
Автомобиль көлігі	42	40	2	3
Су көлігі			12	12
Темір жол көлігі	26	24	2	2

Азаматтық авиация	42	44	2	3	1
Барлығы:	159	143	16	19	3

### 3) Көлік-коммуникация кешенінің мәселелерін реттейтін заңдар

Көлік заңдарының негізгі қағидаттары Азаматтық кодекстің арнайы тараулары арқылы белгіленген, олар: "Тасымал", "Көліктік экспедиция" және "Көлік туралы" Қазақстан Республикасының Заңы (21.09.94ж.). Осы заңнамалық актілер көлік қызметі мен тасымалдаушылар және көлік қызмет көрсетулерін тұтынушылардың өзара қатынастарын реттеудің құқықтық негізінің жалпы ауқымдарын белгілейді. Бұдан басқа, осы құжаттарда көліктің әр түрі және көлік қызметінің нақты мәселелерін реттейтін соларға сәйкес шығарылатын ережелер бойынша заң актілерін жасау қажеттілігіне тікелей нұсқау мазмұндалады. Осы Бағдарламаны бекіту кезіне көлік саласында Қазақстан Республикасының мынадай Заңдары қабылданды:

- " Темір жол көлігі туралы " (08.12.01 ж.);
- " Автомобиль жолдары туралы " (17.07.01 ж.);
- " Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы " (17.01.02 ж.);
- " Автомобиль көлігі туралы " (04.07.03ж.);

" Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы " (15.12.01 ж.), сондай-ақ Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы N 2697 заң күші бар Ж а р л ы ғ ы .

"Ішкі су көлігі туралы" ҚР Заң жобасы қазіргі уақытта Қазақстан Республикасы Парламентінің Мәжілісінде қаралуда.

Қазақстан Республикасының көлік кешені нормативті құқықтық базасын жетілдіруге, еліміздің аумағы арқылы транзиттік жүктердің қозғалысын жеңілдетуге мүмкіндік беретін халықаралық біріздендірілген көлік құжаттарын пайдалану үшін жағдайлар жасауға мұқтажды.

### 7. Қазақстан Республикасы транзит-көлік әлеуетінің дамуына сыртқы факторлардың әсері

Шектес мемлекеттер мен өңірде Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтпейтін балама халықаралық көлік дәліздер мен транзиттік бағыттарды дамытуға бағытталған кез келген шаралар мен жобалардың еліміздің транзит-көлік әлеуетін дамытуға теріс ықпалы бар .

Осы кезеңде мұндай факторлар деп мыналарды атауға болады:

#### 7.1. Автокөлік тасымалы саласында

Ресей Федерациясы мен Моңғол Халық Республикасының Моңғолияның батыс және орталық аудандары арқылы Ресейден Қытайға жол салу туралы ниеттері. Осы

жобаның іске асырылуы ресей-қытайлық сауда алмасуды қамтамасыз ету жөніндегі көлік ағынын қазақстан бағытынан моңғол бағытына ауыстыруға мүмкіндік береді.

## **7.2. Темір жол тасымалы саласында**

7.2.1 Қашғар (ҚХР) - Ош (Қырғызстан) темір жол желісін салу жобасы;

7.2.2 Астара (Әзербайжан) - Решт (Иран) - Казвин (Иран) темір жол желісін салу ж о б а с ы ;

7.2.3. Транссібір темір жол магистралын (Ресей) одан әрі дамыту.

## **7.3. Су көлігі саласында**

7.3 1. Оля теңіз сауда портын (Астрахань, Ресей) салу және оны одан әрі дамыту ж о с п а р ы ;

7.3.2. Каспий теңізінде дербес теңіз флоттың болмауы;

7.3.3. Қара Ертіс өзенінде (ҚХР) су салу.

## **7.4. Әуе көлігі саласында**

7.4.1. Қазақстанмен шектес мемлекеттер әуежайларының қарқынды дамуы (мысалы, Ресей: Новосибирск, Екатеринбург, Омбы және басқалары);

7.4.2. Қазақстан арқылы транзитті дамытуға кедергі болып отырған көршілес мемлекеттер авиациялық әкімшіліктерінің саясатына тәуелдік;

Одан басқа, еліміздің транзит-көлік әлеуеті дамыту ісіндегі теріс фактор деп сонымен қатар Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерін транзиттік бағыттарды дамытуды және қазіргі күнгі технологияны және қызмет көрсетудің логистикалық жүйесін енгізудің кешіктірілуін, елімізде транзиттік тасымалдар мониторингінің болмауы, сондай-ақ Каспий теңізінде меншікті сауда флотының болмауын, Қазақстан Республикасының әуежайларындағы авиаотын қатары құнын есептеу қажет. Барлық осы теріс факторларды жою үшін Бағдарламаның Іс-шаралар жоспарында көрсетілген транзит-көлік әлеуетін жақсарту және дамыту жөніндегі шаралар кешенін жүргізу орынды деп есептейміз.

## **8. Мультимодальды тасымалдар**

Мультимодальды (аралас, құрамдастырылған) тасымалдардың технологиялық ерекшеліктері оңтайлы мерзімдерді, жүктерді жеткізудің бағасы мен уақтылылығын, бұл ретте жүк тасқындарын басқаруда логистикалық әдістерді пайдалану мүмкіндігін, тасымалдау процестерінің үйлесімі мен жүктердің қоймада сақталуын қамтамасыз етеді . Сондықтан халықаралық көлік бағыттарының бәсекелестік қабілетін арттыру тасымалдардың осы түрінің басым дамуын көздейді.

Ірі тоннажды контейнерлерді бірыңғай көлік өлшемі ретінде пайдалану құрамдастырылған тасымалдардың жалпы әлемдік жүйесінде басым. Контейнерлік тасымалдарға негізделген көлік технологиялары ең үлкен даму перспективаларына ие.

Мультимодальды тасымалдардың халықаралық жүйесін жүйелі қалыптастыру олардың жеке мемлекет шекараларында бастапқы дамуын көздейді, бұл тиісті ақпараттық қамтамасыз ету және жүк қозғалысын бақылау арқылы қажетті

инфрақұрылым құруды жобалайды.

Қазақстан Республикасында мультимодальды тасымалдарды дамытуға арналған база бар. Темір жолдарда автожол баратын контейнерлік терминалдар желісі, контейнерлік парк бар.

Алайда Қазақстанның экспедиторлары мен тасымалдаушыларының иелігіндегі контейнерлердің, цистерналардың, платформалардың, тиеу құралдарының және т.с.с. парк ескірген.

Мультимодальды тасымалдарды басқарудың ұйымдастыру нысандарын жетілдіру керек, мәселен, бірыңғай операторлар институтын құру жолымен, сондай-ақ қазақстандық темір жол торабы арқылы қатаң кесте бойынша жүріп тұратын жүйрік жүк поездары қозғалысы кестесіне енгізу арқылы транзиттік жүктердің жылдамдатылған жүйесін дамыту керек.

Паромдық авто және темір жол тасымалдарын қалпына келтіруге байланысты Ақтау портында құрамдастырылған тасымалдардың ұйымдық, басқару және құжаттық негіздерін енгізудің нақты қажеттілігі пайда болды.

#### **4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері**

Бағдарламаның басты мақсаты республиканың көлік магистралдары бойынша транзиттік және экспорттық-импорттық тасымалдардың көлемін арттыру мен тиімділігін ұлғайту үшін Қазақстанның транзит-көлік әлеуетін жетілдіруге және озық дамытуға бағытталған қазіргі кезеңде құқықтық, ұйымдастырушылық, техникалық, экономикалық және қаржылық сипаттағы өзекті бірінші кезектегі шаралар кешенін белгілеу, сондай-ақ осы шараларды іске асыру жөніндегі іс-қимылды нақтылау мен оларды жүзеге асыру кезеңінің орындылығын белгілеу болып табылады.

Бағдарламаның мақсатына қол жеткізу үшін мынадай негізгі міндеттерді шешу қажет:

Елдің көлік дәліздері мен транзиттік бағыттарының халықаралық деңгейде дамыту және институционалдық бекіту (ББҰ, халықаралық және өңірлік құрылымдар және көлік ұйымдары арқылы);

Қазақстан Республикасының жолаушылар, жүк, ақпарат пен қызмет көрсетулер қозғалысы жолындағы табиғи емес кедергілерді жоюға бағытталған екі жақты және көп жақты ынтымақтастығын дамыту және тереңдету;

Қазақстан Республикасының көлік заңнамасын халықаралық конвенциялар мен келісімдерге сәйкес біріздендіру және үйлестіру;

елдің транзит-көлік әлеуетін дамытуға сыртқы факторлардың теріс әсерін барынша азайту;

ұлттық көлік-коммуникация желілерін жаңғырту, техникалық қайта жарақтандыру және дамыту;

мультимодальды тасымалдарға және қызмет көрсетудің логистикалық жүйелеріне негізделген қазіргі заманғы көлік технологияларын енгізу;

ұлттық мүдделерді ескеретін және Қазақстан Республикасының транзиттік тартымдылығын қамтамасыз ететін тарифтік саясатты жетілдіру;  
халықаралық көлік дәліздері қызметіне ақпараттық-талдау және ғылыми-техникалық қолдау көрсету.

### **5. Транзит-көлік әлеуетін дамытудың негізгі бағыттары және бағдарламаны іске асыру тетіктері**

Жақын перспективада Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамыту еуразиялық жол қатынасы жүйесінде "қазақстандық" бағыттардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етудің және транзит ағындарын ұлғайтудың басты шарты ретінде тасымалдардың сапасы мен тиімділігін көтеруге деген негізгі міндетті шешуге б а й л а н ы с т ы б о л у т и і с .

Осыны есепке алумен транзит-көлік әлеуетін дамытудың негізгі бағыттары:

Халықаралық (БҰҰ-дің құрылымдары, халықаралық өңірлік және көлік ұйымдары арқылы), үкіметаралық және ұлттық (халықаралық конвенциялар мен келісімдерге сәйкес Қазақстан Республикасының көлік заңнамасын біріздендіру және үйлестіру) деңгейлерде Қазақстан Республикасының көлік дәліздерін және транзиттік бағыттарын институционалды күшейту және дамытуды;

еліміздің транзит-көлік әлеуетінің дамуына сыртқы факторлардың теріс әсерін а з а й т у д ы ;

т а р и ф т і к ж е т і л д і р у д і ;

саясатты, көліктегі төлемдер мен алымдар жүйесін жетілдіруді;

көлік инфрақұрылымын жетілдіру және дамытуды;

шекарадан өту рәсімдерін жеңілдетуді;

ұйымдастырушылық-техникалық іс-шараларды;

ақпараттық-талдау және ғылыми-технологиялық қызметті болжайды.

Қазақстан Республикасы транзит-көлік әлеуетін жетілдірудің негізгі бағыттарын іске асыру ұдайы бақылауды және қажеттілігінде, жеке позицияларды нақтылауды жүргізуге мүмкіндік беретін, жүзеге асырудың нақты мерзімдері мен жауапты орындаушыларды белгілеумен әзірленген іс-шаралар жоспарының негізінде мемлекеттік қолдауда көзделіп отыр.

Халықаралық көлік дәліздерін біріздендіруге, екі жақты және көп жақты ынтымақтастықты кеңейтуге қол жеткізу үшін тиісті құқықтық негіздерді дамыту және қазақстандық бағыттардың артықшылығын мынадай жолдармен насихаттау болжанады :

мүдделі елдермен және халықаралық ұйымдармен саяси байланыстарды ж а н д а н д ы р у ;

халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру жөнінде жұмыс тәжірибелері бар жетекші халықаралық ұйымдармен ынтымақтастық;

халықаралық дәліздер, соның ішінде Қазақстан аумағы арқылы өтетін



тасымалдарды, солар бойынша транзитті жүктердің өтуін көрсетуді ұйымдастыру арқылы техникалық, коммерциялық және тасымалдардың басқа да шарттарын тікелей демонстрациялау.

Құқықтық саладағы реформалармен қатар, көлік секторындағы институционалдық күшейтуді халықаралық көлік құрылымдарымен интеграциялау және басқарудың ішкі жүйелерін жетілдіру бағытында жүзеге асыру көзделеді. Осыған байланысты:

Қазақстан Республикасы аумағында халықаралық көлік дәліздерінің құрамына кіретін көлік коммуникацияларының қызметіне (мемлекеттік басқаруға) әкімшілік жүргізу;

шекаралық өткізу пункттеріндегі қызметті ведомствоаралық үйлестіру қажет. ел экономикасының көлік-коммуникация кешенін дамыту мақсатында жекеменшік секторды барынша тарту үшін нормативтік-құқықтық базаны дайындау жолымен көлік-коммуникация кешенінің салаларын қалыптастыру.

Жолаушылар, жүктер мен ақпараттар қозғалысы жолындағы табиғи емес кедергілерді жою жөніндегі міндеттерді іске асыру әкімшілік, құқықтық және қаржылық салаларда жүзеге асырылатын болады. Алға қойылған мақсаттарға мына жолмен қол жеткізіледі:

Қазақстан Республикасы көлік-коммуникация кешенінің біріздендірілген және үйлестірілген нормативтік құқықтық базасын қалыптастыру;  
тарифтік саясатты жетілдіру;

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік жүктерді өткізу кезінде бақылаудың қолайлы салықтық, кедендік және басқа да режимдерін құру;  
транзиттік тасымалдарды жүзеге асыру кезінде шекаралардан өту рәсімдерін жеңілдету және басқа да ұйымдастыру сәттерін жетілдіру.

Көлік инфрақұрылымын жетілдіру Қазақстан Республикасының ұлттық көлік желілерін және халықаралық көлік-коммуникация байланыстарын онан әрі оңтайландыру, ұсынылатын қызмет көрсетулердің сапасын арттыру, жұмыс істеп тұрған объектілерді қайта жаңарту, жаңғырту, техникалық қайта жарақтандыру және жаңа объектілерді салу жолымен тасымалдарды жүзеге асыру және ақпарат беру кезінде, сондай-ақ қазіргі заманғы көлік және ақпараттық технологияларды енгізу жолымен еңбекті қажетсіну мен ресурс пайдалануды азайту бағытында жүргізілетін болады. Сондай-ақ, қазіргі заманғы көлік және ақпараттық технологияларды, соның ішінде мультимодальдық және интермодальдық тасымалдарды енгізу жолымен. Инвестициялық басымдықтарды халықаралық көлік дәліздерінің құрамына кіретін коммуникацияларда шоғырландыру ұсынылады.

