

**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 енгізсін. 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 Кiрiспе   
      Автомобиль жолдары - Қазақстанның көлiк-коммуникация кешенiнiң маңызды бөлiктерiнiң бiрi, қазiргi жағдайда оның тиiмдi қызметi және ұдайы дамуы экономиканың тұрақтылығы мен өрлеуге ойысуының, елдiң ұлттық қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудiң, халықтың өмiр сүру деңгейiн көтерудiң және жақсартудың маңызды факторы болып табылады.   
      Қазақстанның Еуразия құрлығының орталығында орналасқан географиялық жағдайы Азия - Еуропа қатынас жолдарында көпшiлiгi қазақстандық автожол желілерiнiң учаскелерiн қамтитын құрлықаралық бағыттар қалыптастыратын көлiк магистральдарын пайдалану үшiн қолайлы алғышарттар жасайды.   
      Мемлекетаралық экономикалық байланыстардың кеңеюiмен елдер арасында сауда ағындарының алмасуы серпiндi дамуда, ал iшкі де, транзиттiк те автомобиль тасымалдарының көбеюi автомобиль жолдарының техникалық жай-күйiне және осы ретте көрсетiлетiн қызметтер сапасына көтерiңкi талаптар қояды.   
      Мемлекет басшысы Қазақстан халқына Жолдауында транзиттiк әлеуетке маңыз бере отырып, экономиканы дамыту мiндетi мықты көлiк-коммуникация желiсiн құруды талап ететiнiн атап көрсеттi. Осы тұрғыда халықаралық рыноктарға жаңа көлiктiк сiлемдер тарту, сондай-ақ көлiк магистральдарын жаңғырту, "Батыс - Шығыс" және "Солтүстiк - Оңтүстiк" бағыттарында сiлемдердi белсендiрек салу, Каспий инфрақұрылымын жылдам қарқынмен дамыту, Алматы - Астана автожолын қайта жаңалауды белсендi жүргiзу алда тұр.   
      Республиканың әлеуметтiк-экономикалық даму стратегиясын iске асыру кезiнде автомобиль тасымалдары қауырт өсетiн болады, бұл автомобиль жолдары желiлерiн дамыту қажеттiлiгiн айқындайды. Мұндай дамудың объективтi алғышарты мыналар болып табылады:   
      1) өнеркәсiптiң және ауыл шаруашылығының өңдеушiлiк рөлiнiң өсуiмен жалпы ұлттық өнiмнiң өсуi;   
      2) жүк және жолаушы тасымалы көлемiнiң өсуi, транзиттiк қатынасты өрiстетудiң ықтимал мүмкiндiгi;   
      3) барлық ауылдық елдi мекендер, аудандар және облыстар орталықтары арасында тұрақты автомобиль қатынасын қамтамасыз ету;   
      4) автомобиль жолдарының бар тiрек желілерін сақтау.   
      Президенттің K972030\_ "Қазақстан - 2030: барлық қазақстандықтардың гүлденуі, қауiпсіздiгi және әл-ауқатының жақсаруы" деген Қазақстан халқына Жолдауында автомобиль жолдарын жаңғырту ұзақ мерзiмдi болашақта ең маңызды басымдықтың бiрi ретiнде анықталған.   
      Тұтас алғанда жол мәселесiнiң күрделiлiгi мен сан қырлылығы автожол саласында республикадағы экономикалық және әлеуметтiк үдерiстiң барысына жол факторының объективтi әсерiн есепке алуға негiзделiп ойластырылған мемлекеттiк саясат қажеттiгiн дәлелдейдi әрi автомобиль жолдарын дамыту мәселесiн шешуде жүйелi көзқарас және бағдарламалық әдiстердi пайдалану қажеттiгiн талап етедi.   
   
