

**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-Министрiнiң орынбасары - Қазақстан Республикасының Индустрия және сауда министрi 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.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрі*

Қазақстан Республикасы

                                                 Үкіметінің

2003 жылғы 30 желтоқсандағы

N 1351 қаулысымен

      бекітілген

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

  Астана, 2003 ж.

 **1. ПАСПОРТ**

**Атауы**

      Қазақстан Республикасының транзит-көлiк әлеуетiн дамытудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы.

**Бағдарламаны әзiрлеу үшiн негiздер**

      Қазақстанның 2030 жылға дейiнгi Даму  стратегиясы,

      "Қазақстан Республикасы мемлекеттiк көлік саясатының тұжырымдамасы туралы" Қазақстан Республикасы Yкiметінің 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801  қаулысы,

      Қазақстан Республикасы Президентiнің "Қазақстанның 2030 жылға дейiнгi Даму стратегиясын iске асыру жөнiндегi одан арғы iс-шаралар туралы" 2003 жылғы 15 тамыздағы N 1165  Жарлығы,

      "Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Yкiметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегi N 903  қаулысы,

      Қазақстан Республикасы Қауiпсiздiк Кеңесi мәжiлiсiнiң 2003 жылға 16 қазандағы хаттамасы.

**Негiзгi әзiрлеушi**

      Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi

**Бағдарламаның мақсаты**

      Қазақстанның транзит-көлiк әлеуетiн жетiлдiруге және озық дамытуға бағытталған құқықтық, ұйымдастырушылық, техникалық, экономикалық және қаржылық сипаттағы, республиканың көлiк магистралiмен транзиттік және экспорттық-импорттық тасымалдардың көлемiн ұлғайту және тиімділігiн арттыру үшiн қазiргi кезеңдегi бiрiншi кезектi шаралардың кешенiн қабылдау, сондай-ақ осы шараларды iске асыру жөніндегi іс-әрекеттердi нақтылау және оларды жүзеге асырудың орынды кезеңділiгiн белгiлеу.

**Бағдарламаның мiндеттерi**

      халықаралық деңгейде елдiң көлiк дәліздерін және транзиттік бағыттарын институционалды күшейту мен дамыту;

      жолаушылар, жүктер, ақпараттар мен қызмет көрсетулер қозғалысы жолындағы табиғи емес кедергiлердi жоюға бағытталған Қазақстан Республикасының екi жақты және көп жақты ынтымақтастығын дамыту және тереңдету;

      халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге сәйкес Қазақстан Республикасының көлiк заңнамасын бiрiздендiру және үйлестіру;

      елiмiздiң транзит-көлiк әлеуетiн дамытуға сыртқы факторлардың терiс әсерiн азайту;

      ұлттық көлiк-коммуникация желiлерiн жаңғырту, техникалық қайта жарақтандыру және дамыту;

      қызмет көрсетудiң логистикалық жүйелерi мен мультимодальды тасымалды дамытуға негiзделген қазiргi заманғы көлiк технологияларын енгiзу;

      қызмет көрсетудің логистикалық жүйелері мен мультимодальды тасымалды дамытуға негізделген қазіргі заманғы көлік технологияларын енгізу;

      ұлттық мүдделерді ескеретін және еліміздің транзиттiк тартымдылығын қамтамасыз ететiн тариф саясатын жетiлдiру;

      халықаралық көлiк дәлiздерiнiң қызметiне ақпараттық-талдаулық және ғылыми-техникалық қолдау көрсету.

**Бағдарламаның негізгі бағыттары және iске асыру тетiктерi. Қажеттi ресурстар.**

      Бағдарламаны орындауды қамтамасыз ету жөнiндегi негiзгi бағыттар мен тетiктер және оны iске асыру үшiн қажеттi ресурстар Бағдарлама субъектiлерiнің перспективтi және жылдық жоспарларында белгiленедi.

**Бағдарламаны қаржыландыру көздерi**

      Негiзгi қаржыландыру көздерi болып мыналар табылады:

      Бюджет қаражаты және рынок субъектілерiнің меншiктi қаражаты - әкiмшілiк етуге (мемлекеттiк басқару), құқықтық және нормативтiк-техникалық, ақпараттық-талдамалық және ғылыми-техникалық қамтамасыз етуге;

      Рынок субъектiлерiнің меншiктi қаражаты, сондай-ақ iшкi және сыртқы алыс-берiстер - қызмет көрсетудiң логистикалық жүйелерiн құруға, көлiк-коммуникация кешенiн қайта жаңартуға, жаңғыртуға, техникалық қайта жарақтандыруға және оның жаңа объектiлерін салуға.

      Қаржыландыру өлшемi Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 12 қыркүйектегi N 929 қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының 2004-2006 жылдарға индикативтi жоспарының әлеуметтiк-экономикалық дамуында анықталған:

      - 2004 жылға - 9220,2 млн.теңге;

      - 2005 жылға - 1186,3 млн.теңге;

      - 2006 жылға - 351,5 млн.теңге.

**Күтілетiн нәтижелер**

      Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетiн транзиттiк жүк ағынының өсуi, бұл оларға қызмет көрсетуден түсетін Қазақстан Республикасының тiкелей және жанама кiрісін ұлғайтуға әсер етедi;

      ұсынылатын көлiк қызметтерiнiң сапасын көтеру: жүктердi жеткiзудiң жылдамдығын арттыру мен олардың сақталуын қамтамасыз ету, тауар бiрлiгiне есептегенде көлiк шығындарын қысқарту;

      жол және көлiк құрылысы саласында, көлiк инфрақұрылымы кәсiпорындарында, қызмет көрсету саласында қосымша жұмыс орындарын ашу;

      шектес мемлекеттермен сауда-экономикалық және саяси байланыстарды нығайту, бұл өңiрдегi саяси жағдайды одан әрi тұрақтандыруға және экономикалық дамуға қызмет ететiн болады;

      елге жаңа технологияларды тарту.

      Бұдан басқа, Бағдарламаны iске асыру, мақсатты нәтижелерге қол жеткiзуден өзге, iшкi тасымалдарда көлiк шығындарын төмендетуге әкеледi, ол жаңа көлiк технологияларын игеру мен жаңғыртылған көлік желiлерiнде көлiк процесiн жетілдірудiң есебiнен жүргiзiледi.

**Бағдарламаны iске асыру мерзiмдерi**

      Бағдарламаны iске асыру мерзiмдерi - 2004-2006 жылдар.

 **2. Кіріспе**

      Тиімдi және сенімдi жұмыс iстейтiн еуразиялық континентаралық байланыстарды қалыптастыру экономика жаhанданудың қазіргі жағдайында ерекше өзекті мәселе болып отыр. Бұл сауда-экономикалық, ғылыми-техникалық және мәдени байланыстардың кеңеюiмен байланысты, олардың негiзiнде ұлттық және өңiрлiк мүдделерді қамтамасыз ету үшiн мемлекетаралық ынтымақтастық жатыр.

      Қазақстанның орын алып отырған көлік проблемаларын шешуге белсендi қатысуы еліміздiң географиялық жағдайына, оның табиғи байлықтарына, өңiрдегі экономикалық белсенділiктің өсуiне, көлік кешенiнiң жеткілікті жүк тасу қуатының болуына және еліміздің әлемдiк экономикалық жүйеге тең құқықты интеграциясына бағытталған саяси таңдауына байланысты.

      Әлемдiк рынокта көлік-коммуникация кешенінің бәсекелестiк қабiлеттілігін қамтамасыз ету және Қазақстан Республикасы аумағы арқылы транзиттік ағындарды ұлғайту "Қазақстан-2030" Стратегиясына экономикалық дамудың ұзақ мерзімді басымдықтарының бiрi ретiнде қаралады.

      Көлік мәселелерін шешудің негізгі бағыттары мынадай тұжырымдамаларда берілген:

      - Қазақстан Pеспубликасының 2008 жылға дейiнгі кезеңге арналған мемлекеттік көлiк саясаты;

      - Қазақстан Республикасының халықаралық көлiк дәліздерінің дамуы.

      Қазақстан Республикасының транзит-көлiк әлеуетiн дамыту бағдарламасы осы тұжырымдамаларды практикалық іске асыру жолындағы бiріншi кезектегі міндеттерді белгiлейдi және Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттiң жан-жақты дамуына назарды нақтылайды.

      Бағдарламаны әзірлеуді негіздеу - "Қазақстан Республикасы Yкiметiнің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөніндегi iс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903  қаулысы .

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

**1. Транзиттік тасымалдарды дамыту үшiн алғышарттар**

      Қазiргi даму кезеңiнде Қазақстан Республикасында транзиттiк мүмкiндiктерiн пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру үшiн қолайлы алғышарттар пайда болды.

      Солардың бiрi Еуропа және Азия елдерi арасында серпiндi дамып келе жатқан сауда-өнеркәсiптік алмасуға байланысты. Осы алмасу жаңа, неғұрлым оңтайлы еуразиялық көлiк коммуникацияларын қалыптастыруға ынталандырады. Көптеген халықаралық ұйымдардың күш-жігерi осы саладағы проблемаларды шешуге бағытталған.

      Қабылданған шешiмдер шеңберiнде Темiр жолдар ынтымақтастығы ұйымы (ТЖЫҰ) халықаралық трансконтиненталды темiр жол бағыттарын, ал Бiрiккен Ұлттар Ұйымы Еуропалық экономикалық комиссиясының (БҰҰ ЕЭК) және Бiрiккен Ұлттар Ұйымы Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтiк комиссиясының (БҰҰ АТМЭӘК ("Азиядағы жердегi көлiк инфрақұрылымын дамыту" жобасы шеңберiнде (АЛТИД) хатшылықтары - автомобиль жолдарының халықаралық желiлерiн қалыптастырады. Қазақстанның еуроазиялық құрлықтың ортасында географиялық орналасуына байланысты қалыптасушы құрлықаралық бағыттардың кейбiреулерi оның аумағы арқылы өтедi. Бұл ретте Қазақстан аумағы арқылы өтетiн бағыттар аралықты қысқартуға мүмкiндiк бередi, мысалы, "Батыс Еуропа елдерi - Қиыр Шығыс елдерi" қатынасында темiр жол тасымалдарын шамамен 1,5 мың км қысқартады.

      Транзиттiк тасымалдарды дамыту үшiн екiншi өзектi алғышарт Тәуелсiз Мемлекеттер достастығы (ТМД), Экономикалық ынтымақтастық ұйымы (ЭЫҰ), Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ) және басқа да халықаралық ұйымдар шеңберiнде өңiрлiк ынтымақтастықты кеңейту болып табылады.

      Орталық Азия елдерiнің Ресей Федерациясы мен Қытайдың рыноктарымен объективтi сауда байланыстары өздерiнiң едәуiр көлемiнде тек Қазақстан Республикасының аумағы арқылы ғана жүзеге асырылады. Оның үстiне, Орталық Азия мемлекеттердiң басқа әлемдiк рыноктарға шығулар, көбiне, өңiрлiк ынтымақтастық жағдайында болатын бағыттармен байланысты.

      Экономикалық жүйелердiң тарихи қалыптасқан өзара тығыз байланысы және бұрынғы кеңес одағының барлық мемлекеттерi рыноктарының өзара едәуiр тәуелдiлiгi өңiрлiк тауар алмасудың ойдағыдай дамуына мүмкіндiк туғызады.

      Халықаралық тасымалдардың барлық бағыттары бойынша көлiктің барлық түрлерiнде тасымалдау мүмкiндiктерiнің елеулi резервi бар.

**2. Транзиттiк тасымалдардың нақты жай-күйi және өсу перспективалары**

      Қазақстан аумағындағы көлiк жұмысының аса маңызды құрамдас бөлiгi транзиттiк тасымалдар болып табылады. Елеулi қашықтықтарға байланысты олар көбіне темiр жол көлiгi арқылы жүзеге асырылады.

      Қазақстан Республикасы шекараларындағы бағыттар бойынша темiр жол транзитiнiң динамикасы (3-қосымшаны қараңыз) соңғы онжылдықта темiр жол желiсi бойынша транзиттiк тасымалдардың көлемi жаңа мыңжылдықтың басында жылына 5,6 млн. тонна деңгейiне тұрақтанып шамамен 20 eceгe азайғанын айғақтайды.

      Алдыңғы жылдары қазақстандық темiр жол желiсi арқылы транзиттiк тасымалдардың негiзгi көлемi Ресей мен бұрынғы Одақтың басқа да республикаларының аймақаралық байланыстары есебiнен қалыптасты. Ресей Федерациясы - Орта Азия республикалары қатынасындағы транзит үлесi 50-70% құраса, ал "батыс-шығыс" қатынасында 30% шамасында ауытқып отырды.

      КСРО ыдырағаннан кейiн тасымалдардың тек көлемi ғана емес, сонымен бiрге географиясы да өзгерiске ұшырады. Елеулi көлемде жүзеге асырылып келген ресейлік жүктердің аймақаралық тасымалдары Транссибтің негiзгi магистралiне ауысты. Осы себептен темiр жолдардың батыс қазақстандық желiсi учаскелерiнде Орал, Поволжье және Ресейдiң оңтүстiк аймақтары арасындағы қатынастарда ресейлiк жүктердi тасымалдары толығымен тоқталды. Ресейдi мамандардың болжамы бойынша көз жетерлiк келешекте қазақстандық темiр жолдарды аймақаралық ресейлiк тасымалдар үшiн осы қатынастарда пайдалану көзделмейдi.

      Қазiргi кезде Қазақстанның аумағындағы негiзгi транзиттi (80% шамасында) Ресей Федерациясы және еуропалық елдер - Орталық Азия мемлекеттерi қатынасындағы тасымалдар құрайды. Абсолюттi көрсеткiштерде осы бағыттағы тасымалдар көлемi қол жеткен ең жоғары деңгейден 10 еседен астам азайды. Соған қарамастан мұнда қолайлы транзиттiк перспективалар сақталуда. Мұны осы бағыттағы тасымал жөніндегi негiзгi 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 негiзгi көлемдерi Озинки, Илецк, Никель-Тау - Шеңгелдi және Ақсарай - Бейнеу бағыттарында, яғни ОРТА АЗИЯ және БАТЫС дәлiздерi шегiнде жүзеге асырылады. Шеңгелдi және Бейнеу темiр жол станциялары арқылы тасымалдарға трансконтиненттiк транзиттің (TPACEKA дәлiзінің солтүстiк бағыты) ықпалы елеулi емес. Сондықтан тұтас алғанда осы бағыттағы транзит өсiмiнің көлемiн Орталық Азия елдерінің жалпы iшкi өнiмiнiң (ЖIӨ) орташа безбенделген өсуiне балама ретте қабылдауға болады. Түрлi бағалаулар бойынша осы шама Бағдарламаның қолданылуы кезiнде 3-тен 7%-ға дейiнгi мөлшердi құрай алады.

      Қазақстан темiр жолдарының желiсi бойынша транзиттiк тасымалдардың өсуiнiң перспективалары, негiзiнен республикалық магистральдарды трансконтиненттiк бағыттардың еуразиялық жүйесіне қатыстыруға және шекаралық Достық-Алашанькоу темiр жол өткелінің пайдалануға берілуiне байланысты.

      Қазiргi кезде теңiз көлiгі арқылы жүзеге асырылатын Еуропа және Азия - Тынық мұхит аймағы елдерi арасындағы жүк тасымалының жыл сайынғы көлемі жылына 90 млн. астам тонна құрайды (ТМД темір жол көлiгi жөнiндегi Кеңестiң деректерi). Осы қатынастағы континенттiк тасымалдардың үлесi (негiзiнен ресейлiк Транссиб бойынша) жалпы жүк алмасудың 1%-ын құрайды. Бұл орайда осындай тасымалдардың шамамен 40%-ы табиғи түрде құрлық (темiр жол) бағыттарына ұмтылатын Солтүстiк Еуропа елдерiнiң үлесiне келедi. БҰҰ АТМЭӘК деректерi бойынша тасымалдар көлемi 1999 жылы 2,5 млн. жиырма футтық эквиваленттiң контейнерлерiн (ЖФЭ) құрады. Тасымалдар көлемдерiнiң жылдық орташа өсімдері (1993-2000 жылдар) 10% астам құрады.

      Континенттiк бағыттардың теңiз бағыттарымен салыстырғандағы негiзгі артықшылығы қашықтықтарды және жүктердi жеткiзу мерзiмiнде елеулi қысқарту болып табылады. Мәселен, Жапония - Суэц каналы - Орталық Еуропа теңiз тасымалының ұзақтығы 35-37 тәулiктi құрайды. Қозғалыстың қолданыстағы ұйымдастырылуында Қытай, Қазақстан және Ресей Федерациясы арқылы Трансазия темiр жолы бойынша жүктердi жеткiзу мерзiмi 21-23 тәулiкке дейiн қысқарады және жүрдек контейнерлiк поездармен тасымалдау кезiнде 12-13 тәулiкке дейiн жеткiзілуi мүмкiн.

      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 мың тонна.

      Осыған байланысты оның өзгерiстерiнiң болжамы, тiптi таяу перспективада да соншалық белгiсiз болып табылады. Сыртқы саяси және экономикалық ахуалдың оң дамуы жағдайында, сондай-ақ тауарлар қозғалысы жолындағы барлық табиғи және табиғи емес кедергiлердi жойған жағдайда Дружба станциясы арқылы транзиттiк тасымалдардың көлемi бiрнеше есеге артуы мүмкiн. Бағдарламаның қолданылу кезеңiне транзиттiң екi есеге ұлғаюы неғұрлым ықтимал болып табылады. Оқиғалар қолайсыз дамыған жағдайда транзит ең төмен тiркелген белгiлерге дейiн құлдырауы мүмкін.

      Сонымен, жағдайлардың сәттi тоғысуында Қазақстан Республикасы арқылы темiр жол транзитi 2005 жылға 6,1-7,6 млн. тоннаға жетуi мүмкін, бұл көрсеткiш 2001 жылғы деңгейден 17-46%-ға жоғары.

      Автомобиль көлiгiнде мемлекет иелiгiнен айыру және жекешелендiру процестерi аяқталғаннан кейiн автомобиль көлiгi тасымалдарының барлық түрінің, соның ішінде транзиттi жүк тасқындарының да статистикалық есебiнiң нақтылығы жойылды.

      ТРАСЕКА жобаларының материалдары бойынша былай тұжырымдауға болады, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы көлiктің барлық түрлерiмен жалпы транзит (соның ішінде құбырлық та) 1998-2000 жылдары жылына шамамен 8-9 млн. тоннаны құрады. Бұл ретте транзиттiк тасымалдардың 10%-дан сәл азырағы автомобиль көлігiмен  жүзеге асырылды. Жылына 0,9-1,0 млн. тонна шаманы 1998 және 2000 жылдары Көлiк және коммуникациялар ғылыми-зерттеу институтының ("KK ҒЗИ" ЖАҚ) мамандары жүргізген республиканың негізгі магистральдарындағы iшiнара тексерулер де көрсетті.

      Автокөлiк транзиттің  негізгі бағыттары Ресей Федерациясы - Орталық Азия және Еуропа елдері - Орталық Азия елдерi болып табылады. Осы қатынастарға барлық транзиттік тасымалдардың тиiсінше 52%-ы және 40%-ы келедi. Ресей Федерациясы - Қытай және Орталық Азия eлдері - Қытай қатынасындағы автокөлiк транзитi тең шамалы және шамамен 3-4%-ға бағаланады.

      Транзиттік тасымалдар үшiн негізінен ОРТА АЗИЯ және ОРТАЛЫҚ АЗИЯ-ШЫҒЫС дәліздерi пайдаланылады. Жол тексерулерi көрсеткенiндей СОЛТҮСТIК және ОРТАЛЫҚ дәліздерi көбіне жүктердiң экспорттық-импорттық тасымалдары үшiн пайдаланылады.

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

      Ақтау теңiз сауда порты арқылы транзиттің дамуы TPACEKA және СОЛТҮСТIК-OҢTYCTIK халықаралық көлiк дәліздерiн қалыптастырумен байланысты.

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

      Соның iшiнде Қазақстанның шығыс, орталық және солтүстiк аймақтарынан, қайткенде де порттың жақсы қол жетімділігі қамтамасыз етілетiн сәтке дейін асып кеткенде де осы деңгейдің елеулi ұлғаюы екіталай.

      Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі арқылы транзиттiң әлеуетті өсуi 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 өceді.

      Қазақстан транзитiнің өсуi көрсетілген шамалардан жоғары да, төмен де болуы мүмкін, ол Қазақстан Республикасы әуе дәліздерінiң бәсекелестiк қабiлетiмен анықталады.

**3. Транзиттік тасымалдардың халықаралық және ұлттық аспектілерi**

      Халықаралық көлік бағыттары түрлі мемлекеттердің көлiк желілерінің жеке учаскелерi негізінде халықаралық қатынастағы тасымалдар бойынша олардың қызметтерiн біpiктipу және жөнге келтіру жолымен қалыптастырылады. Осындай жүйелердiң тиiмдi жұмыс істеулерi, аумақтары бойынша бағыт өтетін барлық мемлекеттердiң келiсілген қызметi жағдайында ғана және әрбiр мемлекеттің ұлттық шекарасы шектерiнде тасымалдардың лайықты жағдайлары болуы кезiнде қамтамасыз етiлуі мүмкiн.

      Құрлықаралық бағыттарды қалыптастыру мен пайдаланудың халықаралық аспекті мiндеттi шарт ретiнде барлық қатыстырылушы елдердiң көлiк әкімшіліктерінің тұрақты ынтымақтастығын көздейдi. Бұл ынтымақтастық құрлықаралық алмасу жүйесiнде бағыттың тартымдылығын арттыру мен бәсекелік қабілеттілігін қамтамасыз ету мақсатында бiрыңғай техникалық стандарттар мен пайдалану нормаларын жасауға, нормативтік және құқықтық негiзді біріздендіруге (үйлестіруге), көлiк тасқындары жолдарындағы табиғи және табиғи емес кедергілерді жоюға, келісілген тариф саясатын және т.с.с жүргiзуi бағытталуы тиіс.

      Қазіргі сәттe еуразиялық қатынаста тасымалдарды ұйымдастыру кезінде белгілi бiр таңдау еркiндiктерiн беретiн бағыттар қалыптасты (теңіз, сондай-ақ құрлық). Таңдаудың шешушi өлшемі ретiнде тасымал сапасының жалпы деңгейiн анықтайтын "қызмет көрсетулер пакеті" аталатын құжат болып табылады және ол мынадай көрсеткіштерді бiрiктiреді, олар:

      құн;

      уақыт (ұзақтығы);

      қауіпсіздік (жүктің сақталынуы);

      қызмет көрсету деңгейi (мерзiмінде жеткізу кепілдігі, ақпараттық қамтамасыз ету және т.б.).

      "Қызмет көрсетулер пакетінің" ең озық көрсеткіштеріне қол жеткізу бағыттың қажеттiлігін қамтамасыз ету жөніндегi негізгі мiндет болып табылады.

      Халықаралық тасымалдар практикасы, олар бойынша халықаралық көлiк дәліздерінің, мультимодальды тасымалдар экспедиторлары мен oпepаторлары кәсiби бiрлестiктерiнiң 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 көрсеттi. Бұл бағытты тиiмдi пайдалануды ұйымдастыруға, оның тартымдылығын арттыруға бағытталған техникалық және тарифтiк икемдi саясат жүргiзуге мүмкіндік бередi.

      Континентаралық бағыттардың жұмыс істеулерінің халықаралық сипаты мемлекеттік деңгейде де бiрқатар мәселелерді шешудi талап етедi. Интеграция бойынша нақты қадамдар жасамас бұрын, халықаралық көлiк жүйесiне мыналар талап етіледі:

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

      халықаралық көлік байланыстарын жетілдiру (оңтайландыру) бойынша ұлттық желілердің әлеуеттi мүмкіндіктерiн анықтау;

      аумақтары бойынша нақты бағыт өтетiн мемлекеттер арасында екi және көп жақты келiсiмдер жасасу жолымен негiзгі бағыттар мен желілердің техникалық жай-күйiне қойылатын талаптарды бeкiту, солар бойынша қозғалыстар ұйымдастыру, соның ішіндe шекаралық өткелдерде де өз ұсыныстарын нысандандыру;

      бағытты кеңiнен таныстыру және оның "осал" жерлерiн анықтау мақсатымен демонстрациялық тасымал дайындау және жүзеге асыру (мүдделi тараптардың қолдауымен).