Тұтас алғанда көлік-коммуникация кешенінің және жеке алғанда халықаралық көлік дәліздерінің жұмыс істеу тиімділіктерін арттыру үшін саладағы ақпараттық-талдау, ғылыми-технологиялық және оқыту ісін қолдауды қалпына келтіру талап етіледі. Ол үшін мыналар қажет:

көлік статистикасын жетілдіру, көлік дерекқорларын құру және дамыту;  
осы негізде қазіргі заманғы ақпараттық жүйелер құру;  
конференциялар, семинарлар және көрмелер, соның ішінде халықаралық  
дәрежедегілерді де тұрақты түрде өткізіп тұру;  
басқару аппараты мен көлік операторларына арналған тренингтік орталықтар құру.

### 1) темір жол көлігі

Инфрақұрылым мен темір жол көлігі негізгі құралдарының тиісті техникалық  
жай-күйін қамтамасыз ету мақсатында "Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы"  
ЖАҚ бірқатар, соның ішінде қазақстандық темір жолдардың транзиттік әлеуетін  
дамытуға бағытталатын жобаларды жүзеге асыруды көздейтін инвестициялық  
бағдарлама әзірледі.

Мыналарды жүзеге асыру көзделеді:  
инфрақұрылымды қалпына келтіру және дамыту;  
темір жол желілерінің құрылысы<sup>1</sup>;  
жылжымалы құрамның жөндеу базасын қайта жаңарту;  
локомотив паркін жаңарту;  
вагон паркін жаңарту;  
импорт алмастырушы жаңа өндірістер құру;  
жобалау-ізвестіру, ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар;  
ресурс сақтаушы технологиялар енгізу;  
Алматы - Астана учаскесінде жолаушы пойыздарының жүру уақытын қысқарту  
жөніндегі жұмыстар кешені;  
басқа да жобалар.

<sup>1</sup> Республикалық бюджет есебінен құрылысты іске асыруға арналған қаражат тиісті  
жылға республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде белгіленеді

### 2) Автомобиль көлігі

Негізгі көлік дәліздерінде мынадай жұмыс көлемдерін орындау белгіленді:  
О Р Т А Л Ы Қ дәліз:  
Алматы - Бішкек автожолы учаскесін қалпына келтіру (205 км);  
О Р Т А А З И Я Л Ы Қ дәлізі:  
Қарабұтақ - Ырғыз - Ақтөбе автожолы учаскесін қалпына келтіру (394 км);  
Ресей Федерациясының шекарасы - Орал - Ақтөбе, Қарабұтақ - Қызылорда  
облысының шекарасы автожолы учаскесін қайта жаңарту (517 км);  
Қызылорда қаласында Сырдария өзені арқылы өтетін көпір салу;  
О Р Т А Л Ы Қ А З И Я - Ш Ы Ғ Ы С дәлізі  
Астана - Петропавл автожолы учаскесін қайта жаңарту (538 км);  
Астана қаласын Оңтүстік айналма автожолын салу (16,9 км);

Лениногор (Риддер) - Ресей Федерациясы шекарасы, Алтай Республикасы  
а в т о ж о л ы н с а л у ( 6 2 к м ) ;

Астана- Қостанай - Челябині автожолын іріктеп қайта жаңарту (400 км);

Б А Т Ы С д ә л і з :

Астрахань - Түркіменбаши автожолының жекелеген учаскелерін қайта жаңарту (428  
к м ) ;

Ақтау - Атырау автожолын қайта жаңарту (894 км);

Атырау - Орал автожолдарын қалпына келтіру (488 км);

Ақтау портына шығаратын Бейнеу - Ақжігіт (31 км) автожолын салу;

Қиғаш өзені арқылы өтетін көпір салу;

С О Л Т Ы С Т І К д ә л і з :

Омбы - Майқапшағай автожолының жекелеген учаскелерін қайта жаңарту (210 км).

Барлық дәліздерде 238 км жолды күрделі жөндеу 3240 км жолды орташа мерзімдік  
жөндеу, ағымдағы жөндеу және жолдарды күтіп ұстау белгіленуде.

"Жібек жолы" халықаралық бағытына кіретін Алматы - Тараз - Шымкент -  
Өзбекстан шекарасы (Ташкент) автожолының Георгиевка - Шымкент - Өзбекстан  
шекарасы учаскесін қайта жөндеу (600 км) жоспарланып отыр.

3 ) С у к ө л і г і

Ақтау теңіз сауда портында толқын тосқыларын және кіре беріс тосқауылды қайта  
жаңарту белгіленіп отыр. Қазіргі кезде ауа райы жағдайларына байланысты жүк  
операциялары жылына орта есеппен 40 күн жүргізілмейді немесе жалпы порт  
уақытының 11 %-ы. Жоба мақсаты - жүктерді ауыстырып тиеу және портта кемелерге  
қызмет көрсету жөніндегі операцияларды жүзеге асыру кезіндегі қауіптерді азайту.  
Жобаның шамамен алғандағы бағасы - 20 млн. АҚШ доллары. Жобаны ЕҚҚДБ несиесі  
және ішкі қарыз алу есебінен іске асыру көзделуде.

Б ұ д а н б а с қ а :

ТРАСЕКА дәлізі бойынша Еуропадан транзиттік жүк тасқындарын тарту үшін  
перспективалар ашатын контейнерлік терминал құру;

қуаты 10 мың тонна шамасындағы ферроқорытпаларды ауыстырып тиеу бойынша  
а й л а қ с а л у ;

инфрақұрылымды және Ақтау портына апаратын көлік кірме жолдарын кеңейту.

Инвестициялар сондай-ақ су көлігінің мәртебесін көтеру және оған халықаралық  
тасымалдарды тарту жөніндегі іс-шараларға бағытталатын болады. Бұған:

Ертіс өзенінде ашық кеме қатынасын ашу мақсатында Шульба шлюзінің  
қ ұ р ы л ы с ы н а я қ т а у ;

Ертіс өзенінде кеме қатынасы шлюздарын қалпына келтіру және отандық кеме  
шығаруды қайта жаңғырту (2001-2005 жылдар);

оның акваторийін тереңдету арқылы Атырау Құрық және Атырау порттарын  
к е ң е й т у ;

Орал өзенін тереңдете отырып, Орал-Каспий арнасын қайта жаңарту; жүк базасын дамыта отырып, Баутино теңіз портын кеңейту; ішкі су көлігі техникалық флотының кемелерін жаңарту мен жаңғырту жолымен қол жеткізілетін болады.

#### 4) Әуе көлігі

"Астана халықаралық әуежайын қайта жаңарту" жобасын іске асыру үшін JBIC (Жапония)-мен 176,5 млн. АҚШ доллары сомасына несие келісіміне қол қойылды (22 млрд. 122 млн. йен). Астаналық әуежайдың транзиттік әлеуетін одан әрі дамыту "Эйр Астана" авиакомпаниясының Еуропадан Астана қаласы арқылы Оңтүстік Шығыс Азия елдеріне авиатасымалдарын дамыту арқылы көзделіп отыр.

Одан басқа, "Астана халықаралық әуежайы" ЖАҚ Азаматтық авиацияның халықаралық ұйымның және ISO 9000-9001 стандарттары бойынша сертификаттау көзделіп отыр.

2001 жылдың желтоқсанында "Атырау халықаралық әуежайы" ААҚ мен Еуропа қайта құру және даму банкінің арасында "Атырау әуежайының ұшу-қону жолағын қайта жаңарту" жобасын іске асыру үшін 25 млн. АҚШ доллары сомасына қарыз беру жөнінде несие келісіміне қол қойылды.

Ақтау әуежайын қалпына келтіру және оны халықаралық стандарттар деңгейіне жеткізу үшін 70-80 млн. АҚШ доллары мөлшерінде инвестициялар талап етіледі. 2005 жылы ұшу-қону жолағын қайта жаңарту үшін мемлекеттік бюджеттен 10 млн. АҚШ доллары қаржыландырылуы жоспарланды. Бірақ берілген әуежайдың ұшу-қону жолағын қайта жаңарту үшін 24,85 АҚШ доллары қажет.

Шымкент әуежайын қайта жаңартуға 45 млн. АҚШ доллары шамасында қаражат, оның 19,8 млн. доллары ұшу-қону жолағын қайта жаңартуға керек. 2005 жылғы 10 млн. доллар жоспарланады.

Ақтөбе қаласының әуежайын қайта жаңарту және стандаржеткізу үшін 40-50 млн. АҚШ доллары қажет, оның 10 млн. АҚШ долларын 2004 жылы республикалық бюджеттен бөлу және 2005 жылы 8,2 млн. АҚШ долларын ұшу-қону жолағын қайта жаңартуға жоспарланып отыр.

Аталған өңірлік әуежайларды қайта жаңартуға және одан әрі дамытуға қаражатты инвестициялау әрі республикалық бюджет есебінен әрі жергілікті бюджеттің кепілдігімен шетелдік көздерден, сондай-ақ жергілікті бюджет қаражаты есебінен жүргізілетін болады.

2003-2005 жылдары "Қазаэронавигация" РМК жалпы сомасы 8 333 млн. теңге болатын инвестициялар есебінен әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған радиотехникалық құралдарды ауыстыруды және дамытуды жоспарлап отыр.

Қазақстан Республикасының халықаралық әуежайларын сигнал беру және байланыс, қадағалау, күзету, тексеру техникалық құралдарымен жарақтандыру, сондай-ақ

әуежайдың периметрлік қоршауын халықаралық талаптарға сәйкес келтіру үшін тиісті бағдарламаны әзірлеу қажет.

## **6. Қаржыландырудың көздері және көлемдері**

Бағдарламаны қаржыландыру көздері ретінде мыналар ұсынылады:

әкімшілік жүргізуге, құқықтық және нормативтік-техникалық қамтамасыз етуді әзірлеу, ақпараттық-талдау, ғылыми-технологиялық сүйемелдеу мен оқытуға - бюджет қаражаты және рынок субъектілерінің өз қаражаттары; қайта жаңартуға, жаңғыртуға, техникалық қайта жарақтандыру мен жаңа объектілер құрылысына - рынок субъектілерінің өз қаражаттары, сондай-ақ ішкі және сыртқы қ а р ы з а л у л а р .

Республикалық бюджет есебінен іс-шараларды іске арналған қаражат тиісті жылға республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде белгіленетін болады.

Республикалық бюджеттен қаржыландыру көлемі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 12 қыркүйектегі N 926 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық дамуының 2004-2006 жылдарға арналған индикативтік жоспарында белгіленген:

-	2004	жылға	-	9220,2	млн.теңге;
-	2005	жылға	-	1186,3	млн.теңге;

- 2006 жылға - 351,5 млн.теңге.

## **7. Күтілетін нәтижелер**

Қазақстанның транзит-көлік кешенін жетілдіру және дамыту жөніндегі іс-шаралар к е ш е н і н і с к е а с ы р у :

Қазақстан Республикасының шектес мемлекеттермен сауда және саяси байланысын н ы ғ а й т у ғ а ;

көліктің барлық түрлерінің - олар: темір жол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе және автомобиль жолдары, материалдық-техникалық базасының деңгейін арттыруға, Қазақстан Республикасының негізгі көлік қатынасы дәліздерінде жолаушылар мен жүктерді тасу қабілеті мен оларды жеткізу жылдамдығын арттыруға;

сыртқы сауда және транзиттік тасымалдарды қамтамасыз ету үшін қазіргі заманғы көлік технологияларын тартуға, халықаралық және ішкі тасымалдарды басқарудың логистикалық қағидаттарын ұйымдастыруға;

көлік-коммуникация кешенінің техникалық жарақтандырылуын арттырудың және көлік желілерін озық пайдаланудың есебінен жолаушылар мен жүктердің тасымалына жұмсалатын меншікті шығындарды қысқартуға;

тасымалдардың навигациялық және ақпараттық қамтамасыз етілуін жақсартуға;

қозғалыстың, кеме қатынасы мен ұшулардың қауіпсіздігін, сондай-ақ тасымалдардың қауіпсіздігі мен сақталуын арттыруға;

көліктің қоршаған ортаға зиянды ықпалын азайтуға;

білікті кадрлардың жұмыспен қамтылуын сақтау және жұмыс орындарының санын

көбейтуге мүмкіндік береді.

Халықаралық тасымалдарды жүзеге асыру кезінде туындайтын қатынастарды реттейтін нормативтік құқықтық базаны дамыту нәтижесінде:

Қазақстан Республикасы көлік-коммуникация кешенін пайдалану ережелерін халықаралық талаптармен үйлестіру;

шетелдік тасымалдаушылардың қазақстандық көлік коммуникацияларын пайдалану шарттарын белгілеу;

халықаралық көлік дәліздері бойынша тасымалдарды қоса алғанда, халықаралық қатынас жолдарында жүктердің тасымалдарын жүзеге асыру кезінде Қазақстан Республикасы ұлттық мүдделерінің барынша көп басымдығын қамтамасыз ету;

аралас қатынас жолдарында жүк тасымалдарын ұйымдастыру кезінде көліктің әр түрлерінің жұмыстарын үйлестіруді күшейту;

негізгі халықаралық бағыттарда тасымалдардың отандық операторлары институтын қалыптастыру үшін қолайлы жағдайлар жасау;

Қазақстан Республикасының шекараларын көлік құралдарымен кесіп өту кезінде көлікті басқарудың мемлекеттік органдарының кедендік және шекаралық қызметтерінің, көлік және экспедиторлық кәсіпорындардың іс-қимылдарын үйлестіруді күшейту, әкімшілік, кедендік және өзге де операцияларды орындауға жұмсалатын уақытты кеміту;

қазақстандық көлік және экспедиторлық кәсіпорындардың құжат айналымының халықаралық жүйесіне енгізілуін қамтамасыз ету көзделеді.

