



Атауы	Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы
Әзірлеу үшін негіз	"Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасы туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 29 мамырдағы N 726 қаулысы
Негізгі әзірлеуші	Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі
Мақсаты	Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдар кезеңіне арналған мемлекеттік саясаты басымдықтарын айқындау
Міндеттері	Жалпы пайдаланыстағы халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының (бұдан әрі - халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар) негізгі бағыттарын және оларды модерлендіру жөніндегі жұмыстар көлемін анықтау; автомобиль жолдарын басқару мен қаржыландыру жүйелерін жетілдіру және бөлінетін ресурстарды пайдаланудың тиімділігін арттыру; озық технологияларды енгізу, жол жұмыстарының сапасын, қозғалыс қауіпсіздігін, жол бойындағы автосервис деңгейін арттыру, қоршаған ортаны қорғау жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау; автожол саласы қызметінің нормативтік құқықтық базасын жетілдіру.
Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары	Жүк тасымалы қауырт бағыттарда бұзылған жол учаскелерін оңалту, апатты көпірлерді қайта жаңарту, транзиттік бағыттарда жекелеген жол учаскелерін салу; жолдарды алдын ала ағымдық жөндеу, сондай-ақ жазғы-қысқы күтіп ұстау жөніндегі жұмыстардың көлемін ұлғайту; жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары желісін дамытуды жергілікті атқарушы органдармен үйлестіру;

жолдардың жай-күйін әзірлеу деңгейін көтеру,  
баға түзілімін жетілдіру, жол жұмыстарына  
тапсырыстарды конкурстық орналастыру  
негізінде қаражатты неғұрлым тиімді жұмсау;  
автомобиль жолдары құрылысы, жөндеу және  
күтіп ұстау ісінде озық технологияларды,  
материалдар мен тетіктерді енгізу;  
жөндеу-құрылыс жұмыстарының сапасын  
бақылау жүйесін жетілдіру;  
жол бойындағы автосервисті дамыту, қозғалыс  
қауіпсіздігін арттыру, қоршаған ортаны  
қ о р ғ а у ;  
әлемдік практикаға сәйкес республиканың  
автожол саласы қызметінің нормативтік  
құқықтық базасын жетілдіру.

Қаржыландыру Республикалық бюджет қаражаттары.  
көздері мен көлемі Халықаралық және республикалық маңызы бар  
автожолдарға шығыстар сомасы  
2001-2005 жылдары - 234 952,9 млн. теңге  
немесе 1 631,1 млн. АҚШ долларын құрайды.

Күтілетін нәтижелер Бағдарламаның орындалуы:  
1) халықаралық және республикалық маңызы бар  
16 487 км автожолдарды салуға, оңалтуға және  
жөндеуге мүмкіндік береді, мұның өзі  
төсемдері бүлінген жол учаскелерін қалпына  
келтіруге және халықаралық және  
республикалық маңызы бар автожолдардың  
70%-ның техникалық - пайдаланылу  
жай-күйін жақсартуға;  
2) жол жұмыстарында жұмыс орындарының санын  
32-35 мың адамға дейін өсіруге мүмкіндік  
береді. Бұл ретте (құрылыс материалдары, жол  
белгілері, автокөлік қызметі, жобалық  
жұмыстар және т.б.) жол жұмыстары үшін өз  
өнімдерін және қызметтерін беріп отыратын  
басқа салалардың кәсіпорындарында жұмыспен  
қ а м т у а р т а д ы ;  
3) әлемдік практикаға мейлінше жуықтата  
отырып, автожол саласының қазіргі заманғы



санының көптігі (ұдайы оң нәтижелі бола бермейтін) Қазақстан Республикасында автомобиль жолдарын дамытудың дәйекті мемлекеттік саясатының қажеттігін дәлелдейді.

### **3. Мәселенің бүгінгі таңдағы жай-күйін талдау Республика экономикасындағы автомобиль жолдары**

Автомобиль жолдары - Қазақстанның көлік-коммуникациялық кешенінің маңызды элементтерінің бірі, оның тиімді жұмыс істеуі және тұрақты дамуы бүгінгі таңдағы жағдайда экономиканың өрлеуіне, халықтың тұрмыс жағдайының деңгейін көтеруге және жақсартуға көшудің маңызды факторына а й н а л ы п о т ы р .

Темір жолдар мен су жолдарының салыстырмалы төмен тығыздығы жағдайында Қазақстанда автомобиль жолдары басым, ал көптеген аймақтар үшін тауарлар, құрылыс және агроөнеркәсіп жүктері келіп түсетін, өнімдер әкетілетін, жолаушы тасымалдары жүзеге асырылатын бірден бір қатынас құралы болып т а б ы л а д ы .

Нарықтық жағдайда жүк жеткізуді жеделдету және олардың басы бүтіндігі аса маңызды факторларға айналады. Осы орайда жүк жөнелтушілер, әсіресе жекеше сектор, жақын қашықтық аймағында (300 километрге дейін) ғана емес, сонымен қатар ұзақ қашықтықта (1500-2000 километр) да автомобиль көлігіне қ а й т а б а ғ д а р л а н а б а с т а д ы .

Өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы өндірісінің, шағын және орта бизнестің дамуына орай облысаралық тасымалдар, сондай-ақ іргелес мемлекеттермен б а й л а н ы с т а р а р т у д а .

Қазақстанның Еуразия құрлығының кіндігінде орныққан географиялық жағдайы Азия-Еуропа қатынасындағы қалыптасып келе жатқан трансқұрлықтық бағыттардың көлік магистральдарын пайдалану үшін қолайлы алғышарттар туғызады, олардың көпшілігі өзіне қазақстандық автожол желісінің учаскелерін қ а м т и д ы .

Халықаралық талдау орталықтарының бағалауынша, Оңтүстік Шығыс және Шығыс Азия-Еуропа бағыттарындағы транзиттік ағындар 330-400 миллиард АҚШ долларына бағаланады. Бұл ретте транзиттік ағындардың 20%-ға жуығы темір жол және автожол бағыттарымен Ресей Федерациясы және Қазақстан аумағы арқылы өтуі тиіс деп көзделеді. Транзиттік тасымалдар үшін алынатын алымдар - тікелей бюджет кірісі болып табылады.

Экономиканы дамыту міндеттері қуатты көлік - коммуникация желісін құрып , модерлендіруді талап етеді. Осы тұрғыда: халықаралық нарықтарға жаңа көлік бағыттарын тарту; көлік магистральдарын модерлендіру; Батыс- Шығыс және

Солтүстік-Оңтүстік бағытында транзиттік бағыт схемаларын белсендірек енгізу; Каспий инфрақұрылымын озық қарқынмен тарту; Алматы-Астана автожолын қ а й т а ж а ң а р т у а л д а т ұ р .

2000 жылдың соңына республикадағы автокөлік құралдарының паркі 1,3 миллион бірлікті құрады. Жеңіл автокөлік саны 1000 тұрғын адамға шаққанда 68 автомобильге дейін жетті және ұлғая түсуде.

Сонымен бірге автомобиль жолдарының техникалық деңгейінің төмендігінен, жекелеген көпірлердің апатты жағдайынан, қалаларға кіреберіс жолдардағы шамадан тыс нөпірден автомобильдердің жылдамдық мүмкіндіктері іске қосылмайды, жанармай 1,3 - 1,5 есе көп шығындалады, жылжымалы құрамды жөндеу және қызмет көрсету шығындары 2,5 - 3,4 есе өседі, автомобильдердің қызмет ету мерзімі 20-30%-ға қысқарады.

Осының бәрі кәсіпорындар мен тұрғын халық үшін тауарлар, жұмыстар және көрсетілетін қызметтер құнындағы көлік шығынын көбейтеді.

Көліктен тыс салада да, әсіресе агроөнеркәсіптік секторда өнімді тасымалдау кезінде бүлінуі мен жоғалуы (картоп, көкөніс, қызылша, сүт массасынан, малдың тірідей салмағынан 5-7%), сондай-ақ бұзылған автомобиль жолдары бойымен жылжитын автомобильдердің егін алқаптарын құртуы мен шаңға бөктіруі салдарынан өндірістік емес шығындар көп.

2000 жылдың басында Қазақстанда 75 мыңға жуық нарыққа бейімделген ауыл шаруашылық құрылымдары жұмыс істеді, олардың 98%-ы жеке меншікке негізделген және де олардың қызметінің тиімділігі жолсыздық салдарынан жапаш е г у д е .

Тұтас алғанда жолдардың қанағаттанғысыз жай-күйінің салдарынан келген экономикалық залалды сарапшылар 1997 жылдың бағасымен 83 миллиард теңгеге бағалап отыр ("Қазақстан автомобиль жолдарының ақ кітабы", 1997 жыл)

Экономикалық шығындардан басқа жолдардың жай-күйі нашарлауының әлеуметтік зардаптары бар. Жыл сайын жалпы пайдаланыстағы жолдарда жол-көлік оқиғаларынан 900-ден астам адам қаза табады және 3 600-і жарақат алады. Қолайлы жолдары жоқ шалғай елді мекендерден жастар ағылып кетуде және осыған байланысты кенттену тұтас проблемалар кешенін туғызып отыр.

Жолдардың нашар жай-күйі қоршаған ортаға теріс әсер ететін зиянды заттардың атмосфераға таралуын ұлғайтады.

Алдыңғы екі жылда өндірістің жандануына байланысты республиканың автомобиль жолдарында көлік ағынының артуы байқалады. Қазақстанның Экономикалық дамуының 2001-2005 жылдарға арналған индикативтік жоспарына сәйкес экономиканың 45,6%-ға өсуі болжануда. Практика көрсетіп отырғандай, өндірістің 1% өсімі тасымал көлемінің 1,5-1,7%-ға дейінгі өсіміне

әсер етеді, бұл өндейтін салаларда, құрылыс және агроөнеркәсіп кешендерінде шикізат пен өнім тасымалдарының қайталанбалылығына байланысты.

Республиканың өндіргіш күштерінің дамуы және автокөлік паркінің ұлғаюы автомобиль жолдары желісін барабар дамыту қажеттігін айқындайды. Бұл үшін объективтік алғышарттар ретінде:

- 1) өңдеуші өнеркәсіп көлемінің, құрылыс пен ауыл шаруашылығының өсуімен жалпы ішкі өнімнің өсуі;
- 2) жүк және жолаушы тасымалдары көлемінің артуы;
- 3) ұйымдардың және тұрғындардың автомобиль паркінің ұлғаюы;
- 4) транзиттік тасымалдарды арттырудың ықтимал мүмкіндіктері қызмет етеді.

### **Жолдардың жай-күйінің сипаттамасы**

Қазақстанда автомобиль жолдарының ұзақтығы 128 мың километрді құрайды. Олардың 85,6 мың километрі - жалпы пайдаланыстағы жолдар және 42,4 мың километр - технологиялық жолдар қызметін атқаратын өнеркәсіп орындарына, кеніштерге, фермерлік және орман шаруашылықтарына, басқа да өндірістерге кіреберіс түріндегі шаруашылық жолдар.

Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары маңыздылығы жөнінен ұзындығы 12301 километр халықаралық маңызы бар жолдар, ұзындығы 10710 километр республикалық маңызы бар жолдар, ұзындығы 62636 километр жергілікті маңызы бар жолдар болып бөлінеді.

Халықаралық және республикалық маңызы бар жолдар жалпы пайдаланыстағы жолдардың 27%-ын ғана құрайтынына қарамастан, оларға автокөлік тасымалының 50%-ы тиесілі.