      Ұлттық деңгейде транзиттiк саясатты iске асыруды арнайы кешендi бағдарламалар негiзiнде халықаралық көлiк дәлiздерiнiң ұлттық учаскелерiн дамыта отырып, әртүрлi мемлекеттiк және жеке құрылымдардың қызметтерін үйлестiретiн уәкілеттi орган жүзеге асырады.

      Транзит-көлік әлеуетiн дамытудың негiзгi стратегиялық міндеттерi мыналар болып табылады:

      1. Шекаралас мемлекеттермен келiсiлген транзиттiк саясатты жүргiзу, соның iшiнде ТМД елдерiн өзiнiң басымдық транзиттiк ықпалында ұстау және әлемнiң басқа өңiрлерiне өзiнiң ықпалын тарату.

      2. Көпжақты халықаралық ынтымақтастықты нығайту және кеңейту, соның ішінде шекаралас елдермен бiрiншi кезекте Ресеймен және Қытаймен достық байланыстарды нығайту.

      3. Халықаралық көлiк дәлiздерi саласындағы нормативтік құқықтық базаны халықаралық стандарттарға сәйкестiкке келтiру жөнiндегi жұмыстар.

      4. Транзиттiк дәлiздердің учаскелерін жаңғырту және қайта жаңарту.

      5. Саналы тарифтiк және инвестициялық саясатты жүргiзу.

      6. Халықаралық көлiк дәлiздерiн қалыптастыруға және инфрақұрылымды, соның iшiнде көлiк қызметтерiн көрсету рыногын ақпараттық қамтамасыз ету жүйесiн және көлiк құралдарына қызмет көрсету жүйесiн дамытуға бағытталған бағдарламалар мен жобаларды әзiрлеу және iске асыру.

      7. Мультимодальды тасымалдарды дамыту.

      Мазмұндалған мiндеттердi республикалық бюджет қаражаты және осы проблемаларды шешуге мүдделi компаниялардың қаражаты есебiнен iске асыру болжанады.

**4. Көлiк инфрақұрылымы және халықаралық тасымалдарды қамтамасыз ету бойынша оның техникалық мүмкіндiктерi**

      АТМЭӘК 56-сессиясында (Бангкок, 2000 жылғы маусым) трансеуразиялық тасымалдарды ұйымдастыру үшiн басым бағыттар ретiнде бес бағыт аталынды:

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

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

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

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

      Солтүстiк Еуропа - Парсы шығанағы (Peceй, Кавказ, Каспий теңiзi, Иран арқылы, Түркия - Иран арқылы кiші нұсқалармен).

      Осы негiзде, көлiк жөніндегi 2-шi халықаралық Еуразия конференциясы арқылы (Санкт-Петербург, 2000 жылғы, қазан) тиiстi көлiк дәлiздерiн құруға кiрiсу ұсынылды, оларға мына белгiлер берiлдi:

      ТРАНССІБ;

      ОРТАЛЫҚ;

      ОҢТҮСТIК;

      ТРАСЕКА;

      СОЛТҮСТIК - ОҢТҮСТIК.

      Жоғарыда аталған дәліздердің төртеуі Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтеді. Олар ТРАНССIБ, ОРТАЛЫҚ, TPACEKA және СОЛТҮСТIК - ОҢТҮСТIК.

*1) Темiр жол көлiгi*

      Еуропа - Азия қатынасындағы халықаралық темiр жол тәсiмдерiн әзiрлеу ТЖЫҰ қамқорлығымен жүргізiлуде. Қазір 13 негізгi көлiк континентаралық бағыттар құрылды, олардың кейбiреулерiнiң тоғызға дейiн тармақтары бар. Батыста темiр жол бағыттары пан-еуропалық (криттік) көлiк дәліздері бағыттарымен ұштасып жатса, ал шығыста экономикалық белсендiлігі жоғары аймақтарға таралады (Корей түбегі, шығыс және оңтүстiк-шығыс Қытай Орталық Азия және Парсы шығанағы елдері).

      Қазақстан аумағы арқылы ТЖЫҰ 6 негізгі бағыты және олардың тармақтары өтедi.

*1-бағыт,*  ұзақтығы 12233 км, Польша, Латвия, Литва, Эстония,

         Беларусь, Ресей, Қазақстан, Өзбекстан, Қытай, Монғолия,

         КХДР аумақтары арқылы өтедi. Осы бағыт тармақтарының бiрi

         (1e, 3306 км) Қазақстан аумағы арқылы өтедi, ол: Москва -

         Рязань - Сызрань - Орынбор - Ақтөбе - Қандығаш - Арыс -

         Ташкент. Қазақстан аумағында бағыттың ұзақтығы 1698 км

         құрайды.

*2-бағыт,*  (Солтүстiк), ұзақтығы 8048 км, Ресей, Қазақстан және Қытай

         аумақтары арқылы өтедi. Қазақстан аумағында негiзгі бағыт

         Петропавл - Астана - Достық станциялары арқылы өтеді (1718

         км), тармақ (2а, 1308 км) Дема (РФ) - Қарталы (РФ) - Тобыл

         - Астана станциялары арқылы өтедi.

*5-бағыт,*  ұзақтығы 11539 км, Венгрия, Словакия, Украина, Молдова,

         Ресей Федерациясы, Грузия, Әзербайжан, Қазақстан, Қырғыз

         Республикасы, Қытай аумақтары арқылы өтедi. Қазақстан

         аумағында негiзгi бағыт Петропавл - Көкшетау - Ақтоғай -

         Достық станциялары арқылы өтедi. Осы бағыт тармақтарының

         бiрi (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, Түркiменстан аумақтары арқылы өтедi және әрi қарай

         2 және 10-бағыттар бойынша жүредi.

*8-бағыт,*  ұзақтығы 3619 км, Украина, Ресей Федерациясы, Қазақстан,

         Өзбекстан, Түркіменстан аумақтары арқылы өтедi. Қазақстан

         аумағында бағыт Ақсарай (РФ) - Мақат - Бейнеу (637 км)

         станциялары арқылы өтедi. Осы бағыт тармақтарының бiрi (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, Тәжiкстан

         және Қазақстан аумақтарымен 2, 5, 6 бағыттарға шығу арқылы

         өтеді. Осы бағыт тармақтарының бiрi (10a, 1097 км)

         Қазақстан аумағымен Ақтау - Бейнеу - Мақат - Қандығаш -

         Арыс - Достық станциялары арқылы өтеді.

      Еуразиялық континентаралық бағыттар қазақстандық темiр жол учаскелерiн пайдаланады, олар республика ішінде төрт көлiк дәліздері шеңберінде жүйеленеді. Осы дәлiздер Қазақстан Республикасының Үкiметi мақұлдаған Қазақстан Республикасы халықаралық көлік дәлiздерiнiң дамуы тұжырымдамасына сәйкес былай белгiлендi:

      СОЛТҮСТIК (ТРАНССIБ дәлiзiнiң оңтүстiк бөлiгi фрагментiне сәйкес келедi);

      ОРТАЛЫҚ (ОРТАЛЫҚ және TPACEKA дәлiздерiнiң фрагменттерiне сәйкес келеді);

      БАТЫС (СОЛТҮСТIК-ОҢТҮСТIК дәлiзi шығыс бөлiгiнiң фрагментiне сәйкес келедi);

      ОРТА АЗИЯЛЫҚ (ТРАСЕКА солтүстiк бөлігiнің фрагментiне сәйкес келеді).

      Қазақстан темiр жолдарының еуразиялық көлiкконтинентаралық бағыттарды қалыптастырудағы қатысу дәрежесi 1-кестеде көрсетiлген.

      1-кесте. Қазақстан темiр жол дәлiздерi учаскелерi арқылы өтетiн халықаралық темiр жол бағыттары

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

Қазақстан темір жол  | Қазақстан темір жол желілерінің учаскелері

   желілерінің       |    арқылы өтетін халықаралық бағыттар

   учаскелері        |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                     |  ТЖЫҰ бойынша   |               |

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

                     |Бағыттарды  |Саны|Көлік жөніндегі| БҰҰ ЕЭК

                     | нөмірлеу   |    |2-нші халықара.|еуразиялық

                     |            |    | лық конферен. |бағыттарды

                     |            |    | цияға сәйкес  | қалыптас.

                     |            |    |  белгілеулер  |   тыру

                     |            |    |               | жөніндегі

                     |            |    |               |ұсыныстары

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

СОЛТҮСТІК дәлізі                     6

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

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 -        5ж, 6, 10,       ОРТАЛЫҚ,        Е-50

Алматы - Ақтоғай            10а      4   ТРАСЕКА

Ақтоғай - Достық        2, 5, 5ж,        ОРТАЛЫҚ,        Е-203

                        6, 10, 10а   6   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          8б, 10а    2   ТРАСЕКА         Е-50,

                                                         Е-503/2

Қандығаш - Никель-Тау        8б      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         | өлшем |  Дәліздер бойынша көрсеткіштер

      атауы             |бірлігі|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                        |       |СОЛТҮСТІК|ОРТАЛЫҚ|ОРТА АЗИЯ|БАТЫС

                        |       |         |       |         |

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

Пайдалану ұзындығы,

барлығы                              1,9     1,8     2,1      1,1

Соның ішінде учаскелер

бойынша:

         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

         диспетчерлік

    орталықтандырумен    мың км      1,2     1,1     2,0      1,1

   автоблоктау арқылы    мың км      0,4     0,4     0,1       -

   жартылай автоматты

       блоктау арқылы    мың км      0,3     0,3      -        -

Жүк поездарының          тонна       2700-   2700-   2700-    2000-

салмақтық нормалары                  6000    4500    4500     4500

Жүк поездары

қозғалыстарының орташа

жылдамдықтары:

            учаскелік    км/сағ.     43      41       45      39

           техникалық    км/сағ.     49      47       48      45

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

      Келтiрiлген деректер техникалық жарақтандыру деңгейi бойынша Қазақстан Республикасының темiр жол желілерiнiң халықаралық көлiк дәлiздерi шеңберiнде жеткiлiктi түрде жоғары қарқындылықпен қамтамасыз етуге қабiлеттi екенiн куәландырады.

      СОЛТҮСТIК дәлiз Қазақстанның дамыған өнеркәсiптiк аймақтары арқылы өтедi. Оның шекараларында республика елордасы - Астана қаласы және Қарағанды, Балқаш, Көкшетау сияқты iрi өнеркәсiп орталықтары орналасқан. Дәлiзге сондай-ақ Жезқазған және Павлодар-Екiбастұз аумақтық-өнеркәсіптiк кешендер тартылады. Дәлiз шегiнде баламалы учаскелерi және сұрыптаушы станциялары бар темiр жол желiсi орналасқан, солардың арасындағы ең iрiлерi Қарағанды-Сұрыптау, Қырқыншы және Көкшетау-1 болып табылады. Iрi тоннажды контейнерлердi өңдеу бойынша iрi контейнерлiк терминалдар Достық, Қарағанды, Ақмола және Көкшетау-1 станцияларында орналасқан.

      СОЛТҮСТIК дәлiзiнiң темiр жол учаскелерi бойынша тасымалдардың барлық көлемiнің 40%-ына дейiнгiсiн экспорт-импорт және шамамен 10%-ын транзиттiк жүк тасқындары құрайды (көбіне ТМД елдерi қатынасында).

      СОЛТҮСТIК дәлiз шеңбердегi көлiкконтинентаралық бағыттар транзиттік тасымалдардың өсу перспективасына мүмкiндiк жасайды. Алайда қазiргі кезде олар баламалы бағыттармен бәсекеде ұтылып отыр (теңiз және ресейлiк Транссiбке).

      ОРТАЛЫҚ дәлiз Оңтүстiк-Шығыс және Оңтүстiк Қазақстанның дамыған өнеркәсiптiк аудандары арқылы өтедi.

      Дәліз шегiнде баламалы учаскесi және Ақтоғай, Алматы, Шу, Луговая, Жамбыл, Шымкент, Арыс сұрыптау станциялары бар темiр жол торабы орналасқан. Iрi тоннажды контейнерлердi қайта өңдейтiн iрi контейнерлiк терминалдар Достық, Алматы, Жамбыл және Шымкент станцияларында орналасқан.

      Қазiргі кезде ОРТАЛЫҚ дәлiзi бойынша жүк тасқынындағы транзиттiң үлесi Ақтоғай - Достық учаскесiнде 15%-дан Шеңгелдi станциясына кiре берiсте 55%-ға дейiн өзгередi, ол тұста ОРТАЛЫҚ және ОРТА АЗИЯЛЫҚ дәлiздердiң транзиттiк тасқындары қосылады.

      ОРТАЛЫҚ дәлiз шеңберiндегi көлікконтинентаралық бағыттар Орталық Азия елдерiнiң Қытаймен және Азия-Тынық мұхит өңiрi елдерiмен сыртқы экономикалық байланыстарын қамтамасыз етедi. Қазiргi кезге дейiн оларға балама жоқ. Бiрақ Орталық Азия елдерiнде Джалал-Абад (Қырғыз Республикасы)-Қашқар темiр жолын салу арқылы Қытайға баламалы шығудың мүмкiндiктерi зерттелуде.

      БАТЫС дәлiзi Қазақстанның негiзгi мұнай өндiрушi аймағы - Орал, Ақтөбе, Атырау және Маңғыстау облыстарының аумақтарын қамтиды. Дәлiз шегiнде Мақат және Атырау сұрыптау станциялары бар темiр жолы жатыр. Осы станцияларда iрi тоннажды контейнерлердi қайта өңдеуге арналған контейнерлiк терминалдар бар.

      Дәлiз шекараларында ең қарқынды темiр жол тасымалдары Атырау - Ақсарай учаскесiнде, ал төмен қарқынды тасымалдар Бейнеу-Маңғышлақ учаскесінде жүзеге асырылады. Темiр жол жүк тасқындарындағы транзиттiң үлесi Бейнеуге кiре-берiсте 35%-дан Ақсарайда 14%-ға дейiн ауытқиды.

      БАТЫС дәлiзiнің темiр жол бағыты бойынша тасымалдардың өсу перспективасы өңiрдiң экономикалық дамуымен және Ақтау теңiз сауда портының көлiк мүмкiндiктерiмен тiкелей байланысты. Оның үстiне, Өзбекстандағы Үшқұдық-Қараөзек темiр жолының құрылысы бiткеннен кейiн транзиттiк тасымалдардың өсуі күтілуде. Бұл жүк тасқындарын ОРТА АЗИЯ дәлiзiнен ауыстырудың есебiнен жүргiзiледi.

      ОРТА АЗИЯ дәлiзi Қазақстанды оңтүстiктен солтүстік-батысқа қарай қиып өтедi және ол Қызылорда, Ақтөбе, Орал, Қарашығанақ және Илецк (Peceй Федерациясының аумағы) өнеркәсiптiк тораптары арқылы өтедi.

      Дәліз шекараларында Арыс, Қандығаш, Илецк-1, Ақтөбе сұрыптау станциялары бар темiр жол өтедi. Iрi тоннажды контейнерлермен операцияларды жүзеге асыратын контейнерлiк терминалдар Ақтөбе, Жилаево, Tөpe-Там, Қызылорда станцияларында бар.

      ОРТА АЗИЯ дәлiзi құрамындағы темiр жол транзиттiк жүктердің ең көп өткiзілiмін орындайды - жалпы республикалықтың 60%-на дейiн. Жиынтық жүк тасқынындағы транзит үлесi 30% құрайды, ол Озинки станциясына кіре-берiстерде 50%-ға дейiн жоғарылайды.

      Осы темiр жол бағытының жүктеме перспективасы Өзбекстандағы Үшқұдық-Қараөзек темiр жолы iске қосылғаннан кейін БАТЫС және ОРТА АЗИЯ дәлiздерi арасында жүк тасқындарын қайта бөлуге көп байланысты болады. Алайда қазiрдiң өзге тасымалдар қарқынын бәсеңдету өтe мүмкiн болып көрінеді.

      Негізгі техникалық сипаттамалар бойынша (екi аралықтардағы негiзгi жолдар саны, поездар қозғалысының есептiк жылдамдығы, түрлi деңгейлерде автомобиль жолдарымен қиылысуы және т.б.) қазақстандық темiр жолдар халықаралық стандаpттар талаптарынан бiршама кем түсiп жатыр.

      Мысалы, екi қатарлы учаскелер Қазақстан аумағындағы халықаралық темiр жол бағыттарынан жалпы аралық ұзақтығының жартысынан аспайтын қашықтықты алып жатыр. Бұл ретте бiр қатарлы учаскелердің жүк тасу қабiлетi тасымалдардың қазiргi орын алған көлемдерінде 50% және одан көбiрек толтырылған. Бұл жағдай жүк тасқындары көлемiнің өсу шамасына қарай тасымал шарттарын едәуір қиындатуы мүмкiн.

      XМТЖК ұсынымдарына сәйкес түзу сызықты учаскелер мен салынып жатқан үлкен радиусты қисықтықтарда есептiк жылдамдықтар 160 км/сағ. кем болмауы тиiс. Қолданыстағы темiр жолдарын дамыту (қайта жаңарту, қалпына келтiру), сондай-ақ осы көрсеткішке бағдарлануы тиiс. Алайда соңғы жылдары көлiк инфрақұрылымының техникалық жай-күйiнiң күрт нашарлауына байланысты, әсіресе жол құрылғыларының, Қазақстанның темiр жол тораптарының бәрiнде, соның iшiнде халықаралық бағыттар құрамына кiретiн учаскелерде рұқсат етiлген жылдамдықтар 80 км/сағ., ал жекелеген жағдайларда - 40-70 км/сағ. дейiн шектелген.

      Халықаралық темiр жол желiлерiнiң автомобиль жолдарымен бiр деңгейде қиылысуына рұқсат етілмейдi. Қазақстандық темiр жолдар үшін бұл өте күрделi талап. Мысалы, тек ОРТА АЗИЯ дәлiзi шегiнде бiр деңгейдегi шамамен 90 қиылыстар бар, олардың елеулi бөлiгi мүлде күзетiлмейтiн өткелдер.

      Халықаралық бағыттардың құрамына кiретін, қайта жаңартылуы темiр жолдағы өткiзу қабілетін жоғарылатуға мүмкiндік беретiн қазақстандық темiр жолдардың қолайсыз және жөндеу-қалпына келтiру жұмыстарын қажет ететiн учаскелерiнiң тiзбесi 3-кестеде келтiрiлген.

      Қалпына келтiру және қайта жаңарту жұмыстарына арналған қаражат тиiстi жылдың республикалық бюджетiнде көзделетiн болады. Одан басқа, осы iс-шараларды iске асыруға "ҚТЖ" ҰК" меншiктi қаражаты пайдаланылатын болады.

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

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

   Дәліздер мен темір жол   |Ұзақ. |Екі ара.|  Күшейтуге мұқтаж

   учаскелерінің атаулары   |тығы, |лықтағы |  учаскелер ұзақтығы

                            | км   |негізгі |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                            |      |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 І - 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

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

БАТЫС дәлізі

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

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 ететiн автомобиль жолдарының тiзбесi "Қазақстан Республикасында халықаралық автомобиль тасымалдарын ұйымдастыруды дамыту мен жетiлдiру жөніндегi шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Министрлер Кабинетiнің 1995 жылғы 25 сәуiрдегi N 557  қаулысымен бекiтiлген. Iс жүзінде ол толық көлемде БҰҰ АТМЭӘК бағдарламалық кеңесiнде (Бангкок, 1995 жыл) Азия тас жолдары құрамына енгiзу үшін АЛТИД жобасы бойынша ұсынылған едi.

      Еуропа - Азия қатынасындағы "E" санатындағы автомобиль жолдарының халықаралық желiсiн құру Еуропалық экономикалық комиссияның (БҰҰ EЭK) тарапынан жүргiзіліп жатыр.

      Халықаралық автомагистральдар жөнiндегi келiсiм арқылы (ХАК, БҰҰ EЭK Iшкi көлiк жөнiндегi комитетi, Женева, 1975 жыл) негiзгi техникалық талаптар белгiлендi, Еуропадағы халықаралық автомобиль жолдарының тiзбесi жіктелдi және бекiтілдi. Көрсетiлген Келiсiмге толықтыруларға сәйкес халықаралық автомобиль жолдарының тiзбесi кеңейтiлдi және оған құрлықтың азиялық бөлiгiнде орналасқан автомобиль жолдары енгiзiлдi.

      Қазақстан автомобиль жолдарын еуразиялық халықаралық автомобиль жолдары желiсiне енгiзу бойынша ағымдағы жай-күйi 4-кестеде көрсетiлген.

      Темiр жолдардағы жағдай сияқты, БҰҰ аймақтық құрылымдары арқылы назарға алынған қазақстандық автомобиль жолдары Қазақстан Республикасының аумағындағы жоғарыда аталған төрт көлiк дәлiзiне төселiнедi.

      4-кесте. Қазақстан Pecпубликасының халықаралық автомобиль жолдары

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

  Автомобиль жолдарының        |            Жіктеме

       учаскелері              |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                               |   ХАҚ, ЕЭК   |   БҰҰ АТМЭӘК,

                               |      БҰҰ     | Азия тас жолдары

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

СОЛТҮСТІК дәлізі

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

Омбы-Павлодар-Семей-Георгиевка

-Майқапшағай                         Е-127             -

Омбы-Павлодар-Семей-Георгиевка

-Аягөз-Таскескен-Үшарал-Сарыөзек      -               А-60

Таскескен-Бақты                      Е-015             -

Үшарал-Достық                        Е-014            А-72

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

ОРТАЛЫҚ дәлізі

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

Ташкент-Шымкент-Бішкек-

Алматы-Сарыөзек                      Е-40             А-5

Сарыөзек-Хоргос                      Е-013            А-5

Алматы-Көкпек                        Е-011             -

Көкпек-Көктал-Хоргос                 Е-012             -

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

ОРТА АЗИЯ дәлізі

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

Орал-Ақтөбе-Қарабұтақ-Қызылорда      Е-38             А-61

Қызылорда-Шымкент                    Е-123            А-61

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

БАТЫС дәлізі

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

Орал-Атырау                          Е-121            А-63

Астрахань-Атырау                       -              А-70

Атырау-Доссор-Бейнеу                 Е-121            А-63, А-70

Бейнеу-Шетпе-Жаңа Өзен-Бекдаш        Е-121            А-70

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

      Қазақстанның солтүстiк батыста автомобиль жолдары Ресей Федерациясы автомобиль жолдарының желiсi арқылы 2-шi (Берлин Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург - Челябинск) және 9-шы (Хельсинки - Астрахань) пан-еуропалық дәлiздерге шығады. Шығыста олар Қытай Халық Республикасының автомобиль жолдарымен тоғысады, ал оңтүстiкте орталық азиялық мемлекеттерi автомобиль жолдарының желiсi арқылы Оңтүстiк Азия және Парсы шығанағы елдерiне жол ашады.

      Сараптамалық бағалар бойынша тасымалдардың, соның iшiнде транзиттiктің де ең көп көлемдерi ОРТАЛЫҚ және ОРТА АЗИЯ дәлiздерiне келедi. Алайда қазiргi кезде бұл үшiн, өкiнiшке орай, дәл сандық бағалар жоқ. Қазiргi кезде Қазақстанда "жүрдек" немесе "автомагистраль" ретiнде жiктеуге болатын бiрде-бiр автомобиль жолы жоқ. Автомобиль жолдарының техникалық параметрлерi халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес келмейдi және ең дұрыс жағдайда оларды "әдеттегi" үлгiдегi жолдарға жатқызуға болады (ХАК жiктемесi). Осы дәлiздер бойынша өткiзу қабiлетiн жақсарту үшiн мынадай: Алматы-Бiшкек, Қарабұтақ-Ырғыз-Арал, Ресей Федерациясы шекарасы-Орал-Ақтөбе, Қарабұтақ-Қызылорда шекарасы сияқты автожолдардың жекелеген учаскелеріне қайта жаңарту жүргiзу қажет. Бұл автожолдардың учаскелерiн қайта жаңартуға арналған қаражат тиiстi жылдың республикалық бюджетiнде көзделетiн болады.