Тасымалдардың өсуі көлік кешенінің отандық кәсіпорындары табыстарының ұлғаюына, олардың жұмыстарының қаржы-экономикалық көрсеткіштерінің жақсаруына, меншікті инвестициялық мүмкіндіктердің артуына, өнімнің соңғы құнында көлік шығындары үлесінің азаюына себеп болады.

Табыстардың өсуімен түрлі деңгейдегі бюджеттерге, әлеуметтік қорларға салықтар мен алымдар түсімінің көбеюі де байланысты.

Қазақстан Республикасының аумағында халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру және дамыту нәтижелері тек көлік проблемаларын шешудің шеңберінде шектелмейді. Олар экономиканың сабақтас секторларына оң мультипликативті әсерін тигізеді, бұл жалпы макроэкономикалық көрсеткіштерде қолайлы көрініс табады.

## **8. Қазақстан Республикасының транзит-көлік әлеуетін дамытудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі ІС-ШАРАЛАР ЖОСПАРЫ**

Ескерту. 8-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2006 жылғы 13 қаңтардағы N 38, 2006.11.27. N 1124 қаулыларымен.

P/c N	Іс-шаралардың мазмұны	Аяқтау	Орындау.	Орындау.	Бол.	Қаржы. ланды. ру көзі
1	2	3	4	5	6	7

## 1. Көлік дәліздерді және транзиттік бағыттарды институтционалды күшейту мен дамыту

1.1. Халықаралық деңгейде (БҰҰ құрылымдары, халықаралық өңірлік және көлік ұйымдары арқылы):

1.1.1 Халықаралық көлік дәліздерін дамыту, шекаралардан өтуді оңайлату және ақпараттық технологияларды енгізу саласында халықаралық қызметті жүзеге асыруды дамып

ҚР Үкіметіне ақпарат

ҚР ККМ, 4- ҚР АБА, тоқ. ҚР СІМ, сан ҚР ИСМ, жыл ҚР Қаржы сайын тен міні, шығын. ҚР ҰҚК дарды (келісім талап бойын. етпей. ша) ді

келеле жатқан елдер министрлерінің халықаралық конференциясында қабылданған 2003 жылғы 29 тамыздағы Алматы декларациясы ережелерінің аясында

жүргізу

1.1.2 Мынадай халықаралық шарттарға қосылу

Респуб. лика. лық

	жөнінде құжат. тар дайындауды және мемлекет. ішілік рәсімдер жүргізуді қам. тамасыз ету:			бюджет. тен шығын. дарды талап етпей.
	ді			
1.1.2.1	Коммерциялық мақсаттар үшін қызмет жасай.	ҚР Заң жобасы	ҚР Қаржы- мині, ҚР СІМ	1- тоқсан 2006
		ты н , м а л ы н ы ң қ а т ы с т ы ж ы л ғ ы д а ғ ы	ж о л қ ұ р а л д а р ы . у а қ ы т ш а э к е л і м і н е 1 9 5 6 1 8 К е д е н д і к	
	конвенция			
1.1.2.2	Кедендік рәсім. дерді оңайлату мен үйлестіру	ҚР Заң жобасы	ҚР Қаржы- мині, ҚР СІМ	2- тоқсан 2006
			т у р а л ы а р а л ы қ ц и я	х а л ы қ . к о н в е н . ( К и о т
	1974 ж.).		к о н в е н ц и я с ы ,	
1.1.2.3	Теңіз құқығы туралы БҰҰ конвенциясы (1982 ж.)	ҚР Заң жобасы	ҚР ККМ, ҚР СІМ	2- тоқсан 2004
1.1.2.4	Көлік министр. лерінің еуропа. лық конферен. циясы (КМЕК) жобасы	ҚР Үкіметі қаулы.	ҚР ККМ, ҚР СІМ	4- тоқсан 2004 с ы н ы ң
1.1.2.5	Көлік құралда. рын өлшеудің халықаралық сертификатын	ҚР Үкіметі қаулы.	ҚР ККМ, ҚР СІМ	4- тоқсан 2004 с ы н ы ң



келісім (МСВТС)

1.1.2.6 алынып тасталды

1.1.2.7 Халықаралық әуе ҚР Заң ҚР ККМ, 4-  
қатынастары жобасы ҚР СІМ тоқсан  
кезіндегі транзит 2004  
туралы келісім  
(Чикаго қаласы,  
1944 жылғы 7

желтоқсан)

1.1.2.8 1965 жылғы 27 ҚР ҚР ККМ, 4-  
қыркүйектегі Үкіметі ҚР СІМ тоқсан  
Халықаралық теңіз қаулы. 2003  
ұйымының Қауіпті сының  
жүктерді теңізбен жобасы  
тасымалдаудың  
халықаралық

кодексі

1.1.3 Мынадай халық. ҚР СІМ ҚР ККМ 1- Респуб.  
аралық Конвенция. ақпарат тоқсан ликалық  
лар мен Келісім. (Қазақс. 2004 бюджет.  
дерге қосылудың тан тен  
орындылығына Респуб. шығын.  
талдау жүргізу: ликасының дарды  
халықара. талап  
лық ұйым. етпейді  
дармен  
ынтымақ.  
тастығы  
жөніндегі  
сараптау  
кеңесіне  
ұсыныс.

тар)

1.1.3.1 Теңізге шығатын ҚР Қаржымині,  
жолы жоқ мемле. ҚР ККМ,  
кеттердің тран. ҚР ИСМ  
зиттік саудасы  
туралы конвенция



қалыптастырудың  
жалпы принципте.  
рін келісу

бюджет.  
тен  
шығын.  
дарды  
талап  
етпей.

1.2.4 ді  
Халықаралық тасы. ҚР ҚР ККМ 2 және Респуб.  
малдар саласын. Үкіметіне 4- лика.  
дағы келісімдерді немесе тоқсан лық  
түгендеуді жүргі. ҚР СІМ жыл бюджет.  
зу. Қажеттілікті ұсыныс. сайын тен  
тиісті бағыттар тар шығын.  
мен дәліздер енгізу дарды  
бойынша тасымал. талап  
дардың жағдайын етпей.  
біріздендіру ді

мақсатында қол.  
данылып жүрген  
келісімдерге  
өзгерістер

енгізу

1.2.5 Мынадай екі Келісім. ҚР ККМ, 2004- Респуб.  
жақты үкіметара. дер ҚР СІМ 2006 лика.  
лық келісімлер. жобасы лық  
дің жобаларын бюджет.  
қол қоюға тен  
дайындау: шығын.  
дарды  
талап  
етпей.

ді

А в т о м о б и л ь  
көлігі саласында:

Беларусь Респуб.  
ликасы (жаңа  
жоба)

2 -  
тоқсан  
2004

А в с т р и я Р е с п у б .  
л и к а с ы



Қ ы т а й Х а л ы қ  
 Р е с п у б л и к а с ы н ы ң  
 С А Р С я н г а н  
 Т ү р к и я Р е с п у б л и к а .  
 с ы ( ж а ң а ж о б а )  
 ү к і м е т т е р і м е н

1.2.6 Қазақстан Респуб. Келісім ҚР ККМ, 3- Респуб.  
 ликасы Үкіметі мен Ресей Федера. циясы Үкіметінің арасындағы Атырау- Астрахань автомо. биль жолында Қиғаш өзені арқылы өтетін өткелді салу жөнінде

ҚР СИМ тоқсан 2004 лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді

біріккен іс-қимыл.  
 дар туралы Келі.  
 сімге қол қоюды

қамтамасыз ету

1.2.7 Қытай Халық Республикасының Үкіметімен Іле мен Қара Ертіс өзендері бойынша Қазақстан және Қытай кемелерімен тасымалды ұйым. дастыру мүмкінді. гі туралы келіс.

Келіс. сөздер хатта. масы

ҚР ККМ, 3- Респуб.  
 ҚР СИМ тоқсан 2004 лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді

сөздерді бастама.

лық ету

1.2.8 Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Ресей Федерациясы Үкіме. тінің арасында Теңіз сауда кеме қатынасы туралы

Келісім жобасы

ҚР ККМ, 3- Респуб.  
 ҚР СИМ тоқсан 2004 лық бюджет. тен шығын. дарды

келісім жобасын талап  
келісу етпей.

ді

1.2.9 Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Грек Республикасы Үкіметінің арасында Теңіз тасымалы туралы келісім жобасын келісу

Келісім жобасы ҚР ККМ, 3-ҚР СІМ тоқсан 2004

Респуб. лика. лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей.

ді

1.2.10 Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Ресей Федерациясы Үкіметінің арасында Кіре төлемдерін төлеудің тәртібі және Ресей Федерациясы аумағында орналасқан

ҚР Үкіметі қаулы. сының жобасы

ҚР ККМ, 3-ҚР СІМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойынша)

Респуб. лика. лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б .  
л и к а с ы т е м і р  
ж о л д а р ы у ч а с к е л е .  
р і н ж әне Қ а з а қ .  
с т а н Р е с п у б л и к а с ы  
а у м а ғ ы н д а о р н а л а с .  
қ а н Р е с е й Ф е д е р а .  
ц и я с ы т е м і р ж о л .  
д а р ы у ч а с к е л е р і  
б о й ы н ш а ж ү к т а с ы .  
м а л д а у ш а р т т а р ы  
т у р а л ы к е л і с і м  
ж о б а с ы н қ о л қ о ю ғ а

дайындау

1.2.11 ТМД шеңберінде тараптардың

Келісім жобасы ҚР ККМ, 4-ҚР СІМ тоқсан

Респуб. лика.

ұлттық заңнама.  
ларына сәйкес  
берілген үшінші  
тұлғалар алдында  
автокөлік құрал.  
дары иелерінің  
азаматтық жауап.  
кершілігін мін.

(келісім 2004 лық  
бойын. бюджет.  
ша), тен  
ҚР СІМ шығын.  
дарды  
талап  
етпей.  
ді

детті сақтан.  
дырудың сақтан.  
дыру полистерін  
тараптар өзара  
тану туралы  
көпжақты келі.  
сімді әзірлеу мен  
оған қол қоюды

бастамалық ету

1.2.12

Төмендегі респуб.  
ликалармен еліміз.  
дің мемлекеттік  
шекарасы арқылы  
өту пункттерінде  
автокөлік құрал.  
дарына бірлескен  
кедендік, көлік.  
тік, ветеринар.  
лық-фитосанитар.  
лық, санитарлық-  
эпидемиологиялық  
бақылауды енгізу  
мәселелері жөнін.  
дегі келісімдер

жобаларын әзірлеу:

1.2.12.1 Ресей Федерация.  
сымен

Келісім ҚР КБА, 1- Респуб.  
жобасы ҚР ККМ, тоқсан лика.  
ҚР ДСМ, 2005 лық  
ҚР АШМ, бюджет.  
ҚР ҰҚК тен  
(келісім шығын.





- кедендік бақылауды жүзеге асыру кезінде шектес мемлекеттердің кедендік қызметтерімен бірлесіп біріздендіру талаптарын қамтамасыз ету бойынша;
- жүктерді алдынала декларациялау режимін енгізу

бойынша

1.3.2	Халықаралық талаптармен тиісті нормалар мен стандарттардың	Заңна. мада белгіленген	ҚР ККМ, 4-ҚР ИСМ тоқсан 2005-2006
	бірідендіруін есепке алумен автокөлік саласын нормативтік-техникалық қамтамасыз	тәртіп. пен бекі. тілген техни.	калық регламенттер мен стандарттар

---

2. Еліміздің транзит-көлік әлеуетінің дамуына сыртқы факторлардың теріс әсерін азайту

---

2.1	Қазақстан Республикасының маркетинг және транзит-көлік әлеуетін	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ, 2004 жылғы ҚР ҚарМ 16 қаң. тар
-----	---	----------------------------	--

дамытудың талдау  
орталығын құру.  
дың орындығын

қарау

2.2

Халықаралық ҚР ҚР ККМ, 4- "ҚТЖ"  
бағыттар бойынша Үкіметі. ҚР Қаржы- тоқсан ҰК"  
контейнерлік поез. не міні, жыл ЖАҚ  
дардың тұрақты ұсыныс. ҚР ҰҚК сайын мен.  
қозғалысын ұйым. тар (келісім шікті  
дастыру жөнінде бойынша) қара.  
іс-шаралар кеше. "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ жаты  
нін жүргізу, (келісім  
соның ішінде: бойынша)

- тұрақты негізде  
контейнерлік  
поездардың жүруін  
ұйымдастыру жөнін.  
де көлік компания.  
сын белгілеу;
- кедендік және  
шекаралық бақылау  
операцияларына  
арналған поездар  
тұру уақытын  
азайтуға бағыт.  
талған Қазақстан  
Республикасының  
Мемлекеттік  
шекарасында осы  
операциялардың  
оңайлатылған  
режимін қамтама.  
сыз етумен поездар  
қозғалысы кестесін  
келісу;
- темір жолдардың  
қатысты әкімшілік.  
терімен жүк тасы.  
малының тарифтік

шарттарын келісу

- 2.3 Болашаққа өткізу ҚР ҚР ККМ, 4- Респуб.  
пункттері арқылы Үкіметі. ҚР Қаржы- тоқсан лика.  
жүктерді тасымал. не міні, жыл лық  
дауға сұранысты ақпарат ҚР ҰҚК сайын бюджет.  
ақпарат талдау. (келісім тен  
Болжамдарды есеп. бойынша), шығын.  
ке алумен жүк ҚР АШМ, дарды  
тасымалының не. ҚР ДСМ талап  
гізгі бағыттарын етпей.  
белгілеу және ді

өткізу пункттері  
жұмысының  
тиімділігін

арттыру

- 2.4 Жер бетіндегі ҚР ҚР ККМ 4- Респуб.  
көлікпен тасымал. Үкіметі. тоқсан лика.  
дау кезінде тран. не жыл лық  
зиттік тасымалдар ақпарат сайын бюджет.  
үшін ақпарат тен  
Қазақстан Респуб. шығын.  
ликасының теңіз дарды  
және өзен портта. талап  
рының мүмкіндік. етпей.  
терін тиімді ді

пайдалану

- 2.5. Интеграцияланған ТЭН ҚР ККМ, 4- Тар.  
логистикалық жүйе. жобасы "ҚТЖ" тоқсан тылған  
лерді құру мәсе. ҰК" ЖАҚ 2006 қара.  
лесі бойынша зерт. (келісім жат  
теу жүргізу және бойын.  
Жапония Үкіметі. ша),  
нің грант есебі. "АТСП"  
нен Қазақстан РМК  
Республикасында (келісім  
контейнерлік бойынша)

тасымалдардың  
өсуін қамтамасыз

ету үшін іс-шара.  
лардың маркетинг.  
тік жоспарын

әзірлеу

2.6. Шетелде ұлттық ҚР ҚР ККМ, 4- Респуб.  
тасымалдаушыларды Үкіметі. ҚР СІМ тоқсан лика.  
тең құқығынан не 2004 лық  
айыру жағдайларда ұсыныс. бюджет.  
қарсы жедел тар тен  
шаралар қабылдау шығын.  
тетігін әзірлеу дарды  
т а л а п  
е т п е й .