Республикада өзінің сұлбасы мен ұзындығы бойынша жалпы пайдаланыстағы жолдар желісі негізінен қалыптасқан. Оны толықтыру үшін іргелес мемлекеттермен қосатын учаскелер (Бейнеу - Ақжігіт - Нүкіс, Қызылорда - Үшқұдық - Бұхара, Ақтау - Бекдаш - Түркменбашы, Ұзынағаш - Быстровка (Кемин), сондай-ақ Ресейге шығатын бірқатар жолдар) салу қажет.

Автомобиль жолдарының техникалық жағдайы 2-қосымшада (1-кесте) көрсетілген. Жалпы пайдаланыстағы жолдардың үлкен бөлігі - 65% асфальтты-бетонды және қара қиыршық тасты, 29,3% - ұсақталған қиыршық тасты жолдар, бүгінде төсемсіз, яғни топырақты күйінде барлық желінің 5,3 п а й ы з ы қ а л ы п о т ы р .

Халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының деңгейі орташадан біршама жоғары - мұнда жол сілемінің 91% қатты төсемді, 7,7% қиыршық тас төсемді және 1,3% топырақты жол үзіктері. Халықаралық

және республикалық маңызы бар автожолдардың көп бөлігі (86%) II-III техникалық санатқа жатады әрі көлік жүретін бөлігінің ені 7-8 метр болатын екі қозғалыс жолағы бар. I техникалық санаттағы (4 қозғалыс жолағы) жолдар 685 километрді құрайды (3,3%) - бұлар, негізінен, облыс орталықтары мен ірі елді мекендерге кіреберістер.

Жалпы пайдаланыстағы жолдардың едәуір үлкен сілемінің (25087 километр) төсемі өтпелі тұрпатты, оның ішінде 1759 километрі халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар. Жолдардың 4580 километрі төсемсіз (топырақ күйінде), оның ішінде 310 километрі - халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісінде (3, 8-қосымшалар). Аталған жол учаскелері қозғалыс жылдамдығы бойынша да, автомобиль білігіне түсетін салмақ бойынша да талаптарға жауап бермейді әрі жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ете алмайды.

Аумақтық тұрғыда алғанда автомобиль жолдарының республиканың аймақтары бойынша тең бөлінбеуі орын алады. Мысалы, Батыс Қазақстанның стратегиялық перспективалы аймағында (Батыс Қазақстан, Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау облыстары) жалпы пайдаланыстағы автожолдар ұзындығы елдегі жолдардың 20%-ын құрайды. Бұл ретте аймақ жолдарының 13%-ы топырақ күйінде, бұл орташа көрсеткіштен 2,6 есе нашар.

Саланың басты техникалық проблемасы - жол төсемдерінің салмаққа төзімділік қабілетін үдемелі түрде жоғалтуы. Қазақстанда жолдардың едәуір бөлігі (86%) 60-80 жылдары, сол кезеңнің нормативтік талаптары бойынша автомобиль білігіне түсетін салмақ 6 тоннадан аспайтын мөлшермен жобаланып салынған. Бүгінде жүріп өтуі үшін төлем алынбайтын білікке түсер салмақ 10 тоннаға дейін жеткізілген, бірақ республиканың транзиттік бағыттары бойынша осы салмақтан асатын көлік жүреді, ал асқаны үшін көзделген төлем жолдарға келтірілетін залалды өтемейді.

Осы орайда бірінші кезекті міндеттердің қатарында республикада таяудағы бес жылға автомобиль жолдары мен көпірлердің техникалық мүмкіндігін ескере отырып, автокөлік құралдарын өткізу үшін шекті жол берілетін салмақ параметрлерін белгілеуге байыпты қағидат қажет. Бұл жолдардың одан әрі бүлінуін тоқтатуға мүмкіндік береді.

2001 жылдың басына (2000 жылғы күзде жолдарды техникалық тексеру) халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың 5348 километрі немесе 23%-ының төсемдерінде қауіпті ақаулар бар және бұзылу сатысында тұр. ( 5 - қ о с ы м ш а ) .

1993 жылмен салыстырғанда қозғалыс үшін қауіпті учаскелер саны 6 еседен артық өсті, бұл да жолдардың жалпы пайдаланылу деңгейінің нашарлауына дәлел болады. Жалпы халықаралық және республикалық маңызы бар жол

желісінде тексерілген учаскелердің тек 20%-ы ғана берік және тегіс деуге болады (7-қосымша). Мұның өзі Ресейдің федералдық жолдарындағы тиісті көрсеткіштерден 2,5-3 есе нашар.

## **Көпір шаруашылығы**

Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдарында 3099 көпір және жалпы ұзындығы 117,6 мың текше метр жол өткелдері бар (2-қосымша 2-кесте), олардың 95% металдан және темір бетоннан, 5% ағаштан. Көпірлердің неғұрлым көп саны Алматы (100 километр жолға 6 көпірден), Шығыс Қазақстан, Ақтөбе, Оңтүстік Қазақстан облыстарында.

Тексеруден өткен халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарындағы 947 көпірдің 224-і (22%) қанағаттанғысыз күйде және олардың сенімділігі 80%-ға ғана қамтамасыз етілген. 65 көпір жұмыс жүк көтерімділігі жобаланғаннан 50 және одан төмен пайыз апатты режимде пайдаланылады және жол берілетін салмақ пен габариттен асатын ауыр салмақты және ірі габаритті көлік құралдарын өткізудің ерекше шарттарын сақтауды талап етеді (4-қосымша). Көпірлердің жай-күйі 2-қосымша (3-кесте) бейнеленген. Әдетте, қанағаттанғысыз және апатты күйдегі көпірлер 1957- 1965 жылдары сол кезеңнің нормативтік талаптары бойынша салынған және өз ресурстарын түгескен.

Көпірлердің жалпы санының 30%-ынан астамы көлік жүретін өтетін бөліктің габариті бойынша талаптарға сәйкес келмейді, бұл жол жүрісі қауіпсіздігі ш а р т т а р ы н н а ш а р л а т а д ы .

Тұтас алғанда түсетін салмақ әсерінен және уақтылы жөндеу болмағандықтан , жыл сайын халықаралық және республикалық маңызы бар жолдарда 10-15 көпірдің қанағаттанғысыз қалыптан апатты күйге көшу үрдісі байқалады. Жалпы пайдаланыстағы жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарында (бұдан әрі - жергілікті маңызы бар автожолдар) 79 көпір апаттылар қатарына жатқызылған және 510 көпір габариттерге сәйкес келмейді.

## **Халықаралық бағыттар**

Алдыңғы кезеңде республикада тарихи қалыптасқан бағыттар бойынша транзиттік әлеует қалыптасты, оның негізін мемлекетаралық жол қатынасында тасымалдарды қамтамасыз ететін бірқатар көлік бағыттары құрайды. Бұл ретте Қазақстан үшін екі маңызды стратегиялық мәселе шешіледі:

- 1) республиканың ішкіқұрлықтық мемлекет ретінде теңіз порттарына шығуы;
- 2) автокөлікті үш негізгі бағыт бойынша транзиттік өткізу:

- Ресей, Еуропа, Балтық жағалауы елдері;
- Қытай, Жапония, Оңтүстік Шығыс Азия елдері;
- Орта Азия, Кавказ сырты республикалары, Иран, Түркия.

Осы бағыттардағы қазақстандық автожолдардың тиісті бөліктері АТМЭЭК (ЭСКАТО) аясында Экономикалық ынтымақтастық ұйымдары елдері түзетін Азия тас жолдарына (АЛТИД жобасы); ТРАСЕКА жобасына (Еуропалық Одақ), сондай-ақ тізбесі үкіметаралық келісіммен (1998 жылғы 11 қыркүйектегі хаттама) бекітілген ТМД-ға қатысушы елдердің халықаралық автомобиль жолдарының желісіне (2-қосымша 4-кесте) құрамдас бөлім болып кірді.

Сонымен, Қазақстанның автожолдар желісі көптеген мемлекеттерге, ірі порттарға, көлік тораптарына және терминалдарға шығатын автомобиль жолдарының Еуропалық және Азиялық қосалқы аймақтық жүйесіне

ш о ғ ы р л а н ғ а н .

Қазақстанда осы жолдардың жалпы ұзақтығы 12,3 мың километр (9-қосымша )

Қазақстанның транзиттік бағыттары көбінде магистральды жолдарға қойылатын талаптарға жауап бермейді (бөлу және өтпежылдамдық жолақтарының болмауы, түрлі деңгейлердегі көлік айрықтарының аздығы, кедергі қоршаулармен, жол таңбаларымен, жарықпен, жол сервисі объектілерімен қамтамасыз етілуінің жеткіліксіздігі). Олардың техникалық жай-күйі (2-қосымша 5-кесте) келтірілген.

Жолдар сілемінің 5%-ы ғана бірінші техникалық санатта, қалған бөлігі (87%) - бұл II және III санаттағы жолдар, бұған қоса жолдардың 402 километрдей учаскелері топырақ күйінде және 770 километрі ұсақталған қиыршық тасты

т ө с е м д і .

Қазіргі кезде және орта мерзімді перспективада халықаралық тасымалдар алты негізгі бағытта жүзеге асырылады:

- 1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас;
- 2) Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара;
- 3) Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл;
- 4) Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркменстан шекарасы;
- 5) Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай;
- 6) Астана - Қостанай - Челябинь - Екатеринбург.

Транзиттік тасымалдар негізінен Орта Азия республикалары, Ресей, Қытай

а р а с ы н д а жү р е д і .

Жоғарыда көрсетілген негізгі алты бағыттың ұзақтығы 8,3 мың километрді немесе транзитті дәліздердің жалпы ұзындығының 67%-ын құрайды. Жол сілемінің көпшілік бөлігінде (94%) асфальтбетонды және қара қиыршық тасты төсем бар, топырақты жол үзіктері бір бағытта ғана (төртіншіде). Алайда

техникалық-пайдалану сипаттамалары (тегістік және мықтылық) бағыттардың көпшілік бөлігінде қанағаттанғысыз, бұл (2-қосымша 6-кесте) көрінеді.

Алты бағыттағы 443 көпірдің 38 көпірі (4906 қума метр) ауыр салмақты және ірі ауқымды көлік құралдарын өткізудің айрықша режимінде, соның ішінде Талас, Ассы, Бадан, Елек, Ырғыз, Орал өзендері арқылы өтетін көпірлер де апатты және апат алдындағы күйде.

Жол бойындағы инфрақұрылым объектілерінің (техникалық қызмет көрсету станциялары, автомобильге май құю, тамақтанатын және демалатын орындар) деңгейі өте төмен, мұның өзі тасымалдаушылардың, жолаушылар мен автосаяхатшылардың еңбек етуі мен демалуының қалыпты режимін жасауға септігін тигізбейді. Автокөліктерге сапалы жанармай құйыларына да кепілдік жоқ.

Нәтижесінде қазақстандық бағыттың неғұрлым қысқасының өзі шетел автотасымалдаушысы бағыттарын таңдауда шешуші фактор болмайды.

Транзиттік бағыттардың мәселелерін шешуді бұдан әрі кейінге қалдыру республиканың транзиттік әлеуетін жоғалтуға жетелеуі мүмкін.

Қазіргі таңда күллі іргелес мемлекеттер өздерінің транзиттік бағыттарының дамуына зор көңіл бөлуде.

Ресейде Моңғолия арқылы Қытайға шығатын "Қорған - Есіл - Омбы" автожолы қайта жаңартылуда. Бұл "Қорған - Петропавл - Омбы" учаскесіне балама жол.

Өзбекстанда Қырғызстан арқылы Қытайға (Қашқар) шығатын Ташкент - Әндіжан - Ош автожолының құрылысы басталды. Түркменстан арқылы Каспий теңізіне шығатын Ташкент - Бұхара бағытын қайта жаңарту қаралуда.

