

Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасы туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 29 мамыр N 726. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 19 қыркүйектегі N 1411 Қаулысымен

Ескерту. Қаулының күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2009.09.19. N 1411 Қаулысымен.

Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасы мақұлдансын. 2. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасын бір айлық мерзімде әзірлесін және Қазақстан Республикасының Үкіметіне бекітуге белгіленген тәртіппен енгізісін. 3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді. Қазақстан Республикасының Премьер-Министрі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 29 мамырдағы N 726 қаулысымен мақұлданған Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасы Кіріспе

Автомобиль жолдары - Қазақстанның көлік-коммуникация кешенінің маңызды бөліктерінің бірі, қазіргі жағдайда оның тиімді қызметі және ұдайы дамуы экономиканың тұрақтылығы мен өрлеуге ойысуының, елдің ұлттық қауіпсіздігін қамтамасыз етудің, халықтың өмір сүру деңгейін көтерудің және жақсартудың маңызды факторы болып табылады.

Қазақстанның Еуразия құрлығының орталығында орналасқан географиялық жағдайы Азия - Еуропа қатынас жолдарында көпшілігі қазақстандық автожол желілерінің учаскелерін қамтитын құрлықаралық бағыттар қалыптастыратын көлік магистральдарын пайдалану үшін қолайлы алғышарттар жасайды.

Мемлекетаралық экономикалық байланыстардың кеңеюімен елдер арасында сауда ағындарының алмасуы серпінді дамуда, ал ішкі де, транзиттік те автомобиль тасымалдарының көбеюі автомобиль жолдарының техникалық жай-күйіне және осы ретте көрсетілетін қызметтер сапасына көтеріңкі талаптар қ о я д ы .

Мемлекет басшысы Қазақстан халқына Жолдауында транзиттік әлеуетке маңыз бере отырып, экономиканы дамыту міндеті мықты көлік-коммуникация

желісін құруды талап ететінін атап көрсетті. Осы тұрғыда халықаралық рыноктарға жаңа көліктік сілемдер тарту, сондай-ақ көлік магистральдарын жаңғырту, "Батыс - Шығыс" және "Солтүстік - Оңтүстік" бағыттарында сілемдерді белсендірек салу, Каспий инфрақұрылымын жылдам қарқынмен дамыту, Алматы - Астана автожолын қайта жаңалауды белсенді жүргізу алда тұр

Республиканың әлеуметтік-экономикалық даму стратегиясын іске асыру кезінде автомобиль тасымалдары қауырт өсетін болады, бұл автомобиль жолдары желілерін дамыту қажеттілігін айқындайды. Мұндай дамудың объективті алғышарты мыналар болып табылады:

1) өнеркәсіптің және ауыл шаруашылығының өңдеушілік рөлінің өсуімен жалпы ұлттық өнімнің өсуі;

2) жүк және жолаушы тасымалы көлемінің өсуі, транзиттік қатынасты өрістетудің ықтимал мүмкіндігі;

3) барлық ауылдық елді мекендер, аудандар және облыстар орталықтары арасында тұрақты автомобиль қатынасын қамтамасыз ету;

4) автомобиль жолдарының бар тірек желілерін сақтау.

Президенттің К972030_ "Қазақстан - 2030: барлық қазақстандықтардың гүлденуі, қауіпсіздігі және әл-ауқатының жақсаруы" деген Қазақстан халқына Жолдауында автомобиль жолдарын жаңғырту ұзақ мерзімді болашақта ең маңызды басымдықтың бірі ретінде анықталған.

Тұтас алғанда жол мәселесінің күрделілігі мен сан қырлылығы автожол саласында республикадағы экономикалық және әлеуметтік үдерістің барысына жол факторының объективті әсерін есепке алуға негізделіп ойластырылған мемлекеттік саясат қажеттігін дәлелдейді әрі автомобиль жолдарын дамыту мәселесін шешуде жүйелі көзқарас және бағдарламалық әдістерді пайдалану қажеттігін талап етеді.

1. Қазақстан автожол саласының қазіргі жай-күйі

Қазақстанда автомобиль жолдары басым, ал көпшілік аймақтарда ол жүк және жолаушы тасымалын жүзеге асыратын жалғыз қатынас арнасы болып табылады.

Қазақстанның автомобиль жолдарының ұзақтығы 128 мың километрді құрайды. Олардың 85,6 мың километрі - жалпы пайдаланымдағы жолдар және 42,4 мың километрі - ведомстволық (шаруашылық) жолдар.

Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары әкімшілік маңызына қарай республикалық маңыздағы және жергілікті маңыздағы жолдарға бөлінеді.

Қазіргі уақытта республикалық маңыздағы автомобиль жолдарының

ұзақтығы 23011 километрді құрайды. Республикалық желінің құрамында 13 мың километрге тарта жол азиялық және еуропалық (АТМЭӘК, ТРАСЕКА, ТМД-ның халықаралық жолдары) субаймақтық көлік жүйесіне кіретін халықаралық дәліздердің автомобиль жолдары.

Республикалық маңыздағы автомобиль жолдары жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының 27 пайызын құрайтынына қарамастан, оларға автомобиль тасымалдарының 50 пайызы келеді.

Республикадағы жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісінің ұзақтығы негізінен қалыптасқан. Оны толықтыру үшін жанасатын мемлекеттерге байланыс учаскелерін (Бейнеу - Нүкіс, Қызылорда - Үшқұдық, Ұзынағаш - Быстровка (Кемин), Ресейге бірқатар шығатын жолдар) салу қажет. Сонымен бірге Батыс және Орталық Қазақстанның арасын қосатын төте көлік байланысы да жоқ, Қарабұтақ - Торғай бұл жерде ең қысқа бағыт бола алар еді. Техникалық жай-күйі бойынша жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының көп бөлігі - 65,4 пайызы қара жабынды (асфальтбетонды немесе қара қиыршық тасты), 29,3 пайызы ұсақталған қиыршық тасты жолдар, бүгінгі күні барлық желінің 4580 километрі немесе 5,3 пайызы жабынсыз, яғни топырақ. Жолдардың техникалық жай-күйі ----- ! Барлығы !

Соның ішінде жабын бойынша ! !----- !! Асфальт . ! қара ! ұсақталған ! топырақ ! ! бетон ! қиыршық ! қиыршық ! ! ! тасты ! тасты ! ----- Жалпы пайдаланым.

85647	11724	4256	25087	4580	дағы жолдар (км)	Үлес салмағы (%)	100	13,7	51,7
29,3	5,3	Соның ішінде	23011	5616	15326	1759	310	республикалық маңыздағы жолдар (км)	Үлес салмағы (%)
100	24,4	66,6	7,7	1,3	-----				

Республикалық маңыздағы автомобиль жолдарының деңгейі орташадан біршама жоғары - мұнда 91 пайызы ұзақтық қатты жабынды, 7,7 пайызы қиыршық тасты және 1,3 пайызы топырақты кесінділер. Автомобиль жолдарының көп бөлігі (86 пайызы) II - III санатқа жатады. Бұл жүру бөлігінің ені 7-8 метр екі жолақты қозғалысы бар жолдар. 685 километр жол I-техникалық санаттағы автомобиль жолдарын (4 жолақты қозғалыс) құрайды, бұлар, негізінен облыстық орталықтарға және ірі елді мекендерге кіреберістер.

Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының көп ұзақтығы (29,3 пайызы) жабынның ауыспалы түрінде, соның ішінде 1759 километрі республикалық маңыздағы автомобиль жолдары. Автомобиль жолдарының 4580 километрі, соның ішінде республикалық желідегі 310 километрі жабынсыз (топырақ күйінде). Бұл жолдар қозғалыс жылдамдығы бойынша да, белдеуге салмақ жөніндегі талаптарға да жауап бере алмайды және жол қозғалысының қауіпсіздігін қ а м т а м а с ы з е т е а л м а й д ы .

Автожол саласындағы басты мәселе - жол жабынының жарамдылық қабілетін үдемелі түрде жоғалтуы. Республикадағы автомобиль жолдарының көп бөлігі (86 пайызы) 1960-1980 жылдары сол кезеңдегі белдеуге салмақ түсірудің мөлшері 6 тоннадан аспайтын нормативтік талаптар бойынша жобаланған және салынған. Қазіргі уақытта белдеуге салмақ түсірудің мүмкін болатын мөлшері 10 тоннаға дейін арттырылды. Алайда, бүгінгі күні республиканың жолдарымен салмақ түсіруі бұдан асатын көліктер жүреді және жол жабынын бұзады.