ді

2.7 Халықаралық ҚР ҚР ККМ, 1-  
іс-тәжірибені Үкіметі. "ҚТЖ" тоқсан  
зерттеу және не "ҰК" ЖАҚ 2004  
Қазақстан Респуб. ұсыныс. (келісім  
ликасында мульти. тар бойын.  
модальды мен ша),  
интермодальды "АТСП"  
тасымалдарды РМК  
енгізу үшін ең (келісім  
аз қажетті бойын.  
инфрақұрылымды, ша),  
сондай-ақ осы "ККҒЗИ"  
тасымалдар үшін ЖАҚ  
қажетті норматив. (келісім  
тік-құқықтық бойын.  
базаны белгілеу ша),  
Қ Ұ Э Қ  
(келісім  
бойын.  
ша),  
"Эйр  
Астана"  
ЖАҚ  
(келісім  
бойын.

ш а ) ,  
" Э й р  
Қ а з а қ с т а н "  
Ж А Қ  
( к е л і с і м  
б о й ы н .  
ш а ) ,  
Қ а з А Т О  
( к е л і с і м  
б о й ы н .

- ша)
- 2.8. Отандық тасымал. ҚР ҚР ККМ, 2- Ресуб.  
даушылар автожол Үкіметі. "КК ҒЗИ" тоқсан лика.  
тасымалының не ЖАҚ 2005 лық  
географиясын ұсыныс. (келісім бюджет  
кеңейту мақсатын. тар бойын. шығын.  
да еліміздің ша), дары  
аумағында да, ҚазАТО талап  
басқа мемлекет. (келісім етіл.  
тер аумағында да бойынша) мейді
- х а л ы қ а р а л ы қ а в т о .  
м о б и л ь т а с ы м а л .  
д а р ы б о й ы н ш а  
б і р л е с к е н к ә с і п .  
о р ы н д а р д ы қ ұ р у .  
д ы ң б а р м ү м к і н .  
д і к т е р і н з е р т т е у  
ж ә н е э к о н о м и к а .  
н ы ң қ а з а қ с т а н д ы қ  
а в т ө к ө л і к с е к т о .  
р ы ү ш і н о с ы н д а й  
к ә с і п о р ы н д ы т а б ы с  
т ұ р ғ ы с ы н а н т а л д а у

---

### 3. Тариф саясатын, көліктегі төлемдер мен алымдар жүйесін жетілдіру

---

- 3.1. Шетелдегі ҚР ҚР СІМ 2 және Шығын.  
Қазақстан Респуб. Үкіметі. 4- дар  
ликасының елшілік. не тоқсан талап

тері немесе дипло. ақпарат жыл етіл.  
матиялық миссия. сайын мейді

лар ы ар қы лы  
мынадай мәселелер  
бойынша талдау  
ақпаратты алуды

қамтамасыз ету

3 . 1 . 1

Қ а з а қ с т а н  
Р е с п у б л и к а с ы н д а  
м ү м к і н д і г і н ш е  
қ о л д а н у ү ш і н ш е т  
е л д е р д е г і т р а н .  
з и т т і д а м ы т у  
б о й ы н ш а к е д е н .  
д і к , ш е к а р а л ы қ  
ж ә н е б а с қ а  
б а қ ы л а у қ ы з м е т т е р  
м е н к ө л і к ұ й ы м д а .  
р ы н ы ң ө з а р а і с -  
қ и м ы л ы т ә ж і р и б е с і

жөнінде

3 . 1 . 2

Е у р о п а - А з и я  
қ а т ы н а с ы н д а ғ ы  
б а л а м а б а ғ ы т т а р  
б о й ы н ш а ж ү р е т і н  
б а р ж ү к а ғ ы н д а р ы  
ж ә н е о л а р д ы  
Қ а з а қ с т а н Р е с п у б .  
л и к а с ы н ы ң а у м а ғ ы  
а р қ ы л ы ө т е т і н  
х а л ы қ а р а л ы қ  
д ә л і з д е р г е қ а й т а  
б а ғ ы т т а у м ү м к і н .  
д і г і б о й ы н ш а  
қ а ж е т т і ш а р а л а р  
ж ө н і н д е

---

темір

жол

көлігі

бойынша

---

3.2	Халықаралық көлік дәліздерінің бағыттары бойынша жүктерді тасымалдауға арналған тарифтерді, соның ішінде толассыз тарифтік ставкалар мен төмендету коэффициенттерін	Хаттама. ҚР ККМ, 4-лық шешім. дер, келісім. бойынша) дер жобасы	ҚР ККМ, 4- "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойынша)	Респуб. тоқсан 2004 лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді
-----	---	---	--	--

қ а л ы п т а с т ы р у д а  
б і р ы ң ғ а й п р и н ц и п .  
т е р д і к е л і с у ж әне  
қ о л д а н у б о й ы н ш а  
ж ұ м ы с т ы

жалғастыру

3.3	Бақылау өткізу кезінде поездар тұру уақытын қысқартуға бағытталған Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасында темір жол	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР КБА, 2- ҚР ЭБЖМ, 2005 ҚР ККМ	Респуб. ликалық бюджет шығын. дары талап етіл. мейді
-----	--	----------------------------	---------------------------------	--

ө т к і з у п у н к т т е .  
р і н д е б а қ ы л а у -  
ө т к і з у п у н к т т е р і н  
к е з е ң - к е з е ң м е н  
ж а й ғ а с т ы р у ж әне  
д а м ы т у д ы ң р е с п у б .  
л и к а л ы қ б ю д ж е т т е н  
қ а р ж ы л а н д ы р у  
к ө л е м і н б е л г і л е у

---

*автомобиль                      көлігі                      бойынша*

---

3.4	Қазақстан Респуб. ликасының аумағы бойынша халықара.	ҚР Үкіметі. не	ҚР ККМ	3-тоқсан 2004
-----	--	----------------	--------	---------------

лық транзиттік ұсыныс.  
автотасымалдарды тар  
орындауға арнал.  
ған рұқсат жүйе.  
сін жою туралы  
мәселені қару

4. Көлік инфрақұрылымын жетілдіру және дамыту					
4.1	Солтүстік-Оңтүс. тік көлік дәлізі. нің инфрақұрылы. мын дамыту жөнінде іс-шара. лар кешенін жүргізу ҚР	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ	4-	Респуб. тоқсан лика. 2004 лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей.
ді					
4.1.1	"Солтүстік-Оңтүс. тік" дәлізі бағытына байла. нысты учаскелерде темір жол көлігі	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім сайын бойынша)	4-	"ҚТЖ" тоқсан ҰК" ЖАҚ жыл меншік қаража. ты инфрақұрылымын
қалпына келтіру					
4.1.2	Темір жолдардың қатысты әкімші. ліктерімен бірле. сіп "Солтүстік- Оңтүстік" дәлі. зінің құрлық бағыттарын дамыту мәселесін пысық. тау	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім сайын бойынша)	4-	Респуб. тоқсан лика. жыл лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей.
ді					
4.1.3	ТРАСЕКА бағытының "Бейнеу-Шалқар" автомобиль жолы.	ҚР Үкіметі. не	ҚР ККМ	4-	Респуб. тоқсан лика. 2004 лық



ның учаскесін	ақпарат	бюджет.
салуға (Ақтау -		тен
Бейнеу-Шалқар		шығын.
портының айдыны		дарды
және қолданыстағы		талап
көлік дәліздері		етпей.
бойынша одан әрі)		ді

Т Э Н      ә з і р л е у д і ñ  
о р ы н д ы ғ ы н      б а ғ а л а у

	<i>темір</i>	<i>жол</i>	<i>көлігі</i>	<i>бойынша</i>
4.2	Темір жолдардың негізгі транзиттік учаскелерінің жүру қабілетігіне және	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойынша)	4- Шығын. тоқсан дар жыл талап етіл. мейді поездар қозғалысының жылдамдығына мониторинг жүргізуді қамтамасыз ету. Тар жерлерді анықтау жағдайында оларды жою бойынша іс-шаралар өткізуді қамтамасыз
ету				
4.3	Ақтау портына еліміздің орталық және шығыс аудандарынан жүктер тасымалының қашықтығын 500-600	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойынша)	4- "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ меншік қаражаты км-ге қысқартатын Бейнеу - Сақсауыл темір жол желісін салу бойынша техника-экономи.

калық зерттеуді  
және ТЭН дайын.

дауды орындау

4.4	Алтынсарин-Хром. тау темір жол желісін салуды жүзеге асыру	Қабылдау ҚР ККМ, актісі "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ 2005 (келісім бойынша)	4- тоқсан 2005 млн. теңге, 2005 ж. - 5 0 0 млн. теңге	2004ж. Рес. -8102,5 публи. калық бюджет 2005 ж. - 5 0 0 млн. теңге
-----	---	--	---	---

---

*автомобиль көлігі бойынша*

---

4.5	Параметрлері ҚР заңнамасына сәйкес келмейтін ірі көлемді және ауыр салмақты	ҚР Үкіметі. нің қаулысы	ҚР ККМ 1- 2004	Шығын. дар талап етіл. мейді автокөлік құрал. дарының республи. ка автожолдары бойынша жүруге тыйым салуды
-----	---	----------------------------------	----------------------	---

енгізу

4.6	Бюджеттік бағдар. ламалар шеңбе. рінде автомобиль өткізу пункт. теріңде бірыңғай бақылау-өткізу пункттерінің инфрақұрылымын салу мен жайғас. тыру	Мемле. кеттік комис. сияның актісі	ҚР Қаржы- міні, ҚР ККМ, ҚР АШМ, ҚР ДСМ, ҚР ЭБЖМ, ҚР ҰҚК (келісім бойынша)	2004- 2006 2004 жылы	Мөлше. Рес. публи. калық бюджет белгі. лене. тін респуб. ликалық бюджет қаража.
-----	--	--	---	-------------------------------	--

4.7	Көліктік бақылау пункттерін бюд.	Мемле. кеттік	ҚР ККМ 4-	Мөлшері тоқсан 2004
-----	-------------------------------------	------------------	--------------	------------------------

жеттік бағдарла. малар шеңберінде республиканың мемлекеттік шекарасында өткі. зу пункттеріне к ө ш і р у	комис. сияның актісі	2004 жылы белгі. лене. тін респуб. лика. лық б ю д ж е т қ а р а ж а . т ы
--	----------------------------	---

---

<i>с у</i>	<i>к ө л і г і</i>	<i>б о й ы н ш а</i>
------------	--------------------	----------------------

---

4.8	Толқын тосқаулы мен кіреберіс бөгеттің қайта жаңартылуын енгі. зумен АТСП дамыту. дың 2004-2006 жылдарға арналған жоспарын іске асыруды жалғас.	Мемле. кеттік комис. сияның актісі	ҚР ККМ, 4- "АТСП" тоқсан РМК 2006 (келісім бойынша)	Үкімет. тің кепіл. дігімен ұзақ мерзім. ді кредит. тер
-----	---	------------------------------------	---	--

тыру

4.9	Шульба шлюзінің құрылысын аяқтау актісі	Мемле. кеттік комис. сияның	ҚР ККМ, 4- ҚР ЭБЖМ тоқсан - 2004 млн.	2004ж. Респуб. ликалық бюджет теңге
-----	---	-----------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

4.10	Орал-Каспий каналын қайта жаңарту	Мемле. кеттік комис. сияның актісі	ҚР ККМ, 4- ҚР ЭБЖМ тоқсан - 2005 477,4 млн.	2004ж. Респуб. ликалық бюджет 2005 ж. - 350 млн.
------	-----------------------------------	------------------------------------	---	--

теңге

4.11	Мемлекеттік техникалық өзен флотын жаңарту	Мемле. кеттік комис.	ҚР ККМ, 4- ҚР ЭБЖМ тоқсан жыл 320,3	2004ж. Респуб. ликалық бюджет <sup>1</sup>
------	--	----------------------	-------------------------------------	--

мен жаңғырту

сияның  
актісі

сайын млн.  
теңге

<sup>1</sup> Республикалық бюджет есебінен құрылысты іске асыруға арналған қаражат тиісті жылға республикалық бюджетті жасауда белгіленеді

ә у е                      к ө л і г і                      б о й ы н ш а

4.12                      Транзиттік,                      ҚР                      ҚР ККМ, 2004                      Шығын.  
                                 бірінші кезекте                      Үкіметі. ҚР ЭБЖМ                      жылғы                      дар  
                                 жүк көліктік                      нің                      1                      талап  
                                 әуежайлардың тора. қаулысы                      сәуір                      етіл.  
                                 бын қалыптастыру.                      мейді

мен Қазақстан  
Республикасының  
әуежайларын  
дамыту жөніндегі  
іс-шаралар жоспа.

рын әзірлеу

4.12.1                      Белгіленген                      ҚР                      ҚР ККМ, 2004                      Тартыл.  
                                 тәртіппен ТЭН                      Үкіметі. ҚР ЭБЖМ                      жылғы                      ған  
                                 әзірлеушісін                      не                      1                      қаражат  
                                 белгілеу және ТЭН                      ұсыныс.                      сәуір  
                                 нәтижелері бойынша                      тар

Азаматтық авиация  
саласын дамытудың  
2003-2005 жылдарға  
арналған жоспарына  
өзгерістер енгізу  
жөнінде Қазақстан  
Республикасының  
Үкіметіне ұсыныс.