Түркменстанда Түркменабад (бұрынғы Чарджоу қаласы) Ашғабат - Түркменбашы теңіз порты бағытында жол жобасы іске асырылуда.

Аталған жобаларды іске асыру халықаралық тасымалдаушыларға өздері үшін тиімді шарттарда бағыттарды таңдауына мүмкіндік береді.

## **Жол жұмыстарын қаржыландыру**

2000 жылға дейін республика жолдарының техникалық жағдайы нашарлауының тұрақты үрдісі жол саласының дәйексіз қаржыландырылуымен байланысты. Егер 1992 жылы халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарға жұмсалған шығындар 798,1 миллион АҚШ долларын құраса, 1999 жылы олар 41 миллион долларға төмендеген (1-қосымша N 1-сурет).

Жыл сайын нормативтерге сәйкес жөндеуді қажет ететін шамамен 10-25% жол ұзақтығы жөнделеді. 1994-2000 жылдары Қазақстанда жол желісінің 1 километріне 1,6 мың АҚШ доллары жұмсалды. Ресейде, Белоруссияда,

Өзбекстанда бұл көрсеткіш 2-4 есе жоғары.

Дамыған батыс елдерінде автомобиль жолдарының 1 километрін жөндеуге және күтуге кететін шығындар: Францияда - 16 мың АҚШ долларын, Германияда - 27,2 мың АҚШ долларын, АҚШ-та - 17,6 мың АҚШ долларын құрайды.

Саланы қаржыландыруды және жөндеу жұмыстарының көлемін қысқарту нәтижесінде төсемдерінде ақаулары бар жол сілемі артты (ой-шұңқырлар, ойдымдар, сызаттар, ойқы-шойқы жолтабаны) (1-қосымша N 2-сурет).

Республикада 1992-1998 жылдары жұмыс істеген Жол қоры соңғы жылдары (1996-1998 жылдары) 100-130 миллион АҚШ долларына тең қаражатты тарта отырып, экономиканың құлдырау кезеңінде саланың белгілі бір дәрежеде өмір сүруін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді. Жол қорын реформалаудың және оны нарықтық экономикада жұмыс істеу талаптарына жақындатудың елеулі қадамы 1998 жылдың 1 шілдесінен бастап Жол қорына өндірілетін және сырттан әкелінетін жанармай мен дизельді отыннан: бензиннің 1 тоннасынан 4000 теңге және дизельді жағармайдың 1 тоннасынан 3490 теңге мөлшерінде алым аударып отыру туралы шешімнің қабылдануы болды (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1998 жылғы 1 шілдедегі N 623 қаулысы). Осы қаржы көзін енгізу көптеген мемлекеттердің тәжірибесімен қуатталады, онда аталмыш қаржы көзі жол жұмыстарын қаржыландырудың жалпы көлемінің 40-тан бастап 80 пайызына дерлігін құрайды.

1999 жылдан бастап Жол қоры таратылды және жол жұмыстарын бюджеттен қаржыландыру жүзеге асырылады.

2000 жылы жол жұмыстарын қаржыландыру артты. Республикалық бюджеттен 13,9 миллиард теңге бөлінді. 2001 жылы автомобиль жолдарына 24,5 миллиард теңге бағыттау жоспарланып отыр, бұл бұрынғы жылдардағыдан әлдеқайда көп. Алайда қаржыландырудың осы деңгейі алдағы бес жылда сақталғанның өзінде ол халықаралық және республикалық автожолдар желісін қалпына келтіру және оны күтіп ұстау жөніндегі ағымдық шығыстарды қамтамасыз ету үшін жеткіліксіз болады.

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

2001-2005 жылдардың орта мерзімді перспективасына көзделіп отырған автожол саласын дамыту халықаралық көлік коммуникацияларына кіріккен, жүк және жолаушы тасымалдарын мейлінше аз шығынмен және тиісті сервистік қызметтер кешенімен қамтамасыз ететін экономика мен қоғамның барлық субъектілеріне қол жетімді автомобиль жолдарының тиімді желісін жасаудың құрамдас бөлігі болып табылады.

2001-2005 жылдарға арналған Бағдарламаның мақсаты автожолдар саласын

дамытудың 2001-2005 жылдар кезеңіне арналған мемлекеттік саясаттың басымдықтарын айқындау болып табылады.

Осы кезеңнің міндеттері:

1) халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желілерінің негізгі бағыттарын және желілерді модерлендіру бойынша жұмыс көлемін айқындау;

2) автомобиль жолдарын басқару және қаржыландыру жүйелерін жетілдіру және бөлінген ресурстарды пайдалану тиімділігін арттыру;

3) озық технологияларды енгізу, жол жұмыстарының сапасын, қозғалыс қауіпсіздігін, жол бойындағы автосервис деңгейін арттыру, қоршаған ортаны қорғау жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау;

4) автожол саласы қызметінің нормативтік құқықтық базасын жетілдіру болып айқындалды.

## **5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары және тетігі Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісін модерлендірудің басым бағыттары және желілерін жаңарту бойынша жұмыстар көлемі**

Қолда бар ресурстарды шоғырландыру қамтамасыз етілетін басым бағыттар болып мыналар айқындалады:

1) алдыңғы кезеңде басталған объектілерді салу мен оңалтуды аяқтау;

2) облысаралық және аймақаралық көлік байланыстарын қамтамасыз ететін жүк тасымалы қауырт бағыттарда бұзылған учаскелерді қайта жаңарту және күрделі жөндеу;

3) апатты көпірлерді қайта жаңарту;

4) перспективалы және транзиттік бағыттарда жекелеген жол учаскелерін салу;

5) автомобиль жолдарын алдын ала профилактикалық жөндеу, сондай-ақ қысқы күтіп ұстау жұмыстарының көлемін ұлғайту.

Автомобиль жолдарын жыл сайынғы техникалық тексеру және жол төсемдерінің беріктігі көрсеткіштерін құрал-аспаптар бойынша бағалау материалдары және орындалған техникалық-экономикалық негіздемелер бойынша қайта жаңарту мен жөндеуді талап ететін жол желілерінің бөліктері айқындалды.

2001-2005 жылдарда алты негізгі жүк тасымалы қауырт магистральда 3 801 километр жолды оңалту, салу, қайта жаңарту көзделіп отыр, оның ішінде: оңалту - 1 255 километр, қайта жаңарту - 2050 километр; қиыршық тас төсемді қара қиыршық тас төсеммен ауыстыру - 396 километр; жаңа жол учаскелерін салу -

100 километр. Бұл жұмыстардың көлемі бағыттар тұрғысында 2-қосымша 7-кестеде көрсетілген.

Басқа халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарда: оңалту - 502 километр, 393 километр төсемдерді күрделі жөндеу, 7429 километрді орташа жөндеу, Қызыләскер-Киров (54 километр), Лениногор-Ресей шекарасы (62 километр), Бейнеу-Ақжігіт-Өзбекстан (31 километр), Үшарал-Достық жолын қайта жаңарту (184 километр) және Қызылорда-Жезқазған жолы учаскесінің (187 километр) төсемін қара қиыршық тас төсеммен ауыстыру жоспарланып отыр. Аталған жұмыс көлемі 8-кестеде келтірілген.

65 көпірді қайта жаңарту, Орал қаласындағы Орал өзені арқылы өтетін көпір құрылысын аяқтау, Қызылорда қаласы ауданында Сырдария өзені арқылы өтетін көпір және Астрахань-Атырау автожолында Қиғаш өзені арқылы өтетін көпір салу көзделіп отыр.

Батыс Қазақстан автомобиль жолдарын дамытуға басты мән беріледі. Атырау - Орал, Орал - Ақтөбе - Ақтөбе - Қарабұтақ - Қостанай облысының шекарасы, Қарабұтақ - Ырғыз - Қызылорда облысының шекарасы, Атырау - Ақтау бағыттарындағы автожолдар учаскелерін, сонымен қатар Ресей Федерациясының (Орал - Самар және Атырау - Астрахань), Өзбекстанның (Бейнеу - Ақтау) және Түркменстанның (Ақтау - Түркменбашы) шектескен аймақтарына шығатын автожолдар учаскелерін қайта салу көзделіп отыр. Батыс Қазақстанның халықаралық және республикалық мәндегі жолдарындағы барлық апатты көпірлер қайта салынады.

Тұтас алғанда халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісіндегі жол жұмыстарына қажетті шығындар 2001-2005 жылдарға - 254,9 миллиард теңгені немесе 1580, миллион АҚШ долларын құрайды.

2001 жылдың жоспарында республикалық бюджеттік бағдарламалар бойынша 24,5 миллиард теңге (166,7 миллион доллар) көзделген. Қалған кезеңге (2002-2005 жылдар) жол жұмыстарына жыл сайын орташа алғанда 57,6 миллиард теңге немесе 353,3 миллион АҚШ долларын бағыттау қажет.

Көзделген шаралардың нәтижесінде мынадай жұмыс көлемі орындалады: 1757 километрді оңалту; 3064 километрді қайта жаңарту; 11 312 километрді күрделі және орташа жөндеу (9-кесте); 65 көпір қайта жаңартылады; 583 километр қара қиыршық тас тұрпатты төсемге ауыстырылады; 259 километр жаңа жол салынады.

Барлығы 16 133 километр халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың техникалық жай-күйі жақсартылатын болады.

Жолдарды жөндеудің аталған көлемдері жол төсемдерінің жөндеуаралық қажетті қызмет ету мерзімдері бойынша 65-70% құрайды. Бұлар халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісінің негізгі жүк тасымалы

қауырт және перспективалы бағыттарының техникалық-пайдалану көрсеткіштерін қалпына келтіру үшін бірінші кезекті болып табылады.

## **Автомобиль жолдарын басқару мен қаржыландыру жүйесін жетілдіру және бөлінген ресурстарды пайдалану тиімділігін арттыру**

2001-2003 жылдары халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар мен көпірлердің жағдайы туралы деректер банкінің негізінде қолда бар ресурстарды аймақтар мен бағыттар бойынша жолдарды салуға, жөндеуге және күтіп ұстауға, жобалауға және тиімді бөлуге мүмкіндік беретін жолдардың көлік - пайдаланылу жай-күйіне диагностика жасау және болжау жүйесін пысықтап, қолданысқа енгізу ісі алда тұр.

Көлік және коммуникациялар министрлігінің жол саясатын автомобиль жолдарын басқару жөніндегі жергілікті атқарушы органдармен үйлестіруі республикада ортақ пайдаланыстағы жолдардың қызмет етуі жөніндегі міндеттерді неғұрлым тиімді шешуге мүмкіндік береді.

Бұл өзара іс-қимыл мынадай жолдармен жүзеге асырылмақ:

1) автомобиль жолдарын дамытудың бағдарламаларын бірлесіп әзірлеуге қ а т ы с у ;

2) жол шаруашылығының нормативтік және құқықтық базасын дайындау;

3) жергілікті маңызы бар автожолдар құрылысы (қайта жаңарту) туралы ш е ш і м д е р д і ү й л е с т і р у ;

4) жолдарды жөндеумен және күтумен айналысатын жол саласы мамандарының біліктілігін арттыру жөніндегі бірлескен шараларды әзірлеп іске а с ы р у ;

5) жергілікті маңызы бар жолдарды және көпірлерді тексеру, деректер банкіні түзу, жолдарды жөндеу мен күтіп ұстаудың жаңа технологияларын енгізу, экологиялық қауіпсіздік, техникалық бақылауды жүзеге асыру мәселелерінде а й м а қ т а р ғ а ж ә р д е м к ө р с е т у .

