

**Е. Е. Серімов, Қазақстан Республикасы ІІМ Б. Бейсенов атындағы  
Қарағанды академиясының әкімшілік құқық және ІІО-ның әкімшілік қызметі  
кафедрасының профессоры, заң ғылымдарының кандидаты;**

**Е. Е. Абдраманов, Қазақстан Республикасы ІІМ Б. Бейсенов атындағы  
Қарағанды академиясының Жоғары оқу орнынан кейінгі білім беру  
институтының магистранты**

## **ІШКІ ІСТЕР ОРГАНДАРЫН ҰЙЫМДАСТЫРУДАҒЫ КӨЛІК БӨЛІМДЕРІ ҚЫЗМЕТІНІҢ МӨНІ**

*Аннотация. Мақалада Қазақстанда қоғамдық тәртіппен және қылмыспен күрес үшін құрылған көліктегі ішкі істер органдарының түпкі мақсаттары сөз болады.*

*Түйін сөздер: теміржол, су көлігі, әуе көлігі.*

Қазақстан кең аумақты ел екені, оның жеріне тоғыз Франция елі сыйып кететіні әйгіленген ақиқат. Ендеше, еліміздің бір шеті мен екінші қиырына жетудегі жол және көлік проблемалары — әлі де күн тәртібінен түспей келе жатқан келелі мәселелердің қатарынан табылады. Көлікпен тасымалдауды қамтамасыз етудің экономикалық және әлеуметтік орны, сондай-ақ оның мемлекеттер арасында тікелей байланыс орнататын саяси рөлі де ерекше екені сөзсіз. Көлік қатынастары кешенінің саласындағы мемлекеттердің, әсіресе ТМД елдерінің, өзара әрекеті көліктің күні кешегі біртұтас дүние ретіндегі қызметін сақтап қалғаны анық. Көліктік қызмет саласының негізгі міндеттерінің бірі — адамдар мен барлық технологиялық құралдардың қауіпсіздігі, тасымалдайтын жүктердің сақталуы десек, артық кетпейміз. Көлік нысандарындағы қазіргі лаңкестік, экстремизм және есірткі трафиктері секілді кері құбылыстардың күрт өсуі бұл мәселелердің өзектілігін арттыра, айғақтай түсетіндей.

1. Осы көрсетілген саладағы қордаланған мәселелерді шешу үшін лаңкестік актілердің әрі басқа да құқыққа қарсы әрекеттердің жүзеге асуын алдын алу, болдырмау мүмкіндігі бар көліктік қауіпсіздіктің заманауи тиімді жүйесін қарастыратын тұжырымды негізде құқықтық акт дайындалып, қабылдануы керек деп білеміз. Мұндай жүйені енгізудің халықаралық тәжірибеге, жолаушыларға қызмет көрсету сапасының артуына және олардың конституциялық құқықтарын сақтауды қамтамасыз ету үшін мейлінше үйлесімді де оңтайлы болатыны кәдік. Жекеленген мемлекеттер деңгейінде көліктік қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласы бойынша қабылданған құжаттар стандарты біркелкі бола бермейтіні белгілі.

2. Қазақстан Республикасында көліктік нысандарда құқықтық тәртіпті қолдаудың негізгі міндеттері — көліктік ішкі істер органдарына жүктелген (әрі қарай — КПО).

КПО жүйесін бір орталықтан басқару ісі мен дәрежесіне қылмыстық объектілері мен құралдарының, оларды жасаушылар мен оған қатысты адамдардың жылдам түрде ықпал ете алу шапшаңдығының үлкен әсері бар. Мұндай объектілердің ерекшеліктері, ең алдымен, КПО құрылымдарының, басқару жүйелерінің оларды басқаруға мейлінше ықпал жасай алатындай орталықтандырылған, іштей етене тығыз байланысты болуын талап етеді. Ішкі істер органдарының бұрынғы аумақтық құрылымы бұл мәселе бойынша өте икемсіз екенін дәлелдеп берді. Жоғарыда келтірілген көліктегі қылмыстардың ерекшеліктері көліктегі ішкі істер органдарын құруға тікелей түрткі болғандығын кейбір шетелдік ғалымдар атап өтеді. Мәселен, көліктен ұрланған «заттардың иелері» ондай ұрлықтың орын алғанын көп кейін, оқиға болған жерден алыс кеткеннен кейін барып қана аңғарады. Көліктегі ұрлыққа қарсы күрес жүргізетін қоғамдық қызметтің тиімділігін арттырған осы бір жайт Британ көлік полициясының құрылуына негіз болған еді.