      Халықаралық маңыздағы автомобиль жолдары өз ұзақтығының үлкен бөлуiнде (94%) асфальт-бетонмен және қара қиыршықтас жамылғысымен төселген. Топырақ үзілулерi тек БАТЫС дәлiзiнің автомобиль жолдарында ғана кездеседi. Сонымен бiрге пайдалану жай-күйi қанағаттанғысыз деп бағаланатын жол учаскелерiнiң жоғары үлес салмағын атап кеткен жөн (жалпы ұзақтықтың 60% астамы). 5-кестеде көрсетiлген 6 бағыттағы 443 көпiрдiң 38-i авариялық немесе аварияға тақау жай-күйде. БАТЫС дәлiзiнiң автожолдарын жақсарту үшiн республикалық бюджеттен мынадай: Астрахань-Түрікменбашы, Ақтау-Атырау, Атырау-Орал сияқты автожолдардың учаскелерiн қайта жаңартуға және Қиғаш өзенi арқылы көпiр салуға қаражат бөлу қажет.

      Жол бойындағы сервистiк қызмет көрсетудiң деңгейi, әсiресе ауыр кластағы жүк автомобильдерi мен автобустар сервисiне қатысты өте төмен.

      Қазақстанның халықаралық автомобиль жолдарының техника-пайдаланымдық көрсеткiштерiн 5-кестеде келтiрiлген бағыттардың көрсеткiштерi суреттейдi.

      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   |

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

Өзбекстан шекарасы -

Шымкент - Тараз -

Бішкек - Алматы - Хоргос   1137     267      870        4567

(ОРТАЛЫҚ дәлізінің

автомобиль бағыты)

РФ шекарасы - Орал -

Ақтөбе - Қызылорда -       2048     607      1441       1227

Шымкент

(ОРТАЛЫҚ дәлізінің

автомобиль бағыты)

Петропавл - Астана -

Қарағанды - Алматы         1669     844      825        2599

РФ шекарасы - Атырау -

Ақтау - Түркіменстан

шекарасы                   1420     312      1108       757

(БАТЫС дәлізі

автомобиль

бағыттарының бірі)

РФ шекарасы - Павлодар -

Семей - Майқапшағай        1105     600      505        900

(СОЛТҮСТІК дәлізі

автомобиль

бағыттарының бірі)

РФ шекарасы - Қостанай -

Астана                     879      352      1527      2376

(СОЛТҮСТІК дәлізі

автомобиль

бағыттарының бірі)

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

           БАРЛЫҒЫ         8258     2982    5276

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

*3) Су көлiгi*

      Су көлiгiнің экспорт-импорт және транзиттiк тасымалдарды дамыту перспективалары негiзiнен Ақтау теңiз сауда портымен байланысты. АТСП халықаралық көлiк дәлiздерi TPACEKA және СОЛТҮСТIК-ОҢТҮСТIК құрамындағы мультимодальды көлiк торабы ретiнде қаралынады. Бүгiнгi күнде Ақтау - Баку темiржолдық паром желiсi қолданыста, оның шеңберiнде Поти мен Батуми грузиялық порттарға және одан әрi Қара теңiз порттары арқылы Еуропа елдерiне мынадай үш бағыт бойынша шығу арқылы Қазақстан, Әзербайжан, Грузия темiр жолдарын iске қосуға мүмкiндiк беретiн темiржол вагондарын ауыстырып тиеусiз тасымалдау жүзеге асырылады:

      1. Ильичевск, Одесса, Броды және Украинадағы Южный порттарына дейін;

      2. Стамбулға дейiн;

      3. Варна, Констанца және Бургас порттарына дейiн.

      Жүк тасқындарының негiзгi номенклатурасы: мұнай және мұнай өнiмдерi, контейнерлер, халық тұтынатын тауарлар, жабдықтарды, ауылшаруашылығы өнiмдерiн және басқаларын қоса алғанда, габаритсiз жүктер.

      1999 жылы порттың қайта жаңартылуының бiріншi кезеңi аяқталды, соның нәтижесiнде оның құрғақ жүктердi ауыстырып тиеу бойынша қуаты жылына 1,5 млн тоннаға дейiн және мұнайға - жылына 8 млн. тоннаға дейiн жеттi. Қазақстан Республикасы Президентiнің 2002 жылғы 26 сәуiрдегi N 853  Жарғысына сәйкес "Ақтау теңiз сауда порты" арнайы экономикалық аймақ (АЭА) құрылды. Осы аймақ өңiрдiң әлеуметтiк-экономикалық дамуына, порт және көлiк инфрақұрылымының дамуына, өнеркәсiптiк кешендердiң құрылуына және т.б. инвестицияларды тартуға ықпал етедi.

      "Ақтау теңiз сауда порты" АЭА жұмыс iстеуi теңiз, темiр жол, құбыр, автомобиль және әуе тасымалдары халықаралық көлiк торабының кешендiк дамуын қамтамасыз етедi, сыртқы сауда айналымын өсiруге мүмкiндiк бередi және Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiнiң тиiмдi пайдалануын қамтамасыз етедi.

      Порт құрамында мыналар бар:

      бас және үйілген жүктерді өңдеуге арналған үш әмбебап айлақ;

      астықтың экспортына, ауыр салмақтыларды қайта тиеуге және "ро-ро" үлгісіндегі кемелердi өңдеуге арналған бip айлақ;

      бip мезгілде су сыйымдылығы 12000 тоннаға дейiн 3 танкерді өңдеуге мүмкіндік бepeтін 3 мұнай құюшы айлақ;

      темiр жол және автомобиль паромдарына қызмет көрсeтуге  арналған паромдық терминал;

      көлемі 55 мың шаршы метрден астам қоймалық үй-жайлар;

      қазiргi жүк тиеу-түсіру жабдығы, соның ішінде iрі тоннажды контейнерлерді өңдеуге арналғандары да.

      Қазақстан Республикасының порттары арқылы тасымалдарды дамытуға мынадай факторлар кедергі жасайды:

      республиканың шығыс, орталық және солтүстiк аймақтарынан портқа көлiк кiруінің қанағаттанарлықсыздығы;

      Каспий теңiзiнде Қазақстан Республикасының дербес флоты болмауы;

      жүк терминалдарын қайта жаңарту қажеттілігі;

      толқын тосқысы мен кіреберіс бөгетін қайта жаңарту қажеттілігі;

      Ақтау порты акваториясында түбін тереңдету жұмыстарын жүргiзу қажеттілігі;

      кeмe 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 Ертiс және Жайық өзендерi жарамды болып табылады, олар еліміздің шығысы мен батысында ағады. Алайда осы көлiк магистральдарын халықаралық, әсiресе транзиттік тасымалдарға қатыстыру олардың тереңдігінің шектеулі болғанынан айтарлықтай емес. Шульба шлюзi құрылысының аяқталуынан және Ертiс өзенінде ашық кеме қатынасы ашылуынан кейін оны Қазақстан Республикасы, Қытай Халық Республикасы және Ресей Федерациясы арасында транзиттік ретiнде пайдалану мүмкіндiгі 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 өзенi бойынша кеме қатынасын шектейтiн Жайық-Каспий каналының саяздануы су көлігімен сыртқы сауда және транзиттік жүктердің тиеусiз тасымалдануын жүзеге асыру үшін Атырау өзен портын пайдалануға мүмкіндік бермейді.

      Көрсетілген проблеманы шешу үшiн Жайық-Каспий каналын қайта жаңарту және оны жыл сайын кемe қатынасы жай-күйiнде күтіп ұстау қажет, бұл халықаралық бағытта Атырау порты арқылы жүктерді тасымалдау үшін жағдай жасауға мүмкіндік бepeді. Осы жобаны icкe асыруға республикалық бюджеттік комиссия 2004-2005 жылдарға 827,4 млн. теңге мөлшерiндегi соманы бекiтті.

*4) Әуе көлігі*

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

      Қазақстан Республикасының әуе кеңістігiндегi негізгі транзиттік дәлiздер төмендегілер болып табылады:

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

      АРИСА-ОДИВА - Еуропадан Оңтүстiк Азия елдеріне;

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

      САРИН-БАЛУН - Таяу Шығыс елдерiн Қытай және Оңтүстiк-Шығыс Азия елдерiне.

      Қазіргі уақытта бағыттар желiсiнiң ұзақтығы 60 000 км дейiн ұлғайтылған, ал 2003 жылға арналған халықаралық қатынастар үшiн әуе дәліздерінің жалпы саны 66-ны құрайды. Қазiргі кезде орындалатын ұшулардың жалпы көлемi жылына 100 мыңға дейiн жетедi, оның жартысынан астамы - транзиттік ұшулар.

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

      Қазіргі кезде Қазақстан Республикасында 21 әуежай жұмыс iстейдi, олардың ішінде 14-iне халықаралық ұшуларға қызмет көрсетуге рұқсат берілген. Осы порттардың әуеайлақтары транзиттi авиарейстерге қызмет көрсетуге де, сондай-ақ Қазақстанның әуе кеңістiгін қонбай ұшатын ұшуларға пайдаланатын авиакомпаниялар үшiн қосалқы әуеайлақтар ретiнде де пайдаланылады.

      Қазақстан Республикасының көптеген әуежайларының техникалық жарақтануы төмен деңгейде болып отыр. Негiзгi өндірiстік қорлар 60-тан 80% дейін тозған. Моральдық және табиғи ескiрген жабдықты ауыстыруды қаржымен қамтамасыз ету ширектен аспайтын шамада орындалады. Қазақстандық әуежайларда аралық қонулар жасайтын транзитті әуе кемелеріне сервистiк қызмет көрсету қазіргі халықаралық талаптарға сай емес.

      Радионавигациялық жабдықтың жай-күйі Қазақстан үстiндегі әуе дәліздері тартымдылығының елеулі факторы болып табылады. Әуежайлардың көбінде ол әуе қозғалысын басқару және үстіңгі әуе кеңістiкте азаматтық әуе кемелерi ұшуының қауіпсiздігін қамтамасыз ету жөнiндегi қазіргі талаптарға жауап бермейдi. Сонымен қатар, әуежай ауданында әуе қозғалысын басқаруды қамтамасыз ететiн аэронавигациялық объектiлердi жаңғырту жөнiнде қосымша шаралар қабылдау қажет.

      "Қазаэронавигация" РМК радиолокацияның, радионавигацияның және байланыстың қазiргi жүйелерiн игерумен қатар әуе қозғалысын басқару бойынша автоматтандырылған орталықтарды пайдалануға енгiзуде.

      Қазiргi уақытта аэронавигациялық жабдықты жаңғырту жөнiндегi iс-шаралар кешенi өткiзiлдi, соның iшiнде әуе қозғалысы қауiпсiздiгiнiң деңгейiн арттыру және аэронавигациялық қызмет көрсету жүйесiнің өткiзу қабiлеттiлiгiн көтеру үшiн ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудің жаңа құралдарымен жабдықтау.

      Әуе қозғалысын басқару бойынша азаматтық және әскери органдар арасында өзарa ic-қимылды жaқcapту жөнінде жұмыстар жүргізілуде.

      Әуе көлiгi мен транзиттiк тасымалдарды жақсарту үшiн Астана, Атырау, Ақтау, Ақтөбе және Шымкент қалаларының әуежайларын қайта жаңарту қажет. Сондай-ақ әуе қозғалысына қызмет көрсетудi қамтамасыз ету үшiн радиотехникалық құралдар мен электрбайланысты жаңғырту қажет. Осы iс-шараларға арналған қаражат тиiстi жылдың республикалық бюджетiнде көзделедi. Одан басқа, осы жобаларды iске асыру үшiн қазiргi уақытта бiрқатар халықаралық қаржы ұйымдары мен кредиттiк келiсiмдер жасасу жөнiнде жұмыстар жүргiзiлдi.

**5. Тасымал көлемдерiн арттыру үшiн техникалық мүмкіндiктер. Табиғи кедергiлер**

       Қазақстан Республикасының транзит-көлiк әлеуетiн талдау қазiргi кезде Қазақстан Республикасы көлiк кешенiнің көлiктiң барлық түрлерiнде қосымша iшкі, экспортты-импортты және транзиттiк тасымалдарды игеруге мүмкiндiктерi бар екенiн көрсеттi.

      Алайда көлiк инфрақұрылымы негiзгi объектілерiнiң техникалық жай-күйi қазақстандық транзиттiк маршруттарға "қызмет көрсету пакетінің" негiзгi көрсеткiштерi бойынша бәсекелiк қабiлетiн қамтамасыз ету үшiн нақты инвестицияларды талап етедi.

      Транзит тасымалының дамуын тежеуші факторлардың бiрi оларды ақпараттық сүйемелдеудiң тым осалдығы болып табылады.

      Темiр жолдардағы қолданыстағы құрылғылар, негiзiнен ескiрген, олардың өткiзу қабiлетi шектеулi және қайта құруға мұқтажды, ал автомобиль магистральдарында олар мүлде жоқ. Салада жүктiң орналасуы мен жай-күйiн бақылайтын қазiргi талапқа сай жүйелер де орнатылмаған.

      Бұрын үкіметтiк деңгейде автокөлiк тасымалдарын бақылау және ақпараттық қамтамасыз етудiң республикалық жүйесiн құру қажеттiгi туралы шешiм қабылданған едi. Алайда бұл шешiм аяғына дейiн iске асырылған жоқ және ККК автокөлiк секторы қызметiнiң сипаты күнi бүгiнге дейiн анықталмай отыр.

      Автомобиль жолдарының шекаралық өткелдерiнде бiрыңғай бақылау-өткiзу пункттерi құрылды. Алайда олардың қажеттi жабдықтармен және қазiргi байланыс құралдарымен нашар жабдықтануы iс жүзiнде шекаралардан жылдам өту проблемасын толық шешпейдi.

      Жоғарыда аталған проблемаларды шешу үшiн көлiк және коммуникациялар саласындағы уәкiлеттi орган Көлiктiк дерекқорлардың ақпараттық талдау жүйесiнің орталығын құрады, оның Техникалық тапсырмасын әзiрлеуге Республикалық бюджеттiк комиссия 7669 млн.теңге мөлшерiндегi соманы бөледi.

      Шульба шлюзiнiң аяқталмаған құрылысы Ертiс өзенiнде толассыз кеме қатынасын ашудың тежеуiш факторы болып табылады.

      Одан басқа, жалпы тозуы шамасында 85% құрайтын мемлекеттiк техникалық өзен флотын жаңарту мен жаңғырту су көлiгі саласындағы проблемалық мәселелердiң бiрi болып отыр, ол iшкi су жолдарын күтiп ұстау мен кеме қатынасы қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге терiс әсер етедi. Осы жобаны iске асыруға 2004 жылға республикалық бюджеттiк комиссия 320,3 млн.теңге мөлшерiндегi соманы бекiттi.

      Жаңа трассалар мен қатынас жолдарын пайдалануға енгiзу тасымалдар ұзақтығын және транзиттік жүктердiң құнын едәуір азайтуға мүмкіндік бередi, Орталық Азия өңiрiнiң iшiнде сауда-экономикалық өзара байланыстарды кеңейтуге ықпал етедi. Транзиттiк ағындардың артуын болжау негiзiнде, осы жобалардың экономикалық тиiмдiлiгi жөнiнде бұдан әрi терең кешендi зерттеулер жүргiзу талап етілетiндiгi сөзсiз.

      Бiр ғана көлiк саласының немесе бiрнеше жапсарлар салалардың проблемаларын ғана емес, тұтастай алғанда елiмiздiң инфрақұрылымын жаңғырту проблемасын қарастыра отырып, мынадай мiндеттердi белгiлеу қажет:

      - басқа елдердiң жетiстiктерiн мысалға ала отырып, транзиттi тартудың мемлекеттiк идеологиясын әзiрлеу. Бұл ретте әлемдiк сауда және оны көлiктiк қамтамасыз ету құрылымының маңызды өзгеру факторы болып табылатын, қарқынды дамып отырған электронды сауда жүйесiн ескеру қажет;

      - Қазақстанның iшкi қажеттiлiктерiне қызмет көрсетуге бағытталған транзит-көлiк әлеуетiн дамыту бағдарламасын бекiту;

      - көптеген елдер қолданатын инвестицияларды тартудың қазiргi жаңа нысандарын енгiзу;

      - инфрақұрылымдық жобаларды дамытуға арналған халықаралық заем қаражатын тарту көлемiн ұлғайту;

      - транзиттiк тасымалдарға қатысатын қазақстандық көлiк компанияларына, ықтимал кеме иелерiне, порттарға және көлiк инфрақұрылымының басқа да объектiлерiне қатысты орынды қолдау шараларын қабылдау;

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

      транзиттi дамыту саласындағы мемлекеттік және коммерциялық құрылғылардың күш-жігеріне ықпал ету және үйлестiру үшiн белсенді беделдiк компания жүргізу.

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

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

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

**6. Халықаралық тасымалдарды нормативтiк құқықтық қамтамасыз ету**

*1) Халықаралық келісімдер мен конвенциялар*

      Халықаралық көлiк дәліздерінің сенімдi және тиiмдi жұмыс істеулері тек техникалық жетілдірілген көлік желілерінің болуымен бітпейдi. Құқықтық, ұйымдастыру және/немесе экономикалық салаларда туындайтын табиғи eмec сипаттағы кедергілерді жоюдың маңызы аса зор.

      Оларды жою үшiн түрлі халықаралық құжаттар әзірленді, оларда ұлттық талаптарды сәйкестендіру мен үйлестiру негiзiнде көлiк саласындағы мемлекетаралық қатынастардың бiрыңғай ережелерi мен рәсімдері жасалынады. Осы ережелер мен рәсімдер тасымалдау құжаттарын реcімдeугe қатысты, жүкті тасымалдауға қабылдау және оны тағайындалған орынға тапсыру нормаларын, тасымалдаушылардың негіздерін, шарттары мен жауапкершілігі шектерін, кінәраттар мен талап-қуыным ұсыну тәртіптерін белгілейдi. 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 реттейдi және жеңілдетеді. Қазақстан солардың ішіндегі тоғызына қосылады.

      Темiр жол көлiгі арқылы халықаралық тасымалдарды реттейтiн ұйымдастыру-құқықтық құжаттардың негізгі жиынтығы ТЖЫҰ ауқымында әзiрлендi. Қазақстан жүк және жолаушы қатынасы, сондай-ақ құрамдастырылған тасымалдар бойынша негiз қалаушы үш Келісiмге қосылды.

      Қазақстан Республикасы БҰҰ АТМЭӘК және ЮНКТАД ұсынған алты конвенция мен келiсiмдерге қосылды.

      Еуразиялық қатынастарда жер үстi тасымалдарының халықаралық заңдық негiздерiн қамтамасыз ету үшiн БҰҰ АТМЭӘК 48/11 Қарарымен басым ретiндегi, төменде тiзiмделген халықаралық құқықтық актiлерге мүдделi мемлекеттердің қосылуына ұсыныс жасады, олар:

      БҰҰ-дың Жол қозғалысы туралы конвенциясы (1968);

      Жол белгiлерi мен сигналдары туралы конвенция (1968);

      ХЖТ кiтапшасын пайдаланып жүктердi халықаралық тасымалдау туралы кедендік конвенция (1975);

      Коммерциялық мақсаттар үшiн қызмет ететiн жол тасымал құралдарының уақытша әкеліміне қатысты кедендік конвенция (1956);

      Жеке жол тасымалдау құралдарын уақытша әкелiмi туралы кедендiк конвенция (1954);

      Контейнерлерге қатысты кедендiк конвенция (1972);

      Шекараларда жүктерге бақылау жүргiзудiң шарттарын келiсу туралы халықаралық конвенция (1982);

      Жүктердiң халықаралық жол тасымалының шарты туралы конвенция (1956).

      БҰҰ АТМЭӘК-пен бiрге БҰҰ Сауда және Даму жөніндегi Конференциясы (ЮНКТАД) дамушы елдер үшiн ұсынылатын Конвенциялар мен Келiсiмдердің тiзiмiн әзiрледi, олар:

      Теңiзге шығу жолдары жоқ елдердiң транзиттiк саудасы туралы конвенция (1965);

      Тарифтер және сауда туралы Бас Келiсімнiң Y бабы;

      Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Теңiз құқығы туралы конвенциясы (1982);

      XЖТ кiтапшасын пайдаланып жүктердi халықаралық тасымалдау туралы кедендік конвенция (1975);

      Кедендiк рәсiмдердi оңайлату және үйлестiру туралы халықаралық конвенция (1974);

      Шекараларда жүктерге бақылау жүргiзудiң шарттарын келiсу туралы халықаралық конвенция (1982);

      Контейнерлерге қатысты кедендiк конвенция (1972);

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

      Жүктердің халықаралық жол тасымалының шарты туралы конвенция (1956).

      Теңiз кеме қатынасында құқықтық негiз Халықаралық теңiз ұйымы (БҰҰ ИМО) аясында әзiрленедi және реттеледi, әуе көлігі саласында - Халықаралық азаматтық авиация ұйымының аясында (БҰҰ ИКАО).

      Теңiз кеме қатынасында Қазақстан Республикасы халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерiнiң тоғызына, ал әуе көлiгi бойынша он бiрiне қосылды.

      Қазақстан Республикасы қосылған, халықаралық тасымалдардың дамуына мүмкiндiк жасайтын негiзгi халықаралық-құқықтық кесiмдердiң тiзбесi 1-қосымшада келтiрiлдi.

      Қазақстан Республикасы әзiрше қосылмаған және оларға қосылу қажет халықаралық құжаттардың маңызы мен рөлi, олардың басымдылығы, сондай-ақ қосылу жөнiндегi iстердiң жай-күйi 2-қосымшада көрсетiлдi.

      Жоғарыда аталған келiсiмдер мен конвенцияларға қосылу Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiн арттыруға және әлемдiк қауымдастық алдында қазақстандық транзиттiң деңгейiн көтеруге мүмкiндiк бередi. Осы халықаралық келiсiмдерге қосылу үшiн қаражат талап етiлмейдi.

      Сауда және көлiктiк өзара қатынастарды реттейтiн халықаралық құқықтық актiлерге Қазақстан Республикасының қосылу процесi баяу жүруде. Оның үстiне, республикада бекiтілген халықаралық уағдаластықтарды iске асыру мен сақтауды бақылау тетiгi жөнге келтiрілген жоқ.

*2) Мемлекетаралық екi жақты шарттар*

      Халықаралық конвенциялармен және келiсiмдермен қатар мемлекетаралық байланыстарды қамтамасыз етуде, халықаралық көлiк дәлiздерiне қатысушы елдер арасындағы екi жақты және көп жақты шарттар маңызды рөл атқарады. Осы шарттар тасымалдарға қатысушы тараптардың мемлекеттiк шекараларынан кедергiсiз өту жөнiндегі құқықтық және ұйымдық сипаттағы нақты мәселелердiң жиынтығын реттейдi.

      Қазақстан Республикасындағы жалпы көлiк мәселелерi және көлiктiң жеке түрлерi бойынша екi жақты келiсiмдердің қолданыстағы жүйесi 6-кестеде келтiрiлдi.

      6-кесте. Екі жақты және көп жақты шарттар

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

       Қолдану саласы       |          Шарттардың саны

                            |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                            |Бар.|        Соның ішінде:

                            |лығы|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                            |    |қолда.| қолданыл.|күшін | бұрын

                            |    |ныс.  |майтындары|жоюға | жасал.

                            |    |тағы  |          | жата.| ғандар

                            |    |      |          |тындар|қатарынан

                            |    |      |          |      | күшін

                            |    |      |          |      | жойған.

                            |    |      |          |      |  дары

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

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        2

Азаматтық авиация             42    44       2        3        1

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

         Барлығы:           159     143      16      19        3

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

*3) Көлiк-коммуникация кешенiнiң мәселелерiн реттейтiн заңдар*

      Көлiк заңдарының негiзгi қағидаттары Азаматтық  кодекстің арнайы тараулары арқылы белгiленген, олар: "Тасымал", "Көлiктiк экспедиция" және "Көлiк туралы" Қазақстан Республикасының  Заңы (21.09.94ж.). Осы заңнамалық актiлер көлiк қызметi мен тасымалдаушылар және көлiк қызмет көрсетулерiн тұтынушылардың өзара қатынастарын реттеудiң құқықтық негiзiнiң жалпы ауқымдарын белгiлейдi. Бұдан басқа, осы құжаттарда көлiктiң әр түрi және көлiк қызметiнiң нақты мәселелерiн реттейтiн соларға сәйкес шығарылатын ережелер бойынша заң актiлерiн жасау қажеттiлiгiне тiкелей нұсқау мазмұндалады. Осы Бағдарламаны бекіту кезiне көлiк саласында Қазақстан Республикасының мынадай Заңдары қабылданды:

      " Темір жол көлiгi 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 мемлекеттiк реттеу туралы " (15.12.01 ж.), сондай-ақ Қазақстан Республикасы Президентiнiң "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану және авиация қызметі туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы N 2697 заң күшi бар  Жарлығы .