тар әзірлеу

4.12.2                      Қазақстанның                      ҚР                      ҚР ККМ, 2004                      Респуб.  
                                 халықаралық әуе.                      Үкіметі. ҚР ЭМРМ,                      жылғы                      лика.  
                                 жайлары арқылы                      не                      ҚР ҚарМ, 1                      лық  
                                 шетел авиакомпа.                      ұсыныс.                      ҚР                      сәуір                      бюджет  
                                 ниялары әуе                      тар                      ТМРБҚА                      шығын.

кемелерінің	(келісім	дары
транзиттік ұшула.	бойынша)	талап
рын арттыру мақса.		етіл.
тында халықаралық		мейді

авиациялық тасы.  
малдаушыларды  
тартатын талап.  
тарға сәйкес  
авиотынмен  
қамтамасыз етуге

қолдау көрсету

4.13	Ұшу қауіпсіздігін арттыру және әуе жолдарын пайдала. нудың тиімділігі жөнінде "Оңтүстік шеңбердің әуе жолдары, III фаза" жобасын одан	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ 4- тоқсан 2005	TASIS бағдар. ламасы бойын. ша техни. калық көмек
			әрі іске асыруды жүзеге асыру	

---

5. Шекаралардан өту жөніндегі рәсімдерді жеңілдету

---

5.1	Сыртқы шекара. ларда бақылауды қамтамасыз етуде ЕурАзЭҚ мүшесі мемлекеттерінің бірыңғай кедендік аумағын қалыптас. тырудың соңғы кезеңінде кеден. дік ресімдеу және	ЕурАзЭҚ шеңбе. рінде келісім жобасы	ҚР Қаржы- мині	1- тоқсан 2006 бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді
		кедендік дың жеке одан әрі ішкі кедендік шекараларда	бақылау. түрлерін жоюмен кедендік тауар.	

лар мен көлік  
құралдарының  
кедендік рәсім.  
деуі мен кедендік  
бақылауын оңайлату

	<i>темір</i>	<i>жол</i>	<i>көлігі</i>	<i>бойынша</i>
5.2	Шекаралық өткел. дерде транзиттік жүктерді өткізу рәсімдерін жетіл. діру, соның ішін. де шекараны өту жөніндегі опера. цияларды (кеден. дік, шекаралық және т.б.) орындауға қаты. сатын барлық қызметтердің қызметін нақты	Бұйрық	ҚР Қаржы- мині, ҚР ККМ, ҚР ІІМ, ҚР АШМ, ҚР ДСМ, ҚР ҰҚК ШҚ (келісім бойын.	4- тоқсан лика. 2005- лық бюджеттен шығын. дарды талап етпей. ді ша), "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойынша)
			байланыстырумен Достық станциясы жұмысының техно. логиялық процесін жетілдіру, оны сақтау жөніндегі нормативтік құжатты бекіту	

	<i>автомобиль</i>		<i>көлігі</i>	<i>бойынша</i>
5.3	Автожол шекара. лық өткізу пункт. терінде шекара. лық, кедендік, санитарлық-эпиде. миологиялық,	Бұйрық	ҚР КБА, ҚР ҰҚК (келісім бойын. ша), ҚР ККМ,	1- тоқсан лика. 2004 лық бюджет. тен шығын.

	көліктік, фито. санитарлық және бақылаудың басқа түрлерінің бірың.		ҚР ДСМ, ҚР АШМ		дарды талап етпей. ді
			ғ ай	технологиялық процесін енгізуді әзірлеу және	
	қамтамасыз ету				
5.4	КС МСАТ және ТМД ИК ұсыныстарына сәйкес Қазақстан мен шектес ТМД қатысушы елдердің кедендік органда. рымен шекаралық өткелдерде авто. көлік құралдарына	Үкімет. аралық келісім. дердің жобалары	ҚР КБА, 4- ҚР ККМ	тоқсан 2004	Респуб. ликалық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді
			бірлескен кеден. дік бақылауды өткізу үшін жағдайларды		
	қамтамасыз ету				
5.5	Халықаралық авто. тасымалдаушылар үшін визалы режимді оңайлату мәселесін пысықтау тар	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. ді	ҚР СІМ, 3- ҚР ІІМ, ҚР ККМ	3- тоқсан 2004	Шығын. дар тоқсан талап етпей.
5.6	СПЕКА мүшесі болып табылатын мемлекеттер шека. расында жүктердің транзиттік тасы. малы үшін квота. лардан бос режимді құру мүмкіндігін қарау	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ,	2- тоқсан 2004	Респуб. лика. лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей.
					ді
5.7	Қазақстан Респуб. ликасында авто.	Норма. тивтік	ҚР ККМ	2- тоқсан	Респуб. ликалық

көлік құралдары	құқықтық	2006	бюджет.
салмақ параметр.	кесім		тен
лерінің бірыңғай			шығын.
сертификатын			дарды
қолдану тәртібін			талап
әзірлеу			етпей.
			д і

---

6. Ұйымдастырушылық-техникалық шаралар

---

6.1	Шектес және басқа шет елдерде транзит-көлік әлеуетінің тұсау. кесерін өткізу	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, 4- ҚР СІМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойынша), "Эйр Астана" ЖАҚ (келісім бойынша), "Эйр Қазақстан" ЖАҚ (келісім бойынша), "АТСП" РМК (келісім	4- тоқсан жыл сайын тен шығын. дарды талап ет. пейді
-----	--	------------------------	--	--

6.2	Тұрақты негізде конференциялар, көрмелер, тұсау. кесерлер, соның ішінде халықара.	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, 4- ҚР СІМ жыл сайын	Шығын. тоқсан дар талап етіл. мейді
			лық, өткізу, сондай - ақ арқылы	БАҚ Қазақстан



Р е с п у б л и к а с ы н ы ң  
т р а н з и т т і к  
м ү м к і н д і к т е р і н

насихаттау

6.3	Екіжақты үкімет. аралық келісімдер шеңберінде құрыл. не ған көлік жөнін. дегі бірлескен комиссиялардың мәжілістерін өткізу (жылында бір реттен кем емес), МСАТ, ТЖЫҰ, ТКОК, ИКАО, ИМО және басқалары деңгей. інде өткізілетін негізгі іс-шара. ларға, халықара.	ҚР Үкіметі. не	ҚР СІМ, ҚР ККМ тілік. ке	Қажет. тілік. ке	Респуб. ликалық бюджет қарай, комис. сиялар мен халық. аралық ұйым. дар жұмы. сының жоспар. ларына сәйкес
					лық мәжілістерге, симпозиумдарға, семинарларға, конференцияларға, форумдарға Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң К ө л і к ж әне к о м м у . н и к а ц и я л а р м и н и с т р л і г і м а м а н .

дарының қатысуы

6.4	Мүдделі министр. ліктер мен ведомстволар өкіл. дерінің халықара. лық органдар мен интеграциялық қауымдастықтардың мәжілістеріне	ҚР Үкіметі. не	ҚР ККМ, ҚР СІМ тілік. ке	Қажет. тілік. ке	Респуб. ликалық бюджет қарай, жұмыс жоспар. ларына сәйкес
-----	--	----------------------	-----------------------------------	------------------------	--

ұ д а й ы к а т ы с у ы н  
 қ а м т а м а с ы з е т у :  
 Т М Д Ү К К , Т М Д Ү К К  
 ж а н ы н д а ғ ы а в т о .  
 к ө л і к ә к і м ш і л і к .  
 т е р к е ң е с і ,  
 Е у р А з Э Қ , Е Э П ,  
 Б Ұ Ұ Е Э К К В Т , О О Н  
 А Т М Э А К , Ш ы Ұ , Э ы Ұ ,  
 Т Р А С Е К А

с у к ө л і г і б о й ы н ш а

6.5	Ақтау порты арқылы өтетін қосымша жүктерді тарту жөнінде тиісті жұмыс жүргізу	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ, 4- "АТСП" РМК (келісім сайын бойынша)	Респуб. тоқсан жыл лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді
-----	---	----------------------------	---	---

7. Ақпараттық-талдау және ғылыми-технологиялық қызмет

7.1	Қазақстан Республикасының аумағында көлік қатынасындағы жүк және жолаушылар ағынын зерттеуді жүргізу	ҚР Үкіметі. не ақпарат	ҚР ККМ, 4- "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ (келісім бойын.	Шығын. тоқсан дар талап етіл. мейді ша), "КК ҒЗИ" Ж А Қ (келісім
-----	--	------------------------	--	--

7.2	Туристік қызмет. ті дамытуға көмектесетін	ҚР Үкіметі. не	ҚР ККМ, 4- ҚР ДСМ, ҚР	Респуб. тоқсан ликалық бюджет.
-----	---	----------------	-----------------------	--------------------------------

	жолаушыларға көліктік қызмет көрсетудің сапа. сын көтеру жөнін. де ұсыныстар	ұсыныс. тар	ТурСА	2005	тен шығын. дарды талап етпей.
7.3	Қазақстан Республикасының көлік дәлізде. рінде отандық және шетелдік тасымалдаушыларға қызмет көрсету сапасын көтерудің жай-күйін талдау. ды және ол жөнін. де ұсыныстар әзірлеуді жүргізу	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ, ҚР ЭБЖМ, ҚазАТО (келісім бойын. ша), "КК ҒЗИ" ЖАҚ	4- тоқсан 2004	Респуб. ликалық бюджет шығын. дары талап етіл. мейді (келісім бойын. ша), ҚҰЭҚ ( к е л і с і м бойынша)
7.4	СПЕКА бағдарла. масы шеңберінде көлікті дамыту және шекаралары өтуді оңайлату саласындағы ғылыми зерттеу. лердің нәтиже. лерін қорытынды. лау мен ұсыныстар әзірлеу және оларды іске асыру. дың мониторингі	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ	4- тоқсан 2004- 2006	Респуб. лика. лық бюджет қара. жаты: 2004 жыл - 2,5 млн 2005 жыл - 2,5 млн. 2 0 0 6 ж ы л - 2 , 5
7.5	Қазақстан Респуб. ликасының тран.	ҚР Үкіметі.	ҚР ККМ	4- тоқсан	Респуб. лика.

	зит-көлік әлеуе. тін дамытудың ғылыми негізі мен стратегиялық бағыттарын пысықтау	не ұсыныс. тар		2004- 2006	лық бюджет шығын. дары талап етіл.
7.6	Көлік инфра. құрылымын қорғау және тасымал қауіпсіздігі мен көлік қызметін қамтамасыз ету, тасымал қауіпсіз. дігі мен көлік қызметінің серпіні монито.	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ	2004 жылғы 16 сәуір	Респуб. лика. лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді
					рингінің бірыңғай базасын құру жөніндегі қолда. нылып жүрген бағдарламаларды түзету бойынша қосымша шаралар
	кешенін әзірлеу				
7.6.1	Жолаушылар мен жүктер тасымалы. ның қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемле. кеттік жүйені жетілдіру бағдар. ламасы орындалуы. на талдау жүргізу (ҚРҮ 2000 жылғы	ҚР Үкіметі. не ұсыныс. тар	ҚР ККМ	2004 жылғы 15 қаң. тар	Респуб. лика. лық бюджет. тен шығын. дарды талап етпей. ді
					30 желтоқсандағы N 1962 қаулысы) және көлік инфрақұрылымын

қорғау мен тасы.  
малдар қауіпсіз.  
дігі бөлігінде  
өзгерістер енгізу  
жөнінде ұсыныстар

пысықтау

7.6.2 Тасымалдар қауіп. Тұжырым. ҚР ККМ, 2004  
сіздігі мен көлік дама ҚР ИМ, жылғы  
қызметінің серпі. жобасы ҚР КБА, 15  
ні мониторингінің ҚР ҰҚК наурыз  
бірыңғай базасын (келісім  
құру тұжырымдама. бойынша)

сын әзірлеу

7.6.3 Деректер көлік Орындал. ҚР ККМ, 2004 Респуб.  
қорының ақпарат. ған ҚР ИМ, жылғы лика.  
тық талдау жүйе. жұмыс. ҚР КБА, 1 лық  
сін және тасымал. тарды ҚР ҰҚК сәуір бюджет.  
дар қауіпсіздігі қабылдау (келісім қара.  
мен көлік қызме. актісі бойынша) жаты:  
тінің серпіні 2004  
мониторингінің жыл -  
бірыңғай базасын 7669  
құруға арналған млн.  
техникалық теңге

тапсырма әзірлеу

1-қосымша

**Қазақстан Республикасы қатысушысы болып табылатын халықаралық тасымалдардың дамуына мүмкіндік жасайтын халықаралық келісімдер мен конвенциялар тізбесі**

Құжат атауы	Қол қойылған күні және орны	Қазақстан үшін күшіне ену күні
1	2	3

Еуропалық экономикалық комиссия (БҰҰ ЕЭК):