Қазақстанда бір орталықтандырылған көлік жүйесі ішіндегі ең дамығаны — темір жол көлігі саналады. Бұның өзі ішкі істер органдарының темір жол объектілерінің базасында қызмет етуіне негіз болды.

Әуе көлігі ішкі істер органдары бөлімдерінің бір орталықтан басқарылмауы бұл бөлімдердің біркелкі жүйесінің болмауына әкеліп соқты.

Республика көлемінде су көлігі ішкі істер органдарында (өзен және теңіздік) біркелкі жүйенің болмауы кеме жүретін су қоймаларының бір-бірінен бөлек жатқанына байланысты еді. Су көлігі полициясы бөлімдерінің аумақтық ішкі істер органдары құрамына кіретіні осыған байланысты.

Сонымен бірге қоғамдық тәртіп пен қылмыспен күрес үшін құрылған КПО-ның түпкі мақсаты республиканың әкімшілік-аумақтық бірлігінде емес, мемлекеттің шаруашылық-экономикалық саласындағы қызмет үшін құрылған болатын. Ұйымдық тұрғысынан алып қарағанда, КПО жүйесі қазіргі көлік жүйесі негізінде құрылғандығын байқар едік. Аумақтық ішкі істер органдарына қарағанда тым қатаң бір орталыққа бағыну негізінде екенін ашып айтқан ләзім.

Мәселен, Қазақстан аумағында үш (Алматы, Батыс Қазақстан мен Целинная) теміржол қызметі бар. Осыған сәйкес бұл аумақтағы теміржолдарда үш Көлік ішкі істер департаменті (Оңтүстік-Шығыс, Батыс және Орталық) қызмет істейді<sup>1</sup>.

Теміржол көлігін басқару құрылымының қаржылық-экономикалық жағдайын жақсартып, оптимизациялау мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі жоғарыда аталған үш теміржолы өзінің қаулысымен «Қазақстан теміржолы» бір кәсіпорынға біріктіріп, оған ұлттық компания мәртебесін берді<sup>2</sup>.

Көліктік құрылым бұлайша өзгерістерге ұшырауына сәйкес КПО жүйесі де өзгерістерге түсуі тиіс. Егер Қазақстан Республикасы ПМ-нің орталық құрамындағы үш көліктік ішкі істер департаментінің орнына ПМ орталық аппараты құрылымында Көлік полициясының департаменті ұйымдастырылса, КПО қызметінің тиімділігі арта түсері сөзсіз дейміз. Мұның өзі көлікті басқару ерекшелігіне сай келер еді. Көлік полициясының департаменті жергілікті жердегі жұмыстардың қазіргі қалпын, тәжірибесін қорытып, басшылықтың ұсыныстарын дайындап, республикалық әрі мемлекет аралық сипаты бар алдын алу, жедел іздестіру және тергеу амалдарын өткізу барысында КПО жұмысын үйлестіру, КПО ұйымдастырылу мен қызметінің мәселелері бойынша ПМ-нің бұйрықтары, нұсқаулары мен түрлі өкімдерінің жобаларын дайындау, нұсқаулар, шолулар мен бағыттамааларды шығаруға толық мүмкіндік туар еді.

Көлік полициясы департаменті жұмыстарының негізгі бағытына, біздіңше, криминалдық және әкімшілік полициясы мен тергеудің салалық аппараттары немесе жолаушылар мен жүк тасымалдау қауіпсіздігі бөлімдері оның ұйымдастырылу құрылымы да сәйкес болуы тиіс деп білеміз.