      "Iшкі су көлігі туралы" ҚР Заң жобасы қазiргi уақытта Қазақстан Республикасы Парламентiнiң Мәжілісiнде қаралуда.

      Қазақстан Республикасының көлiк кешенi нормативтi құқықтық базасын жетiлдiруге, елiмiздiң аумағы арқылы транзиттiк жүктердің қозғалысын жеңiлдетуге мүмкiндiк беретiн халықаралық бiрiздендiрілген көлiк құжаттарын пайдалану үшiн жағдайлар жасауға мұқтажды.

**7. Қазақстан Республикасы транзит-көлiк әлеуетiнiң дамуына сыртқы факторлардың әсерi**

       Шектес мемлекеттер мен өңiрде Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтпейтiн балама халықаралық көлiк дәлiздер мен транзиттiк бағыттарды дамытуға бағытталған кез келген шаралар мен жобалардың елiмiздiң транзит-көлiк әлеуетiн дамытуға терiс ықпалы бар.

      Осы кезеңде мұндай факторлар деп мыналарды атауға болады:

**7.1. Автокөлiк тасымалы саласында**

      Ресей Федерациясы мен Моңғол Халық Республикасының Моңғолияның батыс және орталық аудандары арқылы Ресейден Қытайға жол салу туралы ниеттері. Осы жобаның icкe асырылуы ресей-қытайлық сауда алмасуды қамтамасыз ету жөнiндегі көлік ағынын қазақстан бағытынан моңғол бағытына ауыстыруға мүмкіндік береді.

**7.2. Темiр жол тасымалы саласында**

      7.2.1 Қашғар (ҚXP) - Ош (Қырғызстан) темiр жол желiсiн салу жобасы;

      7.2.2 Астара (Әзербайжан) - Решт (Иран) - Казвин (Иран) темiр жол желісін салу жобасы;

      7.2.3. Транссібiр темiр жол магистралын (Ресей) одан әрi дамыту.

**7.3. Су көлiгi саласында**

      7.3 1. Оля теңiз сауда портын (Астрахань, Pесей) салу және оны одан әрi дамыту жоспары;

      7.3.2. Каспий теңiзiнде дербес теңіз флоттың болмауы;

      7.3.3. Қара Epтic өзенiнде (ҚХР) су салу.

**7.4. Әуе көлiгi саласында**

      7.4.1. Қазақстанмен шектес мемлекеттep 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-көлiк әлеуетi дамыту iсіндегі теріс фактор деп сонымен қатар Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық көлiк дәліздерін транзиттік бағыттарды дамытуды және қазіргі күнгі технологияны және қызмет көрсетудің логистикалық жүйесiн енгізудің кешiктірілуiн, елімізде транзиттік тасымалдар мониторингінің болмауы, сондай-ақ Каспий теңізінде меншiкті сауда флотының болмауын, Қазақстан Республикасының әуежайларындағы авиаотын қатары құнын есептеу қажет. Барлық осы терiс факторларды жою үшін Бағдарламаның Iс-шаралар жоспарында көрсетілген транзит-көлiк әлеуетін жақсарту және дамыту жөнiндегі шаралар кешенiн жүргiзу орынды деп есептеймiз.

**8. Мультимодальды тасымалдар**

      Мультимодальды (аралас, құрамдастырылған) тасымалдардың технологиялық ерекшелiктерi оңтайлы мерзiмдердi, жүктерді жеткізудің бағасы мен уақтылылығын, бұл peттe жүк тасқындарын басқаруда логистикалық әдістерді пайдалану мүмкіндігін, тасымалдау процестерінің үйлесімі мен жүктердiң қоймада сақталуын қамтамасыз етедi. Сондықтан халықаралық көлiк бағыттарының бәсекелестiк қабілетін арттыру тасымалдардың осы түрінің басым дамуын көздейдi.

      Iрi тоннажды контейнерлердi бiрыңғай көлiк өлшемi ретiнде пайдалану құрамдастырылған тасымалдардың жалпы әлемдiк жүйесiнде басым. Контейнерлiк тасымалдарға негiзделген көлiк технологиялары ең үлкен даму перспективаларына ие.

      Мультимодальды тасымалдардың халықаралық жүйесiн жүйелi қалыптастыру олардың жеке мемлекет шекараларында бастапқы дамуын көздейдi, бұл тиiстi ақпараттық қамтамасыз ету және жүк қозғалысын бақылау арқылы қажеттi инфрақұрылым құруды жобалайды.

      Қазақстан Республикасында мультимодальды тасымалдарды дамытуға арналған база бар. Темiр жолдарда автожол баратын контейнерлiк терминалдар желiсi, контейнерлiк парк бар.

      Алайда Қазақстанның экспедиторлары мен тасымалдаушыларының иелiгiндегi контейнерлердiң, цистерналардың, платформалардың, тиеу құралдарының және т.с.с. парк ескiрген.

      Мультимодальды тасымалдарды басқарудың ұйымдастыру нысандарын жетiлдiру керек, мәселен, бiрыңғай операторлар институтын құру жолымен, сондай-ақ қазақстандық темiр жол торабы арқылы қатаң кесте бойынша жүрiп тұратын жүйрiк жүк поездары қозғалысы кестесiне енгiзу арқылы транзиттік жүктердің жылдамдатылған жүйесiн дамыту керек.

      Паромдық авто және темiр жол тасымалдарын қалпына келтiруге байланысты Ақтау портында құрамдастырылған тасымалдардың ұйымдық, басқару және құжаттық негiздерiн енгiзудiң нақты қажеттiлiгi пайда болды.

**4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері**

      Бағдарламаның басты мақсаты республиканың көлiк магистралдары бойынша транзиттiк және экспорттық-импорттық тасымалдардың көлемiн арттыру мен тиiмділігiн ұлғайту үшiн Қазақстанның транзит-көлiк әлеуетiн жетiлдiруге және озық дамытуға бағытталған қазiргi кезеңде құқықтық, ұйымдастырушылық, техникалық, экономикалық және қаржылық сипаттағы өзектi бiрiншi кезектегi шаралар кешенiн белгiлеу, сондай-ақ осы шараларды iске асыру жөнiндегi iс-қимылды нақтылау мен оларды жүзеге асыру кезеңiнің орындылығын белгiлеу болып табылады.

      Бағдарламаның мақсатына қол жеткiзу үшiн мынадай негізгі міндеттердi шешу қажет:

      Елдiң көлiк дәлiздерi мен транзиттiк бағыттарының халықаралық деңгейде дамыту және институционалдық бекiту (ББҰ, халықаралық және өңiрлiк құрылымдар және көлiк ұйымдары арқылы);

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

      Қазақстан Республикасының көлiк заңнамасын халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге сәйкес бiрiздендiру және үйлестiру;

      елдiң транзит-көлiк әлеуетiн дамытуға сыртқы факторлардың терiс әсерiн барынша азайту;

      ұлттық көлiк-коммуникация желілерiн жаңғырту, техникалық қайта жарақтандыру және дамыту;

      мультимодальды тасымалдарға және қызмет көрсетудің логистикалық жүйелерiне негiзделген қазiргi заманғы көлiк технологияларын енгiзу;

      ұлттық мүдделердi ескеретiн және Қазақстан Республикасының транзиттiк тартымдылығын қамтамасыз ететiн тарифтiк саясатты жетiлдiру;

      халықаралық көлiк дәлiздерi қызметiне ақпараттық-талдау және ғылыми-техникалық қолдау көрсету.

**5. Транзит-көлік әлеуетін дамытудың негізгі бағыттары**

**және бағдарламаны іске асыру тетіктері**

       Жақын перспективада Қазақстан Республикасының транзит-көлiк әлеуетiн дамыту еуразиялық жол қатынасы жүйесiнде "қазақстандық" бағыттардың бәсекеге қабiлеттiлiгiн қамтамасыз етудiң және транзит ағындарын ұлғайтудың басты шарты ретiнде тасымалдардың сапасы мен тиiмдiлiгiн көтеруге деген негiзгi мiндеттi шешуге байланысты болу тиiс.

      Осыны есепке алумен транзит-көлiк әлеуетiн дамытудың негiзгi бағыттары:

      Халықаралық (БҰҰ-дің құрылымдары, халықаралық өңiрлiк және көлiк ұйымдары арқылы), үкiметаралық және ұлттық (халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге сәйкес Қазақстан Республикасының көлiк заңнамасын бiрiздендiру және үйлестiру) деңгейлерде Қазақстан Республикасының көлiк дәлiздерiн және транзиттiк бағыттарын институционалды күшейту және дамытуды;

      елiмiздiң транзит-көлiк әлеуетiнiң дамуына сыртқы факторлардың терiс әсерiн азайтуды;

      тарифтiк жетiлдiрудi;

      саясатты, көлiктегi төлемдер мен алымдар жүйесiн жетілдіруді;

      көлiк инфрақұрылымын жетiлдiру және дамытуды;

      шекарадан өту рәсiмдерiн жеңiлдетудi;

      ұйымдастырушылық-техникалық iс-шараларды;

      ақпараттық-талдау және ғылыми-технологиялық қызметтi болжайды.

      Қазақстан Республикасы транзит-көлiк әлеуетiн жетiлдiрудiң негiзгi бағыттарын iске асыру ұдайы бақылауды және қажеттiлiгiнде, жеке позицияларды нақтылауды жүргiзуге мүмкiндiк беретiн, жүзеге асырудың нақты мерзiмдерi мен жауапты орындаушыларды белгiлеумен әзiрленген iс-шаралар жоспарының негiзiнде мемлекеттік қолдауда көзделiп отыр.

      Халықаралық көлiк дәлiздерiн бiрiздендiруге, екі жақты және көп жақты ынтымақтастықты кеңейтуге қол жеткiзу үшiн тиiстi құқықтық негiздердi дамыту және қазақстандық бағыттардың артықшылығын мынадай жолдармен насихаттау болжанады:

      мүдделi елдермен және халықаралық ұйымдармен саяси байланыстарды жандандыру;

      халықаралық көлiк дәлiздерiн қалыптастыру жөнiнде жұмыс тәжiрибелерi бар жетекшi халықаралық ұйымдармен ынтымақтастық;

      халықаралық дәлiздер, соның iшiнде Қазақстан аумағы арқылы өтетiн тасымалдарды, солар бойынша транзиттi жүктердiң өтуiн көрсетудi ұйымдастыру арқылы техникалық, коммерциялық және тасымалдардың басқа да шарттарын тiкелей демонстрациялау.

      Құқықтық саладағы реформалармен қатар, көлiк секторындағы институционалдық күшейтудi халықаралық көлiк құрылымдарымен интеграциялау және басқарудың iшкi жүйелерiн жетiлдiру бағытында жүзеге асыру көзделедi. Осыған байланысты:

      Қазақстан Республикасы аумағында халықаралық көлiк дәлiздерiнің құрамына кiретiн көлiк коммуникацияларының қызметiне (мемлекеттiк басқаруға) әкiмшiлiк жүргiзу;

      шекаралық өткiзу пункттерiндегі қызметтi ведомствоаралық үйлестiру қажет.

      ел экономикасының көлiк-коммуникация кешенiн дамыту мақсатында жекеменшiк секторды барынша тарту үшiн нормативтiк-құқықтық базаны дайындау жолымен көлiк-коммуникация кешенiнiң салаларын қалыптастыpу.

      Жолаушылар, жүктер мен ақпараттар қозғалысы жолындағы табиғи емес кедергiлердi жою жөнiндегi мiндеттердi iске асыру әкiмшiлiк, құқықтық және қаржылық салаларда жүзеге асырылатын болады. Алға қойылған мақсаттарға мына жолмен қол жеткiзiледi:

      Қазақстан Республикасы көлiк-коммуникация кешенiнің бiрiздендiрiлген және үйлестiрілген нормативтiк құқықтық базасын қалыптастыру;

      тарифтiк саясатты жетiлдiру;

      Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттiк жүктердi өткiзу кезiнде бақылаудың қолайлы салықтық, кедендiк және басқа да режимдерiн құру;

      транзиттiк тасымалдарды жүзеге асыру кезiнде шекаралардан өту рәсімдерiн жеңiлдету және басқа да ұйымдастыру сәттерiн жетiлдiру.

      Көлiк инфрақұрылымын жетiлдiру Қазақстан Республикасының ұлттық көлiк желiлерiн және халықаралық көлiк-коммуникация байланыстарын онан әрi оңтайландыру, ұсынылатын қызмет көрсетулердің сапасын арттыру, жұмыс iстеп тұрған объектілердi қайта жаңарту, жаңғырту, техникалық қайта жарақтандыру және жаңа объектілердi салу жолымен тасымалдарды жүзеге асыру және ақпарат беру кезiнде, сондай-ақ қазiргi заманғы көлiк және ақпараттық технологияларды енгiзу жолымен еңбектi қажетсіну мен pecуpc пайдалануды азайту бағытында жүргiзiлетiн болады. Сондай-ақ, қазiргi заманғы көлiк және ақпараттық технологияларды, соның iшiнде мультимодальдық және интермодальдық тасымалдарды енгiзу жолымен. Инвестициялық басымдықтарды халықаралық көлiк дәлiздерiнің құрамына кiретiн коммуникацияларда шоғырландыру ұсынылады.

      Тұтас алғанда көлiк-коммуникация кешенiнiң және жеке алғанда халықаралық көлiк дәлiздерiнің жұмыс iстеу тиiмдiлiктерiн арттыру үшiн саладағы ақпараттық-талдау, ғылыми-технологиялық және оқыту iсiн қолдауды қалпына келтiру талап етiледi. Ол үшiн мыналар қажет:

      көлiк статистикасын жетiлдiру, көлiк дерекқорларын құру және дамыту;

      осы негiзде қазiргi заманғы ақпараттық жүйелер құру;

      конференциялар, семинарлар және көрмелер, соның iшiнде халықаралық дәрежедегiлердi де тұрақты түрде өткiзiп тұру;

      басқару аппараты мен көлiк операторларына арналған тренингтiк орталықтар құру.

*1) темiр жол көлiгi*

      Инфрақұрылым мен темiр жол көлігi негiзгi құралдарының тиiстi техникалық жай-күйiн қамтамасыз ету мақсатында "Қазақстан темiр жолы" Ұлттық компаниясы" ЖАҚ бiрқатар, соның iшiнде қазақстандық темiр жолдардың транзиттiк әлеуетiн дамытуға бағытталатын жобаларды жүзеге асыруды көздейтiн инвестициялық бағдарлама әзiрледi.

      Мыналарды жүзеге асыру көзделедi:

      инфрақұрылымды қалпына келтiру және дамыту;

      темiр жол желілерiнің құрылысы 1 ;

      жылжымалы құрамның жөндеу базасын қайта жаңарту;

      локомотив паркiн жаңарту;

      вагон паркiн жаңарту;

      импорт алмастырушы жаңа өндiрiстер құру;

      жобалау-iздестiру, ғылыми-зерттеу және тәжiрибелiк-конструкторлық жұмыстар;

      ресурс сақтаушы технологиялар енгiзу;

      Алматы - Астана учаскесiнде жолаушы пойыздарының жүру уақытын қысқарту жөнiндегi жұмыстар кешенi;

      басқа да жобалар.

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

1  Республикалық бюджет есебiнен құрылысты iске асыруға арналған қаражат тиiстi жылға республикалық бюджеттi қалыптастыру кезiнде белгiленедi

      2 *) Автомобиль көлiгi*

      Негiзгi көлiк дәлiздерiнде мынадай жұмыс көлемдерiн орындау белгiлендi:

      ОРТАЛЫҚ дәліз:

      Алматы - Бiшкек автожолы учаскесiн қалпына келтiру (205 км);

      ОРТААЗИЯЛЫҚ дәлiзi:

      Қарабұтақ - Ырғыз - Ақтөбе автожолы учаскесiн қалпына келтiру (394 км);

      Ресей Федерациясының шекарасы - Орал - Ақтөбе, Қарабұтақ - Қызылорда облысының шекарасы автожолы учаскесiн қайта жаңарту (517 км);

      Қызылорда қаласында Сырдария өзенi арқылы өтетiн көпiр салу;

      OPTAЛЫҚ АЗИЯ - ШЫҒЫС дәлiзi

      Астана - Петропавл автожолы учаскесiн қайта жаңарту (538 км);

      Астана қаласын Оңтүстiк айналма автожолын салу (16,9 км);

      Лениногор (Риддер) - Ресей Федерациясы шекарасы, Алтай Республикасы автожолын салу (62 км);

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

      БАТЫС дәлiз:

      Астрахань - Түркiменбаши автожолының жекелеген учаскелерiн қайта жаңарту (428 км);

      Ақтау - Атырау автожолын қайта жаңарту (894 км);

      Атырау - Орал автожолдарын қалпына келтiру (488 км);

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

      Қиғаш өзенi арқылы өтетiн көпiр салу;

      СОЛТҮСТIК дәлiз:

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

      Барлық дәлiздерде 238 км жолды күрделi жөндеу 3240 км жолды орташа мерзiмдiк жөндеу, ағымдағы жөндеу және жолдарды күтiп ұстау белгiленуде.

      "Жiбек жолы" халықаралық бағытына кiретiн Алматы - Тараз - Шымкент - Өзбекстан шекарасы (Ташкент) автожолының Георгиевка - Шымкент - Өзбекстан шекарасы учаскесiн қайта жөндеу (600 км) жоспарланып отыр.

*3) Су көлiгi*

      Ақтау теңiз сауда портында толқын тосқыларын және кіре берiс тосқауылды қайта жаңарту белгiленiп отыр. Қазiргi кезде ауа райы жағдайларына байланысты жүк операциялары жылына орта есеппен 40 күн жүргізiлмейдi немесе жалпы порт уақытының 11 %-ы. Жоба мақсаты - жүктердi ауыстырып тиеу және портта кемелерге қызмет көрсету жөнiндегi операцияларды жүзеге асыру кезiндегi қауiптердi азайту. Жобаның шамамен алғандағы бағасы - 20 млн. АҚШ доллары. Жобаны ЕҚҚДБ несиесi және iшкi қарыз алу есебiнен iске асыру көзделуде.

      Бұдан басқа:

      TPACEKA дәлiзi бойынша Еуропадан транзиттiк жүк тасқындарын тарту үшiн перспективалар ашатын контейнерлiк терминал құру;

      қуаты 10 мың тонна шамасындағы ферроқорытпаларды ауыстырып тиеу бойынша айлақ салу;

      инфрақұрылымды және Ақтау портына апаратын көлiк кiрме жолдарын кеңейту.

      Инвестициялар сондай-ақ су көлiгiнiң мәртебесiн көтеру және оған халықаралық тасымалдарды тарту жөнiндегi iс-шараларға бағытталатын болады. Бұған:

      Ертiс өзенiнде ашық кеме қатынасын ашу мақсатында Шульба шлюзінің құрылысын аяқтау;

      Ертiс өзенiнде кеме қатынасы шлюздарын қалпына келтiру және отандық кеме шығаруды қайта жаңғырту (2001-2005 жылдар);

      оның акваторийiн тереңдету арқылы Атырау Құрық және Атырау порттарын кеңейту;

      Орал өзенiн тереңдете отырып, Орал-Каспий арнасын қайта жаңарту;

      жүк базасын дамыта отырып, Баутино теңiз портын кеңейту;

      iшкi су көлiгi техникалық флотының кемелерiн жаңарту мен жаңғырту жолымен қол жеткiзiлетiн болады.

*4) Әуе көлiгi*

      "Астана халықаралық әуежайын қайта жаңарту" жобасын iске асыру үшiн JBIC (Жапония)-мен 176,5 млн. АҚШ доллары сомасына несие келiсiмiне қол қойылды (22 млрд. 122 млн. йен). Астаналық әуежайдың транзиттiк әлеуетiн одан әрi дамыту "Эйр Астана" авиакомпаниясының Еуропадан Астана қаласы арқылы Оңтүстiк Шығыс Азия елдерiне авиатасымалдарын дамыту арқылы көзделiп отыр.

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

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

      Ақтау әуежайын қалпына келтіру және оны халықаралық стандарттар деңгейiне жеткізу үшiн 70-80 млн. АҚШ доллары мөлшерiнде инвестициялар талап етіледi. 2005 жылы ұшу-қону жолағын қайта жаңарту үшiн 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 жоспарлануда.

      Ақтөбе қаласының әуежайын қайта жаңарту және стандаржеткізу үшiн 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 әрi дамытуға қаражатты инвестициялау әрi республикалық бюджет есебiнен әрi жергілікті бюджеттiң кепілдігімен шетелдiк көздерден, сондай-ақ жергілікті бюджет қаражаты есебiнен жүргізілетін болады.

      2003-2005 жылдары "Қазаэронавигация" РМК жалпы сомасы 8 333 млн.теңге болатын инвестициялар есебiнен 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 келтiру үшiн тиісті бағдарламаны әзiрлеу қажет.

**6. Қаржыландырудың көздері және көлемдері**

      Бағдарламаны қаржыландыру көздерi ретінде мыналар ұсынылады:

      әкімшілiк жүргізуге, құқықтық және нормативтік-техникалық қамтамасыз етуді әзiрлеу, ақпараттық-талдау, ғылыми-технологиялық сүйемелдеу мен оқытуға - бюджет қаражаты және рынок субъектілерінiң өз қаражаттары;

      қайта жаңартуға, жаңғыртуға, техникалық қайта жарақтандыру мен жаңа объектілер құрылысына - рынок субъектілерiнiң өз қаражаттары, сондай-ақ ішкi және сыртқы қарыз алулар.

      Республикалық бюджет есебiнен iс-шараларды iске арналған қаражат тиiстi жылға республикалық бюджеттi қалыптастыру кезiнде белгiленетiн болады.

      Республикалық бюджеттен қаржыландыру көлемi Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 12 қыркүйектегi N 926 қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының әлеуметтiк-экономикалық дамуының 2004-2006 жылдарға арналған индикативтiк 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-көлiк кешенiн жетiлдiру және дамыту жөнiндегi іс-шаралар кешенiн iске асыру:

      Қазақстан Республикасының шектес мемлекеттермен сауда және саяси байланысын нығайтуға;

      көліктің барлық түрлерiнiң - олар: темiр жол, автомобиль, теңiз, iшкi cу, әуе және автомобиль жолдары, материалдық-техникалық базасының деңгейiн арттыруға, Қазақстан Республикасының негiзгi көлiк қатынасы дәлiздерiнде жолаушылар мен жүктердi тасу қабiлетi мен оларды жеткiзу жылдамдығын арттыруға;

      сыртқы сауда және транзиттiк тасымалдарды қамтамасыз ету үшiн қазiргi заманғы көлiк технологияларын тартуға, халықаралық және iшкi тасымалдарды басқарудың логистикалық қағидаттарын ұйымдастыруға;

      көлік-коммуникация кешенiнiң техникалық жарақтандырылуын арттырудың және көлiк желiлерiн озық пайдаланудың есебiнен жолаушылар мен жүктердiң тасымалына жұмсалатын меншiктi шығындарды қысқартуға;

      тасымалдардың навигациялық және ақпараттық қамтамасыз етілуiн жақсартуға;

      қозғалыстың, кеме қатынасы мен ұшулардың қауiпсiздiгiн, сондай-ақ тасымалдардың қауiпсiздiгi мен сақталуын арттыруға;

      көлiктің қоршаған ортаға зиянды ықпалын азайтуға;

      бiлiктi кадрлардың жұмыспен қамтылуын сақтау және жұмыс орындарының санын көбейтуге мүмкiндiк бередi.