1. Халықықаралық жүк тасы. Женева, ҚР ҚР Президентінің 1995  
 малдау шарты туралы 1956 жылғы жылғы 12 мамырдағы N 2271  
 конвенция (КДПГ) 19 мамыр Жарлығымен қосылды
2. Халықаралық автомобиль 1970 жылғы ҚР ҚР Президентінің 1995  
 тасымалдарын жүзеге асыра. 1 шілде 12 мамырдағы N 2272  
 тын көлік құралдары Жарлығымен қосылды  
 экипаждарының жұмысына  
 қатысты Еуропалық Келісім  
 (ЕСТР)
3. Тез бұзылатын тамақ Женева, ҚР ҚР Президентінің 1995  
 өнімдерін халықаралық 1970 жылғы 12 мамырдағы N 2273  
 тасымалдау және осы 1 қыркүйек Жарлығымен қосылды  
 тасымалға арнаулы пайдала.  
 натын көлік құралдары  
 туралы Келісім (СПС)
4. Халықаралық автоарна. Женева, ҚР ҚР Президентінің 1995  
 лар туралы Еуропалық 1975 жылғы 12 мамырдағы N 2274  
 келісім (СМА) 15 қараша Жарлығымен қосылды
5. ХЖТ кітапшасын қолдана Женева, ҚР ҚР Президентінің 1995  
 отырып халықаралық жүк 1975 жылғы 12 мамырдағы N 2275  
 тасымалдау туралы Кеден 14 қараша Жарлығымен қосылды  
 конвенциясы (ХЖТ)
6. Қауіпті жүктерді Женева, ҚР Қазақстан Республика.  
 халықаралық жолмен тасымал. 1957 жылғы сының 2001 жылғы 7 мамыр.  
 дау туралы Еуропалық 30 қыркүйек дағы Заңымен қосылды,  
 келісім (ДОПОГ) N 193-II ҚРЗ
7. Халықаралық құрастырыл. Женева, ҚР Қазақстан Республика.  
 ған тасымалдардың маңызды 1991 жылғы сының 2002 жылғы 31  
 желілері және тиісті 1 ақпан қаңтардағы Заңымен  
 объектілер туралы Еуропалық қосылды, N 290-II ҚРЗ  
 келісім (ҚТЖК)
8. Жол қозғалысы туралы Вена, Қосылу туралы шешім  
 конвенция 1968 жылғы 1994 жылы қабылданды.  
 8 қараша
9. Жол белгілері және Вена, Қосылу туралы шешім  
 сигналдары туралы 1968 жылғы 1994 жылы қабылданды.  
 конвенция 8 қараша

10. Контейнерлерге қатысты Кеден конвенциясы	Женева, 1972 жылғы 2 желтоқсан	ҚР Қазақстан Республика. сының 2002 жылғы 6 мамыр. дағы Заңымен қосылды,
	N 319-II	
11. Шекараларда жүк бақы. лауын жүргізу шарттарын келісу туралы Халықаралық к о н в е н ц и я	Женева, 1982 жылғы 21 қазан	ҚР Қазақстан Республика. сының 2002 жылғы 6 мамыр. дағы N 320-II Заңымен қ о с ы л д ы

---

Халықаралық теңіз ұйымы (БҰҰ ИМО):

---

12. Халықаралық теңіз ұйымы туралы конвенция	1948 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
13. Жүк таңбасы туралы Халықаралық конвенция	1966 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
14. Кемелерді өлшеу жөніндегі Халықаралық конвенция	1969 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
15. Мұнаймен ластанудан келтірген зияны үшін азаматтық жауапкершілік туралы Халықаралық конвенция	1969 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
16. Теңізде кемелердің соқтығысуынан сақтандырудың Халықаралық ережелері туралы конвенция	1972 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
17. Хаттамамен (МАРПОЛ 73/78) өзгертілген Теңіздің кемелерден ластануына жол бермеу ж ө н і н д е г і Халықаралық конвенция	1978 жыл    1973	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды   ж ы л ғ ы

18. Хаттамамен (СОЛАС 74/78) өзгертілген Теңізде адам өмірін қорғау жөніндегі Халықаралық конвенция	1974 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
19. Теңізшілерді даярлау мен дипломдар беру және вахта атқару туралы Халықаралық конвенция	1978 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды
20. Қауіпсіз контейнерлер жөніндегі Халықаралық конвенция	1972 жыл	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 қаулысымен қосылды

---

Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (БҰҰ ИКАО)

---

21. Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенция. Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияның үш тілдегі бірдей мәтіні туралы Республикасының (Буэнос - Айрес, Хаттаманың осы ретінде қаралады	Чикаго, 1944 жылғы 7 желтоқсан	Қазақстан Республикасы ҚР Жоғарғы Кеңесінің 1992 жылғы 2 шілдедегі N 1503-ХІІ қаулысымен бекітті
Хаттаманың V Конвенцияға	Хаттаманы	Қазақстан қабылдауы 24.09.68), Бабына сәйкес қосылған
22. Әуе кемелері бортында жасалатын қылмыстар және кейбір басқа да әрекеттер туралы Конвенция	Токио, 1963 жылғы 14 қыркүйек N 506 қаулысымен	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 13 мамырдағы қосылды
23. Әуе кемелеріне заңсыз басқыншылық жасаумен күресу туралы Конвенция	Гаага, 1970 жылғы 16 желтоқсан N 506 қаулысымен	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 13 мамырдағы қосылды
24. Азаматтық авиация қауіпсіздігіне қарсы	Монреаль, 1971 жылғы	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің



бағытталған заңсыз әрекет. термен күресу туралы Конвенция	23 қыркүйек	1994 жылғы 13 мамырдағы N 506 қаулысымен қосылды
25. Анықтау мақсатымен пластикалық жарылғыш заттарды таңбалау туралы Конвенция	Монреаль, 1991 жылғы 1 наурыз	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 13 мамырдағы N 506 қаулысымен қосылды
26. Халықаралық азаматтық авиацияға қызмет көрсететін әуежайларда күш қолданудың заңсыз әрекеттерімен күресу хаттама қыркүйекте қаласында азаматтық сіздігіне ған күресу толықтырады	Монреаль, 1988 жылғы 28 ақпан туралы 1971 жылғы Монреаль қабылданған авиация қарсы заңсыз туралы	Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 13 мамырдағы N 506 қаулысымен қосылды хаттама, 23 Монреаль қабылданған қауіп. бағыттал. әрекеттермен Конвенцияны
27. Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияны өзгертуге қатысты хаттама қосылды	Монреаль, 1977 жылғы 30 қыркүйек	ҚР Қазақстан Республикасы. ның 2001 жылғы 4 мамырдағы N 186-II ҚРЗ Заңымен
28. Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияны өзгертуге қатысты хаттама (3 bis бап) қосылды	Монреаль, 1984 жылғы 10 мамыр	ҚР Қазақстан Республикасы. ның 2001 жылғы 4 мамырдағы N 187-II ҚРЗ Заңымен
29. Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияны өзгертуге қатысты хаттама (83 bis бап) қосылды	Монреаль, 1980 жылғы 6 қазан	ҚР Қазақстан Республикасы. ның 2001 жылғы 4 мамырдағы N 188-II ҚРЗ Заңымен
30. Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияның төрт тілдегі бірдей мәтіні қосылды	Монреаль, 1977 жылғы 30 қыркүйек	ҚР Қазақстан Республикасы. ның 2001 жылғы 7 мамырдағы N 192-II ҚРЗ Заңымен туралы хаттама
31. 1929 жылы 12 қазанда Варшавада қол қойылған, халықаралық әуе тасымалда.	Гаага, 1955 жылғы 28 қыркүйек	ҚР Қазақстан Республикасы. ның 2001 жылғы 25 маусым. дағы N 215-II ҚРЗ Заңымен

рына қатысты, кейбір  
ережелерді  
үшін  
туралы

Конвенция

біріздендіру  
өзгертулері  
хаттама

қосылды

---

Еуропа - Кавказ - Азия көлік қатынасы дәлізі ТРАСЕКА

---

32. Еуропа - Кавказ - Азия жолын дамытуға байланысты халықаралық көлік қатынасы туралы негізгі көпжақты келісім Баку, 1998 жылғы 8 қыркүйек ҚР Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 7 мамырдағы N 196-ІІ ҚРЗ Заңымен қосылды

---

Темір жол ынтымақтастық (ұйымы ОСЖД)

---

33. Халықаралық жолаушы қатынасы туралы келісім (СМПС) 1951 жылғы 1 қараша Қазақстан Республикасы ҚР Премьер-Министрінің 1992 жылғы 9 қарашадағы N 19071 өкімімен қосылды

34. Халықаралық жүк қатынасы туралы келісім (СМГС) 1951 жылғы 1 қараша Қазақстан Республикасы ҚР Премьер-Министрінің 1992 жылғы 9 қарашадағы N 19071 өкімімен қосылды

35. Еуропа - Азия қатынасындағы құрамалы тасымалдауларды ұйымдастыру және пайдалану аспектілері туралы Ташкент, 1997 жылғы 4 маусым Қазақстан Республикасы ҚР Үкіметінің 1999 жылғы 9 тамыздағы N 1117 қаулысымен қосылды.

---

ТМД аясындағы келісімдер

---

36. Еркін сауда аймағын құру туралы 1994 жылғы 15 сәуірдегі келісім 1994 жылғы 15 сәуір Москва, 1994 жылғы 15 сәуір Қазақстан Республикасы ҚР Жоғарғы Кеңесінің 1994 жылғы 10 қарашадағы N 231-ХІІІ қаулысымен бекітті

37. Еркін сауда аймағын құру туралы 1994 жылғы Москва, 1999 жылғы ҚР Қазақстан Республикасының 1999 жылғы 30

15 сәуірдегі Келісімге өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы хаттама	2 сәуір	желтоқсандағы N 14-II Заңымен бекітті
38. Еркін сауда аймағын құру туралы келісімге қатысушы мемлекеттердің арасында Тасымалданатын тауарлардың ресімдеудің бақылаудың келісім	Ялта, 1999 жылғы 8 қазан	ҚР Қазақстан Республикасының 2000 жылғы 21 қазандағы N 87-II Заңымен бекітті
	кедендік және тәртібі	кедендік туралы
39. ТМД қатысушы мемлекеттері темір жол әкімшіліктерінің (темір жолдардың) тарифтік Келісімі		1993 жылғы 17 ақпан
40. Вагондар мен жүк тиелген контейнерлерді Достастыққа қатысушы мемлекеттердің өткізу табыстау Уақытша Келісім		1993 жылғы 15 қазан
	өткелдері тәртібі	халықаралық арқылы туралы
41. Азаматтық авиацияны заңсыз араласу әрекеттерінен қорғауды қамтамасыз ету бойынша ынтымақтастық туралы келісім	Минск, 1995 жылғы 26 мамыр	Келісім Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 4 тамыздағы N 1205 қаулысымен бекітілді
42. Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің аумақтары арқылы өтетін транзиттің тәртібі туралы келісім	Минск, 1999 жылғы 4 маусым	Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 10 сәуірдегі N 547 қаулысымен бекітілді. 2000 жылғы 3 мамырда күшіне енеді.
43. Транзит тәртібі келісім	туралы	Москва, 1992 жылғы 8 ақпан
44. Тәуелсіз Мемлекеттер достастығының халықаралық автомобиль жолдары туралы	Москва, 1998 жылғы 11 қыркүйек	Хаттама Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылы 24 маусымдағы

## бекітілді

45. ТМД қатысушы-мемлекет. Минск,  
тері автомобиль жолдары 1999 жылғы  
арқылы мемлекетаралық 4 маусым  
тасымалдарды орындайтын  
көлік құралдарының салмақ.  
тары мен габариттері  
туралы Келісім

46. Кедендік одақ туралы Москва, Қазақстан Республикасы ҚР  
келісім 1995 жылғы Президентінің 1995 жылғы  
20 қаңтар 15 қыркүйектегі N 2461

## Жарлығымен бекітті

47. Кедендік одақ және Москва, ҚР Қазақстан Республикасы.  
бірыңғай экономикалық 1999 жылғы ның 1999 жылғы 24  
кеңістік туралы келісім- 26 ақпан маусымдағы N 403-I  
шарт Заңымен бекітті

48. Кеден одағына қатысушы Астана, ҚР Қазақстан Республикасы.  
мемлекеттер арасында тасымал. 1999 жылғы ның 2000 жылғы 5 шілдедегі  
данатын тауарларды кедендік 24 қыркүйек N 68-II Заңымен бекітті  
ресімдеудің жеңілдетілген  
тәртібі туралы келісім

49. Кеден одағына қатысушы Москва, ҚР Қазақстан Республикасы.  
мемлекеттердің аумақтары 1998 жылғы ның 1998 жылғы 11 желтоқ.  
арқылы өтетін транзиттің 22 қаңтар сандағы N 313-I Заңымен бірыңғай шарттары  
туралы бекітті  
келісім

50. Кеден одағына қатысушы 1998 жылғы ҚР Қазақстан Республикасы.  
мемлекеттердің аумақтары 22 қаңтар ның 2000 жылғы 23 қазанда.  
арқылы өтетін транзиттің ғы N 90-II Заңымен  
бірыңғай шарттары туралы бекітті  
келісімге толықтырулар

## хаттамасы

51. Кеден одағына қатысушы Москва, Қол қойылған күнінен  
мемлекеттердің кедендік 1998 жылғы бастап күшіне енді  
органдары арасында кедендік 8 желтоқсан  
жөнелтім туралы хаттама

52. Беларусь Республикасы, Москва, ҚР Қазақстан Республикасы.  
Қазақстан Республикасы, 1998 жылғы ның 1998 жылғы 10 қараша.

Қырғыз Республикасы және 22 қаңтар дағы N 298-I Заңымен  
 Ресей Федерациясы арасындағы бекітті  
 Көлік одағын құру туралы  
 к е л і с і м

2-қосымша

**Халықаралық конвенциялар мен келісімдерге қосылу бойынша істің жай-күйі**

Құжат атауы	Маңызы мен рөлі	Қатысу		Басымдылық			
		Қо.	Ше.	Қа.	Бірін.	Орта	Ұзақ
		сылу	шілу	рауға	ші	мер.	мер.
			са.	жата.	кезек.	зім.	зім.
			ты.	ды	тілер	діле.	ді.
		сын.			рі	лері	
		да					

БҰҰ ЕЭК әзірлеген

**БҰҰ АТМЭЭК 48/11 қарарымен ұсынылатындар**

Жол ның дігі	қозғалысы. қауіпсіз.	Осы	халықаралық
		құжаттар	құқықтық
		негіз	қызметін
		атқарады	және жол
1. Жол қозға. лысы туралы 1968 жылғы 8 қарашадағы конвенция		белгілері, дары мен жүйелерінің негізінде жол қозғалысының халықаралық	сигнал. таңбалары жалпы келісілген таныл.
2. Жол белгі. лері мен сигналдары туралы 1968 жылғы 8 қарашадағы	ған ережелер	жиынтығын, құралдарының сіздік саласында үйлестірілген талаптары мен жол	+ көлік қауіп.

конвенция

қозғалысы қауіпсіз.

дігін арттыруы  
бағытталған басқа  
да ережелерді  
мазмұндайды, яғни  
осы арқылы олар  
халықаралық автомо.  
биль тасымалдарын  
жеңілдету мен  
дамытуға бағытта.