Ресурстардың пайдаланылу тиімділігін арттыру мақсатында мыналар к ө з д е л е д і :

1) жол жұмыстарының бағасын төмендететін жаңа техника мен алдыңғы қатарлы технологияларды енгізуді ескере отырып жол құрылысында, жөндеуде және күтіп ұстауда нормаларды және бағалауды қайта өңдеу;

2) жолдарды жобалау, салу, күрделі және орташа жөндеу тапсырыстарын орналастыруды конкурстық негізде іске асыру, мұның өзі кәсіпорындардың меншік түріне қарамастан жол жұмыстарының нарығына біліктілігі жоғары орындаушыларды іріктеп алу мүмкіндігіне тең қол жеткізуді қамтамасыз етеді;

3) автожол саласында қаражат пен мемлекеттік мүліктің мақсатты және тиімді пайдаланылуын тексеру тетігін қатаңдату.

Нарық талаптарына қатысты автожол саласын одан әрі реформалау автомобиль жолдарын дамытудың қаржылық базасын жетілдіруді талап етеді.

Бұл жоспарда 2002-2003 жылдары халықаралық сарапшылардың қатысуымен әлемдік практикаға сәйкес орталық атқарушы органдарда және Республика Үкіметінде қарау үшін автомобиль жолдарын қаржыландыру жүйесін жетілдіру жөніндегі ұсыныстар әзірленеді.

Бұл ретте автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту, сондай-ақ бірқатар ақылы жол объектілерін құру мақсатында банк, сақтандыру, басқа да қаржы институттарының қаражатын тарту, бағалы қағаздар шығару мүмкіндігін қарастыру көзделеді.

Ақылы объектілер ретінде қолданыстағы немесе салынып бітпеген автомобиль жолдары, көпірлер және жолөтпелер, сондай-ақ жаңадан салынатын осы іспеттес объектілер қарастырылуы мүмкін. Ақылы жолдар, көпірлер, жолөтпелер салу осы бағытта ақысыз балама жолсапар болған ретте мүмкін.

Жолсапар үшін төлемақы мөлшері сапардың жайлылығын арттыру және жылдамдықты жоғарылату, тасымалдардың өзіндік құнын төмендету, жолда болу уақыты мен жанармай шығынын қысқарту, сондай-ақ жол-көлік оқиғаларының қатерін азайту есебінен жол пайдаланушылар алатын пайданы ескеруге тиіс.

Ақылы жол объектілерін салу және пайдалану үшін тиісті құқықтық және нормативтік база даярлануы керек.

### **Озық технологиялар**

Жолдар мен көпірлерді салу және жөндеу кезінде құрылыстардың қызмет ету мерзімін ұлғайтатын және энергия шығындылығы мен материал шығындылығын азайтуды қамтамасыз ететін жаңа конструкциялар мен технологияларды енгізуге ден қойылады. Бұл сызатты-жарықшақты жол жабынын қалпына келтіру, жол төсемдерін салқын фрезерлеу және жол төсемдік материалдарды қайта пайдалану әдісімен тегістеу жөніндегі технологиялар мен жабдықтар.

Жол-құрылыс материалдарының сапасын жоғарылату маңызды бағыт болмақ. Бірінші кезекте бұл асфальтбетонның жоғары сапасын және құрылыс мерзімін ұзартуды қамтамасыз ететін катионактивті эмульсиялар негізінде эмульсиялы-минералды материалдарды пайдалану. Ғылыми зерттемелер негізінде асфальтбетон мен мұнай-битумға қойылатын стандарттар талаптарын, оларды Қазақстанның түрлі аймақтарындағы табиғи-климаттық талаптарға қатысты нақтылай түсуді ескере отырып, жетілдіру жоспарлануда.

Мұның қажеттілігін жолдардың жекелеген учаскелеріндегі практика дәлелдеді, асфальтбетонды төсемдерде бірінші-екінші жылдары пайдаланғаннан кейін сызат-жарықшақтар пайда болған.

Жол құрылысында, жөндеуде және күтіп ұстауда жергілікті материалдар және өнеркәсіп өндірісінің үйінді қалдықтары пайдаланылады, бұл жол жұмыстарының құнын төмендетумен қатар қалдықтарды кәдеге жарату және қоршаған ортаны сауықтыру проблемасының шешілуіне жәрдемдеседі.

Ғылыми-техникалық прогрестің осы және басқа да маңызды бағыттарын ғылыми-техникалық жұмыстардың және прогресивтік материалдарды, механизмдер және технологияларды енгізудің жылдық жоспарларына сәйкес әзірлеп, енгізу белгіленіп отыр. Жол техникасы паркін жаңалауды мыналарды ескере отырып жүргізу көзделеді:

1) автомобиль мен пневмодоңғалақты тартқыштар базасында кешенді жол машиналарын қолдану есебінен парктің номенклатурасын азайту және оны біріздендіру;

2) ауыспалы аспалы жабдықтарды кеңінен қолдану, сондай-ақ дәстүрлі машиналарға қосымша жұмыс органдарын орнату;

3) пневмодоңғалақпен жүретін машиналарды пайдалану есебінен икемділігін арттыру.

Осының бәрі автомобиль жолдарын жөндеу және қысқы-жазғы күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды жаңа сапалық деңгейде орындауға мүмкіндік береді.

### **Жол жұмыстарының сапасын көтеру**

Құрылыс және жөндеу жұмыстарының сапасын жоғарылату жол саласында жүргізілетін техникалық саясаттың басым бағыттарының бірі болып табылады. Бұл бағытта техникалық нормативтер, үдемелі нормалар мен негізделген жобалаудан бастап салу мен пайдалануға дейінгі барлық сатыда құрылуының толық болуын қадағалауды ұйымдастыру ережелерін негізделген жұмыс сапасын басқарудың жинақты жүйесін құру орталық буын болып табылады.

Бұл жүйенің негізгі бөлшектері болып мыналар саналады:

1) құрылыстың инженерлік дайындығы, нормативтік талаптарға қатаң сәйкестігі өндірістік үдерістердің оңтайлы реттемелерін әзірлеу;

2) мердігерлік шарттарына орындалған жұмыстарды кепілдік міндеттемелермен және жолдарды салу, қайта жаңарту, жөндеу және күтіп ұстау сапасы үшін жауапкершіліктің басқа да нормаларымен қабылдау талаптарын енгізу;

3) алдыңғы қатардағы отандық және шетелдік тәжірибелерді кеңінен қолдана отырып, жол құрылысын жоғарғы сапамен, пайдалану сенімділігімен және

төзімділікпен қамтамасыз ететін тиімді технологияларды қолдану;

4) үдемелі материалдарды, соның ішінде беткі - белсенді заттардың жаңа түрлерін, жол тұтқырлығын және белгілеу материалдарын, асфальтті бетонның және жол сапасын көтеруге әсер ететін жол битумын, жол мастикаларын түрлендірушілерді қолдану;

5) жол бетондарында және басқа да жол жамылғыларының құрылыс қабаттарында қолданылатын минералды материалдардың сұрыптамасын ұлғайту;

6) тапсырыс беруші (техникалық қадағалау), жобалау ұйымы (авторлық қадағалау), тәуелсіз инжинирингтік ұйымдардың (ірі объектілердің жөнелтпесі) жұмыс сапасын жинақты көп сатылы жүйелі түрде қадағалау;

7) орындалатын жұмыс (кіретін, операциялық, қабылдайтын) сапасын белсенді және қатаң өндірістік қадағалау жүйесін қалпына келтіру;

8) тапсырыс берушінің жер төсемін, жол "киімін", көпір құрылыстарын экспресс-бақылау құралдарымен қоса, қажетті құралдармен және жабдықтармен жабдықталған арнайы лаборатория қызметі құрамындағы әр облыста ұйымдастыруды және жинақтауды 2003 жылы аяқтау.

### **Жол қозғалысының қауіпсіздігін арттыру**

Автожол саласының ең басты міндеттерінің бірі автомобиль жолдарындағы апаттылықты төмендету болып табылады. Жолдарды жөндеуге және күтіп ұстауға бөлінген жалпы қаражат шегінде мыналарды ескере отырып, нақты жұмыстар көлемін жүзеге асыру көзделеді:

1) жолдарда инженерлік жабдықтарды жақсарту, соның ішінде қапталдық кедергі қоршау және қарсы көлік ағындарын бөліп тұратын қоршаулар орнату;

2) апат ошақтарын жою;

3) жол қозғалысына қатысушыларға арналған ақпаратты жақсарту;

4) жолдың қауырт учаскелерінде белгілер орнату;

5) жол-пайдалану ұйымдарында жол қозғалысы қызметі мамандарының біліктілік деңгейін арттыру;

6) метеожағдайлармен хабардар ету жүйесін неғұрлым кеңінен тарату;

7) жол қозғалысының қауіпсіздігі тұрғысынан жолдарды салу, қайта жаңарту және жөндеу жобаларына сараптама жүргізу;

8) жолдарды қысқы күтіп ұстаудың сапасын арттыру.

Жолдарда алдыңғы жылғы апаттылық себептерін талдау негізінде жыл сайын облыстық автомобиль жолдары басқармалары мен негізгі автожол бағыттары тұрғысында жол қозғалысы қауіпсіздігінің деңгейін арттыру жөніндегі жұмыстардың жоспарын бекіту көзделеді.

## **Автосервисті дамыту**

Автомобиль жолдарын қайта жаңарту және жөндеу қауіпсіз жол қозғалысы, жол пайдаланушылардың жұмыс істеу мен демалу жағдайларын және автотуризмді дамыту үшін қажетті шарттар туғыза отырып сервистік қызмет көрсету деңгейін жоғарылатумен ұштастырылады.

Саланы қаржыландырудың қолданыстағы жүйесі мен шағын және орта бизнесті қолдау және дамыту жөніндегі мемлекеттік саясатқа сәйкес жол сервисі объектілерінің екі тобы бөлінді, олардың құрылысы мен қаржыландырылуы тиісті ұйымдық-құқықтық әдіспен әр түрлі көздерден жүзеге асырылады.

Объектілердің бірінші тобы - бұл автомобиль жолы кешеніне кіретін объектілер. Оларға апаттық-шақыру байланысы, автомобильдердің қысқа мерзімді аялдау алаңдары, су көздері, автобус аялдамалары, автопавильондар жатады. Бұл объектілерді салу жол жұмыстарына көзделетін жалпы қаражат есебінен жүзеге асырылады.

Объектілердің екінші тобы - бұл ақылы сервис объектілері (қонақ үйлер, кемпингтер, жанармай құю станциялары, техникалық қызмет көрсету станциялары, тамақтану орындары, терминалдар және т.б.).

Бұл кәсіпорындардың құрылуы мен кеңейтілуі мемлекет тарапынан қолайлы реттеу климатына қоса осы қызмет түріне сұраныспен және ұсыныспен айналады.

Қазіргі кезде бұл саланың дамуында жүйелілік сипат жоқ. Бұл тұрғыда:

1) жұмыс істеп тұрған жол бойындағы сервис объектілерінің жол қозғалысының қауіпсіздігі мен эстетикалық безендірілу талаптарына сәйкестігі тұрғысында негізгі автожол бағыттарын тексеру;

2) жергілікті атқарушы органдардың қатысуымен объектілер ықтимал белсенді орналастырылатын жерлерді белгілеу және олардың игерілу дәрежесіне қарай үлгі жобалық шешімдерді даярлауда, жер бөлуде, жол учаскелерінің және пункттерінің желілік ғимараттарын аумақпен және коммуникацияларымен үйлестіру мүмкіндігінде, сондай-ақ сервис объектілерін белсенді қалыптастырудың басқа да мәселелерін шешуде жәрдемдесу қажет.