             1. Қазақстан автожол саласының қазiргi жай-күйі   
   
      Қазақстанда автомобиль жолдары басым, ал көпшiлiк аймақтарда ол жүк және жолаушы тасымалын жүзеге асыратын жалғыз қатынас арнасы болып табылады.   
      Қазақстанның автомобиль жолдарының ұзақтығы 128 мың километрдi құрайды. Олардың 85,6 мың километрi - жалпы пайдаланымдағы жолдар және 42,4 мың километрi - ведомстволық (шаруашылық) жолдар.   
      Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары әкiмшiлiк маңызына қарай республикалық маңыздағы және жергiлiктi маңыздағы жолдарға бөлiнедi.   
      Қазiргi уақытта республикалық маңыздағы автомобиль жолдарының ұзақтығы 23011 километрдi құрайды. Республикалық желiнiң құрамында 13 мың километрге тарта жол азиялық және еуропалық (АТМЭӘК, ТРАСЕКА, ТМД-ның халықаралық жолдары) субаймақтық көлiк жүйесiне кiретiн халықаралық дәлiздердiң автомобиль жолдары.   
      Республикалық маңыздағы автомобиль жолдары жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының 27 пайызын құрайтынына қарамастан, оларға автомобиль тасымалдарының 50 пайызы келедi.   
      Республикадағы жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желiсінің ұзақтығы негiзiнен қалыптасқан. Оны толықтыру үшін жанасатын мемлекеттерге байланыс учаскелерін (Бейнеу - Нүкiс, Қызылорда - Үшқұдық, Ұзынағаш - Быстровка (Кемин), Ресейге бiрқатар 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 едi. 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 деңгейi орташадан бiршама жоғары - мұнда 91 пайызы ұзақтық қатты жабынды, 7,7 пайызы қиыршық тасты және 1,3 пайызы топырақты кесiндiлер. Автомобиль жолдарының көп бөлiгi (86 пайызы) II - III санатқа жатады. Бұл жүру бөлiгiнiң енi 7-8 метр екi жолақты қозғалысы бар жолдар. 685 километр жол I-техникалық санаттағы автомобиль жолдарын (4 жолақты қозғалыс) құрайды, бұлар, негiзiнен облыстық орталықтарға және iрi елдi мекендерге кiреберiстер.   
      Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының көп ұзақтығы (29,3 пайызы) жабынның ауыспалы түрiнде, соның iшiнде 1759 километрi республикалық маңыздағы автомобиль жолдары. Автомобиль жолдарының 4580 километрi, соның iшiнде республикалық желiдегi 310 километрi жабынсыз (топырақ күйiнде). Бұл жолдар қозғалыс жылдамдығы бойынша да, белдеуге салмақ жөніндегі талаптарға да жауап бере алмайды және жол қозғалысының қауiпсiздiгiн қамтамасыз ете алмайды.   
      Автожол саласындағы басты мәселе - жол жабынының жарамдылық қабiлетiн үдемелi түрде жоғалтуы. Республикадағы автомобиль жолдарының көп бөлiгi (86 пайызы) 1960-1980 жылдары сол кезеңдегi белдеуге салмақ түсiрудiң мөлшерi 6 тоннадан аспайтын нормативтік талаптар бойынша жобаланған және салынған. Қазiргі уақытта белдеуге салмақ түсiрудiң мүмкiн болатын мөлшерi 10 тоннаға дейiн арттырылды. Алайда, бүгiнгi күнi 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.   
      Көпiрлердiң 30 пайыздан астамы жүрiп өтетiн бөлiктiң көлемi жөнiндегi талаптарға тiптi сай емес, сондықтан жүру қауiпсiздiгi талаптарын нашарлатады.   
      Жол жұмыстарын қаржыландыру. Республикадағы автомобиль жолдары желісінің барған сайын нашарлауы жол саласын - тұрақсыз қаржыландырумен тiкелей байланысты. Егер 1992 жылы автомобиль жолдарына 798,1 миллион АҚШ доллары жұмсалса, 1994-1995 жылдары ол 50 миллион АҚШ долларына дейiн 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 жеткiлiксiздiгiнен жүзеге аспағанын айту қажет. Мысалы, 2001 жылға дейiн Қазақстанда автомобиль жолдарының 1 километрiне жұмсалатын шығын 1,6 мың АҚШ долларынан аспайды, Ресейде бұл көрсеткiш - 8,3 мың долларды, Белоруссияда - 7,5 мың долларды, Өзбекстанда - 4,7 мың долларды құрайды. АҚШ, Германия, Жапония тәрiздi экономикасы дамыған елдерде автомобиль жолдарының 1 километрiне шамамен 17 мыңнан астам АҚШ доллары жұмсалады. Осыған байланысты бұл көрсеткiштi Ресейдiң деңгейiне жеткiзу жоспарланып отыр.   