лады

3. Коммерция.

лық мақсаттар тар үшін

үшін қызмет

жасайтын жол

тасымал

құралдарының

уақытша

әкеліміне

қатысты 1956

жылғы 18

мамырдағы

кеден

конвенциясы

Коммерциялық мақсат.

қызмет жасайтын, жол тасы. +

мал құралдарының

уақытша әкеліміне

қатысты Кеден

конвенциясы, кеден.

дік алымдар мен

баждар төлемін

кепілдейтін және

ұлттық кедендік

мақсаттар үшін

пайдаланылатын,

халықаралық деңгей.

де танылған уақытша

әкелім құжатын

(кеден кітапшасы)

ұйғарады.

---

**БҰҰ АТМЭӘК және ЮНКТАД 48/11 қарарымен ұсынылатындар**

---

А. Шекаралар.

дан өтуді

жеңілдету

Шекаралардан өтуді

жеңілдетуге арнал.

ған Халықаралық

конвенциялар, қажет

емес рәсімдерді

жоюға, қажетті

кеден рәсімдері мен



қазандағы  
халықаралық  
конвенция

тарды сақтауды және  
жалпы бақылау  
сапасын тексеру  
мақсатында бақылау.  
дың барлық түрлері.  
нің санын және  
ұзақтығын кемітуге  
бағытталған (дәрі.  
герлік-санитарлық,  
мал дәрігерлік және  
фитосанитарлық)  
және барлық импорт.  
талатын, экспортта.  
латын немесе  
транзиттік жүктерге

қолданылады.

Б .  
операциялары  
7. Жүктерді  
халықаралық тасымал  
жолмен тасы.  
малдау шарты  
туралы 1956  
жылғы 19  
мамырдағы  
конвенция  
(КДПГ)

К ө л і к

Конвенция осындай  
үшін +  
пайдаланылатын  
құжаттарға және  
тасымалдаушы  
жауапкершілігіне  
байланысты шарт.  
тарды қосқанда,  
халықаралық  
жолдармен жүк  
тасымалы келісім-  
шартын жасасу  
шарттарын біріз.  
дендіруге  
бағытталған

---

БҰҰ ЕЭК әзірлеген басқа құжаттар

---

1. Тез бұзы.  
латын тамақ Осы Келісімде тасы.  
өнімдерін ха. малдау барысында +  
тез бұзылатын тамақ



лықаралық та.  
сымалдау және  
осы тасымалға  
(СПС) арнаулы  
көлік құрал.  
дары туралы  
1970 жылғы  
1 қыркүйектегі  
келісім

өнімдері сапасын  
сақтау шарттары  
белгіленген.  
Оның үстіне,  
оларда арнайы  
жабдық үшін  
стандарттар,  
изотермиялық  
жабдық пен айрық.  
шалаушы белгілерді  
тексеруге қатысты  
ережелер ескеріл.  
ген, олар арнайы  
жабдықта көрсеті.  
леді. Сондай-ақ  
қатты тоңазытылған  
және тоңазытылған  
тамақ өнімдері  
үшін жабдық пен  
температуралық  
жағдайлар

белгіленген  
2. Қауіпті  
жүктерді  
халықаралық  
жолмен тасы.  
малдау туралы  
(ҚЖХЖТ) 1957  
жылғы 30  
қыркүйектегі  
Еуропалық  
келісім

Келісім қауіпті  
жүктерді халықара. +  
лық автомобиль  
тасымалдары үшін  
біріздендірілген  
ережелерін жасау  
мақсатында әзір.  
ленді және ол екі  
бөлімнен тұрады.  
Бірінші бөлімде  
(А қосымша)  
қауіпті заттар  
мен нәрселерге,  
ыдыстар мен бума.  
ларға қатысты  
нұсқамалар, ал  
екінші бөлімде

( В қ о с ы м ш а ) -  
қауіпті жүктерді  
тасымалдау үшін  
пайдаланылатын  
көлік құралдарына  
қатысты ережелер  
мазмұндалады.

Б Ұ Ұ Еуропалық  
Экономикалық Комис.  
сиясы жұмыс орган.  
дарының қаулысына  
сәйкес 1983 жылғы  
1 қаңтардан бастап  
қауіпті жүктердің  
жүк тасымалына тек  
арнайы дайындық  
курстан өткен және  
тиісті арнайы  
куәлігі бар жүргі.  
зушілер ғана

жіберіледі  
3. Халықара.  
лық автомо.  
биль тасымал.  
дарын жүзеге  
асыратын  
көлік  
құралдары  
экипаждарының  
жұмысына  
қатысты (ЕСТР)  
1970 жылғы  
1 шілдедегі  
Еуропалық  
келісім

ЕСТР Келісімі көлік  
құралдары қозғалы. +  
сының жылдамдық  
режимдерін сақтау  
және көлік құрал.  
дары экипаждарының  
жұмысын бақылау  
үшін құқықтық  
негіз қызметін  
атқарады. Осы  
Келісімге қол  
қойған барлық  
елдер, халықаралық  
тасымалдар жасайтын  
жүргізушілердің  
еңбек және демалыс  
регламентациясы  
бойынша талаптарды

сақтауына бақылау жүргізуге және ережелерді бұзған жағдайда шаралар қабылдауға міндеттенді. 1991 жылы Келісімге 2 Түзету қабылданды, ол 1995 жылғы 24 сәуірден бастап халықаралық тасымалдарды орындайтын автокөлік құралдарында, механикалық бақылау құрылғыларының (тахографтар) міндетті түрде болуын ескертеді, олар экипаж мүшесі ретінде көлік құралдарын басқару уақытын, демалу уақытын, қозғалыс жылдамдығын, жүріп өткен аралықты және басқа да параметрлерді тіркеуді қамтамасыз

етеді  
4. Халықаралық автомобиль магистральдар (СМА) туралы 1975 жылғы 15 қарашадағы Еуропалық Келісім

Келісім (СМА) құқықтық негіз қызметін атқарады және ол бүкіл континентте халықаралық автомобиль тасымалдарын дамыту мақсатымен халықаралық автожол торабын құру мен

дамытудың келісіл.  
ген жоспары болып

табылады.

5. Халықара.  
лық магист.  
ральдық темір  
жол желілері  
туралы (МТЖК)  
1985 жылғы  
31 мамырдағы  
Еуропалық  
келісім

МТЖК Келісіміне  
қосылудың мақсатқа +  
сәйкестігі бойынша  
құжаттар пакеті  
Қазақстан Респуб.  
ликасының халықара.  
лық ұйымдармен  
ынтымақтастық  
жүргізу жөніндегі  
Сараптау Кеңесінде  
қаралуда. Келісім  
(МТЖК) құқықтық  
негіз қызметін  
атқарады және ол  
бүкіл континентте  
халықаралық тасы.  
малдар дамуының  
келісілген жоспары  
болып табылады.  
Осы келісілген  
жоспар ерекше  
халықаралық маңызы  
бар темір жол  
желілерінің тізім.  
демесін құрайды.  
Қазақстан Респуб.  
ликасының МТЖК  
келісіміне қосылуы  
халықаралық қаты.  
наста қазақстандық  
магистральдық темір  
жол желілерін  
пайдалану үшін  
құқықтық негіз  
құрайды. Осыған  
байланысты мына

мәселені атап өту  
қажет, 1997 жылғы  
маусымдағы  
Хельсинкиде өткен  
Көлік министрлері.  
нің жалпы еуропалық  
3-нші конференция.  
сының барысында "Е"  
халықаралық темір  
жол торабы жүйесін  
қажеттілік бойынша  
БҰҰ ЕЭК мүше -  
елдері болып табы.  
латын Закавказье  
және Орталық Азия  
елдеріне дейін  
ұзарту позициясы

айтылды.

6. Халықара.  
лық аралас оларды  
тасымалдар.  
дың маңызды  
желілері және  
тиісті объек.  
тілер туралы  
1991 жылғы 1  
ақпандағы  
Еуропалық  
келісім  
(ХТЖК)

Келісім арқылы,  
орындау +  
үшін қажет,  
құрастырылған  
тасымалдар мен  
инфрақұрылымды  
дамытудың келісіл.  
ген жоспарына  
арналған халықара.  
лық параметрлер мен  
стандарттар негізін.  
де құқықтық шектер  
белгіленеді.  
Келісім қосымшала.  
рында халықаралық  
құрастырылған  
тасымалдардың  
маңызды желілері.  
нің, терминалдары.  
ның, шекаралық  
пункттерінің, темір

жол - паром өткел .  
дері / порттарының  
және халықаралық  
құрастырылған  
тасымалдар үшін  
маңызы бар басқа  
да объектілердің  
тізімдемесі  
көрсетіледі .

Келісім арқылы  
халықаралық құрас-  
тырылған тасымал-  
дардың маңызды  
желілері торабының  
техникалық сипат-  
тамалары белгілене-  
ді, соның ішінде  
жүк автокөлік  
құралдарының,  
контейнерлердің,  
алынбалы кузовтар-  
дың, темір жол  
платформаларында  
тасымалдауға арнал-  
ған жартылай  
тіркемелердің,  
сондай-ақ терминал-  
дардың, шекаралық  
пункттердің және  
басқа да инфрақұры-  
лымның параметрлері

анықталады

7.	Ішкі жүзу.	Ішкі жүздегі	
дегі кеме.	кемелердің		+
лердің	соқты.	соқтығысуынан	
ғысуынан	туын.	туындайтын	
дайтын	жауап.	жауапкершілікке	
кершілікке		қатысты кейбір	
қатысты		ережелерді біріз.	

кейбір  
лерді  
дендіру  
туралы  
конвенция

ереже.  
біріз.

дендіру туралы  
конвенция  
Уағдаласушы  
Тараптардың бірінің  
суларында ішкі жүзу  
кемелері арасындағы  
соқтығысудан не  
кемелерге, немесе  
сондағы адамдарға  
не заттарға  
келтірілген залалды

өтеуді анықтайды  
8. Ішкі су  
жолдары бойын.  
ша жолаушылар  
мен теңдеме  
жүкті халық.  
аралық  
тасымалдау  
шарты  
туралы  
конвенция  
(СЖТК)

СЖТК конвенциясы  
халықаралық жолау. +

шылар тасымалының  
кез келген шартына  
қолданылады және  
тиісті жағдайларда  
ішкі су жолдары  
бойынша олардың  
теңдеме жүктеріне  
де және  
"тасымалдаушының"  
құқықтары мен  
міндеттерін белгі.  
лейді, сондай-ақ  
жауапкершілік  
шамасына қарай кісі  
өліміне, тән  
жарақаттарына  
немесе жолаушының  
дене не жүйке  
саулығына келтіріл.  
ген кез келген  
зақымға байланысты  
залал үшін жауапкер.  
шілікті, сондай-ақ  
теңдеме жүктің  
түгелдей не ішінара

жоғалуы немесе  
 бүлінуі үшін залалды  
 өтеуді анықтайды.  
 Қазақстан Республи-  
 касының осы ішкі су  
 көлігі бойынша  
 конвенцияларға  
 қосылуы Ертіс және  
 Орал өзендері  
 арқылы жолаушылар  
 мен теңдеме жүктер  
 халықаралық тасымалы  
 ережелерін сақтауға  
 бақылау белгілеуге,  
 Қазақстанның ішкі  
 су жолдарымен  
 тасымалдарды орын-  
 даушы отандық та,  
 шетелдік те кеме-  
 лердің қызметіне  
 бақылау жүргізуге,  
 сондай-ақ ұлттық  
 тасымалдаушыларды  
 шектеусіз жауапкер-  
 шілік режимімен  
 шектеуге мүмкіндік  
 береді, бұл  
 жауапкершілік  
 мөлшерсіз сақтандыру  
 сыйақыларын төлеуге  
 ұшыратуы мүмкін.

---

Х Т Ж О

қ ұ ж а т т а р ы

---

1. Еуропа -	Келісім	Еуразиялық
Азия қатына.	қатынаста аралас	+
сында аралас	тасымалдарды	қамта.
тасымалдардың	масыз ету	бойынша
ұйымдастыру	құқықтық	нормалар



және пайдала.  
ну аспекти.  
лері туралы  
Келісім,  
1996 ж.

мен стандарттар  
жиынтығын  
белгілейді.

Келісімге қосылу  
Қазақстан үшін өте  
маңызды, өйткені  
ол трансазиялық  
тасымалдау жүйесіне  
қосылды және бұл  
республикада әлемде  
қолданылатын  
құқықтық нормалар  
мен стандарттарды  
есепке алумен

дамуы тиіс  
2. Халықара.  
лық темір  
жол жүк қаты.  
насы туралы  
Келісім  
(ХТЖҚ),  
1974 ж.

Қазіргі кезде ХТЖҚ  
келісіміне ТМД +  
елдердің барлығы  
(Армениядан басқа),  
Балтық елдері,  
Албания, Болгария,  
Вьетнам, Иран,  
Қытай, КНДР,  
Монғолия, Польша  
қатысады.  
Келісім тікелей  
халықаралық темір  
жол жүк қатынасын.  
дағы станциялар  
арасындағы барлық  
жүк тасымалына  
қолданылады, олар  
ішкі қатынас  
жолдарында жүк  
операциялары үшін,  
ХТЖҚ жүк құжаттары  
және тек қатысушы  
темір жол торабы  
бойынша ғана ашық.

ХТЖҚ жөнелтушілер  
мен жүк қабылдаушы-  
лар үшін міндетті

күшке ие.

3 .

Х а л ы қ а р а .

л ы қ ж о л а у ш ы  
қ а т ы н а с ы  
( Х Ж Қ К )  
к е л і с і м  
1 9 7 8

т у р а л ы  
ж .