2000 жылғы күздегі жай-күй бойынша техникалық тексерістің мәліметтері республикалық маңыздағы 5348 километр немесе 23 пайыз автомобиль жолдары бұзылу сатысында екендігін және қауіпті ақаулары барын куәландырады.

Тек соңғы жыл ішінде мұндай жолдардың ұзақтығы 322 километрге өскен. 1993 жылмен салыстырғанда қозғалысқа қауіпті учаскелердің 6 еседен артық өсуі жалпы пайдалану деңгейінің нашарлауына дәлел болады. Бүтіндей алғанда, автомобиль жолдарының республикалық желілерінің 20 пайызын ғана берік және тегіс деуге болады. Бұл Ресейдің федералдық жолдарындағы сәйкес көрсеткіштерден 2,5-3 есе нашар.

Республиканың жергілікті маңыздағы жолдары 64304 километр немесе жалпы пайдаланымдағы жолдардың ұзақтығынан 77 пайызды құрайды. Негізгі жүк ағындары мен жолаушы ағындары солардан шығады.

Жергілікті маңыздағы автомобиль жолдарының жартысынан көбі (59 пайызы) қатты жабынды, 22227 километр (35 пайызы) ұсақталған қиыршық тасты және 3970 километр топырақты жағдайда. Қазіргі уақытта барлық аудандық орталықтар және ауылдық елді мекендердің 90 пайызында қатты жабынды кіреберіс автомобиль жолдары бар, ал қалғандары топырақты кіреберіс автомобиль жолдарымен байланысқан және көктемгі-күзгі мезгілде олар сырт қалады. Көпір шаруашылығы. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарында 3000-нан астам көпір және жолөтпе бар, олардың 95 пайызы негізгі типті, қалғандары ағаштан жасалған. Автомобиль жолдарында бар көпірлер ----- Жолдардың маңызы !Көпірлер (100 қ.м. астам)! Басқа көпірлер !-----!----- ! Саны ! Жалпы ұзындығы ! Саны ! Жалпы ұзындығы !! (қ.м.) !! (қ.м.) ----- Халықаралық дәліздер 61 12067 670 21173 Республикалық маңыздағы 18 2812 351 16775 басқа жолдар Жергілікті маңыздағы - - 2118 68882 ----- - - - -

Тексерудің нәтижесінде республикалық маңыздағы автомобиль жолдарындағы 947 көпірдің 212 көпірінің (22 пайыз) жай-күйі қанағаттанғысыз, олардың сенімділігі 80 пайыз ғана қамтамасыз етілген, ал 62 көпір жүк көтеруі жобадағыдан 50 пайыз және одан да кем алмағайып жағдайда жұмыс істейді әрі

автомобиль көлігін жіберудің айрықша шарттарын орындауды талап етеді. Әдетте, жай-күйі қанағаттанғысыз, сондай-ақ алмағайып көпірлер 1957-1965 жылдар кезеңінде салынған және өз ресурстарын тауысқан. Жалпы салмақ түсіру мен қажетті жөндеу жасалмаудың әсерінен жыл сайын республикалық жолдарда 10-15 көпірдің қанағаттанғысыздан алмағайып алдындағы жағдайда тап болу үрдісі байқалады. Көпірлердің жай-күйі (дана/қ.м.) -----

----- Жолдар ! Жақсы және !Қанағаттанғысыз!
Алмағайып !қанағаттанарлық! ! -----

----- Республикалық маңыздағы 813 224 63 Соның ішінде 6 негізгі бағыт*
274/11469 131/6210 36/4796 Жергілікті маңыздағы 1419/50398 620/15570 79/2914

----- * 6 негізгі транзиттік
бағыт 6 - бетте көрсетілген .

Көпірлердің 30 пайыздан астамы жүріп өтетін бөліктің көлемі жөніндегі талаптарға тіпті сай емес, сондықтан жүру қауіпсіздігі талаптарын нашарлатады.

Жол жұмыстарын қаржыландыру. Республикадағы автомобиль жолдары желісінің барған сайын нашарлауы жол саласын - тұрақсыз қаржыландырумен тікелей байланысты. Егер 1992 жылы автомобиль жолдарына 798,1 миллион АҚШ доллары жұмсалса, 1994-1995 жылдары ол 50 миллион АҚШ долларына дейін төмендеген, 2000 жылы 102 миллион АҚШ долларын құрады, 2001 жылғы бюджетте 160 миллион АҚШ доллары қарастырылып отыр.