      Халықаралық тасымалдарды жүзеге асыру кезiнде туындайтын қатынастарды реттейтiн нормативтік құқықтық базаны дамыту нәтижесiнде:

      Қазақстан Республикасы көлiк-коммуникация кешенiн пайдалану ережелерiн халықаралық талаптармен үйлестiру;

      шетелдiк тасымалдаушылардың қазақстандық көлiк коммуникацияларын пайдалану шарттарын белгiлеу;

      халықаралық көлiк дәлiздерi бойынша тасымалдарды қоса алғанда, халықаралық қатынас жолдарында жүктердің тасымалдарын жүзеге асыру кезiнде Қазақстан Республикасы ұлттық мүдделерiнiң барынша көп басымдығын қамтамасыз ету;

      аралас қатынас жолдарында жүк тасымалдарын ұйымдастыру кезiнде көлiктiң әр түрлерiнің жұмыстарын үйлестiрудi күшейту;

      негiзгi халықаралық бағыттарда тасымалдардың отандық операторлары институтын қалыптастыру үшiн қолайлы жағдайлар жасау;

      Қазақстан Республикасының шекараларын көлiк құралдарымен кесiп өту кезiнде көлiктi басқарудың мемлекеттiк органдарының кедендiк және шекаралық қызметтерiнің, көлiк және экспедиторлық кәсiпорындардың iс-қимылдарын үйлестiрудi күшейту, әкiмшiлiк, кедендiк және өзге де операцияларды орындауға жұмсалатын уақытты кемiту;

      қазақстандық көлiк және экспедиторлық кәсiпорындардың құжат айналымының халықаралық жүйесiне енгiзілуiн қамтамасыз ету көзделедi.

      Тасымалдардың өсуi көлiк кешенiнiң отандық кәсiпорындары табыстарының ұлғаюына, олардың жұмыстарының қаржы-экономикалық көрсеткiштерiнiң жақсаруына, меншiктi инвестициялық мүмкiндiктердің артуына, өнiмнің соңғы құнында көлiк шығындары үлесiнiң азаюына себеп болады.

      Табыстардың өсуiмен түрлi деңгейдегi бюджеттерге, әлеуметтiк қорларға салықтар мен алымдар түсiмiнiң көбеюi де байланысты.

      Қазақстан Республикасының аумағында халықаралық көлiк дәлiздерiн қалыптастыру және дамыту нәтижелерi тек көлiк проблемаларын шешудiң шеңберiнде шектелмейдi. Олар экономиканың сабақтас секторларына оң мультипликативтi әсерiн тигiзедi, бұл жалпы макроэкономикалық көрсеткiштерде қолайлы көрiнiс 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.

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

  Р/с   |  Іс-шаралардың    |Аяқтау|Орындау.|Орындау.| Бол. |Қаржы.

   N    |     мазмұны       |нысаны|ға (іске|ға (іске|жамды |ланды.

        |                   |      |асыруға)|асыруға)|шығыс.| ру

        |                   |      |жауапты.| мерзімі| тар  |көзі

        |                   |      |   лар  |        |      |

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

   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 көлiк     ҚР     ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          дәлiздерiн дамыту, Үкіметіне ҚР АБА,  тоқ.  лика.

          шекаралардан        ақпарат  ҚР СІМ,  сан    лық

          өтудi оңайлату               ҚР ИСМ,  жыл   бюджет.

          және ақпараттық             ҚР Қаржы  сайын   тен

          технологияларды              мині,          шығын.

          енгiзу саласында            ҚР ҰҚК          дарды

          халықаралық                 (келісім        талап

          қызметтi жүзеге              бойын.         етпей.

          асыруды дамып                ша)              ді

          келе жатқан

          елдер министрле.

          рiнiң халықара.

          лық конференция.

          сында қабылдан.

          ған 2003 жылғы

          29 тамыздағы

          Алматы деклара.

          циясы eрежелерi.

          нiң аясында

          жүргiзу

1.1.2     Мынадай халық.                              Респуб.

          аралық шарттар.                              лика.

          ға қосылу                                    лық

          жөнінде құжат.                              бюджет.

          тар дайындауды                               тен

          және мемлекет.                              шығын.

          iшiлiк рәсiмдер                             дарды

          жүргiзудi қам.                              талап

          тамасыз ету:                                етпей.

                                                        ді

1.1.2.1   Коммерциялық       ҚР Заң   ҚР Қаржы-  1-

          мақсаттар үшiн     жобасы    минi,   тоқсан

          қызмет жасай.               ҚР СІМ    2006

          тын, жол тасы.

          малы құралдары.

          ның уақытша

          әкелiмiне

          қатысты 1956

          жылғы 18 мамыр.

          дағы Кедендiк

          конвенция

1.1.2.2   Кедендiк рәсiм.    ҚР Заң   ҚР Қаржы-  2-

          дердi оңайлату     жобасы    минi,   тоқсан

          мен үйлестiру                ҚР СІМ   2006

          туралы халық.

          аралық конвен.

          ция (Киот

          конвенциясы,

          1974 ж.).

1.1.2.3   Tеңіз құқығы       ҚР Заң    ҚР ККМ,  2-

          туралы БҰҰ         жобасы    ҚР СІМ  тоқсан

          конвенциясы                          2004

          (1982 ж.)

1.1.2.4   Көлік министр.       ҚР      ҚР ККМ,  4-

          лерiнiң еуропа.    Yкiметi   ҚР СІМ  тоқсан

          лық конферен.       қаулы.           2004

          циясы (КМЕК)        сының

                             жобасы

1.1.2.5   Көлiк құралда.       ҚР      ҚР ККМ,  4-

          рын өлшеудiң       Yкiметi   ҚР СІМ  тоқсан

          халықаралық        қаулы.             2004

          сертификатын       сының

          енгiзу туралы      жобасы

          келiсiм (МСВТС)

1.1.2.6  алынып тасталды

1.1.2.7   Халықаралық әуе    ҚР Заң    ҚР ККМ,  4-

          қатынастары        жобасы    ҚР СІМ  тоқсан

          кезiндегi транзит                     2004

          туралы келiсiм

          (Чикаго қаласы,

          1944 жылғы 7

          желтоқсан)

1.1.2.8   1965 жылғы 27        ҚР      ҚР ККМ,  4-

          қыркүйектегi       Үкiметi   ҚР СІМ  тоқсан

          Халықаралық теңiз   қаулы.            2003

          ұйымының Қауiптi    сының

          жүктердi теңiзбен  жобасы

          тасымалдаудың

          халықаралық

          кодексi

1.1.3     Мынадай халық.     ҚР СIМ    ҚР ККМ   1-    Респуб.

          аралық Конвенция.  ақпарат           тоқсан ликалық

          лар мен Келiсiм.   (Қазақс.           2004  бюджет.

          дерге қосылудың    тан                       тен

          орындылығына       Респуб.                  шығын.

          талдау жүpгiзу:    ликасының                дарды

                             халықара.                талап

                             лық ұйым.                етпейді

                             дармен

                             ынтымақ.

                             тастығы

                             жөнiндегi

                             сараптау

                             кеңесiне

                             ұсыныс.

                              тар)

1.1.3.1   Теңiзге шығатын           ҚР Қаржыминi,

          жолы жоқ мемле.              ҚР ККМ,

          кеттердің тран.              ҚР ИСМ

          зиттік саудасы

          туралы конвенция

          (Нью-Йорк,

          1965 ж.)

1.1.3.2   Транзит мәртебе.          ҚР Қаржыминi,

          сi мен еркіндігі             ҚР ККМ

          туралы конвенция

          (Барселона,

          1921 ж.)

1.1.3.3   Жүктердiң тенiз              ҚР ККМ

          тасымалы туралы

          БҰҰ конвенциясы

          (Гамбург ережесi,

          1978 жылғы 1

          наурыз)

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

1.2. Мемлекеттік деңгейде:

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

1.2.1     ШЫҰ шеңберiнде,     ҚР      ҚР ККМ,   1-    Респуб.

          автожол саласына   Үкiметi. ҚР СІМ,  тоқсан лика.

          көпжақты ынтымақ.   не      ҚР ИСМ,  2004   лық

          тастық жөнiндегі   ұсыныс.  ҚР КБА,         бюджет.

          Келiсiм жобасын     тар     ҚР ҰҚК          тен

          әзiрлеудің орын.            (келісім        шығын.

          дығын зерттеу ҚР            бойын.          дарды

                                      ша),            талап

                                      ҚР ӘМ,          етпей.

                                      ҚР ЭБЖМ         ді

1.2.2     ЕурАзЭҚ мүшелері    ҚР      ҚР ККМ,   1-    Респуб.

          - мемлекеттердiң   Үкіметі. ҚР СІМ,  тоқсан лика.

          бiрыңғай көлiк      не      ҚР ИСМ,  2005   лық

          кеңістігін         ұсыныс.  ҚР КБА,         бюджет.

          қалыптастыру        тар                     тен

          жөнiнде iс-шара.                            шығын.

          лар әзiрлеу                                 дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                      ді

1.2.3     ЕурАзЭҚ мүшелерi   Келiсiм   ҚР ККМ   1-    Респуб.

          - мемлекеттердiң   жобасы            тоқсан лика.

          көлiк дәлiздерiн                      2005  лық

          қалыптастырудың                             бюджет.

          жалпы принципте.                            тен

          рін келiсу                                  шығын.

                                                      дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                      ді

1.2.4     Халықаралық тасы.      ҚР    ҚР ККМ  2 және Респуб.

          малдар саласын.    Үкiметiне          4-    лика.

          дағы келiсiмдердi   немесе           тоқсан лық

          түгендеудi жүргi.   ҚР CIM            жыл   бюджет.

          зу. Қажеттілiктi   ұсыныс.           сайын   тен

          тиістi бағыттар     тар                     шығын.

          мен дәлiздер        енгізу                  дарды

          бойынша тасымал.                            талап

          дардың жағдайын                             етпей.

          біріздендіру                                 ді

          мақсатында қол.

          данылып жүрген

          келiсімдерге

          өзгерiстер

          енгізу

1.2.5     Мынадай екі        Келiсiм.  ҚР ККМ, 2004-  Респуб.

          жақты үкіметара.    дер      ҚР СІМ  2006   лика.

          лық келісiмлер.    жобасы                   лық

          дiң жобаларын                               бюджет.

          қол қоюға                                   тен

          дайындау:                                   шығын.

                                                      дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                       ді

          Автомобиль

          көлiгi саласында:

          Беларусь Респуб.                      2-

          ликасы (жаңа                         тоқсан

          жoбa)                                 2004

          Австрия Респуб.

          ликасы

          Бельгия Король.

          дiгі

          Дания Корольдiгі

          Люксембург Ұлы

          Гeрцогтығы

          Македония

          Хорватия Респуб.

          ликасы

          Швеция Корольдігі

          Румыния

          Ұлыбритания және

          Солтүстiк Ирландия

          Біріккен Король.

          дігі

          Словак

          Республикасы

          Словения

          Республикасы

          Норвегия Король.                      2-

          дiгі                                 тоқсан

                                               2004

          Өзбекстан Респуб.                     3-

          ликасы (жаңа жоба)                   тоқсан

                                               2004

          Иран Ислам                            3-

          Республикасы                         тоқсан

                                               2004

          Француз Респуб.                       2-

          ликасы үкiметте.                     тоқсан

          рiмен                                2004

          Азаматтық авиация

          саласында:

          Грек Республикасы

          Бiрiккен Араб

          Эмираттары (жаңа

          жоба)

          Корея Республикасы

          Тәжiкстан Респуб.

          ликасы (жаңа жоба)

          Қытай Халық

          Республикасының

          CAP Сянган

          Түркия Республика.

          сы (жаңа жоба)

          үкіметтерiмен

1.2.6     Қазақстан Респуб.  Келiсiм   ҚР ККМ,  3-    Респуб.

          ликасы Үкiметi               ҚР СІМ  тоқсан лика.

          мен Ресей Федера.                    2004    лық

          циясы Yкiметiнiң                            бюджет.

          арасындағы Атырау-                           тен

          Астрахань автомо.                           шығын.

          биль жолында                                дарды

          Қиғаш өзенi арқылы                          талап

          өтетiн өткелдi                              етпей.

          салу жөнiнде                                 ді

          бiрiккен iс-қимыл.

          дар туралы Келi.

          сiмге қол қоюды

          қамтамасыз ету

1.2.7     Қытай Халық        Келiс.    ҚР ККМ,  3-    Респуб.

          Республикасының    сөздер    ҚР СІМ  тоқсан лика.

          Үкiметiмен Iле     хатта.            2004    лық

          мен Қара Ертiс     масы                     бюджет.

          өзендері бойынша                             тен

          Қазақстан және                              шығын.

          Қытай кемелерiмен                           дарды

          тасымалды ұйым.                             талап

          дастыру мүмкінді.                           етпей.

          гі туралы келiс.                             ді

          сөздердi бастама.

          лық ету

1.2.8     Қазақстан          Келiсiм   ҚР ККМ,  3-    Респуб.

          Республикасының    жобасы    ҚР СІМ  тоқсан лика.

          Үкiметi мен Ресей                    2004    лық

          Федерациясы Үкiме.                          бюджет.

          тiнiң арасында                               тен

          Теңiз сауда кеме                            шығын.

          қатынасы туралы                             дарды

          келiсiм жобасын                             талап

          келiсу                                      етпей.

                                                       ді

1.2.9     Қазақстан          Келiсiм   ҚР ККМ,  3-    Респуб.

          Республикасының    жобасы    ҚР СІМ  тоқсан лика.

          Үкiметi мен Грек                     2004    лық

          Республикасы                                бюджет.

          Yкiметiнiң арасын.                           тен

          да Теңiз тасымалы                           шығын.

          туралы келiсiм                              дарды

          жобасын келiсу                              талап

                                                      етпей.

                                                       ді

1.2.10    Қазақстан           ҚР       ҚР ККМ,  3-    Респуб.

          Республикасының    Үкiметi   ҚР СІМ, тоқсан лика.

          Үкiметi мен Ресей  қаулы.    "ҚТЖ"   2005    лық

          Федерациясы Үкiме. сының     ҰК" ЖАҚ        бюджет.

          тiнің арасында     жобасы   (келісім         тен

          Кiре төлемдерiн             бойынша)        шығын.

          төлеудiң тәртiбi                            дарды

          және Ресей                                  талап

          Федерациясы аума.                           етпей.

          ғында орналасқан                             ді

          Қазақстан Респуб.

          ликасы темiр

          жолдары учаскеле.

          рiн және Қазақ.

          стан Республикасы

          аумағында орналас.

          қан Ресей Федера.

          циясы темiр жол.

          дары учаскелерi

          бойынша жүк тасы.

          малдау шарттары

          туралы келiсiм

          жобасын қол қоюға

          дайындау

1.2.11    ТМД шеңберiнде     Келiсiм   ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          тараптардың        жобасы    ҚР СІМ  тоқсан лика.

          ұлттық заңнама.             (келісім 2004   лық

          ларына сәйкес                бойын.         бюджет.

          берiлген үшiншi               ша),          тен

          тұлғалар алдында             ҚР СІМ         шығын.

          автокөлiк құрал.                            дарды

          дары иелерiнiң                              талап

          азаматтық жауап.                            етпей.

          кершiлiгiн мiн.                              ді

          деттi сақтан.

          дырудың сақтан.

          дыру полистерiн

          тараптар өзара

          тану туралы

          көпжақты келi.

          сiмдi әзiрлеу мен

          оған қол қоюды

          бастамалық ету

1.2.12    Төмендегi респуб.

          ликалармен елiмiз.

          дiң мемлекеттiк

          шекарасы арқылы

          өту пункттерiнде

          автокөлiк құрал.

          дарына бiрлескен

          кедендiк, көлiк.

          тiк, ветеринар.

          лық-фитосанитар.

          лық, санитарлық-

          эпидемиологиялық

          бақылауды енгiзу

          мәселелерi жөнiн.

          дегi келiсiмдер

          жобаларын әзiрлеу:

1.2.12.1  Ресей Федерация.   Келiсiм   ҚР КБА,  1-    Респуб.

          сымен              жобасы    ҚР ККМ, тоқсан лика.

                                       ҚР ДСМ,  2005  лық

                                       ҚР АШМ,        бюджет.

                                       ҚР ҰҚК         тен

                                      (келісім        шығын.

                                      бойынша)        дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                       ді

1.2.12.2  Қырғыз             Келiсiм   ҚР КБА,  1-    Респуб.

          Республикасы       жобасы    ҚР ККМ, тоқсан лика.

                                       ҚР ДСМ,  2005  лық

                                       ҚР АШМ,        бюджет.

                                       ҚР ҰҚК         тен

                                      (келісім        шығын.

                                      бойынша)        дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                       ді

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

 1.3. Ұлттық деңгейде: халықаралық конвенциялар мен келісімдерге сәйкес Қазақстан Республикасының көлік заңнамасымен біріздендіру және үйлестіру

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

1.3.1.    Транзиттік жүк.    Норма.    ҚР КБА,  4-    Респуб.

          тердiң кедендік    тивтік    ҚР ККМ, тоқсан лика.

          ресімдеуін оңай.   құқық.    "ҚТЖ"    2004  лық

          лату жөнiнде        тық      ҰК" ЖАҚ        бюджет.

          Қазақстан          кесім.   (келісім        тен

          Республикасының    дердің    бойын.         шығын.

          нормативтiк        жоба.      ша),          дарды

          құқықтық кесім.    лары      ҚҰЭҚ           талап

          дерiн әзiрлеу:                              етпей.

                                                       ді

          - СМГC жол

          ведомосi қосым.

          ша экземплярын

          және темiр жол

          көлiгінiң

          басқа да тасы.

          малдау құжатта.

          рын жүк кедендік

          декларациясы

          ретінде пайдала.

          ну бойынша;

          - кедендік бақы.

          лауды жүзеге

          асыру кезiнде

          шектес мемлекет.

          тердің кедендiк

          қызметтерiмен

          бiрлесiп

          бірiздендiру

          талаптарын қамта.

          масыз ету

          бойынша;

          - жүктерді алдын

          ала декларациялау

          режимін енгізу

          бойынша

1.3.2     Халықаралық        Заңна.    ҚР ККМ,  4-

          талаптармен тиістi мада      ҚР ИСМ  тоқсан

          нормалар мен       белгі.            2005-

          стандарттардың     ленген            2006

          бiрiздендіруін     тәртіп.

          есепке алумен      пен

          автокөлiк саласын  бекі.

          нормативтiк-тех.   тілген

          никалық қамтамасыз техни.

          ету                калық

                             регла.

                             менттер

                             мен

                             стан.

                             дарттар

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

2. Еліміздің транзит-көлік әлеуетінің дамуына сыртқы факторлардың

теріс әсерін азайту

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

2.1       Қазақстан           ҚР       ҚР ККМ,  2004

          Республикасының    Үкiметi. ҚР ЭБЖМ, жылғы

          маркетинг           не      ҚР ҚарМ   16

          және транзит-      ұсыныс.            қаң.

          көлiк әлеуетiн      тар               тар

          дамытудың талдау

          орталығын құру.

          дың орындығын

          қарау

2.2       Халықаралық         ҚР       ҚР ККМ,  4-    "ҚТЖ"

          бағыттар бойынша   Yкiметі. ҚР Қаржы- тоқсан  ҰК"

          контейнерлiк поез.  не        минi,   жыл    ЖАҚ

          дардың тұрақты     ұсыныс.   ҚР ҰҚК   сайын  мен.

          қозғалысын ұйым.    тар    (келісім          шікті

          дастыру жөнiнде             бойынша)         қара.

          ic-шаралар кеше.          "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ      жаты

          нiн жүргізу,               (келісім

          соның iшiнде:               бойынша)

          - тұрақты негізде

          контейнерлік

          поездардың жүруін

          ұйымдастыру жөнiн.

          де көлiк компания.

          сын белгілеу;

          - кедендік және

          шекаралық бақылау

          операцияларына

          арналған поездар

          тұру уақытын

          азайтуға бағыт.

          талған Қазақстан

          Республикасының

          Мемлекеттік

          шекарасында осы

          операциялардың

          оңайлатылған

          режимiн қамтама.

          сыз етумен поездар

          қозғалысы кестесiн

          келiсу;

          - темiр жолдардың

          қатысты әкімшілік.

          терiмен жүк тасы.

          малының тарифтiк

          және басқа да

          шарттарын келісу

2.3       Болашаққа өткізу    ҚР       ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          пункттері арқылы  Yкіметі.  ҚР Қаржы- тоқсан лика.

          жүктердi тасымал.  не        минi,    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 пункттерi

          жұмысының

          тиімділігін

          арттыру

2.4       Жер бетiндегі        ҚР      ҚР ККМ   4-    Респуб.

          көлiкпен тасымал.  Үкіметi.          тоқсан  лика.

          дау кезінде тран.   не                жыл    лық

          зиттік тасымалдар  ақпарат           сайын  бюджет.

          үшiн ақпарат                                 тен

          Қазақстан Респуб.                           шығын.

          ликасының теңiз                             дарды

          және өзен портта.                           талап

          рының мүмкіндiк.                            етпей.

          терiн тиiмдi                                 ді

          пайдалану

2.5.      Интеграцияланған    ТЭН      ҚР ККМ,   4-    Тар.

          логистикалық жүйе. жобасы    "ҚТЖ"   тоқсан тылған

          лердi құру мәсе.             ҰК" ЖАҚ  2006  қара.

          лесi бойынша зерт.          (келісім        жат

          теу жүргiзу және             бойын.

          Жапония Үкiметi.              ша),

          нiң грант есебі.             "АТСП"

          нен Қазақстан                  РМК

          Республикасында             (келісім

          контейнерлiк                бойынша)

          тасымалдардың

          өсуiн қамтамасыз

          ету үшiн iс-шара.

          лардың маркетинг.

          тік жоспарын

          әзiрлеу

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.

          тетiгін әзiрлеу                             дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                       ді

2.7       Халықаралық          ҚР      ҚР ККМ,  1-

          iс-тәжiрибені      Үкіметі.  "ҚТЖ"   тоқсан

          зерттеу және        не       ҰК" ЖАҚ 2004

          Қазақстан Респуб.  ұсыныс.  (келісім

          ликасында мульти.   тар      бойын.

          модальды мен                  ша),

          интермодальды                "АТСП"

          тасымалдарды                  РМК

          енгiзу үшiн ең              (келісім

          аз қажеттi                   бойын.

          инфрақұрылымды,              ша),

          сондай-ақ осы                "ККҒЗИ"

          тасымалдар үшiн              ЖАҚ

          қажеттi норматив.           (келісім

          тiк-құқықтық                  бойын.

          базаны белгiлеу               ша),

                                       ҚҰЭҚ

                                      (келісім

                                       бойын.

                                        ша),

                                       "Эйр

                                      Астана"

                                       ЖАҚ

                                      (келісім

                                       бойын.

                                        ша),

                                      "Эйр

                                      Қазақстан"

                                       ЖАҚ

                                      (келісім

                                       бойын.

                                        ша),

                                       ҚазАТО

                                      (келісім

                                       бойын.

                                        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 елiмiздiң                  ша),          дары

          аумағында да,                ҚазАТО         талап

          басқа мемлекет.             (келісім        етіл.

          тер аумағында да            бойынша)        мейді

          халықаралық авто.

          мобиль тасымал.

          дары бойынша

          бiрлескен кәсіп.

          орындарды құру.

          дың бар мүмкiн.

          дiктерін зерттеу

          және экономика.

          ның қазақстандық

          автөкөлiк секто.

          ры үшiн осындай

          кәсiпорынды табыс

          тұрғысынан талдау

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

3. Тариф саясатын, көлiктегi төлемдер мен алымдар жүйесiн жетілдiру

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

3.1.      Шетелдегі           ҚР       ҚР СІМ  2 және Шығын.

          Қазақстан Респуб.  Үкіметі.            4-    дар

          ликасының елшілік.  не               тоқсан талап

          терi немесе дипло. ақпарат            жыл   етіл.

          матиялық миссия.                     сайын  мейді

          лары арқылы

          мынадай мәселелер

          бойынша талдау

          ақпаратты алуды

          қамтамасыз ету

3.1.1     Қазақстан

          Республикасында

          мүмкіндiгінше

          қолдану үшiн шет

          елдердегі тран.

          зитті дамыту

          бойынша кеден.

          дiк, шекаралық

          және басқа

          бақылау қызметтер

          мен көлiк ұйымда.