3. Көлік саласындағы тәжірибелер мен ғалымдардың зерттеулері біртұтас көлік жүйесін құру арқылы көліктің әртүрлі салаларын жақындатып, біріктіру қажеттігін көрсетеді<sup>3</sup>. Қазіргі күні бұл бір көліктің түйінге, тұрғылықты мекенге біріктіретін теміржол, әуе және су қатынасы жолын бір буынға қосатын көліктік-технология жүйесін құруда ап-айқын байқалады. Өз кезегінде Қазақстанның барлық көліктік жүйесі әлемдік көлік жүйесінің бір бөлігі болуы қажет.

Қазақстан өзін тәуелсіз, егеменді мемлекет екенін жария етуі, республиканың батысында мұнай-газ кешенінің дамуы Ақтау қаласындағы теңіз портының мәселесіне ерекше көзбен қарауға алып келді. Бүгіндері Каспий теңізі бір мемлекеттің ішкі теңізі емес, жағалауында орналасқан бес мемлекеттің (Ресей, Әзірбайжан, Түркіменстан, Иран, Қазақстан) экономикасын байланыстыратын бірден-бір теңіз жолы. Осыған байланысты Ақтау қаласындағы теңіз сауда портындағы ішкі істер бөлімін тығыз арада Батыс Көлік ІД-не бағындарған ләзім.

4. Әлемдік қауымдастықта лаңкестік қауіптіліктің белең алуы әрі азаматтық авиацияда заңсыз қолсұғушылықтың болуы мүмкіндігіне қарсы авиациялық қауіпсіздік саласындағы басымдық шараларына мына жайттарды жатқызар едік:

1) әуе кемелерінің борты мен азаматтық авиация объектілеріне тыйым салынған заттардың еніп кетуінің алдын алып, әрі жолаушылар мен жүктерді тексеру бекетінде оларды тексеру сапасын арттыру үшін бекеттерді жоғары технологиялық құралдармен жабдықтау;

2) тексеру жүргізетін мамандарды арнайы оқытудан өткізу, сондай-ақ экипаж мүшелері мен авиация қызметінің кейбір мамандарына азаматтық авиация қызметіне заңсыз қолсұғушылықпен араласу актілеріне қарсы тұрарлық амал-тәсілдерін үйрету.

Көлік кәсіпорындарының өзін-өзі қаржыландыруға көшуі, әкімшіліктің кей шешімдері де құқықтық тәртіпті орнатуға кері әсерін тигізетіні кездесіп қалады. Мұндай жайттарда қауіпсіздік пен құқықтық тәртіпті қамтамасыз ету үшін көлік ведомстволарына экономикалық санкциялар қолдану қуатты болар еді. Мұның өзі соңғысының жолаушылардың жеке тұлғалық әрі мүліктік қауіпсіздігін қамтамасыз етер ұйымдастырушылық және техникалық шараларды енгізуге түрткі болар еді, олар мұны тіптен де қалыс қалдырған.

Бұл секілді Қазақстанның көліктік ішкі істер қызметін жетілдіруге байланысты ұсынылған құқықтық және ұйымдастырушылық қорытындылар, біздің пікірімізше, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етер шешімдер қабылдауға негіз болатыны анық.

## **РЕЗЮМЕ**

В статье рассматриваются актуальные проблемы организации и обеспечения правопорядка и общественной безопасности на объектах транспорта. Авторами выдвинуты предложения по совершенствованию организации и деятельности органов внутренних дел Республики Казахстан на транспорте, реализация которых позволит усилить транспортную безопасность страны.

## **RESUME**

In article actual problems of the organisation and maintenance of the law and order and public safety on objects of transport are considered. The author brings offers on perfection of the organisation and activity of law-enforcement bodies of Republic Kazakhstan on transport which realisation will allow to strengthen transport safety of the country.

- 
- <sup>1</sup> Энциклопедический справочник Казахской ССР. — Алма-Ата, 1981. — С. 352.
- <sup>2</sup> Қазақстан Республикасының Президенті мен Үкіметінің актілер жинағы. — 1997. — № 4. — 32-б.
- <sup>3</sup> Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы 2006 жылғы 11 сәуірдегі № 86 Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығы // Егемен Қазақстан. 2006. 13 сәуір.