Жыл сайын автомобиль жолдарында жөндеу жұмыстарының 90-95 пайызы қаржыландырудың жеткіліксіздігінен жүзеге аспағанын айту қажет. Мысалы, 2001 жылға дейін Қазақстанда автомобиль жолдарының 1 километріне жұмсалатын шығын 1,6 мың АҚШ долларынан аспайды, Ресейде бұл көрсеткіш - 8,3 мың долларды, Белоруссияда - 7,5 мың долларды, Өзбекстанда - 4,7 мың долларды құрайды. АҚШ, Германия, Жапония тәрізді экономикасы дамыған елдерде автомобиль жолдарының 1 километріне шамамен 17 мыңнан астам АҚШ доллары жұмсалады. Осыған байланысты бұл көрсеткішті Ресейдің деңгейіне жеткізу жоспарланып отыр.

Автомобиль жолдарын жеткіліксіз қаржыландыру автомобиль көлігінің жұмысы кезінде елеулі өнімсіз шығыстарға, сондай-ақ Қазақстанның транзиттік елеуетін жоғалтуына әкеп соғады.

Бұл жағдай мемлекеттегі экономикалық қиындықтардың ғана емес, сонымен бірге елеулі дәрежеде автомобиль жолдарының шаруашылық кешеннің жұмысындағы рөлін бағаламаудың салдарынан қалыптасты.

Бүгінгі күні әлемдік практикада қолданылатын, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан шығындарды өндіру негізінде саланы қаржыландыруға біртіндеп көшу (экономиканың өсу және тұрғындардың өмір сүру деңгейінің көтерілуіне қарай) автомобиль жолдарын дамытуды қаржыландыру мәселесін

шешудің ұрымтал бір жолы болып табылады.

Қазақстанның автомобиль жолдарының транзиттік әлеуеті. Қазақстан Республикасының аумағы бойынша 1998 жылы 48914, ал 1999 жылы 34698 шетел көпжүкті автокөлік құралдары жүріп өткен. Автомобиль жолдарының техникалық жай-күйі нашарлауының және басқа да қолайсыз жағдайлардың салдарынан транзиттік тасымал көлемінің төмендеуін дәлелдейтін бұл үрдіс 2000 жылы да сақталды. Бүгінгі күні автомобиль көлігімен жүк тасуды жылдамдату және жүйелеу қоғамдық маңызды фактор болып табылады. Сондықтан өндірушілер (және басқалар) автомобиль жолдары бойынша жақын ғана емес, алыс қашықтыққа да тасымал жасауға бейімделуде. Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары бойынша бар жүк ағынын сараптау негізгі алты дәлізді бөліп көрсетуге мүмкіндік берді: I. Ташкент - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Хоргос (Жібек жолы); II. Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара; III. Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл; IV. Астрахан - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы; V. Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай; VI . Астана - Қостанай - Челябині. Алты транзиттік автомобиль жолының жалпы ұзақтығы 8258 километр. Олардың 2982 километрінің жай-күйі қанағаттанарлық, 5276 километрінікі қанағаттанғысыз. Көлік дәліздерін дамыту Қазақстан Республикасында "Жібек жолы" тарихи орталығын қайта жаңғыртудың халықаралық маңызын арттырады. "Жібек жолының" қайта жаңғыртылған нұсқасы ұзақтығы 1137 километр "Ташкент - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Хоргос" автомобиль жолы бойынша өтеді. Дәліздердің сипаттамасы ---

----- Бағыттың атауы !
Ұзақтығы ! Автожолдың жай-күйі ! Қозғалыс ! (км) !-----! қарқыны
! ! Қанағаттан. ! Қанағаттан. ! (тәулігіне/ ! арлық ! ғысыз ! авто) -----

----- Ташкент-Шымкент-

Тараз-Бішкек-Алматы- Хоргос 1137 267 870 4567 Шымкент-Қызылорда-
Ақтөбе-Орал-Самара 2048 607 1441 1227 Алматы-Қарағанды- Астана-Петропавл
1669 844 825 2599 Астрахан-Атырау-Ақтау -Түркіменстан шекарасы 1420 312
1108 757 Омбы-Павлодар- Семей-Майқапшағай 1105 600 505 900
Астана-Қостанай- Челябині 879 352 527 2376 -----

Қазақстанның автомобиль жолдары арқылы транзитпен әсіресе Орта Азия республикалары мен Ресей арасында тасымал жүзеге асырылады. Қоршаған ортаға әсер. Ірі елді мекендерге кіреберіс бірқатар негізгі автомобиль жолдарына қозғалыс тығыз. Олар арқылы жүретін көлік құралдары қоршаған табиғи ортаға елеулі теріс әсер тигізеді.