          рының өзара iс-

          қимылы тәжiрибесi

          жөнiнде

3.1.2     Еуропа-Азия

          қатынасындағы

          балама бағыттар

          бойынша жүретін

          бар жүк ағындары

          және оларды

          Қазақстан Респуб.

          ликасының аумағы

          арқылы өтетін

          халықаралық

          дәлiздерге қайта

          бағыттау мүмкін.

          дігі бойынша

          қажеттi шаралар

          жөнiнде

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

*темір жол көлігі бойынша*

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

3.2       Халықаралық көлiк  Хаттама.  ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          дәлiздерiнiң        лық      "ҚТЖ"   тоқсан лика.

          бағыттары бойынша  шешім.    ҰК" ЖАҚ  2004  лық

          жүктерді тасымал.   дер,    (келісім        бюджет.

          дауға арналған     келісім. бойынша)        тен

          тарифтердi, соның   дер                     шығын.

          ішінде толассыз    жобасы                   дарды

          тарифтік ставка.                            талап

          лар мен төмендету                           етпей.

          коэффициенттерiн                            ді

          қалыптастыруда

          бiрыңғай принцип.

          терді келiсу және

          қолдану бойынша

          жұмысты

          жалғастыру

3.3       Бақылау өткiзу      ҚР       ҚР КБА,  2-    Респуб.

          кезiнде поездар    Үкіметі.  ҚР      тоқсан ликалық

          тұру уақытын        не       ЭБЖМ,    2005  бюджет

          қысқартуға бағыт.  ұсыныс.   ҚР ККМ         шығын.

          талған Қазақстан    тар                     дары

          Республикасының                             талап

          Мемлекеттік шека.                           етіл.

          расында темiр жол                           мейді

          өткізу пунктте.

          рiнде бақылау-

          өткiзу пункттерiн

          кезең-кезеңмен

          жайғастыру және

          дамытудың респуб.

          ликалық бюджеттен

          қаржыландыру

          көлемін белгілеу

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

*автомобиль көлігі бойынша*

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

3.4       Қазақстан Респуб.   ҚР       ҚР ККМ   3-

          ликасының аумағы   Үкіметі.          тоқсан

          бойынша халықара.   не               2004

          лық транзиттік     ұсыныс.

          автотасымалдарды    тар

          орындауға арнал.

          ған рұқсат жүйе.

          сін жою туралы

          мәселенi қарау

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

  4. Көлік инфрақұрылымын жетілдіру және дамыту

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

4.1       Солтүстiк-Оңтүс.    ҚР      ҚР ККМ    4-    Респуб.

          тiк көлiк дәлiзi.  Үкіметі.          тоқсан лика.

          нiң инфрақұрылы.    не               2004   лық

          мын дамыту         ұсыныс.                  бюджет.

          жөнiнде iс-шара.    тар                     тен

          лар кешенiн                                 шығын.

          жүргізу ҚР                                  дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                       ді

4.1.1     "Солтүстiк-Оңтүс.   ҚР      ҚР ККМ,   4-    "ҚТЖ"

          тiк" дәлiзi        Үкіметі. "ҚТЖ"    тоқсан ҰК" ЖАҚ

          бағытына байла.     не      ҰК" ЖАҚ   жыл   меншік

          нысты учаскелерде  ақпарат  (келісім сайын  қаража.

          темiр жол көлiгі            бойынша)        ты

          инфрақұрылымын

          қалпына келтіру

4.1.2     Темiр жолдардың     ҚР       ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          қатысты әкiмшi.    Yкiметі.  "ҚТЖ"   тоқсан лика.

          лiктерiмен бiрле.   не       ҰК" ЖАҚ  жыл   лық

          сiп "Солтүстiк-    ақпарат  (келісім сайын  бюджет.

          Оңтүстiк" дәлi.             бойынша)        тен

          зiнiң құрлық                                шығын.

          бағыттарын дамыту                           дарды

          мәселесiн пысық.                            талап

          тау                                         етпей.

                                                       ді

4.1.3     ТРАСЕКА бағытының   ҚР       ҚР ККМ   4-    Респуб.

          "Бейнеу-Шалқар"    Үкіметі.          тоқсан лика.

          автомобиль жолы.    не                2004  лық

          ның учаскесiн      ақпарат                  бюджет.

          салуға (Ақтау-                              тен

          Бейнеу-Шалқар                               шығын.

          портының айдыны                             дарды

          және қолданыстағы                           талап

          көлiк дәлiздерi                             етпей.

          бойынша одан әpi)                            ді

          ТЭН әзiрлеудiң

          орындығын бағалау

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

*темір жол көлігі бойынша*

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

4.2       Темiр жолдардың     ҚР       ҚР ККМ,  4-    Шығын.

          негiзгi транзит.   Үкіметі.  "ҚТЖ"   тоқсан  дар

          тiк учаскелерi.     не       ҰК" ЖАҚ  жыл   талап

          нiң жүру қабiлет.  ақпарат  (келісім сайын  етіл.

          тігіне және                 бойынша)        мейді

          поездар қозғалы.

          сының жылдамды.

          ғына мониторинг

          жүргiзудi қамта.

          масыз ету. Тар

          жерлердi анықтау

          жағдайында оларды

          жою бойынша

          iс-шаралар өткi.

          зудi қамтамасыз

          ету

4.3       Ақтау портына       ҚР       ҚР ККМ,  4-    "ҚТЖ"

          елiмiздiң орталық  Үкіметі.  "ҚТЖ"   тоқсан  ҰК"

          және шығыс аудан.   не       ҰК" ЖАҚ  2005  ЖАҚ

          дарынан жүктер     ақпарат  (келісім        меншік

          тасымалының қашық.          бойынша)        қара.

          тығын 500-600                               жаты

          км-ге қысқартатын

          Бейнеу-Сақсауыл

          темiр жол желiсiн

          салу бойынша

          техника-экономи.

          калық зерттеудi

          және TЭH дайын.

          дауды орындау

4.4       Алтынсарин-Хром.   Қабылдау  ҚР ККМ,  4-    2004ж.  Рес.

          тау темiр жол       актiсi   "ҚТЖ"   тоқсан -8102,5 публи.

          желiсiн салуды               ҰК" ЖАҚ  2005  млн.    калық

          жүзеге асыру                (келiсiм        теңге,  бюджет

                                      бойынша)        2005ж.

                                                      - 500

                                                      млн.

                                                      теңге

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

*автомобиль көлігі бойынша*

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

4.5       Параметрлерi ҚР     ҚР       ҚР ККМ   1-    Шығын.

          заңнамасына        Үкіметі.          тоқсан дар

          сәйкес келмейтiн    нің               2004  талап

          iрi көлемдi және   қаулысы                  етіл.

          ауыр салмақты                               мейді

          автокөлiк құрал.

          дарының республи.

          ка автожолдары

          бойынша жүругe

          тыйым салуды

          енгiзу

4.6       Бюджеттiк бағдар.  Мемле.  ҚР Қаржы- 2004-  Мөлше.  Рес.

          ламалар шеңбе.     кеттік   минi,    2006   рі      публи.

          рiнде автомобиль   комис.   ҚР ККМ,        2004    калық

          өткiзу пункт.      сияның   ҚР АШМ,         жылы    бюджет

          терiнде бірыңғай   актісі   ҚР ДСМ,         белгі.

          бақылау-өткiзу              ҚР ЭБЖМ,        лене.

          пункттерiнiң                ҚР ҰҚК          тін

          инфрақұрылымын              (келісім        респуб.

          салу мен жайғас.            бойынша)        ликалық

          тыру                                        бюджет

                                                      қаража.

                                                       ты

4.7       Көлiктiк бақылау   Мемле.    ҚР ККМ   4-    Мөлшерi

          пункттерiн бюд.    кеттiк            тоқсан 2004

          жеттiк бағдарла.   комис.             2004  жылы

          малар шеңберiнде   сияның                   белгі.

          республиканың      актісі                   лене.

          мемлекеттiк                                 тін

          шекарасында өткi.                           респуб.

          зу пункттерiне                              лика.

          көшiру                                      лық

                                                      бюджет

                                                      қаража.

                                                      ты

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

*су көлігі бойынша*

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

4.8       Толқын тосқаулы    Мемле.    ҚР ККМ,  4-           Үкімет.

          мен кiреберiс      кеттiк    "АТСП"  тоқсан         тің

          бөгеттiң қайта     комис.    РМК     2006          кепіл.

          жаңартылуын енгi.  сияның   (келiсiм               дігімен

          зумен АТСП дамыту. актісі   бойынша)                ұзақ

          дың 2004-2006                                      мерзім.

          жылдарға арналған                                   ді

          жоспарын iске                                      кредит.

          асыруды жалғас.                                     тер

          тыру

4.9       Шульба шлюзiнiң    Мемле.    ҚР ККМ,  4-    2004ж. Респуб.

          құрылысын аяқтау   кеттiк   ҚР ЭБЖМ  тоқсан - 320  ликалық

                             комис.            2004   млн.    бюджет

                             сияның                   теңге

                             актiсi

4.10      Орал-Каспий        Мемле.    ҚР ККМ,  4-    2004ж. Респуб.

          каналын қайта      кеттiк   ҚР ЭБЖМ  тоқсан  -     ликалық

          жаңарту            комис.            2005   477,4   бюджет

                             сияның                   2005ж.

                             актісі                   - 350

                                                      млн.

                                                      теңге

4.11      Мемлекеттiк        Мемле.    ҚР ККМ,  4-    2004ж. Респуб.

          техникалық өзен    кеттік   ҚР ЭБЖМ  тоқсан  -     ликалық

          флотын жаңарту     комис.             жыл   320,3  бюджет 1

          мен жаңғырту       сияның            сайын  млн.

                             актісі                   теңге

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

1 Республикалық бюджет есебінен құрылысты іске асыруға арналған

   қаражат тиісті жылға республикалық бюджетті жасауда белгіленеді

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

*әуе көлігі бойынша*

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

4.12      Транзиттiк,         ҚР       ҚР ККМ, 2004   Шығын.

          бiрiншi кезекте    Yкiметi. ҚР ЭБЖМ  жылғы   дар

          жүк көлiктiк        нің               1     талап

          әуежайлардың тора. қаулысы           сәуір  етіл.

          бын қалыптастыру.                           мейді

          мен Қазақстан

          Республикасының

          әуежайларын

          дамыту жөнiндегi

          iс-шаралар жоспа.

          рын әзiрлеу

4.12.1    Белгіленген         ҚР       ҚР ККМ, 2004          Тартыл.

          тәртiппен ТЭН      Yкiметi.  ҚР ЭБЖМ жылғы          ған

          әзiрлеушiсiн        не                1            қаражат

          белгiлеу және ТЭН  ұсыныс.           сәуір

          нәтижелерi бойынша  тар

          Азаматтық авиация

          саласын дамытудың

          2003-2005 жылдарға

          арналған жоспарына

          өзгерiстер енгiзу

          жөнінде Қазақстан

          Республикасының

          Үкiметiне ұсыныс.

          тар әзiрлеу

4.12.2    Қазақстанның        ҚР       ҚР ККМ, 2004   Респуб.

          халықаралық әуе.   Yкiметi. ҚР ЭМРМ, жылғы  лика.

          жайлары арқылы      не      ҚР ҚарМ,  1     лық

          шетел авиакомпа.   ұсыныс.    ҚР     сәуір  бюджет

          ниялары әуе         тар     ТМРБҚА          шығын.

          кемелерiнiң                 (келiсiм        дары

          транзиттiк ұшула.           бойынша)        талап

          рын арттыру мақса.                          етіл.

          тында халықаралық                           мейді

          авиациялық тасы.

          малдаушыларды

          тартатын талап.

          тарға сәйкес

          авиаотынмен

          қамтамасыз етуге

          қолдау көрсету

4.13      Ұшу қауiпсiздiгін   ҚР       ҚР ККМ   4-            TASIS

          арттыру және әуе   Үкіметі.          тоқсан        бағдар.

          жолдарын пайдала.   не                2005          ламасы

          нудың тиiмдiлiгі   ақпарат                          бойын.

          жөнiнде "Оңтүстiк                                   ша

          шеңбердiң әуе                                       техни.

          жолдары, III фаза"                                  калық

          жобасын одан                                        көмек

          әрi iске асыруды

          жүзеге асыру

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

 5. Шекаралардан өту жөніндегі рәсімдерді жеңілдету

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

5.1       Сыртқы шекара.     ЕурАзЭҚ  ҚР Қаржы-  1-   Респуб.

          ларда бақылауды    шеңбе.     минi   тоқсан лика.

          қамтамасыз етуде   рiнде              2006  лық

          ЕурАзЭҚ мүшесi     келiсiм                  бюджет.

          мемлекеттерiнiң    жобасы                   тен

          бiрыңғай кедендiк                           шығын.

          аумағын қалыптас.                           дарды

          тырудың соңғы                               талап

          кезеңiнде кеден.                            етпей.

          дік ресiмдеу және                           ді

          кедендiк бақылау.

          дың жеке түрлерiн

          одан әрi жоюмен

          iшкi кедендiк

          шекараларда тауар.

          лар мен көлiк

          құралдарының

          кедендiк ресiм.

          деуi мен кедендік

          бақылауын оңайлату

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

*темір жол көлігі бойынша*

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

5.2       Шекаралық өткел.   Бұйрық   ҚР Қаржы-  4-    Респуб.

          дерде транзиттiк             минi,   тоқсан лика.

          жүктердi өткiзу              ҚР ККМ,  2005- лық

          рәсiмдерiн жетiл.            ҚР ІІМ,  2006  бюджеттен

          дiру, соның iшiн.            ҚР АШМ,        шығын.

          де шекараны өту              ҚР ДСМ,        дарды

          жөнiндегі опера.             ҚР ҰҚК ШҚ      талап

          цияларды (кеден.            (келісім        етпей.

          дiк, шекаралық               бойын.         ді

          және т.б.)                    ша),

          орындауға қаты.              "ҚТЖ"

          сатын барлық                 ҰК" ЖАҚ

          қызметтердiң                 (келісім

          қызметін нақты               бойынша)

          байланыстырумен

          Достық станциясы

          жұмысының техно.

          логиялық процесiн

          жетiлдiру, оны

          сақтау жөнiндегi

          нормативтiк

          құжатты бекiту

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

*автомобиль көлігі бойынша*

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

5.3       Автожол шекара.    Бұйрық    ҚР КБА,  1-    Респуб.

          лық өткiзу пункт.            ҚР ҰҚК  тоқсан лика.

          терiнде шекара.             (келiсiм  2004  лық

          лық, кедендiк,               бойын.         бюджет.

          санитарлық-эпиде.              ша),         тен

          миологиялық,                 ҚР ККМ,        шығын.

          көлiктiк, фито.              ҚР ДСМ,        дарды

          санитарлық және              ҚР АШМ         талап

          бақылаудың басқа                            етпей.

          түрлерiнiң бiрың.                            ді

          ғай технологиялық

          процесін енгiзудi

          әзiрлеу және

          қамтамасыз ету

5.4       КС МСАТ және ТМД   Үкімет.   ҚР КБА,  4-    Респуб.

          ИК ұсыныстарына    аралық    ҚР ККМ  тоқсан ликалық

          сәйкес Қазақстан   келісім.           2004  бюджет.

          мен шектес ТМД     дердің                   тен

          қатысушы елдердiң  жобалары                 шығын.

          кедендiк органда.                           дарды

          рымен шекаралық                             талап

          өткелдерде авто.                            етпей.

          көлік құралдарына                            ді

          бiрлескен кеден.

          дiк бақылауды

          өткiзу үшiн

          жағдайларды

          қамтамасыз eту

5.5       Халықаралық авто.   ҚР       ҚР СІМ,  3-    Шығын.

          тасымалдаушылар    Үкіметі.  ҚР ІІМ, тоқсан  дар

          үшiн визалы         не       ҚР ККМ   2004  талап

          режимдi оңайлату   ұсыныс.                  етпей.

          мәселесiн пысықтау  тар                       ді

5.6       СПЕКА мүшесi        ҚР       ҚР ККМ,  2-    Респуб.

          болып табылатын    Үкіметі.          тоқсан лика.

          мемлекеттер шека.   не               2004   лық

          расында жүктердiң  ұсыныс.                  бюджет.

          транзиттiк тасы.    тар                     тен

          малы үшін квота.                            шығын.

          лардан бoc режимдi                          дарды

          құру мүмкiндiгiн                            талап

          қарау                                       етпей.

                                                       ді

5.7       Қазақстан Респуб.  Норма.    ҚР ККМ   2-    Респуб.

          ликасында авто.    тивтік            тоқсан ликалық

          көлiк құралдары    құқықтық          2006   бюджет.

          салмақ параметр.   кесім                    тен

          лерiнiң бiрыңғай                            шығын.

          сертификатын                                дарды

          қолдану тәртiбiн                            талап

          әзiрлеу                                     етпей.

                                                       ді

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

  6. Ұйымдастырушылық-техникалық шаралар

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

6.1       Шектес және басқа   ҚР       ҚР ККM,  4-    Респуб.

          шет елдерде ҚР     Үкіметі.  ҚР СІМ, тоқсан ликалық

          транзит-көлiк       не       "ҚТЖ"    жыл   бюджет.

          әлеуетiнiң тұсау.  ақпарат  ҰК" ЖАҚ  сайын  тен

          кесерiн өткiзу              (келісiм        шығын.

                                       бойын.         дарды

                                        ша),          талап

                                       "Эйр           ет.

                                       Астана"        пейді

                                        ЖАҚ

                                      (келiсiм

                                      бойынша),

                                        "Эйр

                                       Қазақ.

                                      стан" ЖАҚ

                                      (келiсiм

                                       бойынша),

                                        "АТСП"

                                          PMК

                                       (келiсiм

                                       бойынша)

6.2       Тұрақты негiзде     ҚР       ҚР ККМ,  4-    Шығын.

          конференциялар,    Үкіметі.  ҚР СІМ  тоқсан дар

          көрмелер, тұсау.    не                жыл   талап

          кесерлер, соның    ақпарат           сайын  етіл.

          iшiнде халықара.                            мейді

          лық, өткiзу,

          сондай-ақ БAҚ

          арқылы Қазақстан

          Республикасының

          транзиттiк

          мүмкіндіктерін

          насихаттау

6.3       Екiжақты үкiмет.     ҚР      ҚР СІМ, Қажет.        Респуб.

          аралық келiсiмдер  Үкіметі.  ҚР ККМ  тілік.        ликалық

          шеңберiнде құрыл.   не                ке           бюджет

          ған көлiк жөнiн.   ұсыныс.           қарай,

          дегі бiрлескен      тар              комис.

          комиссиялардың                       сиялар

          мәжілiстерiн                          мен

          өткiзу (жылында                      халық.

          бір реттен кем                       аралық

          емес), MCAT,                         ұйым.

          ТЖЫҰ, TКОК,                          дар

          ИКАО, ИMO және                       жұмы.

          басқалары деңгей.                    сының

          iнде өткізілетін                     жоспар.

          негізгі іс-шара.                     ларына

          ларға, халықара.                     сәйкес

          лық мәжiлiстерге,

          симпозиумдарға,

          семинарларға,

          конференцияларға,

          форумдарға

          Қазақстан

          Республикасының

          Көлiк және комму.

          никациялар

          министрлiгi маман.

          дарының қатысуы

6.4       Мүдделi министр.    ҚР       ҚР ККМ, Қажет.        Респуб.

          лiктер мен         Үкіметі.  ҚР СІМ  тілік.        ликалық

          ведомстволар өкiл.  не                ке           бюджет

          дерiнiң халықара.  ұсыныс.           қарай,

          лық органдар мен    тар              жұмыс

          интеграциялық                        жоспар.

          қауымдастықтардың                    ларына

          мәжiлiстерiне                        сәйкес

          ұдайы қатысуын

          қамтамасыз ету:

          ТМД ҮКК, ТМД YКК

          жанындағы авто.

          көлiк әкiмшiлiк.

          тер кеңесi,

          ЕурАзЭҚ, ЕЭП,

          БҰҰ ЕЭК KBT, ООН

          АТМЭАК, ШЫҰ, ЭЫҰ,

          TPACEKA

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

*су көлігi бойынша*

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

6.5       Ақтау порты         ҚР       ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          арқылы өтетiн      Үкіметі.  "АТСП"  тоқсан лика.

          қосымша жүктердi    не        РМК     жыл   лық

          тарту жөнiнде      ұсыныс.  (келiсiм сайын  бюджет.

          тиiстi жұмыс        тар     бойынша)        тен

          жүргізу                                     шығын.

                                                      дарды

                                                      талап

                                                      етпей.

                                                       ді

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

   7. Ақпараттық-талдау және ғылыми-технологиялық қызмет

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

7.1       Қазақстан            ҚР      ҚР ККМ,  4-    Шығын.

          Республикасының    Үкіметі.  "ҚТЖ"   тоқсан дар

          аумағында көлiк     не       ҰК" ЖАҚ  2005  талап

          қатынасындағы жүк  ақпарат  (келiсiм        етіл.

          және жолаушылар              бойын.         мейді

          ағынын зерттеудi              ша),

          жүргізу                     "КК ҒЗИ"

                                        ЖАҚ

                                      (келiсiм

                                      бойынша)

7.2       Tуристiк қызмет.    ҚР       ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          тi дамытуға        Үкіметі.  ҚР ДСМ, тоқсан ликалық

          көмектесетiн        не        ҚР     2004-  бюджет.

          жолаушыларға       ұсыныс.   ТурСА   2005   тен

          көлiктiк қызмет     тар                     шығын.

          көрсетудiң сапа.                            дарды

          сын көтеру жөнiн.                           талап

          де ұсыныстар                                етпей.

          әзiрлеу                                      ді

7.3       Қазақстан           ҚР       ҚР ККМ,  4-    Респуб.

          Республикасының    Үкіметі. ҚР ЭБЖМ, тоқсан ликалық

          көлiк дәлiзде.      не       ҚазАТО   2004  бюджет

          рiнде отандық      ұсыныс.  (келiсiм        шығын.

          және шетелдiк       тар      бойын.         дары

          тасымалдаушыларға             ша),          талап

          қызмет көрсету              "КК ҒЗИ"        етіл.

          сапасын көтерудiң             ЖАҚ           мейді

          жай-күйiн талдау.           (келiсiм

          ды және ол жөнiн.            бойын.

          де ұсыныстар                  ша),

          әзiрлеудi жүргiзу            ҚҰЭҚ

                                      (келiсiм

                                       бойынша)

7.4       СПЕКА бағдарла.     ҚР       ҚР ККМ   4-    Респуб.

          масы шеңберiнде    Үкіметі.          тоқсан лика.

          көлiктi дамыту      не               2004-  лық

          және шекаралары    ұсыныс.           2006   бюджет

          өтудi оңайлату      тар                     қара.

          саласындағы                                 жаты:

          ғылыми зерттеу.                             2004

          лердiң нәтиже.                              жыл -

          лерiн қорытынды.                            2,5 млн

          лау мен ұсыныстар                           2005

          әзiрлеу және                                жыл

          оларды iске асыру.                          - 2,5

          дың мониторингi                             млн.

                                                      2006

                                                      жыл -

                                                      2,5

                                                      млн.

7.5       Қазақстан Респуб.   ҚР       ҚР ККМ   4-    Респуб.

          ликасының тран.    Үкіметі.          тоқсан лика.

          зит-көлiк әлеуе.    не                2004- лық

          тiн дамытудың      ұсыныс.            2006  бюджет

          ғылыми негiзi мен   тар                     шығын.

          стратегиялық                                дары

          бағыттарын                                  талап

          пысықтау                                    етіл.

                                                      мейді

7.6       Көлiк инфра.         ҚР      ҚР ККМ  2004   Респуб.

          құрылымын қорғау   Үкiметi.          жылғы  лика.

          және тасымал        не                 16    лық

          қауiпсiздiгi мен   ұсыныс.           сәуір  бюджет.

          көлiк қызметiн      тар                     тен

          қамтамасыз ету,                             шығын.

          тасымал қауіпсіз.                           дарды

          дiгi мен көлiк                              талап

          қызметiнiң                                  етпей.

          серпiнi монито.                              ді

          рингiнiң бiрыңғай

          базасын құру

          жөнiндегi қолда.