+

ЮНКТАД ұсынатын Дүниежүзілік Кеден Ұйымының кедендік конвенциялары

Кедендік  
рәсімдерді  
жеңілдету  
және үйлес.  
тіру туралы  
Конвенция  
(Киот конвен.  
циясы) 1974 ж.  
Кедендік  
рәсімдерді  
жеңілдету  
және үйлесті.  
ру туралы  
Халықаралық  
Конвенция  
(Киот конвен.  
циясы), қайта  
қаралған және  
түзетілген  
(әлі күшіне  
енген жоқ)

Екі конвенцияның  
екеуі де түрлі  
кедендік ұйымдар  
олардың барлығын  
пайдалана бермей.  
тін қазіргі барлық  
кедендік рәсімдерді  
енгізеді.  
1974 жылғы Конвен.  
ция мәтіні Негізгі  
Бөлім мен түрлі  
рәсімдер жөніндегі  
бірқатар Қосымша.  
ларды енгізеді.  
Хаттама Негізгі  
бөлімді, Жалпы  
қосымша мен Айрықша  
қосымшаларды қосады  
(стандарттар және  
ұсынылатын іс-қимыл.  
дармен), олар жеке  
және осы Қосымшалар.  
ды қолданудың егжей-  
тегжейін түсінді.  
ретін нұсқаулықтар.  
мен қолданыла

алады. 1974 жылғы  
 Конвенция, конвен-  
 цияны қабылдау  
 кезінде, бір  
 Қосымшаның барлық  
 параграфтарының  
 бір әкімшілік  
 шеңберінде толық  
 іске асырылмайтыны  
 жөнінде ескертпе  
 жасауға мүмкіндік  
 берді. Қайта  
 қаралған редакцияда  
 енді ондай мүмкін-  
 дік жоқ. Жаңа +  
 редакция да заңға  
 тәуелді және әкім-  
 шілік актілердің  
 стандарттарға толық  
 сәйкес болуын талап  
 етеді, ал 1974  
 жылғы версиясы бұл  
 мәселені ашық  
 қалдырды. 1974  
 жылғы Конвенция  
 жаңа редакция  
 күшіне енгенше,  
 қосылу үшін әзір  
 ашық.

---

ЮНКТАД ұсынатын транзит бойынша конвенциялар

---

1. Транзит статусы мен еркіндігі туралы Конвенция (Барселона, 1921 ж.)	Транзит Конвенция лық теңіз тарына тікелей жолы жоқ үшін аса мәселе	бойынша халықара. маршрут. шығу Қазақстан өзекті Барселона
--	---	--

және Нью-Йорк  
транзит конвенция.  
ларына қосылу  
Қазақстан Республ.  
касы аумақтары  
арқылы транзиттік  
тасымалдардың құқық.  
тық негіздерін  
камтамасыз етеді.  
Барселона Конвенция.  
сы Уағдаласушы  
тараптардың  
территориялары  
арқылы транзит +  
еркіндігін жария.  
лайды, ол адамдар.  
дың ұлтына, кеме  
жалауына, шығу  
орнына, жөнелтуге,  
кіруге, шығуға не  
бағытқа немесе  
тауар не кеме  
иелігіне, немесе  
көліктің басқа  
түріне негізделген  
қандай болмасын  
кемсітулерге жол

бермейді.

2. Теңізге  
шығу жолы  
жоқ елдердің  
транзиттік  
саудасы туралы  
Конвенция  
(Нью-Йорк,  
1965 ж.)

Конвенция аумақтық  
су шекарасынан тыс  
ашық теңіздердің,  
оларға еркін шығысы  
жоқ елдер үшін  
еркіндігін таниды.  
Конвенция, ішкі  
континент елі мен  
Конвенция, ішкі  
теңіз арасында орна.  
ласқан елдердің, өз

аумақтары арқылы  
еркін транзитті  
қамтамасыз етуге  
тиіс екендігін,  
сондай-ақ ішкі  
континент елінің  
кемелеріне, өз  
кемелері сияқты  
мүмкіндіктерді  
пайдалануға рұқсат  
етуді ескереді,  
олар теңіз портта.  
рына жіберу және

пайдалануға қатысты.

### 3. Теңіз

құқығы туралы

БҰҰ

Конвенциясы

Аталмыш Конвенция.  
ның мақсаты -  
теңіз мәселелерінің  
өзегін белгілеу  
және Айрықша Эконо.  
микалық Аймақ  
Конвенциясын енгізу  
(ИЭЗ). Бір  
қарағанда, бұл  
Конвенция Қазақстан  
үшін соншалық  
тартымды емес  
сияқты, өйткені БҰҰ  
Қазақстанды ішкі  
ел деп санайды.  
Алайда, аталмыш  
Конвенцияның бөлімі  
Нью-Йорк Конвенциясы  
сияқты ішкі құрлық.  
тық елдер үшін  
және транзит еркін.  
дігі бойынша  
теңізге шығу және  
кету құқығы бойынша  
сол ережелерге

б а й л а н ы с т ы .  
О л , я ғ н и , м ы н а н ы  
б і л д і р е д і , т р а н з и т .  
т і к е л д е р д і ң к і р у  
ж әне ш ы ғ у п о р т т а .  
р ы н д а е р к і н а й м а қ .  
т а р н е м е с е б а с қ а д а  
к е д е н д і к қ ұ р ы л ы с т а р  
ұ й ы м д а с т ы р ы л у ы  
м ү м к і н ( к е л і с і м  
б о й ы н ш а ) .  
Н ь ю - Й о р к к о н в е н ц и я .  
с ы м е н с а л ы с т ы р ғ а н .  
д а , Т е ң і з з а ң ы  
т у р а л ы К о н в е н ц и я  
м ы н а а р т ы қ ш ы л ы қ қ а  
и е , е к і н ш і с і н д е  
қ а т ы с у ш ы е л д е р  
с а н ы ә л д е қ а й д а к ө п ,

соның бірі - Қытай  
4. Теңіз жүк  
тасымалы  
туралы БҰҰ  
Конвенциясы  
(Гамбург,  
1978 жылғы  
1 наурыз)

Аталмыш Конвенцияда  
теңіз тасымалын  
жүзеге асыру кезін.  
де біркелкілікке  
жетуге көмектесудің  
халықаралық сипаты  
және қажеттілігі  
анықталады .  
Конвенция теңіз  
жүктерін тасымалдау  
ережелерін регла.  
менттейді :  
тасымалдаушының  
және жүк жөнелтуші.  
нің жауапкершілігі,  
көлік құжаттарын  
ресімдеу, қауіпті  
жүктер туралы  
арнайы ережелер

ж ә н е т . б .  
Г а м б у р г е р е ж е л е р і  
т ең і з т а с ы м а л д а у ш ы .  
л а р ы н ы ң ж а у а п к е р ш і .  
л і г і н б е л г і л е й т і н  
қ а з і р г і е р е ж е л е р  
ж и н а ғ ы н к ө р с е т е д і .  
О л а р м у л ь т и м о д а л ь д ы  
т а с ы м а л д а р д ы д а м ы т у  
ү ш і н н е г і з б о л ы п  
т а б ы л а д ы , Е D I  
Д е р е к т е р м е н Э л е к .  
т р о н д ы қ А л м а с у  
ж ү й е с і н қ о л д а н у ғ а  
м ү м к і н д і к б е р е д і .  
О с ы Е р е ж е л е р к ә д і м .  
г і т а у а р ж ү к қ ұ ж а т ы  
о р н ы н а к е л і с і м - ш а р т .  
т а р д ы п а й д а л а н у д ы  
ұ й ғ а р а д ы . Г а м б у р г  
е р е ж е л е р і н п а й д а л а н .  
ғ а н ж а ғ д а й д а ж ү к  
т і к е л е й т ең і з  
т а с ы м а л д а у ш ы с ы н а  
т а б ы с т а л ғ а н н а н  
к е й і н д е , п о р т  
ж а у а п к е р ш і л і г і  
т о қ т а т ы л м а й д ы .

---

- Тасис "Қазақстан Республикасында транзиттік дәліздерді дамыту саясатын қолдау"  
жобасы бойынша ұсынымдарға сәйкес

3-қосымша

### **Қазақстан Республикасының темір жол торабы бойынша транзиттік тасымалдар динамикасы**

---

Жүк тасқындар бағыты		Транзиттік жүк тасқындары (жылына млн. тонна)
----------------------	--	--

1989	1993	1995	1998	1999	2000	2001
------	------	------	------	------	------	------

СОЛТҮСТІК

дәлізі

Тобыл - Құлынды	9,2	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Пресногорьков											-
Қызыл-Ту	10,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тобыл , б/п 7-Достық	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,2				
Барлығы				20,0	4,2	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2

ОРТАЛЫҚ

дәлізі

Шенгелді , Достық	-	-	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2				
Барлығы				-	-	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2

ОРТА

АЗИЯ

дәлізі

Шенгельді , Озинки , Никель-Тау, Ақсарай											
Барлығы				24,1	7,4	5,5	3,1	2,2	2,5	2,3	2,3

БАТЫС

дәлізі

Озинки , Никель - Тау - Илецк											
Озинки, Ақсарай	14,4	3,1	-	-	-	-	-				
Ақсарай - Бейнеу	12,4	9,9	1,7	1,2	1,2	1,6	1,4				
Озинки , Никель-Тау - Бейнеу	6,0	1,2	0,3	-	0,1	0,1	0,1				
Барлығы				32,8	14,2	2,0	1,2	1,3	1,7	1,5	1,5

ОРТА

АЗИЯ

ШЫҒЫС

дәлізі



Л о к о т ь	-	Ш е н г е л д і ,							
Луговая	9,6	3,6	1,3	0,7	0,5	0,3	0,6		
б / п	7 ,	Қ ұ л ы н д ы							
Шенгелді, Луговая	6,0	1,4	0,2	0,2	-	0,1	0,1		
Барлығы			15,6	5,0	1,5	0,9	0,5	0,4	0,7
<b>б а с қ а л а р</b>									
Барлығы			11,6	2,0	0,5	0,5	0,7	0,6	0,7
Жиынтығы			104,1	32,8	9,7	5,9	4,9	5,6	5,6

### Қабылданған қысқарған атаулар

ҚҰЭҚ	- Қазақстан ұлттық экспедиторларының қауымдастығы
АЛТИД	- "Азияда жер үсті көлігі инфрақұрылымын дамыту" жобасы
"АТСП" РМК	- "Ақтау теңіз сауда порты" республикалық мемлекеттік кәсіпорын
ҚР ТМРА	- Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау жөніндегі агенттігі
ҚР ТСА	- Қазақстан Республикасының Туризм және спорт жөніндегі агенттігі
АКҚ	- Автокөлік құралдары
ҚР Қаржымині	- Қазақстан Республикасының Қаржы министрлігі
ҚР ҰБ	- Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі
ҚР СА	- Қазақстан Республикасының Статистика жөніндегі агенттігі
АҚС	- Автоқұю станциясы
ЖІӨ	- Жалпы ішкі өнім
КМЕК	- Көлік министрлерінің еуропалық комиссиясы
БҰҰ ЕЭК	- Біріккен Ұлттар Ұйымының Еуропалық экономикалық комиссиясы

ҚЖХТК	- Қауіпті жүктердің халықаралық жол тасымалдануы туралы еуропалық келісім
ЕСТР	- Халықаралық автомобиль тасымалдарын жүзеге асыратын көлік құралдары экипаждарының жұмысына қатысты еуропалық келісім
ЕҚҚДБ	- Қайта құру және дамыту еуропалық банкі
"ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ	- "Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы" жабық акционерлік қоғамы
"ҰТКҚК" ЖАҚ	- "Ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" жабық акционерлік қоғамы
"КК ҒЗИ" АҚ	- "Көлік және коммуникация ғылыми-зерттеу институты" жабық акционерлік қоғамы
ИДБ	- Ислам даму банкі
БҰҰ ИКАО	- Біріккен Ұлттар Ұйымының Халықаралық азаматтық авиация ұйымы
БҰҰ ИМО	- Біріккен Ұлттар Ұйымының Халықаралық теңіз ұйымы
ТМД ИК	- Тәуелсіз мемлекеттер достастығының Интеграциялық комитеті
ҚазАТО	- Қазақстан Республикасы халықаралық автомобиль тасымалдаушыларының ұйымы
КБК	- Көліктік бақылау комитеті
ІСЖК	- Ішкі су жолдары бойынша жолаушылар мен теңдеме жүкті халықаралық тасымалдау шарты туралы Конвенция
ҚР ҰҚК	- Қазақстан Республикасының Ұлттық қауіпсіздік комитеті
ҚР ККМ	- Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі
ҚР СІМ	- Қазақстан Республикасының Сыртқы істер министрлігі
ҚР ІІМ	- Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрлігі
ҚР ЭБЖМ	- Қазақстан Республикасының Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі
ҚР ДСМ	- Қазақстан Республикасының Денсаулық сақтау министрлігі
ХЖТ	- МДП кітапшасын қолданумен халықаралық жүк тасымалы туралы кедендік Конвенция

ХЖКО	- Халықаралық жол көлігі одағы
ХТЖО	- Халықаралық темір жол одағы
ХЭО	- Халықаралық электр байланыс одағы
ХАКО	- Халықаралық автомобиль көлігінің одағы
ҰАСМ	- Ұлттық ақпараттық супермагистраль
ТЖЫҰ	- Темір жол ынтымақтастық ұйымы
ЭЫҰ	- Экономикалық ынтымақтастық ұйымы
РМК	- Республикалық мемлекеттік кәсіпорын
ХАК	- Халықаралық автомагистральдар туралы келісім
ХМТЖ	- Халықаралық магистральдық темір жол желілері туралы еуропалық келісім
ТМД	- Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
АЭА	- Арнайы экономикалық аймақ
СПЕКА	- Орта Азия экономикалары үшін БҰҰ-ның арнайы бағдарламасы
ТҚКС	- Техникалық қызмет көрсету станциясы
БАҚ	- Бұқаралық ақпарат құралдары
ТЭН	- Техникалық-экономикалық негіздеме
ККК	- Көлік-коммуникация кешені
ТРАСЕКА	- Еуропа-Кавказ-Азия көлік дәлізі
ТРАНССИБ	- Сібіраралық темір жол магистралі
ФИАТА	- Экспедиторлар қауымдастығының халықаралық федерациясы
ШЫҰ	- Шанхай ынтымақтастық ұйымы
БҰҰ АТМЭӘК	- Біріккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитына арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясы
ЮНКТАД	- Сауда және даму жөніндегі конференция