Қозғалыс жылдамдығының төмендеуі нәтижесінде және бөгеліс жерлерде көміртегі қышқылының шығарылған көлемі, оңтайлы жылдамдық қамтамасыз

етілген жолдарда болуы мүмкін көлеммен салыстырғанда, техникалық жай-күйі қанағаттанғысыздығы салдарынан қамтамасыз ету мүмкін емес көптеген автомобиль жолдарында бірнеше есеге өседі.

Әсіресе қоршаған ортаға жағымсыз әсер елді мекендер шегінде қалыптасады. Жол жиегінде автомобильмен бір деңгейде қиылыстың болуы, жолаушылардың ретсіз қозғалысы улы газ шығарылуын, шуды бірнеше есеге өсіретін жылдамдықты жиі өзгертетін жылжымалы көлік ағынын тудыруға әкеп соғады. Жолдарда шуға қарсы бөгеулер жоқ, бағдаршамдардың және жайланған жолаушылар өтпелерінің саны жеткіліксіз. Сондықтан жол маңайындағы тұрғындардың өмірі қолайсыз және аурудың жоғары деңгейімен сипатталады.

Автожол саласындағы көрсетілген мәселелер мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру, жол саласын тиісінше қаржыландыруды қамтамасыз ету, нормативтік құқықтық база құру қажеттілігін тудырады.

2. Тұжырымдаманың мақсаттары мен міндеттері

Автожол саласындағы мемлекеттік саясаттың негізін қалыптастыру, автомобиль жолдары желісін жаңғырту және қолдау, оның даму басымдықтарын қалыптастыру, тұрақты қаржы негізін және жол саласындағы мемлекеттік саясаттың ағымдағы және болашақтағы бағыттарына барабар қажетті нормативтік құқықтық база жасау осы тұжырымдаманың мақсаты болып т а б ы л а д ы .

Қойылған мақсаттарға жету үшін мына міндеттерді шешу қажет:

- 1) автомобиль жолдарының жай-күйін жақсарту жөніндегі іс-шараларды қаржыландыруды қамтамасыз ету;
- 2) бар автомобиль жолдарының желілерін сақтау және дамыту, олардың жай-күйін жақсарту және негізгі транзиттік автомобиль жолдарын техникалық талаптарға сәйкес келтіру;
- 3) Қазақстанның автомобиль жолдары бойынша отандық және шетелдік тасымалдаушылар үшін неғұрлым тиімді және қауіпсіз жағдайды қамтамасыз ету ;
- 4) бар негізгі транзиттік автомобиль жолдарын дамытуды жандандыру, сондай-ақ Қазақстанның әлемдік сауда рыноктарына шығу әлеуетін көтеруге мүмкіндік беретін мүмкін балама жобалар әзірлеуді жалғастыру;
- 5) транзитті бағыттағы жолдарда автожол инфрақұрылымын дамытуды қамтамасыз ету үшін отандық және шетелдік кәсіпкерлерді тарту;
- 6) жеке және ақылы автомобиль жолдары үшін құқықтық база жасау;
- 7) автожол саласының нормативтік құқықтық базасын жетілдіру.

3. Тұжырымдаманы іске асыру жолдары мен тетіктері

3.1. Автомобиль жолдарының жай-күйін жақсарту жөніндегі іс-шараларды қаржыландыруды қамтамасыз ету

Автожол саласын 2001-2005 жылдары қаржыландыру үшін тиісті қаржы жылына республикалық бюджет жобаларын әзірлеу және қалыптастыру кезінде қажетті бюджет қаражатының көлемін қамтамасыз ету мақсатында нақтыланатын болады.

Шектеулі бюджет қаражаты жағдайында заңнамамен белгіленген тәртіпте қаржыландырудың балама көздерін, соның ішінде автомобиль жолдарын салу және жөндеу жұмыстарын іске асыру үшін ішкі және сыртқы инвестицияны тарту жөніндегі жұмыс жалғастырылады.