          нылып жүрген

          бағдарламаларды

          түзету бойынша

          қосымша шаралар

          кешенiн әзiрлеу

7.6.1     Жолаушылар мен      ҚР       ҚР ККМ  2004   Респуб.

          жүктер тасымалы.   Үкіметі.          жылғы  лика.

          ның қауiпсiздiгiн   не                15    лық

          қамтамасыз ету     ұсыныс.           қаң.   бюджет.

          жөнiндегi мемле.    тар              тар    тен

          кеттiк жүйенi                               шығын.

          жетiлдiру бағдар.                           дарды

          ламасы орындалуы.                           талап

          на талдау жүргiзу                           етпей.

          (ҚРY 2000 жылғы                              ді

          30 желтоқсандағы

          N 1962 қаулысы)

          және көлiк

          инфрақұрылымын

          қорғау мен тасы.

          малдар қауiпсiз.

          дiгi бөлiгiнде

          өзгерiстер енгiзу

          жөнiнде ұсыныстар

          пысықтау

7.6.2     Тасымалдар қауiп.  Тұжырым.  ҚР ККМ, 2004

          сiздiгi мен көлiк  дама      ҚР ІІМ, жылғы

          қызметiнiң серпi.  жобасы    ҚР КБА,  15

          нi мониторингiнiң            ҚР ҰҚК  наурыз

          бiрыңғай базасын            (келiсiм

          құру тұжырымдама.           бойынша)

          сын әзірлеу

7.6.3     Деректер көлiк     Орындал.  ҚР ККМ, 2004   Респуб.

          қорының ақпарат.   ған       ҚР ІІМ, жылғы  лика.

          тық талдау жүйе.   жұмыс.    ҚР КБА,  1     лық

          сiн және тасымал.  тарды     ҚР ҰҚК  сәуір  бюджет.

          дар қауiпсiздiгi   қабылдау (келiсiм        қара.

          мен көлiк қызме.   актісі   бойынша)        жаты:

          тiнiң серпiнi                               2004

          мониторингiнiң                              жыл -

          бiрыңғай базасын                            7669

          құруға арналған                             млн.

          техникалық                                  теңге

          тапсырма әзiрлеу

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

1-қосымша

 **Қазақстан Республикасы қатысушысы болып табылатын халықаралық тасымалдардың дамуына мүмкiндiк жасайтын халықаралық келiсімдер мен конвенциялар тiзбесi**

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

      Құжат атауы    |   Қол қойылған   | Қазақстан үшiн күшiне

                     |  күнi және орны  |        ену күнi

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

          1          |        2         |           3

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

           Еуропалық экономикалық комиссия (БҰҮ ЕЭК):

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

1.  Халықықаралық жүк тасы.    Женева,    ҚР ҚР Президентiнiң 1995

малдау шарты туралы          1956 жылғы   жылғы 12 мамырдағы N 2271

конвенция (КДПГ)              19 мамыр     Жарлығымен қосылды

2.  Халықаралық автомобиль   1970 жылғы   ҚР ҚР Президентiнiң 1995

тасымалдарын жүзеге асыра.    1 шiлде     12 мамырдағы N 2272

тын көлiк құралдары                        Жарлығымен қосылды

экипаждарының жұмысына

қатысты Eуропалық Келiсiм

(ЕСТР)

3.  Тез бұзылатын тамақ       Женева,     ҚР ҚР Президентiнiң 1995

өнiмдерiн халықаралық       1970 жылғы    12 мамырдағы N 2273

тасымалдау және осы         1 қыркүйек     Жарлығымен қосылды

тасымалға арнаулы пайдала.

натын көлік құралдары

туралы Келiсiм (СПС)

4.  Халықаралық автоарна.     Женева,     ҚР ҚР Президентiнiң 1995

лар туралы Еуропалық         1975 жылғы   12 мамырдағы N 2274

келiсiм (СМА)                15 қараша     Жарлығымен қосылды

5.  ХЖТ кiтапшасын қолдана    Женева,     ҚР ҚР Президентiнiң 1995

отырып халықаралық жүк       1975 жылғы   12 мамырдағы N 2275

тасымалдау туралы Кеден      14 қараша     Жарлығымен қосылды

конвенциясы (ХЖТ

конвенциясы)

6.  Қауіптi жүктердi          Женева,     ҚР Қазақстан Республика.

халықаралық жолмен тасымал.  1957 жылғы   сының 2001 жылғы 7 мамыр.

дау туралы Еуропалық         30 қыркүйек  дағы  Заңымен қосылды,

келiсiм (ДОПОГ)                           N 193-ІІ ҚРЗ

7.  Халықаралық құрастырыл.   Женева,     ҚР Қазақстан Республика.

ған тасымалдардың маңызды    1991 жылғы   сының 2002 жылғы 31

желілерi және тиiстi          1 ақпан     қаңтардағы  Заңымен

объектiлер туралы Еуропалық               қосылды, N 290-ІІ ҚРЗ

келісім (ҚТЖК)

8.  Жол қозғалысы туралы       Вена,      Қосылу туралы шешiм

конвенция                    1968 жылғы   1994 жылы қабылданды.

                             8 қараша

9.  Жол белгiлерi және         Вена,      Қосылу туралы шешiм

сигналдары туралы            1968 жылғы   1994 жылы қабылданды.

конвенция                    8 қараша

10. Контейнерлерге қатысты     Женева,    ҚР Қазақстан Республика.

Кеден конвенциясы            1972 жылғы   сының 2002 жылғы 6 мамыр.

                             2 желтоқсан  дағы  Заңымен қосылды,

                                          N 319-ІІ

11. Шекараларда жүк бақы.     Женева,     ҚР Қазақстан Республика.

лауын жүргiзу шарттарын      1982 жылғы   сының 2002 жылғы 6 мамыр.

келiсу туралы Халықаралық     21 қазан    дағы N 320-ІІ  Заңымен

конвенция                                 қосылды

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

           Халықаралық теңiз ұйымы  (БҰҰ ИМО):

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

12. Халықаралық теңіз         1948 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

ұйымы туралы конвенция                    Министрлер Кабинетінің

                                          1994 жылғы 4 наурыздағы N

                                          244  қаулысымен қосылды

13. Жүк таңбасы туралы        1966 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

Халықаралық конвенция                     Министрлер Кабинетінің

                                          1994 жылғы 4 наурыздағы N

                                          244 қаулысымен қосылды

14. Кемелердi өлшеу           1969 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

жөнiндегi Халықаралық                     Министрлер Кабинетінің

конвенция                                 1994 жылғы 4 наурыздағы N

                                          244  қаулысымен қосылды

15. Мұнаймен ластанудан       1969 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

келтiрген зияны үшiн                      Министрлер Кабинетінің

азаматтық жауапкершілік                   1994 жылғы 4 наурыздағы N

туралы Халықаралық                        244 қаулысымен қосылды

конвенция

16. Теңiзде кемелердiң        1972 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

соқтығысуынан сақтандырудың               Министрлер Кабинетінің

Халықаралық ережелерi                     1994 жылғы 4 наурыздағы N

туралы конвенция                          244  қаулысымен қосылды

17. Хаттамамен (МАРПОЛ        1978 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

73/78) өзгертілген                        Министрлер Кабинетінің

Теңiздiң кемелерден                       1994 жылғы 4 наурыздағы N

ластануына жол бермеу                     244 қаулысымен қосылды

жөнiндегi 1973 жылғы

Халықаралық конвенция

18. Хаттамамен (СОЛАС         1974 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

74/78) өзгертiлген                        Министрлер Кабинетінің

Теңiзде адам өмiрiн қорғау                1994 жылғы 4 наурыздағы N

жөнiндегi Халықаралық                     244  қаулысымен қосылды

конвенция

19. Теңiзшілердi даярлау      1978 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

мен дипломдар беру және                   Министрлер Кабинетінің

вахта атқару туралы                       1994 жылғы 4 наурыздағы N

Халықаралық конвенция                     244 қаулысымен қосылды

20. Қауіпсiз контейнерлер     1972 жыл    Қазақстан Республикасы ҚР

жөнiндегі Халықаралық                     Министрлер Кабинетiнің

конвенция                                 1994 жылғы 4 наурыздағы N

                                          244  қаулысымен қосылды

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

        Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (БҰҰ ИКАО)

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

21. Халықаралық азаматтық     Чикаго,      Қазақстан Республикасы ҚР

авиация туралы конвенция.    1944 жылғы    Жоғарғы Кеңесінің 1992

Халықаралық азаматтық        7 желтоқсан   жылғы 2 шілдедегі N

авиация туралы Конвенцияның                1503-ХІІ қаулысымен

үш тiлдегi бiрдей мәтінi                   бекітті

туралы Хаттаманы Қазақстан

Республикасының қабылдауы

(Буэнос-Айрес, 24.09.68),

Хаттаманың V Бабына сәйкес

осы Конвенцияға қосылған

ретінде қаралады

22. Әуе кемелерi бортында     Токио,      Қазақстан Республикасы ҚР

жасалатын қылмыстар және     1963 жылғы   Министрлер Кабинетінің

кейбiр басқа да әрекеттер    14 қыркүйек  1994 жылғы 13 мамырдағы

туралы Конвенция                          N 506  қаулысымен қосылды

23. Әуе кемелерiне заңсыз      Гаага,     Қазақстан Республикасы ҚР

басқыншылық жасаумен         1970 жылғы   Министрлер Кабинетінің

күресу туралы Конвенция      16 желтоқсан 1994 жылғы 13 мамырдағы

                                          N 506 қаулысымен қосылды

24. Азаматтық авиация         Монреаль,   Қазақстан Республикасы ҚР

қауіпсiздiгіне қарсы         1971 жылғы   Министрлер Кабинетінің

бағытталған заңсыз әрекет.   23 қыркүйек  1994 жылғы 13 мамырдағы

термен күресу туралы                      N 506 қаулысымен қосылды

Конвенция

25. Анықтау мақсатымен        Монреаль,   Қазақстан Республикасы ҚР

пластикалық жарылғыш         1991 жылғы   Министрлер Кабинетінің

заттарды таңбалау туралы     1 наурыз     1994 жылғы 13 мамырдағы

Конвенция                                 N 506 қаулысымен қосылды

26. Халықаралық азаматтық     Монреаль,   Қазақстан Республикасы ҚР

авиацияға қызмет көрсететiн  1988 жылғы   Министрлер Кабинетінің

әуежайларда күш қолданудың    28 ақпан    1994 жылғы 13 мамырдағы

заңсыз әрекеттерiмен                      N 506  қаулысымен қосылды

күресу туралы хаттама,

хаттама 1971 жылғы 23

қыркүйекте Монреаль

қаласында қабылданған

азаматтық авиация қауiп.

сiздiгiне қарсы бағыттал.

ған заңсыз әрекеттермен

күресу туралы Конвенцияны

толықтырады

27. Халықаралық азаматтық     Монреаль,   ҚР Қазақстан Республикасы.

авиация туралы Конвенцияны   1977 жылғы   ның 2001 жылғы 4 мамырдағы

өзгертуге қатысты хаттама    30 қыркүйек  N 186-ІІ ҚРЗ  Заңымен

                                          қосылды

28. Халықаралық азаматтық     Монреаль,   ҚР Қазақстан Республикасы.

авиация туралы Конвенцияны   1984 жылғы   ның 2001 жылғы 4 мамырдағы

өзгертуге қатысты хаттама    10 мамыр     N 187-ІІ ҚРЗ  Заңымен

(3 bis бап)                               қосылды

29. Халықаралық азаматтық     Монреаль,   ҚР Қазақстан Республикасы.

авиация туралы Конвенцияны   1980 жылғы   ның 2001 жылғы 4 мамырдағы

өзгертуге қатысты хаттама    6 қазан      N 188-ІІ ҚРЗ  Заңымен

(83 bis бап)                              қосылды

30. Халықаралық азаматтық     Монреаль,   ҚР Қазақстан Республикасы.

авиация туралы Конвенцияның  1977 жылғы   ның 2001 жылғы 7 мамырдағы

төрт тілдегi бiрдей мәтiнi   30 қыркүйек  N 192-ІІ ҚРЗ  Заңымен туралы хаттама                            қосылды

31. 1929 жылы 12 қазанда      Гаага,      ҚР Қазақстан Республикасы.

Варшавада қол қойылған,      1955 жылғы   ның 2001 жылғы 25 маусым.

халықаралық әуе тасымалда.   28 қыркүйек  дағы N 215-ІІ ҚРЗ  Заңымен

рына қатысты, кейбiр                      қосылды

ережелердi бiрiздендiру

үшiн Конвенция өзгертулерi

туралы хаттама

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

      Eуропа - Кавказ - Азия көлiк қатынасы дәлізі ТРАСЕКА

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

32. Еуропа - Кавказ - Азия     Баку,      ҚP Қазақстан Республикасы.

жолын дамытуға байланысты    1998 жылғы   сының 2001 жылғы 7

халықаралық көлiк қатынасы   8 қыркүйек   мамырдағы N 196-ІІ ҚРЗ

туралы негізгi көпжақты                    Заңымен қосылды

келiсім

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

               Темiр жол ынтымақтастық (ұйымы ОСЖД)

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

33. Халықаралық жолаушы      1951 жылғы   Қазақстан Республикасы ҚР

қатынасы туралы келiсiм       1 қараша    Премьер-Министрінің 1992

(СМПС)                                    жылғы 9 қарашадағы N 19071

                                          өкімімен қосылды

34. Халықаралық жүк қатына.  1951 жылғы   Қазақстан Республикасы ҚР

сы туралы келiсiм (СМГС)      1 қараша    Премьер-Министрінің 1992

                                          жылғы 9 қарашадағы N 19071

                                          өкімімен қосылды

35. Еуропа - Азия қатынасын.  Ташкент,    Қазақстан Республикасы ҚР

дағы құрамалы тасымалдаулар. 1997 жылғы   Үкіметінің 1999 жылғы 9

ды ұйымдастыру және           4 маусым    тамыздағы  N 1117 қаулысы.

пайдалану аспектiлерi                     мен қосылды.

туралы келiсiм

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

                    ТМД аясындағы келiсiмдер

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

36. Еркiн сауда аймағын        Москва,    Қазақстан Республикасы ҚР

құру туралы 1994 жылғы       1994 жылғы   Жоғарғы Кеңесiнің 1994

15 сәуiрдегi келiсiм         15 сәуір     жылғы 10 қарашадағы N 231-

                                          XIII  қаулысымен бекiттi

37. Еркiн сауда аймағын        Москва,    ҚР Қазақстан Республикасы.

құру туралы 1994 жылғы       1999 жылғы   ның 1999 жылғы 30

15 сәуірдегi Келiсiмге        2 сәуір     желтоқсандағы N 14-ІІ

өзгерiстер мен толықтырулар                Заңымен бекітті

енгізу туралы хаттама

38. Еркiн caудa аймағын        Ялта,      ҚР Қазақстан Республикасы.

құру туралы келiсiмге        1999 жылғы   ның 2000 жылғы 21 қазанда.

қатысушы мемлекеттердiң       8 қазан     ғы N 87-ІІ  Заңымен

арасында Тасымалданатын                   бекітті

тауарларды кедендiк

ресiмдеудің және кедендiк

бақылаудың тәртiбi туралы

келiсiм

39. ТМД қатысушы мемлекет.   1993 жылғы

терi темiр жол әкiмшiлiк.    17 ақпан

терiнің (темiр жолдардың)

тарифтік Келiсiмi

40. Вагондар мен жүк          Бішкек,

тиелген контейнерлердi       1993 жылғы

Достастыққа қатысушы         15 қазан

мемлекеттердің халықаралық

өткiзу өткелдерi арқылы

табыстау тәртiбi туралы

Уақытша Келiсiм

41. Азаматтық авиацияны       Минск,      Келiсiм Қазақстан

заңсыз араласу әрекеттерi.   1995 жылғы   Республикасы Үкіметінің

нен қорғауды қамтамасыз      26 мамыр     2000 жылғы 4 тамыздағы

ету бойынша ынтымақтастық                 N 1205  қаулысымен

туралы келiсiм                            бекітілді

42. Тәуелсiз Мемлекеттер      Минск,      Қазақстан Республикасы

Достастығына қатысушы        1999 жылғы   Үкіметінің 2000 жылғы 10

мемлекеттердің аумақтары     4 маусым     сәуірдегі N 547

арқылы өтетiн транзиттің                   қаулысымен бекітілді.

тәртiбi туралы келiсiм                    2000 жылғы 3 мамырда

                                          күшіне енеді.

43. Транзит тәртiбi туралы    Москва,

келiсiм                      1992 жылғы

                             8 ақпан

44. Тәуелсiз Мемлекеттер      Москва,     Хаттама Қазақстан

достастығының халықаралық    1998 жылғы   Республикасы Үкіметінің

автомобиль жолдары туралы    11 қыркүйек  2000 жылы 24 маусымдағы

хаттама                                   N 935  қаулысымен

                                          бекітілді

45. ТМД қатысушы-мемлекет.     Минск,

терi автомобиль жолдары      1999 жылғы

арқылы мемлекетаралық        4 маусым

тасымалдарды орындайтын

көлік құралдарының салмақ.

тары мен габариттерi

туралы Келiсiм

46. Кедендiк одақ туралы      Москва,     Қазақстан Республикасы ҚР

келiсiм                      1995 жылғы   Президентiнiң 1995 жылғы

                             20 қаңтар    15 қыркүйектегi N 2461

                                           Жарлығымен бекітті

47. Кедендiк одақ және        Москва,     ҚР Қазақстан Республикасы.

бiрыңғай экономикалық        1999 жылғы   ның 1999 жылғы 24

кеңiстiк туралы келiсiм-      26 ақпан    маусымдағы N 403-І

шарт                                       Заңымен бекіттi

48. Кеден одағына қатысушы     Астана,    ҚР Қазақстан Республикасы.

мемлекеттер арасында тасымал. 1999 жылғы  ның 2000 жылғы 5 шілдедегі

данатын тауарларды кедендiк  24 қыркүйек  N 68-ІІ  Заңымен бекітті

ресiмдеудің жеңілдетілген

тәртiбi туралы келiсiм

49. Кеден одағына қатысушы     Москва,    ҚР Қазақстан Республикасы.

мемлекеттердiң аумақтары     1998 жылғы   ның 1998 жылғы 11 желтоқ.

арқылы өтетiн транзиттiң     22 қаңтар    сандағы N 313-І  Заңымен бiрыңғай шарттары туралы                  бекіттi

келiсiм

50. Кеден одағына қатысушы    1998 жылғы  ҚP Қазақстан Республикасы.

мемлекеттердің аумақтары      22 қаңтар   ның 2000 жылғы 23 қазанда.

арқылы өтетiн транзиттің                  ғы N 90-ІІ  Заңымен

бiрыңғай шарттары туралы                  бекiттi

келiсімге толықтырулар

хаттамасы

51. Кеден одағына қатысушы    Москва,     Қол қойылған күнiнен

мемлекеттердiң кедендік      1998 жылғы   бастап күшiне ендi

opгандары арасында кедендiк  8 желтоқсан

жөнелтiм 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-І  Заңымен

Ресей Федерациясы арасындағы              бекітті

Көлiк одағын құру туралы

келiсiм

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

2-қосымша

 **Халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге қосылу бойынша істің жай-күйi**

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

              |                  |    Қатысу     |  Басымдылық

 Құжат атауы  | Маңызы мен рөлі  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

              |                  |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 АТМЭӘК 48/11 қарарымен ұсынылатындар**

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

*Жол қозғалысы.*  Осы халықаралық

*ның қауіпсіз.*   құжаттар құқықтық

*дігі*            негіз қызметiн

               атқарады және жол

1. Жол қозға.  белгiлерi, сигнал.   +

лысы туралы    дары мен таңбалары

1968 жылғы     жүйелерiнiң жалпы

8 қарашадағы   негiзінде келiсiлген

конвенция      жол қозғалысының

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  халықаралық таныл.

2. Жол белгі.  ған ережелер         +

лерi мен       жиынтығын, көлік

сигналдары     құралдарының қауіп.

туралы 1968    сіздік саласында

жылғы 8 қара.  үйлестірілген

шадағы         талаптары мен жол

конвенция      қозғалысы қауіпсiз.

               дiгін арттыруы

               бағытталған басқа

               да epeжелерді

               мазмұндайды, яғни

               осы арқылы олар

               халықаралық автомо.

               биль тасымалдарын

               жеңілдету мен

               дамытуға бағытта.

               лады

3. Коммерция.  Коммерциялық мақсат.

лық мақсаттар  тар үшiн қызмет           +

үшiн қызмет    жасайтын, жол тасы.

жасайтын жол   мал құралдарының

тасымал        уақытша әкелімiне

құралдарының   қатысты Кеден

уақытша        конвенциясы, кеден.

әкелiмiне      дiк алымдар мен

қатысты 1956   баждар төлемiн

жылғы 18       кепілдейтін және

мамырдағы      ұлттық кедендік

кеден          мақсаттар үшiн

конвенциясы    пайдаланылатын,

               халықаралық деңгей.

               де танылған уақытша

               әкелiм құжатын

               (кеден кiтапшасы)

               ұйғарады.

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

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

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

*А. Шекаралар.*   Шекаралардан өтуді

*дан өтудi*       жеңiлдетуге арнал.

*жеңiлдету*       ған Халықаралық

               конвенциялар, қажет

               емес рәсiмдердi

               жоюға, қажеттi

               кеден рәсімдерi мен

               басқа да талап

               етiлетiн бақылау

               түрлерiн келiсуге

               бағытталған

4. ХЖТ кiтап.  ХЖТ конвенциясы

шасын қолдана  халықаралық жүк      +

отырып халық.  тасымалдарын авто.

аралық жүк     мобиль көлiгiмен

тасымалы       жөнелту пунктi

туралы 1975    кеденiнен жеткiзу

жылғы 14       пунктi кеденiне

қарашадағы     дейiн тасымалда.

кеден          натын жүктердi

конвенциясы    қандай да болса

               аралық шекаралық

               бақылаусыз кез

               келген сандағы

               елдер арқылы iске

               асыруға мүмкіндік

               жасайды

5. Контейнер.  Контейнерлерге

лерге қатысты  қатысты кеден        +

1972 жылғы     конвенциясы кеден.

3 желтоқсан.   дiк органдар

дағы кеден     өкiмiне кедендiк

конвенциясы    бақылаудың тиiстi

               деңгейiн бiр

               мезгілде сақтау

               жағдайында әкiмшi.

               лiк жұмыс көлемін

               азайту үшін икемдi

               құрал бередi.

6. Шекарада    Шекарада жүктерге

жүктерге       бақылау жүргiзудiң   +

бақылау жүргі. шарттарын келiсу

зудің шартта.  туралы Халықаралық

рын келiсу     конвенция, ресми.

туралы 1982    лiктердi азайтуға,

жылғы 21       техникалық стандарт.

қазандағы      тарды сақтауды және

халықаралық    жалпы бақылау

конвенция      сапасын тексеру

               мақсатында бақылау.

               дың барлық түрлерi.

               нiң санын және

               ұзақтығын кемiтуге

               бағытталған (дәрi.

               герлiк-санитарлық,

               мал дәрiгерлiк және

               фитосанитарлық)

               және барлық импорт.

               талатын, экспортта.

               латын немесе

               транзиттiк жүктерге

               қолданылады.

Б. Көлiк

операциялары

7. Жүктердi    Конвенция осындай

халықаралық    тасымал үшiн         +

жолмен тасы.   пайдаланылатын

малдау шарты   құжаттарға және

туралы 1956    тасымалдаушы

жылғы 19       жауапкершілігіне

мамырдағы      байланысты шарт.

конвенция      тарды қосқанда,

(КДПГ)         халықаралық

               жолдармен жүк

               тасымалы келiсім-

               шартын жасасу

               шарттарын бiрiз.

               дендiруге

               бағытталған

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

   БҰҰ ЕЭК әзiрлеген басқа құжаттар

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

1. Тез бұзы.   Осы Келiсімде тасы.

латын тамақ    малдау барысында     +

өнімдерiн ха.  тез бұзылатын тамақ

лықаралық та.  өнiмдерi сапасын

сымалдау және  сақтау шарттары

осы тасымалға  белгiленген.