## **Экологиялық қауіпсіздікті арттыру**

Автомобиль жолдары және оның олардың бойымен қозғалатын көлік қоршаған табиғи ортаға кері әсерін тигізеді. Ірі елді мекендерге кіреберісте бірқатар жолдарда қозғалыс аса жіті. Нәтижесінде қозғалыс жылдамдығының төмендеуінен және көлік іркіліп тұрған жерлерде көміртегі тотығының ауаға

таралу көлемі оңтайлы жылдамдықпен салыстырғанда бірнеше есе өседі, мұндай жылдамдықты жолдардың қанағаттанғысыз техникалық жағдайы салдарынан жолдардың көпшілігінде қамтамасыз ету мүмкін емес.

Жолдарды қайта жаңарту және жөндеу, қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі іс-шаралар кешенін іске асыру жол жағдайын елеулі жақсартады. Жөнделген учаскелерде төсемнің тегістігі артады, жол табанының ойқы-шойқылығы мен ой-шұңқырлар жойылады, көптеген жол қиылыстарында және автобус аялдамаларында өтпежылдамдық қозғалыс жолақтары жасалған. Мұның өзі көлік ағынының орташа жылдамдығын жоғарылатуға мүмкіндік береді, ол шұғыл тежеусіз және екпіндеусіз, неғұрлым бірқалыпты болады, бұл жол алабындағы шу мен ластану деңгейін төмендетуге әкеледі.

Жол объектілерін салу, қайта жаңарту, күрделі жөндеу процесінде экологиялық мониторинг мыналарды қамтиды:

1) жұмыстың неғұрлым экологиялық таза технологияларын қамтамасыз етуге, сондай-ақ жобада көзделген табиғатты қорғау талаптарын орындауға қабілетті мердігерлік ұйымдарды таңдау;

2) тапсырыс берушінің (қажет болғанда тәуелсіз сарапшылардың) жобалық құжаттамаға енгізілген объектінің қоршаған ортаға әсерін болдырмау немесе жеңілдету жөніндегі шаралардың толық және нақты орындалуын бақылау;

3) табиғат қорғау және қорғаныштық құрылыстардың салынуын қадағалау;

4) баптау жұмыстарының уақтылы және дұрыс орындалуын бақылау;

5) құрылыс жұмыстарын жүргізу кезінде жобада көзделген іс-шаралардың тиімділігін талдау және қажет болған жағдайда оларды түзету.

Жолдарды пайдалану кезінде:

1) шу әсерінің және іргелес аумақтардың ластану деңгейін төмендету үшін автомагистральдар бойында өсімдік тосқауылдарын қолдануды кеңейту;

2) су эрозиясының алдын алу үшін жолдың топырақ табаны төсемінің тік қапталдарын бекіту және жер үсті суларының ағысын бір арнаға бағыттау;

3) асфальтараластырғыш қондырғылардың қалдықтарын тазарту жүйесін ж е т і л д і р у ;

4) жолдарда үй және жабайы жануарлардың пайда болуының алдын алатын, сондай-ақ олардың автомагистральдардан өту қауіпсіздігін қамтамасыз ететін қ ұ р ы л ы с т а р о р н а т у ;

5) көктайғаққа қарсы тұзды материалдардың кері әсерін төмендетуге мүмкіндік беретін жолдарды қысқы күтіп ұстау технологияларын пайдалану жөніндегі қосымша шаралар қолданылады.

Қоршаған ортаға кері әсерді төмендету кешенді көзқарасты және автокөліктен басқаның да әсерін бағалауды талап етеді. Бұл құрылыс материалдары кәсіпорындарының жұмысына, жол жұмыстарында қолданылатын

материалдар мен жабдықтардың сапасына, қоршаған ортаға әсерді бақылау жүйесінің жай-күйіне және тиісті нормативтік базаның болуына байланысты проблемаларды қамтиды.

## **Автожол саласының нормативтік және құқықтық базасын жетілдіру**

Автожол саласы еліміздің ірі көп функциялы кешені болып табылады. Оның қызметі көлік, мүлік және жер қатынастары, қоршаған ортаны қорғау, ресурсты пайдалану, қозғалыс қауіпсіздігі және басқа салалардағы әр түрлі нормативтік құқықтық актілерімен реттеледі.

Негізгі нормативтік құқықтық акт қызметін Қазақстан Республикасының "Автомобиль жолдары туралы" Заңы атқарады.

Қарастырылып отырған кезеңде автомобиль жолдарын сақтауды қамтамасыз ету мақсатында жол берілетін салмақ пен габариттен асатын ауыр салмақты және ірі габаритті көлік құралдарын өткізу тәртібін айқындайтын нормативтік және құқықтық актілерге өзгерістер енгізу қажет. Бұл ретте салмақты белгіленген нормадан жол берілетін асырудың шамасын азайту ескерілмек. Нақ осы кезеңде қажетті нормативтік және құқықтық актілерді дайындаумен қатар ақылы жол объектілерінің тізбесін айқындау қажет.

Отандық стандарттарды халықаралық талаптарға жуықтата отырып әзірлеу және нақтылау көзделеді.

Нормативтік құжаттардың көп бейінділігіне, сондай-ақ 1998 жылы ТМД-ға қатысушы елдердің халықаралық автомобиль жолдары жөніндегі үкіметаралық келісімі шеңберінде біріздендіру қажеттігіне орай стандарттардың бір бөлігі ТМД елдерінің Мемлекетаралық Жолшылар Кеңесінің аясында әзірленуде.

Автомобиль жолдарының 2002-2004 жылдарда әзірленетін негізгі стандарттары 2-қосымша (10-кесте) келтірілген.

## **6. Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздері**

Өткен бөлімде аталған халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарды дамыту шаралары республикалық бюджеттің тиісті бағдарламалары бойынша жүзеге асырылады. Қажетті бюджет қаражатының жалпы сомасы жылдар бойынша бөлінісімен 2-қосымша (11-кесте) көрсетілген.

2002-2005 жылдары қосымша шараларды әзірлеуге қажетті бюджет қаражатының көлемі тиісті қаржы жылына республикалық бюджет жобаларын әзірлеп, түзу кезінде нақтыланады.

Материалдық ресурстармен қамтамасыздандыру мәселелеріне келгенде жол

жұмыстарын қазіргі таңда негізінен Ресейден әкелінетін мұнай-битуммен қамтамасыз ету мәселесі өзекті болып отыр. Бағдарламада көзделген жол жұмыстарының көлеміне қажет мұнай-битумға деген қажеттілік 2-қосымша (12-кесте) келтірілген.

## **7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтиже**

Бес жыл ішінде 16 133 км халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарды салу, оңалту, күрделі және орташа жөндеу жөніндегі жұмыстар орындалады, бұл төсемдері бүлінген барлық жол учаскелерін қалпына келтіруге және жол желісінің техникалық-пайдаланылу жай-күйін 70%-ға жақсартуға мүмкіндік береді.

Жол жұмыстарындағы жұмыс орындарының саны 32-35 мың адамға дейін көбейеді. Бұл ретте жол жұмыстарына өз өнімдері (құрылыс материалдары, жол белгілері, автокөлік қызметі, жобалау жұмыстары және т.б.) мен қызметін ұсынатын басқа салалардағы кәсіпорындарда да жұмыспен қамту артады.

2001-2004 жылдары әлемдік практикаға мейлінше жуықтата отырып, автожол саласы қызметінің қазіргі заманғы жағдайдағы негізгі принциптерін айқындайтын нормативтік және құқықтық құжаттар әзірленеді.

Бағдарламаның орындалуы:

- 1) өнімнің өзіндік құнындағы көлік шығындарын 10-20%-ға төмендетуге, бұл отандық тауар өндірушілердің экспорттық әлеуетінің артуына жәрдемдеседі;
- 2) жаңа жұмыс орындарын құруға;
- 3) автожол кешені қызметтерінің сапалық деңгейін жақсартуға;
- 4) республика аумағы арқылы өтетін халықаралық бағыттардың транзиттік әлеуетін және бәсекеге қабілеттілігін арттыруға;
- 5) экономикалық перспективалы аумақтарды жедел игеруге жәрдемдесуге;
- 6) автомобиль көлігінің қызметімен байланысты зиянды заттардың таралуын төмендетуге;
- 7) автомобиль жолдарының жұмылдыру даярлығын арттыруға мүмкіндік береді.

Жасалған есептерге сәйкес көлік шығыстарын төмендетуден, жол-көлік оқиғаларынан, жүктер мен жолаушылардың жолда болу уақытынан келетін шығындарды қысқартудан күтілетін экономикалық тиімділік шамамен 720 миллиард теңгені құрайды. Іргелес салаларда өндірістің кеңеюімен, халықтың жұмыспен қамтылуының артуымен, салық түсімдерінің өсуімен байланысты жанама көздерді есепке алғанда, жалпы экономикалық тиімділік мөлшері 1,5-2

есе жоғары болмақ.

Бағдарламаны іске асыру күллі экономикаға оң әсерін тигізеді әрі оның макро және микроэкономикалық көрсеткіштерін жақсартады.

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына

1-қосымша

1-сурет. Қазақстандағы автомобиль жолдарына жасалатын шығыстар динамикасы (қағаздағы нұсқадан қараңыз).

2-сурет. Төсемінде ақаулары бар жолдардың ұзақтығының арту динамикасы (қағаздағы нұсқадан қараңыз).

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына

2-қосымша

1-кесте

### Жолдардың техникалық жай-күйі

Жолдардың маңызы	!Барлы.! оның ішінде төсемі				
	!ғы!	!	!асфальт.! қара	!ұсақтал.!топы.	!
	!	!	!бетонды!қиыршық!ған қиыр.!рақты	!	!
	!	!	!тасты!	!	!
Жалпы пайдаланыстағы жолдар	85647	11724	44256	25087	4580
Үлес салмағы (%)	100	13,7	51,7	29,3	5,3
Оның ішінде халықаралық республикалық жолдар (километр)	23011	5616	15326	1759	310
Үлес салмағы (%)	100	24,4	66,6	7,7	1,3

2-кесте

### Автомобиль жолдарындағы көпірлер

Жолдардың маңызы	Көпірлер (100 қ.м. астам)	Басқа да көпірлер (100 қ.м. астам)	Саны	Жалпы ұзындығы (қ.м)	Саны	Жалпы ұзындығы (қ.м)
Халықаралық бағыттар*	61	12067	670	21173		
Халықаралық және республикалық маңызы бар басқа жолдар	18	2812	436	14747		
Жергілікті маңызы бар автожолдар	-	-	-	-	1914	66801

\* - Халықаралық бағыттар бөлімін қараңыз  
3-кесте

### Көпірлердің жай-күйі

дана/қ.м.

Жолдардың маңызы	Жақсы және қанағаттанарлық	Қанағаттанғысыз	Апатты
Халықаралық және республикалық маңызы бар жолдар	896	224	65
Соның ішінде негізгі бағыт*	274/11470	131/6210	38/4906

\* - Халықаралық бағыттар бөлімін қараңыз  
4-кесте

### 1998 жылы 11 қыркүйекте МЭК төралқасы бекіткен ТМД-ның халықаралық автожолдары тізбесі

N ! Бағыттардың тізбесі !