      Автомобиль жолдарын жеткіліксіз қаржыландыру автомобиль көлігінің жұмысы кезінде елеулі өнімсіз шығыстарға, сондай-ақ Қазақстанның транзиттік әлеуетін жоғалтуына әкеп соғады.   
      Бұл жағдай мемлекеттегі экономикалық қиындықтардың ғана емес, сонымен бірге елеулі дәрежеде автомобиль жолдарының шаруашылық кешеннің жұмысындағы рөлін бағаламаудың салдарынан қалыптасты.   
      Бүгiнгi күнi әлемдiк практикада қолданылатын, автомобиль жолдарын пайдаланушылардан шығындарды өндiру негiзiнде саланы қаржыландыруға бiртiндеп көшу (экономиканың өсу және тұрғындардың өмiр сүру деңгейiнiң көтерiлуiне қарай) автомобиль жолдарын дамытуды қаржыландыру мәселесiн шешудің ұрымтал бiр жолы болып табылады.   
      Қазақстанның автомобиль жолдарының транзиттiк әлеуетi. Қазақстан Республикасының аумағы бойынша 1998 жылы 48914, ал 1999 жылы 34698 шетел көпжүктi автокөлiк құралдары жүрiп өткен. Автомобиль жолдарының техникалық жай-күйi нашарлауының және басқа да қолайсыз жағдайлардың салдарынан транзиттiк тасымал көлемiнiң төмендеуiн дәлелдейтiн бұл үрдiс 2000 жылы да сақталды.
Бүгiнгi күнi автомобиль көлiгiмен жүк тасуды жылдамдату және жүйелеу қоғамдық маңызды фактор болып табылады. Сондықтан өндiрушiлер (және басқалар) автомобиль жолдары бойынша жақын ғана емес, алыс қашықтыққа да тасымал жасауға бейiмделуде. Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары бойынша бар жүк ағынын сараптау негiзгi алты дәлiздi бөлiп көрсетуге мүмкіндік бердi: I. Ташкент - Шымкент - Тараз - Бiшкек - Алматы - Хоргос (Жiбек жолы); ІІ. Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара; ІІІ. Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл; IV. Астрахан - Атырау - Ақтау - Түркiменстан шекарасы; V. Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай; VI. Астана - Қостанай - Челябi. Алты транзиттiк автомобиль жолының жалпы ұзақтығы 8258 километр. Олардың 2982 километрiнiң жай-күйi қанағаттанарлық, 5276 километрiнiкi қанағаттанғысыз. Көлiк дәліздерін дамыту Қазақстан Республикасында "Жібек жолы" тарихи орталығын қайта жаңғыртудың халықаралық маңызын арттырады. "Жібек жолының" қайта жаңғыртылған нұсқасы ұзақтығы 1137 километр "Ташкент - Шымкент - Тараз - Бiшкек - Алматы - Хоргос" автомобиль жолы бойынша өтедi. 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- Челябі 879 352 527 2376 ---------------------------------------------------------------------------   
      Қазақстанның автомобиль жолдары арқылы транзитпен әсiресе Орта Азия республикалары мен Ресей арасында тасымал жүзеге асырылады.   
      Қоршаған ортаға әсер. Iрi елдi мекендерге кiреберiс бiрқатар негiзгi автомобиль жолдарына қозғалыс тығыз. Олар арқылы жүретiн көлiк құралдары қоршаған табиғи ортаға елеулi терiс әсер тигiзедi.   
      Қозғалыс жылдамдығының төмендеуi нәтижесiнде және бөгелiс жерлерде көмiртегi қышқылының шығарылған көлемi, оңтайлы жылдамдық қамтамасыз етiлген жолдарда болуы мүмкiн көлеммен салыстырғанда, техникалық жай-күйі қанағаттанғысыздығы салдарынан қамтамасыз ету мүмкiн емес көптеген автомобиль жолдарында бiрнеше есеге өседi.   
      Әсiресе қоршаған ортаға жағымсыз әсер елдi мекендер шегiнде қалыптасады. Жол жиегiнде автомобильмен бiр деңгейде қиылыстың болуы, жолаушылардың ретсiз қозғалысы улы газ шығарылуын, шуды бiрнеше есеге өсiретiн жылдамдықты жиi өзгертетiн жылжымалы көлік ағынын тудыруға әкеп соғады. Жолдарда шуға қарсы бөгеулер жоқ, бағдаршамдардың және жайланған жолаушылар өтпелерінің саны жеткiлiксiз. Сондықтан жол маңайындағы тұрғындардың өмiрi қолайсыз және аурудың жоғары деңгейiмен сипатталады.   
      Автожол саласындағы көрсетiлген мәселелер мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру, жол саласын тиiсiнше қаржыландыруды қамтамасыз ету, нормативтiк құқықтық база құру қажеттiлiгiн тудырады.   
   