(СПС) арнаулы  Оның үстіне,

көлiк құрал.   оларда арнайы

дары туралы    жабдық үшiн

1970 жылғы     стандарттар,

1 қыркүйектегi изотермиялық

келiсiм        жабдық пен айрық.

               шалаушы белгiлердi

               тeкcepугe қатысты

               ережелер ескерiл.

               ген, олар арнайы

               жабдықта көрсетi.

               ледi. Сондай-ақ

               қатты тоңазытылған

               және тоңазытылған

               тамақ өнiмдерi

               үшін жабдық пен

               температуралық

               жағдайлар

               белгiленген

2. Қауiптi     Келiсiм қауiптi

жүктердi       жүктердi халықара.   +

халықаралық    лық автомобиль

жолмен тасы.   тасымалдары үшiн

малдау туралы  бiрiздендiрілген

(ҚЖХЖТ) 1957   ережелерiн жасау

жылғы 30       мақсатында әзiр.

қыркүйектегі   лендi және ол екi

Еуропалық      бөлiмнен тұрады.

келiсiм        Бiрiншi бөлiмде

               (А қосымша)

               қауiптi заттар

               мен нәрселерге,

               ыдыстар мен бума.

               ларға қатысты

               нұсқамалар, ал

               екiншi бөлiмде

               (В қосымша) -

               қауiптi жүктердi

               тасымалдау үшiн

               пайдаланылатын

               көлiк құралдарына

               қатысты ережелер

               мазмұндалады.

               БҰҰ Еуропалық

               Экономикалық Комис.

               сиясы жұмыс орган.

               дарының қаулысына

               сәйкес 1983 жылғы

               1 қаңтардан бастап

               қауіпті жүктердің

               жүк тасымалына тек

               арнайы дайындық

               курстан өткен және

               тиiстi арнайы

               куәлігі бар жүргi.

               зушiлер ғана

               жіберiледi

3. Халықара.   ЕСТР Келiсiмi көлiк

лық автомо.    құралдары қозғалы.   +

биль тасымал.  сының жылдамдық

дарын жүзеге   режимдерін сақтау

асыратын       және көлiк құрал.

көлiк          дары экипаждарының

құралдары      жұмысын бақылау

экипаждарының  үшiн құқықтық

жұмысына       негiз қызметiн

қатысты (ECTP) атқарады. Осы

1970 жылғы     Келiсiмге қол

1 шiлдедегi    қойған барлық

Еуропалық      елдер, халықаралық

келiсiм        тасымалдар жасайтын

               жүргiзушілердің

               еңбек және демалыс

               регламентациясы

               бойынша талаптарды

               сақтауына бақылау

               жүргiзуге және

               ережелердi бұзған

               жағдайда шаралар

               қабылдауға

               міндеттендi. 1991

               жылы Келiсiмге 2

               Түзету қабылданды,

               ол 1995 жылғы 24

               сәуірден бастап

               халықаралық тасымал.

               дарды орындайтын

               автокөлiк құралда.

               рында, механикалық

               бақылау құрылғылары.

               ның (тахографтар)

               мiндеттi түрде

               болуын ескертеді,

               олар экипаж мүшеле.

               рiнің көлiк құрал.

               дарын басқару

               уақытын, демалу

               уақытын, қозғалыс

               жылдамдығын, жүрiп

               өткен аралықты

               және басқа да

               параметрлердi

               тiркеудi қамтамасыз

               етедi

4. Халықара.   Келiсiм (CMA)

лық aвтo-      құқықтық негiз       +

магистраль.    қызметiн атқарады

дар (СМА)      және ол бүкiл

туралы 1975    континентте халық.

жылғы 15       аралық автомобиль

қарашадағы     тасымалдарын дамыту

Eуропалық      мақсатымен халық.

Келiсiм        аралық автожол

               торабын құру мен

               дамытудың келiсiл.

               ген жоспары болып

               табылады.

5. Халықара.   МТЖК Келiсiмiне

лық магист.    қосылудың мақсатқа   +

ральдық темiр  сәйкестiгі бойынша

жол желiлерi   құжаттар пакетi

туралы (MTЖK)  Қазақстан Респуб.

1985 жылғы     ликасының халықара.

31 мамырдағы   лық ұйымдармен

Еуропалық      ынтымақтастық

келiсiм        жүргізу жөніндегi

               Сараптау Кеңесiнде

               қаралуда. Келiсiм

               (МТЖК) құқықтық

               негіз қызметiн

               атқарады және ол

               бүкiл континентте

               халықаралық тасы.

               малдар дамуының

               келiсiлген жоспары

               болып табылады.

               Осы келiсiлген

               жоспар ерекше

               халықаралық маңызы

               бар темiр жол

               желiлерiнің тiзiм.

               демесiн құрайды.

               Қазақстан Респуб.

               ликасының МТЖК

               келiсiмiне қосылуы

               халықаралық қаты.

               наста қазақстандық

               магистральдық темiр

               жол желiлерiн

               пайдалану үшiн

               құқықтық негiз

               құрайды. Осыған

               байланысты мына

               мәселенi атап өту

               қажет, 1997 жылғы

               маусымдағы

               Хельсинкиде өткен

               Көлiк министрлерi.

               нің жалпы еуропалық

               3-ншi конференция.

               сының барысында "E"

               халықаралық темiр

               жол торабы жүйесiн

               қажеттілік бойынша

               БҰҰ EЭК мүше -

               елдерi болып табы.

               латын Закавказье

               және Орталық Азия

               елдерiне дейiн

               ұзарту позициясы

               айтылды.

6. Халықара.   Келiсiм арқылы,

лық аралас     оларды орындау       +

тасымалдар.    үшiн қажет,

дың маңызды    құрастырылған

желiлерi және  тасымалдар мен

тиiстi объек.  инфрақұрылымды

тiлер туралы   дамытудың келiсiл.

1991 жылғы 1   ген жоспарына

ақпандағы      арналған халықара.

Еуропалық      лық параметрлер мен

келiсiм        стандарттар негiзін.

(ХТЖК)         де құқықтық шектер

               белгiленедi.

               Келiсiм қосымшала.

               рында халықаралық

               құрастырылған

               тасымалдардың

               маңызды желiлерi.

               нің, терминалдары.

               ның, шекаралық

               пункттерiнің, темiр

               жол-паром өткел.

               дерi/порттарының

               және халықаралық

               құрастырылған

               тасымалдар үшiн

               маңызы бар басқа

               да объектiлердің

               тiзімдемесi

               көрсетiледi.

               Келiсiм арқылы

               халықаралық құрас.

               тырылған тасымал.

               дардың маңызды

               желiлерi торабының

               техникалық сипат.

               тамалары белгiлене.

               дi, соның iшінде

               жүк автокөлiк

               құралдарының,

               контейнерлердің,

               алынбалы кузовтар.

               дың, темiр жол

               платформаларында

               тасымалдауға арнал.

               ған жартылай

               тiркемелердiң,

               сондай-ақ терминал.

               дардың, шекаралық

               пункттердiң және

               басқа да инфрақұры.

               лымның параметрлерi

               анықталады

7. Iшкi жүзу.  Iшкi жүзудегi

дегi кеме.     кемелердiң           +

лердiң соқты.  соқтығысуынан

ғысуынан туын. туындайтын

дайтын жауап.  жауапкершілiкке

кершілiкке     қатысты кейбiр

қатысты        ережелердi бiрiз.

кейбiр ереже.  дендiру туралы

лердi бiрiз.   конвенция

дендiру        Уағдаласушы

туралы         Тараптардың бiрiнің

конвенция      суларында iшкi жүзу

               кемелерi арасындағы

               соқтығысудан не

               кемелерге, немесе

               сондағы адамдарға

               не заттарға

               келтiрiлген залалды

               өтеудi анықтайды

8. Iшкi су     СЖТК конвенциясы

жолдары бойын. халықаралық жолау.   +

ша жолаушылар  шылар тасымалының

мен теңдеме    кез келген шартына

жүктi халық.   қолданылады және

аралық         тиiстi жағдайларда

тасымалдау     iшкi су жолдары

шарты          бойынша олардың

туралы         теңдеме жүктерiне

конвенция      де және

(СЖТК)         "тасымалдаушының"

               құқықтары мен

               мiндеттерiн белгi.

               лейдi, сондай-ақ

               жауапкершiлік

               шамасына қарай кiсi

               өлiмiне, тән

               жарақаттарына

               немесе жолаушының

               дене не жүйке

               саулығына келтiрiл.

               ген кез келген

               зақымға байланысты

               залал үшiн жауапкер.

               шілiктi, сондай-ақ

               теңдеме жүктің

               түгелдей не iшiнара

               жоғалуы немесе

               бүлiнуі үшiн залалды

               өтеудi анықтайды.

               Қазақстан Республи.

               касының осы iшкi су

               көлiгi бойынша

               конвенцияларға

               қосылуы Ертiс және

               Орал өзендерi

               арқылы жолаушылар

               мен теңдеме жүктер

               халықаралық тасымалы

               ережелерiн сақтауға

               бақылау белгiлеуге,

               Қазақстанның ішкi

               су жолдарымен

               тасымалдарды орын.

               даушы отандық та,

               шетелдiк те кеме.

               лердің қызметiне

               бақылау жүргiзуге,

               сондай-ақ ұлттық

               тасымалдаушыларды

               шектеусiз жауапкер.

               шiлiк режимiмен

               шектеуге мүмкiндiк

               бередi, бұл

               жауапкершiлiк

               мөлшерсiз сақтандыру

               сыйақыларын төлеуге

               ұшыратуы мүмкiн.

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

   ХТЖО құжаттары

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

1. Еуропа -    Келiсiм Еуразиялық

Азия қатына.   қатынаста аралас     +

сында аралас   тасымалдарды қамта.

тасымалдардың  масыз ету бойынша

ұйымдастыру    құқықтық нормалар

және пайдала.  мен стандарттар

ну аспектi.    жиынтығын

лерi туралы    белгiлейдi.

Келiсім,       Келiсiмге қосылу

1996 ж.        Қазақстан үшiн өте

               маңызды, өйткенi

               ол трансазиялық

               тасымалдау жүйесiне

               қосылды және бұл

               республикада әлемде

               қолданылатын

               құқықтық нормалар

               мен стандарттарды

               есепке алумен

               дамуы тиiс

2. Халықара.   Қазiргі кезде ХТЖҚ

лық темiр      келісіміне ТМД       +

жол жүк қаты.  елдердiң барлығы

насы туралы    (Армениядан басқа),

Келiсiм        Балтық елдерi,

(ХТЖҚ),        Албания, Болгария,

1974 ж.        Вьетнам, Иран,

               Қытай, КНДР,

               Монғолия, Польша

               қатысады.

               Келiсім тiкелей

               халықаралық темiр

               жол жүк қатынасын.

               дағы станциялар

               арасындағы барлық

               жүк тасымалына

               қолданылады, олар

               iшкi қатынас

               жолдарында жүк

               операциялары үшін,

               ХТЖҚ жүк құжаттары

               және тек қатысушы

               темiр жол торабы

               бойынша ғана ашық.

               ХТЖҚ жөнелтушілер

               мен жүк қабылдаушы.

               лар үшiн мiндеттi

               күшке ие.

3. Халықара.

лық жолаушы                         +

қатынасы

(ХЖҚК) туралы

келісiм

1978 ж.

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

 ЮНКТАД ұсынатын Дүниежүзілiк Кеден Ұйымының кедендiк конвенциялары

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

Кедендік       Екi конвенцияның

рәсiмдердi     екеуi де түрлi

жеңілдету      кедендік ұйымдар

және үйлес.    олардың барлығын

тіру туралы    пайдалана бермей.

Конвенция      тiн қазіргі барлық

(Киот конвен.  кедендiк рәсiмдердi

циясы) 1974ж.  енгізедi.

Кедендiк       1974 жылғы Конвен.

рәсiмдердi     ция мәтінi Негізгі

жеңілдету      Бөлiм мен түрлi

және үйлестi.  рәсiмдер жөніндегi

ру туралы      бiрқатар Қосымша.

Халықаралық    ларды енгізеді.

Конвенция      Хаттама Негізгі

(Киот конвен.  бөлiмдi, Жалпы

циясы), қайта  қосымша мен Айрықша

қаралған және  қосымшаларды қосады

түзетілген     (стандарттар және

(әлi күшіне    ұсынылатын iс-қимыл.

енген жоқ)     дармен), олар жеке

               және осы Қосымшалар.

               ды қолданудың егжей-

               тегжейін түсiндi.

               ретін нұсқаулықтар.

               мен қолданыла

               алады. 1974 жылғы

               Конвенция, конвен.

               цияны қабылдау

               кезiнде, бiр

               Қосымшаның барлық

               параграфтарының

               бiр әкімшiлiк

               шеңберінде толық

               iске асырылмайтыны

               жөнiнде ескертпе

               жасауға мүмкiндiк

               бердi. Қайта

               қаралған редакцияда

               енді ондай мүмкiн.

               дiк жоқ. Жаңа        +

               редакция да заңға

               тәуелдi және әкiм.

               шiлiк актілердің

               стандарттарға толық

               сәйкес болуын талап

               етеді, ал 1974

               жылғы версиясы бұл

               мәселенi ашық

               қалдырды. 1974

               жылғы Конвенция

               жаңа редакция

               күшiне енгенше,

               қосылу үшiн әзiр

               ашық.

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

    ЮНКТАД ұсынатын транзит бойынша конвенциялар

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

1. Транзит     Транзит бойынша

статусы мен    Конвенция халықара.

еркiндiгi      лық теңiз маршрут.

туралы         тарына тікелей шығу

Конвенция      жолы жоқ Қазақстан

(Барселона,    үшiн аса өзектi

1921 ж.)       мәселе Барселона

               және Нью-Йорк

               транзит конвенция.

               ларына қосылу

               Қазақстан Республи.

               касы аумақтары

               арқылы транзиттiк

               тасымалдардың құқық.

               тық негіздерiн

               қамтамасыз етедi.

               Барселона Конвенция.

               сы Уағдаласушы

               тараптардың

               территориялары

               арқылы транзит            +

               еркіндiгін жария.

               лайды, ол адамдар.

               дың ұлтына, кеме

               жалауына, шығу

               орнына, жөнелтуге,

               кiруге, шығуға не

               бағытқа немесе

               тауар не кеме

               иелігіне, немесе

               көлiктiң басқа

               түрiне негізделген

               қандай болмасын

               кемсiтулерге жол

               бермейдi.

2. Теңізге     Конвенция аумақтық

шығу жолы      су шекарасынан тыс

жоқ елдердiң   ашық теңiздердің,

транзиттiк     оларға еркiн шығысы

саудасы туралы жоқ елдер үшiн

Конвенция      еркiндiгiн таниды.

(Нью-Йорк,     Конвенция, iшкi

1965 ж.)       континент елі мен

               Конвенция, iшкi

               теңiз арасында орна.

               ласқан елдердің, өз

               аумақтары арқылы

               еркiн транзиттi

               қамтамасыз етуге

               тиiс екендігін,

               сондай-ақ iшкi

               континент елінің

               кемелерiне, өз

               кемелерi сияқты

               мүмкіндiктердi

               пайдалануға рұқсат

               етудi ескередi,

               олар теңiз портта.

               рына жiберу және

               пайдалануға қатысты.

3. Теңiз       Аталмыш Конвенция.

құқығы туралы  ның мақсаты -

БҰҰ            теңiз мәселелерінің

Конвенциясы    өзегiн белгiлеу

               және Айрықша Эконо.

               микалық Аймақ

               Конвенциясын енгiзу

               (ИЭЗ). Бiр

               қарағанда, бұл

               Конвенция Қазақстан

               үшiн соншалық

               тартымды емес

               сияқты, өйткенi БҰҰ

               Қазақстанды iшкi

               ел деп санайды.

               Алайда, аталмыш

               Конвенцияның бөлiмi

               Нью-Йорк Конвенциясы

               сияқты iшкi құрлық.

               тық елдер үшiн

               және транзит еркін.

               дiгi бойынша

               теңiзге шығу және

               кету құқығы бойынша

               сол ережелерге

               байланысты.

               Ол, яғни, мынаны

               бiлдiредi, транзит.

               тiк елдердiң кiру

               және шығу портта.

               рында еркiн аймақ.

               тар немесе басқа да

               кедендiк құрылыстар

               ұйымдастырылуы

               мүмкiн (келiсiм

               бойынша).

               Нью-Йорк конвенция.

               сымен салыстырған.

               да, Теңiз заңы

               туралы Конвенция

               мына артықшылыққа

               ие, екiншiсiнде

               қатысушы елдер

               саны әлдеқайда көп,

               соның бiрi - Қытай

4. Теңiз жүк   Аталмыш Конвенцияда

тасымалы       теңiз тасымалын

туралы БҰҰ     жүзеге асыру кезін.

Конвенциясы    де бiркелкiлiкке

(Гамбург,      жетуге көмектесудің

1978 жылғы     халықаралық сипаты

1 наурыз)      және қажеттілiгi

               анықталады.

               Конвенция теңiз

               жүктерiн тасымалдау

               ережелерiн регла.

               менттейдi:

               тасымалдаушының

               және жүк жөнелтушi.

               нің жауапкершілiгi,

               көлiк құжаттарын

               ресiмдеу, қауiптi

               жүктер туралы

               арнайы ережелер

               және т.б.

               Гамбург ережелерi

               теңiз тасымалдаушы.

               ларының жауапкершi.

               лiгiн белгілейтiн

               қазiргi ережелер

               жинағын көрсетедi.

               Олар мультимодальды

               тасымалдарды дамыту

               үшiн негiз болып

               табылады, EDI

               Деректермен Элек.

               трондық Алмасу

               жүйесін қолдануға

               мүмкіндiк бередi.

               Осы Ережелер кәдiм.

               гi тауар жүк құжаты

               орнына келiсiм-шарт.

               тарды пайдалануды

               ұйғарады. Гамбург

               ережелерiн пайдалан.

               ған жағдайда жүк

               тiкелей теңiз

               тасымалдаушысына

               табысталғаннан

               кейiн де, порт

               жауапкершiлiгi

               тоқтатылмайды.

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

      - Тасис "Қазақстан Республикасында транзиттiк дәлiздердi дамыту саясатын қолдау" жобасы бойынша ұсынымдарға сәйкес

      3-қосымша

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

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

                       |       Транзиттік жүк тасқындары

 Жүк тасқындар бағыты  |         (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, Пресногорьков,

б/п 7-Достық                -     -     -    0,1   0,1   0,1   0,2

Барлығы                   20,0   4,2    -    0,1   0,1   0,1   0,2

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

ОРТАЛЫҚ дәлізі

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

Шеңгелді, Луговая -

Достық                      -     -    0,2   0,2   0,2   0,3   0,2

Барлығы                     -     -    0,2   0,2   0,2   0,3   0,2

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

ОРТА АЗИЯ дәлізі

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

Шеңгельді, Луговая -

Озинки, Илецк,

Никель-Тау,               24,1   7,4   5,5   3,1   2,2   2,5   2,3

Ақсарай

Барлығы                   24,1   7,4   5,5   3,1   2,2   2,5   2,3

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

БАТЫС дәлізі

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

Озинки, Ақсарай -

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, Илецк,

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

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

ОРТА АЗИЯ ШЫҒЫС дәлізі

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

Локоть - Шеңгелді,

Луговая                    9,6   3,6   1,3   0,7   0,5   0,3   0,6

б/п 7, Құлынды -

Шеңгелді, 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

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

басқалар

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

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 үстi көлігі инфрақұрылымын

                          дамыту" жобасы

"АТСП" РМК              - "Ақтау теңiз сауда порты" республикалық

                          мемлекеттiк кәсiпорын

ҚР ТМРА                 - Қазақстан Республикасының Табиғи

                          монополияларды реттеу және бәсекелестiктi

                          қорғау жөніндегi агенттiгi

ҚР ТСА                  - Қазақстан Республикасының Туризм және

                          спорт жөніндегi агенттiгi

АКҚ                     - Автокөлік құралдары

ҚР Қаржымині            - Қазақстан Республикасының Қаржы

                          министрлігі

ҚР ҰБ                   - Қазақстан Pecпубликасының Ұлттық Банкi

ҚР СА                   - Қазақстан Республикасының Статистика

                          жөніндегi агенттiгi

АҚС                     - Автоқұю станциясы

ЖІӨ                     - Жалпы iшкi өнiм

КМЕК                    - Көлiк министрлерінің eуропалық комиссиясы

БҰҰ ЕЭК                 - Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Еуропалық

                          экономикалық комиссиясы

ҚЖХТК                   - Қауіптi жүктердің халықаралық жол

                          тасымалдануы туралы еуропалық келiсiм

ECTP                    - Халықаралық автомобиль тасымалдарын жүзеге

                          асыратын көлiк құралдары экипаждарының

                          жұмысына қатысты eуропалық келiсiм

ЕҚҚДБ                   - Қайта құру және дамыту еуропалық банкi

"ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ           - "Қазақстан темiр жолы" Ұлттық компаниясы"

                          жабық акционерлік қоғамы

"ҰТКҚК" ЖАҚ             - "Ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы"

                          жабық акционерлік қоғамы

"КК ҒЗИ" АҚ             - "Көлiк және коммуникация ғылыми-зерттеу

                          институты" жабық акционерлік қоғамы

ИДБ                     - Ислам даму банкi

БҰҰ ИКАО                - Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Халықаралық

                          азаматтық авиация ұйымы

БҰҰ ИМО                 - Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Халықаралық

                          теңiз ұйымы

ТМД ИК                  - Тәуелсiз мемлекеттер достастығының

                          Интеграциялық комитетi

ҚазАТО                  - Қазақстан Республикасы халықаралық

                          автомобиль тасымалдаушыларының ұйымы

КБК                     - Көліктік бақылау комитеті

ІСЖК                    - Iшкi су жолдары бойынша жолаушылар мен

                          теңдеме жүктi халықаралық тасымалдау шарты

                          туралы Конвенция

ҚР ҰҚК                  - Қазақстан Республикасының Ұлттық

                          қауiпсiздiк комитетi

ҚР ККМ                  - Қазақстан Республикасының Көлiк және

                          коммуникациялар министрлігi

ҚР СІМ                  - Қазақстан Республикасының Сыртқы iстер

                          министрлігі

ҚР IIМ                  - Қазақстан Республикасының Ішкі iстер

                          министрлігі

ҚР ЭБЖМ                 - Қазақстан Республикасының Экономика және

                          бюджеттiк жоспарлау министрлігі

ҚР ДСМ                  - Қазақстан Республикасының Денсаулық сақтау

                          министрлігі

ХЖТ                     - МДП кiтапшасын қолданумен халықаралық жүк

                          тасымалы туралы кедендiк Конвенция

ХЖКО                    - Халықаралық жол көлiгi одағы

ХТЖО                    - Халықаралық темiр жол одағы

ХЭО                     - Халықаралық электр байланыс одағы

ХАКО                    - Халықаралық автомобиль көлiгінің одағы

ҰАСМ                    - Ұлттық ақпараттық супермагистраль

ТЖЫҰ                    - Темiр жол ынтымақтастық ұйымы

ЭЫҰ                     - Экономикалық ынтымақтастық ұйымы

РМК                     - Pecпубликалық мемлекеттiк кәсiпорын

ХАК                     - Халықаралық автомагистральдар туралы

                          келісім

ХМТЖ                    - Халықаралық магистральдық темiр жол

                          желiлерi туралы eуропалық келiсiм

ТМД                     - Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығы

АЭА                     - Арнайы экономикалық аймақ

СПЕКА                   - Орта Азия экономикалары үшін БҰҰ-ның

                          арнайы бағдарламасы

ТҚКС                    - Техникалық қызмет көрceту станциясы

БАҚ                     - Бұқаралық ақпарат құралдары

ТЭН                     - Техникалық-экономикалық негiздеме

ККК                     - Көлiк-коммуникация кешенi

TPACЕKA                 - Eуропа-Кавказ-Азия көлiк дәлізi

ТРАНССИБ                - Сібіраралық темір жол магистралі

ФИАТА                   - Экспедиторлар қауымдастығының халықаралық

                          федерациясы

ШЫҰ                     - Шанхай ынтымақтастық ұйымы

БҰҰ АТМЭӘК              - Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық

                          мұхитына арналған экономикалық және

                          әлеуметтiк комиссиясы

ЮНКТАД                  - Сауда және даму жөніндегі конфeренция

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

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