Батыс-Шығыс (негізгі жолдар)

- 1 Эстонияның шекарасы-Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург-Түмен-Омбы-Павлодар-Семей-Майқапшағай-Қытайдың  
шекарасы
- 2 Польшаның шекарасы-Брест-Минск-Смоленск-Мәскеу-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябі-Қорған-Петропавл-Омбы-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток
- 3 Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Орал-Ақтөбе-Қызылорда-Шымкент-Жамбыл-Нарын-Таругарт-Қытайдың шекарасы
- 4 Польшаның шекарасы-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нүкіс-Бұхара-Карши-Термез-Ауғанстанның шекарасы
- 5 Словакияның шекарасы-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Днепропетровск-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-Түркменбашы-Ашғабат-Мары-Чарджоу-Самарқант-Жизак-Ташкент-Шымкент-Жамбыл-Бішкек-Алматы-Қорғас-Қытайдың шекарасы  
Солтүстік-Оңтүстік (негізгі жолдар)
- 6 Екатеринбург-Челябі-Қостанай-Астана-Қарағанды-Алматы-Бішкек-Ош-Әндіжан-Қоқан-Ташкент-Душанбе-Төменгі Пяндж-Ауғанстанның шекарасы  
Аралық және қосатын жолдар
- 7 С а м а р а - О р а л - А т ы р а у
- 8 Петропавл-Есіл-Жезқазған-Қызылорда-Үшқұдық-Науаи
- 9 Георгиевка-Аягөз-Талдықорған-Сарыөзек-Алматы
- 10 П е т р о п а в л - А с т а н а
- 11 Бейнеу-Бекдаш-Түркменбашы
- 12 Ж а м б ы л - Т а л а с - С у с а м ы р
- 13 Семей-Барнаул-Новоалтайск
- 14 Таскескен-Бақты-Қытайдың шекарасы
- 15 Үшарал-Достық-Қытайдың шекарасы
- 16 С а р ы ө з е к - Қ о р ғ а с
- 17 А л м а т ы - Ұ з ы н а ғ а ш - К е м и н
- 18 Балықшы-Шолпан-Ата-Түп-Кеген-Көкпек

---

5-кесте

**Халықаралық бағыттардың техникалық жай-күйі**

		Жалпы		Соның ішінде төсемі	
Жолдардың маңызы		Жалпы ұзақтығы		Соның ішінде төсемі	
		асфальт.		қара ұсақталған	
		ты-бетон.		қиыршық қиыршық	
		ды		тасты тасты	
Халықаралық				бағыттар	
(километр)	12301	3326	7803	770	402
Үлес салмағы (%)	100	27,0	63,4	6,3	3,3
Соның ішінде				6	негізгі
бағыт (км)	8258	2482	5314	379	83
Үлес салмағы (%)		100		30,0	64,3 4,6 1,1

6-кесте

### Негізгі халықаралық бағыттардың сипаттамасы

		Автожолдың жай-күйі		Қозғалыс жылдамдығы	
Бағыттардың атауы		Ұзақтығы (километр)		Қанағатта. Қанағаттан. (тәулігіне)	
		нарлық		ғысыз \автомо.	
		(километр)		(километр) бильдер)	
Ташкент - Шымкент - Тараз -					
Бішкек-Алматы-Қорғас	1137	267	870	4567	
Шымкент - Қызылорда -					
Ақтөбе-Орал-Самара	2048	607	1441	1227	
Алматы - Қарағанды -					
Астана-Петропавл	1669	844	825	2599	
Астрахань - Атырау - Ақтау -					
Түркменстанның шекарасы	1420	312	1108	757	
Омбы - Павлодар -					
Семей-Майқапшағай	1105	600	505	900	
Астана - Қостанай -					
Челябі		879	352	527	2376

7-кесте

**2001-2005 жылдарда негізгі бағыттардағы жол жұмыстарының көлемі**

Бағыттар	Оңалту (км)	Қара төсемге ауыстырумен қоса қайта салу (км)	Салу (км)
1. Қорғас-Ташкент	204	353	-
2. Самара-Шымкент	78	517	-
3. Алматы-Астана-Петропавл	973	538	30 (Астана қаласының айналасындағы жолы)
4. Астрахань - Түркменбашы		428	70
5. Омбы-Майқапшағай		210	-
6. Астана - Қостанай - Челябині Жиыны	400	-	100
	1255	2446	

8-кесте

**2001-2005 жылдарға арналған халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісіндегі жұмыстардың жалпы көлемі**

Ескерту. 8-кестеге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 2004.12.03. N 1482 Жарлығымен.

Жолдар және жұмыс түрлері	Өлшем бірлігі	Көлемі	Шамамен алғашындар, млн. теңге
---------------------------	---------------	--------	--------------------------------

**1. Алты негізгі бағыттар (8258 км)**

Оңалту	км	1390	63361,9
- автожол Алматы-Астана	км		973
- автожол Алматы-Бішкек	км		203

- автожол Қарабұтақ-Ақтөбе	км		213
Қайта жаңарту	км	2525	77618
- автожол Алматы-Қорғас	км		353
- автожол Самара-Шымкент Ресей шекара телімдері Ресей Федерациясы-Ақтөбе, Қызылорда облысындағы Қарабұтақ шекарасы	км		517
- автожол Астана-Бурабай - Көкшетау - Петропавл - Ресей Федерациясының шекарасы (Қорғанға)	км		617
- автожол Астрахань-Түркменбашы	км		428
		( і р і к т е м е )	
- автожол Омск-Майқапшағай	км		210
		( і р і к т е м е )	
- автожол Астана-Қостанай-Челябинск	км		400
(іріктеме)			
- күрделі жөндеу	км	238	6690
- орташа жөндеу	км	3240	8061
- апатты көпірлер (шығындар қайта жаңарту құрамында)	дана	38	-
	мен	жөндеу	
	есепке	алынған)	
- кара төсеммен ауыстыру	км	396	14100
- салу	км	100	7350
- автожол "Астана қаласының шолуы"	км		30
- автожол Астрахань-Түркменбашы телімдер Құлсары-Опорное (Таяныш), Фетисов шекарасы Түркменстандағы	км		70
- Орал қаласындағы Орал өзені арқылы	дана	1	2530
	өтетін	көпір	

- Қызылорда қаласындағы Сырдария өзені арқылы өтетін көпір	1	3000
- Қиғаш өзені арқылы өтетін көпір	1	1320
Ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау		4700
Жиыны:		174630,9

**2. Басқа да халықаралық және республикалық маңызы бар жолдар (14753 км)**

Оңалту	км	719	40437,5
- автожол Атырау-Орал		км	488
- автожол Қарабұтақ-шекарасы Қостанай облысындағы		км	231
Салу	км	147	4756
- автожол Қызыләскер-Киров - Лениногор-Ресейдің шекарасы	км	54	1924
- автожол Бейнеу-Ақжігіт	км	62	1832
Қайта жаңарту	км	1789	70635
- автожол Үшарал-Достық	км	184	3300
- автожол Қызылорда-Жезқазған	км	187	7366
- автожол Жақсы - Есіл - Бұзылық	км	339	9746
- автожол - Сүрген - Әуликөл - Қостанай			
- автожол Алматы - Өскемен	км	1079	50223
- күрделі жөндеу	км	405	10690
- орташа жөндеу	км	7429	20773
- апатты күрделі жөндеудің есепке алынған)	көпірлер жөндеудің дана	(шығындар құрамында	27 -

Жиыны:	1 5 5 9 1 2, 5
Барлығы:	3 3 0 5 4 3, 4

9-кесте

Ескерту. 9-кестеге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 2004.12.03. N 1482 Жарлығымен.

### Жолдарды оңалту, салу, қайта жаңарту және жөндеу

Жұмыс түрлері !	2001-2005 жж. ! (км)	Соның ішінде (км)				
		2001 !	2002 !	2003 !	2004 !	2005 !
Оңалту	2111	234	589	350	383	555
С а л у		ж ә н е				
қайта жаңарту	3076	118	165	650	966	1165
Жөндеу	11312	1721	1350	2442	2806	2993
Барлығы	16487	2073	2104	3442	4155	4713

10-кесте

### 2002-2004 жылдары әзірленетін автомобиль жолдарының негізгі стандарттары

N !	Құжаттың атауы	Орындау мерзімі
1.	Қазақстанда автомобиль жолдарын салуға арналған	2002-2003 жылдар өзгешеліктер
	Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары.	
2.	Автомобиль жолдарының геометриялық элементтерін жобалау нормалары	2002 жыл
3.	Автомобиль жолдарын күтіп ұстаудың сапасын бақылау. Бақыланатын	2002 жыл сипаттамалар.
	Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары.	

4. Қатты емес жол жабынын жобалаудың есептік нормалары.	2002-2003 жыл
5. Автожолдарды салу, қайта жаңарту, жөндеу және күтіп ұстау жөніндегі жұмыстарды жіктеу.	2002 жыл
6. Автомобиль жолдары аумағында жарнаманың орналасуы. Техникалық талаптар.	2003 жыл
7. Жол көпірлері. Техникалық жіктеу. Негізгі параметрлер мен талаптар.	2003 жыл
8. Жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары. Жол құрылыстарының қызмет ету мерзімі.	2003 жыл
9. Жол шаруашылығын инвестициялаудың экономикалық тиімділігін бағалау	2004 жыл

11-кесте

**Ескерту. 11-кестеге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 2004.12.03. N 1482 Жарлығымен.**

### **Бағдарламаны қаржыландыру көздері**

(миллион теңге)

Қаржыландыру көздері	!2001-2005 !					соның ішінде	
	! жылдары !	_____					
	! барлығы !	2001 !	2002 !	2003 !	2004 !	2005	
	! жыл !	жыл !	жыл !	жыл !	жыл !	жыл	
	! _____ !	! _____ !	! _____ !	! _____ !	! _____ !	_____	

Р е с п у б л и к а л ы қ

бюджет, 234952,9 24534,0 42069,5 53668,0 42144,6 72536,8

с о н ы ң  
і ш і н д е :

А ғ ы м д а ғ ы

жөндеу және күтіп ұстау 13321,4 1500,0 1800,0 3000,0 3421,4 3600,0

К ү р д е л і

ж ә н е

орташа жөндеу 40614,0 3565,0 3200,0 10000,0 6400,0 17449,0

С а л у

ж ә н е

қайта жаңарту 90835,5 7630,0 6701,0 19852,0 13142,3 43510,0

Оңалту 87242,2 11789,0 28312,5 20756,0 18466,9 7917,8

Ж о л	с а л а с ы н д а ғ ы					
қолданбалы	340,0	50,0	56,0	60,0	1140,0	60,0
ғылыми зерттеулер						
Жол техникасын	2600,0	2000,0		600,0	4389,2	
сатып алу						
е с е п	б а ғ а м ы					
доллар/теңге	147,1	154,6	161,1	136,7	131,7	

11-кестенің жалғасы

### Бағдарламаны қаржыландыру көздері

(мың АҚШ доллары)

Қаржыландыру	!2001-2005!					соның ішінде	
көздері	! жылдары ! _____						
	! барлығы ! 2001 ! 2002 ! 2003 ! 2004 ! 2005						
	! _____ ! жыл ! жыл ! жыл ! жыл ! жыл						
	! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____						

Р е с п у б л и к а л ы қ

бюджет, 1631110,3 166784,5 272118,3 333134,6 308299,9 550773,0

с о н ы ң  
і ш і н д е :

А ғ ы м д а ғ ы

жөндеу және 92825,4 10197,1 11642,9 18622,0 25028,5 27334,9  
күтіп ұстау

К ү р д е л і

ж ә н е

орташа 286315,4 24235,2 20698,6 62073,2 46817,8 132490,5

жөндеу

С а л у

ж ә н е

қайта жаңарту 644953,2 51869,5 43344,1 123227,8 96139,7 330372,1

Оңалту 587326,6 80142,8 183133,9 128839,2 135090,7 60120,0

Ж о л

с а л а с ы н д а ғ ы

қ о л д а н б а л ы

ғылыми зерттеулер 2364,0 339,9 362,2 372,4 833,9 455,6

Ж о л

т е х н и к а с ы н

сатып алу 17325,8 12936,6 600,0 4389,2

е с е п  
доллар/теңге

б а ғ а м ы  
147,1 154,6 161,1 136,7 131,7

12-кесте

**2001-2005 жылдардағы  
мұнай-битумге қажеттілік**

(мың тонна)