3.2. Бар автомобиль жолдары желілерін сақтау және дамыту, олардың жай-күйін жақсарту және негізгі транзиттік автомобиль жолдарын техникалық талаптарға сәйкес келтіру

Бар автомобиль жолдары желілерін сақтау және дамыту үшін бірінші кезекте халықаралық бағыттардағы автомобиль жолдарының бұзылған учаскелерін қалпына келтіру, алмағайып көпірлерді қайта жаңалау, жолдардағы топырақты жырықтарды жою, болашағы бар бағыттарда жолдар салу жөніндегі жұмыстар жалғастырылады.

Бұл мақсаттарда саладағы ғылыми-техникалық базаны, оның техникалық қайта жарақтандырылуын күшейту, алғы технологияны енгізу, саланың мемлекеттік және бәсеке секторына бөлінуі қарастырылады.

Салу және жөндеу жұмыстарының сапасын көтеру негізгі басым бағыттың бірі болып табылады. Бірқатар ұйымдастырушылық міндеттердің шешімі негізінде, нақтырақ айтқанда:

ТМД елдері Жолшылар мемлекетаралық кеңесінің ғылыми зерттеулері аясындағы өзара іс-қимыл жасаумен бірге республикалық бағдарламалар құрамында нормативтік құжаттар дайындау және бекітуді қоса, автомобиль жолдары және жол жұмыстары үшін техникалық нормативтер жүйесін әзірлеу және жетілдіру;

автомобиль жолдарының жай-күйін бақылау және басқаруды қамтамасыз ету үшін ақпараттық жүйе құру;

жол жұмыстарын орындау сапасын бақылау жүйесін, соның ішінде Автомобиль жолдары комитетінің аумақтық бөлімшелерінің құрамында әр аймақта сапа лабораториясын құра отырып метрологиялық қамтамасыз ету;

шикізатты, материалдарды және технологияны сертификациялау жүйесін жетілдіру, жол объектілерінің көліктік-пайдалану жай-күйін бақылау және

саралау, салу және жөндеу жұмыстарының сапасын басқарудың тиімді жүйесін қалыптастыру бұл бағытта орталық құрамдас бөлік болып табылады.

Жол саласында сапаны бақылау жүйесі алғы саптағы нормалар, ережелер және талаптар қоятын техникалық нормативтер жүйесінде және жобалаудан бастап салу және пайдалануға дейінгі құру сатыларында өнімнің толық сәйкес келуін қатты қадағалауға негізделуі керек.

3.3. Қазақстанның автомобиль жолдары бойынша отандық және шетелдік тасымалдаушылар үшін неғұрлым тиімді және қауіпсіз жағдайды қамтамасыз ету

Халықаралық қатынасты қоса алғанда шоғырланған транзитті көлік ағындарына қызмет көрсететін автомобиль жолдары жолаушы және жүк жеткізуді жеделдету, жүктің сақталуы мен қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жолды пайдаланушылардың дұрыс жұмысы және демалысы үшін жағдай жасау есебінен маңызды пайда түсіруді қамтамасыз етуі тиіс. Бұл міндет автомобиль жолдарының техникалық жай-күйін жақсарту, қызмет көрсету объектілерін дамыту арқылы шешіледі.

3.4. Бар негізгі транзиттік автомобиль жолдарын дамытуды жандандыру, сондай-ақ Қазақстанның әлемдік сауда рыноктарына шығу әлеуетін көтеруге мүмкіндік беретін мүмкін балама жобаларын әзірлеуді жалғастыру

Бар транзиттік автомобиль жолдарын дамыту және халықаралық рыноктарға жаңа шығыстар әзірлеу Қазақстанның автомобиль тасымалдары бөлігінде халықаралық конвенциялар мен келісімдерге қатысуы мен қосылуы арқылы белсенді жүргізіледі.

3.5. Транзитті бағыттағы жолдарда автожол инфрақұрылымын дамытуды қамтамасыз ету үшін отандық және шетелдік кәсіпкерлерді тарту

Қазіргі автомобиль жолдары желісін салу жолдармен қауіпсіз қозғалу үшін қажетті жағдай жасай отырып жүк және жолаушыға қызмет көрсету деңгейін жақсарту, жүктің сақталуын қамтамасыз ету, жолдарды пайдаланушылардың дұрыс жұмысы және демалысы үшін жағдай жасау және автотуризмді дамытуға жеткізуге тиіс.