Атауы	2001-2005 жылдары барлығы					Соның ішінде	
	2001	2002	2003	2004	2005	2004	2005
Мұнай-битум	956	140	192	220	299	311	

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына  
3-қосымша

**Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың  
техникалық жай-күйі**

N р/р	Облыстардың атауы	Барлығы, км							
		Барлығы	а/б	кара	қиыр.	қиыр.	қиыр.	қиыр.	қиыр.
1	Ақмола	2266	151	378	590	0	77	2196	70
2	Ақтөбе	1872	189	750	733	21	179	1872	0

3	Алматы	2728	1063	1593	0	0	45	2701	27
4	Атырау	990	101	203	617	16	18	955	35
5	Шығыс Қазақстан	3420	282	2721	0	0	338	3341	79
6	Жамбыл	847	156	691	0	0	0	847	0
7	Батыс Қазақстан	1128	205	722	0	0	198	1125	3
8	Қарағанды	2786	427	0	2015	0	342	2784	2
9	Қызылорда	1112	32	973	0	18	89	1112	0
10	Қостанай	1401	306	125	855	84	31	1401	0
11	Маңғыстау	910	312	9	162	0	367	850	60
12	Павлодар	1290	308	331	602	0	46	1287	3
13	Солтүстік	1468	854	601	0	0	13	1468	0

Қ а з а қ с т а н

14	Оңтүстік Қазақстан	793	228	507	0	0	27	762	31
ҚР бойынша		23011	5616	9609	5578	139	1743	21939	279

Б а р л ы ғ ы :

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

таблицаның жалғасы

С а н а т т а р б о й ы н ш а

N	I		II		III		IV		V	
	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
р / р	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
1		2 6		4 1		2 0 0 4		9 1		2 0
2		2 0		0		1 8 5 2		0		0
3		2 5 1		8 6 5		1 3 9 5		1 0 3		8 7
4		0		7 4		8 1 8		6 3		0
5		9		2 9 7		1 9 8 6		1 0 4 9		7 9
6		4		7 2 0		1 2 3		0		0
7		3		1 2 9		7 9 2		2 0 1		3
8		8 5		2 6 2		2 3 4 4		9 5		0
9		0		3 7		1 0 7 5		0		0
10		3 9		1 1 4		1 1 9 8		5 0		0
11		0		1 0		6 1 2		2 8 8		0
12		8 6		4 2 2		7 5 6		2 6		0
13		5 5		2 4 7		1 0 9 3		6 9		4
14	107	116	416	96	58					

Қ	Р				
бойынша					
Барлығы:	685	3334	1630	2131	251
Ү	л	е	с		
с а л м а ғ ы					
(%)		3	14,5	71,6	9,3
					0,1

\* Ескертпе: 310 км топырақ жолдары санатсыз

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына  
4-қосымша

### Жалпы пайдаланыстағы жолдардағы жол-көлік оқиғалары

Жылдар	Жалпы пайдаланыстағы жолдардағы ЖКО			Соның ішінде ЖКО ілеспелі жол жағдайлары бойынша		
	ЖКО саны!	Қаза тапты!	Жарақат!	ЖКО саны!	Қаза тапты!	Жарақат!
	(барлығы)!	(адам)	танды	(барлығы)!	(адам)	қаттан.
	!	!	!(адам)	!	!	!ды
	!	!	!	!	!	!(адам)
	!	!	!	!	!	!
1996	3428	1291	4379	279	96	346
1997	3098	1126	4030	286	108	409
1998	3023	1069	4174	194	62	293
1999	2714	996	3655	160	76	242
2000	2631	922	3664	118	32	143

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына  
5-қосымша

### Бүліну сатысындағы және қауіпті ақаулары бар халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардағы учаскелердің ұзақтығы

N ! ! Жол ! Бүліну ! Қауіпті ақаулар, км

р/р!	Облыстардың атауы	км	км	%	Жүретін бөлігі	Жер төсемі	Жолдарды жайластыру
1	Ақмола	1584	475	30	106	61	75
2	Ақтөбе	1506	825	55	539	137	19
3	Алматы	2357	149	6	149	0	46
4	Атырау	980	128	13	269	73	0
5	Шығыс Қазақстан	2449	812	33	241	46	67
6	Жамбыл	816	9,5	1	10	1	0
7	Батыс Қазақстан	881	362	41	115	16	176
8	Қарағанды	2322	881	38	89	34	48
9	Қызылорда	1026	132	13	184	217	79
10	Қостанай	1242	378	30	46	33	0
11	Маңғыстау	889	354	40	17	5	37
12	Павлодар	951	161,5	17	191	245	0
13	Солтүстік Қазақстан	1445	645	45	385	84	58
14	Оңтүстік Қазақстан	464	36	8	7	9	0
	ҚР бойынша	18912	5348	28	2348	961	605

Б а р л ы ғ ы :

таблицаның жалғасы

р/р	Жасанды құрылыстар	А/ж желісі бойынша барлығы
	км	%
1	1 5	2 5 7
2	8 4	7 7 9
3	1 0 6	3 0 1
4	4 2	3 8 4
5	5 9	4 1 3
6	2	1 3
7	9	3 1 6
8	3 2	2 0 3
9	1 7	4 9 7

1 0	1	8 0	6
1 1	2	6 1	7
1 2	1 5	4 5 1	4 7
1 3	4 9	5 7 6	4 0
14 5 21 5			
ҚР бойынша			
Барлығы:	4 3 8	4 3 5 2	2 3

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына  
6-қосымша

### Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардағы апатты көпірлердің тізбесі

№	Көпірдің!	Жолдың!	А/ж	Төсем	Қозғалыс!	Жөндеу
р/р!	мекен-!	Автожолдың!	маңызы!	санаты,	түрі,	жылдам.
	жайы!	атауы!	км	км	дығы	№
			!	!	!	теңге
1	2	3	4	5	6	7
						8
1	46,70	Алматы-Ташкент	а/ж-			
	ҚР шекарасы	халықаралық I УК	10874	3639		
2	49,23	Алматы-Ташкент	а/ж-			
	ҚР шекарасы	халықаралық I УК	10874	65007		
3	507,90	Алматы-Ташкент	а/ж-			
	ҚР шекарасы	халықаралық I УК	2512	103091		
4	528,53	Алматы-Ташкент	а/ж-			
	ҚР шекарасы	халықаралық II УК	3965	60029		
5	571,50	Алматы-Ташкент	а/ж-			
	ҚР шекарасы	халықаралық II УО	3965	56696		
6	69,00	Георгиевка-Мерке	халықаралық II УО	1324	21239	
7	28,6	Көкпек-Кеген-Түп	халықаралық II УК	754	92379	
8	75,4	Көкпек-Кеген-Түп	халықаралық III УО	754	25764	
9	43,30	Алматы-Шонжа-				
	Көктал	халықаралық II УК	11654	59396		

10	63,20	Алматы - Шонжа -			
	Көктал	халықаралық	II УК	11654	60093
11	283,00	Алматы - Шонжа -			
	Көктал	халықаралық	II УК	2533	390044
12	203,85	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1960 13400
13	260,00	Самара-Шымкент	халықаралық	II УК	6863 752613
14	453,50	Самара-Шымкент	халықаралық	IV УО	398 34101
15	540,50	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	475 29030
16	593,60	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	475 6718
17	618,00	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	940 63012
18	654,20	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	940 36401
19	711,54	Самара-Шымкент	халықаралық	III УК	940 15687
20	750,10	Самара-Шымкент	халықаралық	I УК	1143 94310
21	785,10	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1143 16304
22	824,34	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1143 65318
23	830,55	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1143 15334
24	891,10	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	494 53654
25	969,90	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	338 74131
26	1190,60	Самара-Шымкент	халықаралық	III ПЕР.	264 25381
27	1649,45	Самара-Шымкент	халықаралық	II УО	1568 167884
28	2187,15	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	2501 17263
29	548,9	Екатеринбург -			
	Алматы	халықаралық	I УК	2541	36474
30	1445,80	Екатеринбург -			
	Алматы	халықаралық	I УК	2416	26700
31	1446,10	Екатеринбург -			
	Алматы	халықаралық	I УК	2416	30219
32	2000,80	Екатеринбург -			
	Алматы	халықаралық	III УО	1737	56609
33	2191,60	Екатеринбург -			
	Алматы	халықаралық	III УО	1737	8545
34	2378,70	Екатеринбург -			
	Алматы	халықаралық	III УО	1072	14761
35	228,70	Астана -			
	Петропавл	халықаралық	III УК	2667	23666
36	30,45	Ақтөбе - Атырау -			
	Астрахань	республ.	III УО	1891	8678
37	128,10	Ақтөбе - Атырау -			
	Астрахань	республ.	III УО	819	17107

38	181,60	Астрахань	республ.	Ақтөбе - Атырау - III УО	383	31285
39	204,40	Астрахань	республ.	Ақтөбе - Атырау - III УО	383	42550
40	288,00	Астрахань	республ.	Ақтөбе - Атырау - III УО	302	23250
41	619,00	Астрахань	халықаралық	Ақтөбе - Атырау - III УО	1046	67400
42	647,90	Астрахань	халықаралық	Ақтөбе - Атырау - II УК	1540	38569
43	23,00	Ақтау	халықаралық	Доссор - Құлсары - IV УО	1434	30404
44	755,40	Ақтау	халықаралық	Доссор - Құлсары - III УК	1272	25520
45	906,30	Омбы-Майқапшағай	халықаралық	II УО	2224	18401
46	142,90	Үшарал-Достық	халықаралық	III УК	337	29652
47	92,56	Сарыөзек-Қорғас	халықаралық	III УО	3065	3857
48	30,02	Алматы-Өскемен	халықаралық	I УК	8603	36990
49	443,66	Алматы-Өскемен	халықаралық	III УО	2153	4340
50	510,36	Алматы-Өскемен	халықаралық	III УО	1901	60093
51	711,20	Алматы-Өскемен	халықаралық	II УО	1883	11032
52	946,25	Алматы-Өскемен	халықаралық	III УО	1567	5288
53	964,00	Алматы-Өскемен	республ.	III УК	1252	62000
54	1068,15	Алматы-Өскемен	республ.	III УО	1463	10350
55	14,93	Щучинск-Бурабай	республ.	III УК	473	10103
56	188,05	Жақсы		Қостанай - Есіл - III УО	841	25614
57	455,00	Қарабұтақ-Қостанай	республ.	III УО	2869	41854
58	512,00	Қарабұтақ-Қостанай	республ.	II УК	4381	44991
59	371,30	Петропавл	халықаралық	Жезқазған - III УО	1068	25877
60	874,00	Петропавл	халықаралық	Жезқазған - II УК	927	112348
61	2,50	кіреберіс	республ.	Петропавлге I УК	6193	148496
62	38,1	Атырау-Орал	халықаралық	III УО	1803	12338
63	872,15	Қызылорда-Павлодар	халықаралық	III УК	1600	95000
64	872,4	Қызылорда-Павлодар	халықаралық	III УК	1600	70000

Жиыны: 3838279  
 2001-2005 жылдарға арналған  
 автожолдар саласын дамыту  
 Мемлекеттік бағдарламасына  
 7-қосымша

**Беріктігі бойынша қанағаттанғысыз жағдайдағы негізгі халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың жол учаскелерінің ұзақтығы**

N	Жолдың атауы	А/ж	Қанағаттанғысыз учаскелердің ұзақтығы												
			р/р	Жолдың ұзақтығы	1992	1997	1998	1999	2000	Ұзындығы	км	%	км	%	км
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
1	Самара-Шымкент	2065	1095	53	1736	84	1755	85	1755	85	1755	85			
2	Алматы	2115	1774	84	2045	97	1797	85	1797	85	1797	85			
3	Майқапшағай	1105	600	54	747	68	810	73	810	73	810	73			
4	Новосибирск	190	88	46	88	46	190	100	190	100	190	100			
5	Петропавл	470	319	68	319	68	470	100	470	100	470	100			
6	Өзб. шекарасы	673	584	87	584	87	591	88	591	88	315	47			
7	Көктал	305	132	43	283	93	307	101	307	101	237	78			
8	Қордай-Мерке	150	33	22	33	22	38	25	38	25	33	22			
9	Алматы-Өскемен	1095	785	72	833	76	902	82	902	82	902	82			
10	Көкпек-Кеген-Түп	115	103	90	103	90	114	99	114	99	114	99			
11	Үшарал-Достық	184	184	100	184	100	59	32	59	32	59	32			



Павлодар	195	96	49	96	49	147	75	147	75	147	75
29 Қостанай- Әуликөл-Сұрған- Есіл-Жақсы	339	280	83	280	83	328	97	328	97	328	97

---

Жиыны: 16894 11278 67 12524 74 13456 80 13500 80 13095 78  
2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына  
8-қосымша

Қиыршық тасты - ұсақталған қиыршық тас төсемді халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдары

---

Жолдың атауы	Жол учаскесі		
!	!		
!	Басы	Соңы	Ұзақтығы
!	!	!	!
Самара-Шымкент	1153	1227	74
Доссор-Бейнеу-Ақтау			280
Жетібай-Жаңаөзен-Фетисово- Түркменстан шекарасы	906	931	25
Астана-Қорғалжын	127	143	16
Ақсай-Шонжа-Көлжат			3
Ақсу-Торғай		2	
Ақтөбе-Астрахань	461	465	4
Ақтөбе-Орск	134	135	1
Ақшатау-Ағадыр-Мемжол		91	93
2			
Қызылорда-Павлодар			
Атырау-Орал	228	231	3
Бейнеу-Ақжігіт-Түркменстан шекарасы		17	63
46			
Жезқазған-Петропавл	152	307	155
564	569	5	
Самара-Шымкент	1153	1227	74
Қарабұтақ-Қостанай	0	4	4
216	231	15	

	231	249	18	
Қандыағаш-Ембі-Шалқар-Сексеуілді				88
Қарағанды-Аягөз-Бұғаз		269	270	1
	272	320	48	
	320	467	147	
	787	854	67	
Қызылорда-Павлодар		127	216	89
	216	314	98	
Павлодар-Успенка-РФ шекарасы				1,5
Көкпек-Түп-Жалаңаш-Саты-Құрметті				7
Семей-Қайнар		268	284	16
Подстепное-Елек (0-3;3-72;72-144 км)				12
Чапаево-Фурманово-Казталов		33	202	169
Қалқаман-Майқайың-Баянауыл		205	232	27
Баянауыл-Алексеевка-Теңдік-Қараашы				18
Қатонқарағай-Өріл-Рахмановские Ключи				50
Подстепное-Елек		129	141	12
Жергілікті желіден қабылданған басқа жолдар			181	
Жиыны:			1758,5	

---

Топырақты үзік сілемдері бар халықаралық және республикалық  
маңызы бар автомобиль жолдары

---

Жолдың атауы	!	Жер учаскесі		
	!	_____		
	!	Басы	Соңы	Ұзақтығы
	!	!	!	!
Доссор-Бейнеу-Жетібай-Ақтау				83
Ақтөбе-Астрахань		465	471	6
Жезказған-Петропавл		569	595	26
Бейнеу-Ақжігіт-Түркменстан шекарасы		63	83	20
Подстепное-Елек (0-3; 3-72; 72-144 км)		141	144	3
Баянауыл-Алексеевка-Теңдік-				

Қараашы	3	
Өскемен-Лениногор-РФ шекарасы		62
Жергілікті желіден қабылданған жолдар	107	
Жиыны:	310	

2001-2005 жылдарға арналған  
автожолдар саласын дамыту  
Мемлекеттік бағдарламасына  
9-қосымша

ТМД Халықаралық автожолдарының тізбесі және олардың  
техникалық сипаттамасы  
Қазақстан Республикасы шекарасындағы негізгі бағыттар

!                      Ұзақтығы, км

N ! Облыстар ! Жалпы !Басқа бағыт.!Оның ішінде төсем түрлері бойынша  
р/р!            !            !тар бойынша ! \_\_\_\_\_  
!            !            !есепке алын.!а/бет.!қара !ұсақ./ !қатты !топы.  
!            !            !баған    !            !қиыр.    !            !рақты  
!            !            !            !            !тасты    !            !  
!            !            !            !            !            !            !            !

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

таблицаның жалғасы

Ұзақтығы, км            !

Санаттар бойынша            !

1 ! 2 ! 3 ! 4 ! 5 !санат.!

! ! ! ! !сыз !

! ! ! ! ! ! ! !

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

!

Батыс-Шығыс бағыты

1. Негізгі жолдар

1. Эстония шекарасы-Санкт-Петербург-Вологда-Пермь-Екатеринбург-Түмен-  
Омбы-Павлодар-Семей-Майқапшағай-Қытай шекарасы

---

---

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

---

---

1. Павлодар	396	385	103	282	0	385	0
2. Шығыс Қазақстан	734	720	59	661	0	720	0
Жиыны:	1130	1105	162	943	0	1105	0

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

---

32	136	217	0	0	0
19	296	405	0	0	0
51	432	622	0	0	0

---

---

2 . П о л ь ш а  
шекарасы-Брест-Минск-Смоленск-Мәскеу-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-  
Челябі-Қорған-Петропавл-Омбы-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-  
Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

---

---

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

---

---

1 Солтүстік Қазақстан	190	190	190	0	0	190	0
--------------------------	-----	-----	-----	---	---	-----	---

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

---

3	175	12	0	0	0
---	-----	----	---	---	---

---

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

Тараз-Бішкек-Торугарт-Қытай шекарасы

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

1. Батыс

Қазақстан	391	391	96	295	0	391	0
2. Ақтөбе	714	691	100	517	74	691	0
3. Қызылорда	817	817	27	790	0	817	0

4. Оңтүстік

Қазақстан	304	202	14	188	0	202	0
-----------	-----	-----	----	-----	---	-----	---

5. Жамбыл

(Қырғызстан

шекарасына дейін) 261 0 0 0 0 0 0 0

Жиыны: 2487 2101 237 1790 74 2101 0

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

3	69	130	189	0	0
26	5	660	0	0	0
10	27	780	0	0	0
3	17	182	0	0	0
0	0	0	0	0	0
42	118	1752	189	0	0

4. Польша шекарасы-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нүкіс-Бұхара-Қаршы-Термез-Ауғанстан шекарасы

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

1. Атырау	599	599	10	514	34	558	41
2. Маңғыстау	189	189	0	33	67	100	89
Жиыны:	788	788	10	547	101	658	130

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0	79	445	34	0	41
0	0	46	54	0	89
0	79	491	88	0	130

---

5. Словакия шекарасы-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные воды-Махачкала-Баку-Түркменбашы-Ашғабат-Чарджоу-Бұхара-Самарқант-Жизак-Ташкент-Шымкент-Тараз-Бішкек-Алматы-Қорғас-Қытай шекарасы

---

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

---

1. Оңтүстік							
Қазақстан	213	213	177	36	0	213	0
2. Жамбыл	327	327	127	200	0	327	0
3. Алматы	507	493	274	219	0	493	0
Жиыны:	1047	1033	578	455	0	1033	0

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

97	79	37	0	0	0
12	315	0	0	0	0
87	251	155	0	0	0
196	645	192	0	0	0

---

6. Екатеринбург-Челябі-Қостанай-Астана-Қарағанды-Алматы-Бішкек-Ош-Әндіжан-Қоқан-Ташкент-Душанбе-Нижний Пянж-Ауғанстан шекарасы

---

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

---

1. Қостанай	350	350	170	180	0	350	0
2. Солтүстік Қазақстан	127	127	0	127	0	127	0
3. Ақмола	492	492	317	171	4	492	0
4. Қарағанды	645	645	121	524	0	645	0
5. Алматы	369	252	46	206	0	252	0
6. Жамбыл	289	211	0	211	0	211	0
Жиыны:	2275	2081	659	1425	11	2085	9

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

!

3	83	264	0	0	0
0	0	127	0	0	0
20	8	464	0	0	0
67	158	420	0	0	0
0	168	84	0	0	0
0	211	0	0	0	0
100	639	1371	13	14	15

---

### 7. Самара-Орал-Атырау

---

---

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

---

1. Батыс Қазақстан	384	363	20	338	5	363	0
2. Атырау	189	189	10	179	0	189	0
Жиыны:	573	552	30	517	5	552	0

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

7	0	356	0	0	0
0	10	179	0	0	0
7	10	535	0	0	0

---

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

---

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

---

1. Солтүстік

Қазақстан	359	359	235	124	0	359	0
2. Ақмола	218	218	0	186	6	192	26
3. Қостанай	125	125	9	63	53	125	0
4. Қарағанды	463	456	26	233	197	456	0
5. Қызылорда	430	412	0	120	89	209	203
Жиыны:	1595	1570	270	726	345	1341	229

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

50	41	206	62	0	0
0	0	192	0	0	26
0	0	125	0	0	0
15	0	441	0	0	0
0	0	209	0	0	203
65	41	1173	62	0	229

---

9. Георгиевка-Аягөз-Талдықорған-Сарыөзек-Алматы

---

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

---

1. ШЫҒЫС

Қазақстан	343	343	0	343	0	343	0
-----------	-----	-----	---	-----	---	-----	---

2. Алматы	608	608	310	298	0	608	0
Жиыны:	951	951	310	641	0	951	0

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0	50	293	0	0	0		
170	89	349	0	0	0		
170	139	642	0	0	0		

---

### 10. Петропавл-Астана

---

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

---

#### 1. Солтүстік

Қазақстан	305	271	254	17	0	271	0
2. Ақмола	192	192	192	0	0	192	0
Жиыны:	497	463	446	17	0	463	0

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

8	7	256	0	0	0		
0	0	192	0	0	0		
8	7	448	0	0	0		

---

### 11. Бейнеу-Бекдаш-Түркменбашы

---

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

---

1. Маңғыстау	635	635	233	136	241	610	25
--------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0 0 475 135 0 25

---

12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

---

---

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

---

---

1. Жамбыл 14 14 0 14 0 14 0

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0 0 14 0 0 0

---

13. Семей-Барнауыл-Жаңа Алтай

---

---

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

---

---

1. ШЫҒЫС

Қазақстан 113 113 19 94 0 113 0

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0 19 94 0 0 0

---

14. Таскескен-Бақты-Қытай шекарасы

---

---

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

---

1. ШЫҒЫС

Қазақстан      190      190      0 190    0    190    0

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0    0    190    0    0    0

---

15. Үшарал-Достық-Қытай шекарасы

---

---

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

---

---

1. Алматы      184      184      174 10    0    184    0

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0    10    174    0    0    0

---

16. Сарыөзек-Көктал-Қорғас-Қытай шекарасы

---

---

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

---

---

1. Алматы      232      178      0 178    0    178    0

---

---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0    0    178    0    0    0

---

17. Алматы-Ұзынағаш-Хемин-Қырғызстан шекарасы

---

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

---



---

1. Алматы            95    42    3   21   0   24   18

---



---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0   3   21   0   0   18

---

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

---

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

---



---

1. Алматы            115    115    10   105   0   115   0

Барлығы:    13108   12301    3326   7803   770   11899   402

---



---

10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

---

0   10   105   0   0   0 !  
632   2316   8477   474   0   402 !

---