Автомобиль жолдарын қаржыландыру жүйесі мен шағын және орта бизнесті қолдау және дамыту жөніндегі мемлекеттік саясатқа сәйкес құрылысы мен қаржыландырылуы тиісінше ұйымдастырушылық-құқықтық көзқарас тұрғысымен түрлі көздерден жүзеге асыру көзделетін жол қызметін көрсету объектілерінің екі тобы айрықша бөлінген.

Объектілердің бірінші тобы - бұл автомобиль жолдары кешеніне кіретін

объектілер. Оларға: апат-шақырту байланысы, автомобильдердің қысқа уақыт тұратын алаңдары, автобус аялдамалары, автоалаңдар жатады.

Объектілердің екінші тобы - бұлар өзінің дамуына өз қаражаты бар шағын бизнестің кәсіпорны ретінде жұмыс істейтін қызмет көрсетудің ақылы объектілері (қонақүйлер, кемпингтер, ЖЖҚС, ТҚО, ас ішетін орындар, терминалдар және тағы басқалар). Бұл кәсіпорындардың аяқтан тік тұруы және кеңеюі мемлекет тарапынан қолайлы реттеумен берілген қызмет көрсету түріне сұраныс және ұсыныс арқылы анықталады.

3.6. Жеке және ақылы автомобиль жолдары үшін құқықтық база жасау

Ақылы жол учаскелерін, көпірлер жолөтпелер құру жол саласын дамытуды қаржыландыру, сондай-ақ автомобиль жолдарын пайдаланушыларға қызмет көрсетудің сапасын жоғарылату көздерінің бірі болып табылады.

Автомобиль жолдарын салу, қайта салу мақсаттары үшін банк, сақтандыру қаражаттарын, басқа да қаржы институттарын, сондай-ақ ақылы жол объектілерін құру арқылы автомобиль жолдарын пайдаланушыларды тарту жол желісін дамытудың маңызды мүмкіндігі болып табылады.

Бар не салынуы аяқталмаған автомобиль жолдары, көпірлер және жолөтпелер, сондай-ақ осындай жаңа құрылыс объектілерін ақылы объектілер ретінде қарастыруға болады. Ақылы автомобиль жолдарын, көпірлер, жолөтпелер салу берілген бағытта ақысыз балама жол болған жағдайда мүмкін.

Жүріп өткені үшін ақының мөлшері жол жүрудің жайлылығын және пайдаланушының жылдамдықты көтеруі, тасымалдың өзіндік құнын төмендету, жолда жүру уақытын және жағармай шығысын қысқарту, сондай-ақ жол-көлік оқиғасының болу тәуекелін азайту есебінен пайданы көтеруді ескеруі тиіс.

Жеке және ақылы автомобиль жолдары мен жол объектілерін құру және пайдалану үшін сәйкес құқықтық және нормативтік база дайындалуы қажет.

3.7. Автожол саласының нормативтік құқықтық базасын жетілдіру

Жол-шаруашылық кешенін реформалау жол қызметі саласындағы нормативтік құқықтық кесімдер жүйені жаңарту және әзірлеуді, атап айтқанда жол саласының қызметін реттейтін нормативтік құқықтық кесімдерді, орталық және жергілікті атқарушы органдардың құзыреттілігін, сондай-ақ елдің жол желісіне шығар жолы бар жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісін құру және дамытуға қатысатын жеке және заңды тұлғалардың құқықтары мен міндеттерін, автомобиль жолдары желілерінің экономикалық тиімді қызмет етуін, автомобиль жолдарының әлеуметтік функцияларды орындауын жетілдіру талап е т е д і .

Автомобиль жолдарының құқықтық мәртебесін анықтайтын автомобиль

жолдарын салу және пайдалану үдерісінде өзара іс-қимыл жасайтын барлық ұйымның құқықтары мен міндеттерін бекітетін "Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасының Заңы негізгі заңдық база болады.

Жол саласындағы нормативтік-техникалық базаның үлкен көлемі мен сан-салалығы және әлемдік стандарттармен бірдейлеу қажеттігін ескере отырып стандарттар мен нормативтерді қайта өңдеу ТМД елдері Жолшылар мемлекетаралық кеңесінің ғылыми-техникалық зерттеулерінің жоспары бойынша орындалатын ғылыми-техникалық әзірлемелердің құрамында жүзеге асырылады.

М а м а н д а р :

Б а г а р о в а Ж . А .
И к е б а е в а А . Ж .

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