               2. Тұжырымдаманың мақсаттары мен мiндеттерi   
   
      Автожол саласындағы мемлекеттiк саясаттың негiзiн қалыптастыру, автомобиль жолдары желiсiн жаңғырту және қолдау, оның даму басымдықтарын қалыптастыру, тұрақты қаржы негiзiн және жол саласындағы мемлекеттiк саясаттың ағымдағы және болашақтағы бағыттарына барабар қажеттi нормативтiк құқықтық база жасау осы тұжырымдаманың мақсаты болып табылады.   
      Қойылған мақсаттарға жету үшiн мына мiндеттердi шешу қажет:   
      1) автомобиль жолдарының жай-күйiн жақсарту жөнiндегi iс-шараларды қаржыландыруды қамтамасыз ету;   
      2) бар автомобиль жолдарының желілерiн сақтау және дамыту, олардың жай-күйiн жақсарту және негiзгi транзиттiк автомобиль жолдарын техникалық талаптарға сәйкес келтіру;   
      3) Қазақстанның автомобиль жолдары бойынша отандық және шетелдiк тасымалдаушылар үшiн неғұрлым тиiмдi және қауiпсiз жағдайды қамтамасыз ету;   
      4) бар негiзгi транзиттiк автомобиль жолдарын дамытуды жандандыру, сондай-ақ Қазақстанның әлемдiк сауда рыноктарына шығу әлеуетiн көтеруге мүмкiндiк беретiн мүмкiн балама жобалар әзiрлеудi жалғастыру;   
      5) транзиттi бағыттағы жолдарда автожол инфрақұрылымын дамытуды қамтамасыз ету үшiн отандық және шетелдiк кәсiпкерлердi тарту;   
      6) жеке және ақылы автомобиль жолдары үшiн құқықтық база жасау;   
      7) автожол саласының нормативтiк құқықтық базасын жетiлдiру.   
   
              3. Тұжырымдаманы iске асыру жолдары мен тетiктерi   
   
      3.1. Автомобиль жолдарының жай-күйiн жақсарту жөнiндегi iс-шараларды қаржыландыруды қамтамасыз ету   
      Автожол саласын 2001-2005 жылдары қаржыландыру үшiн тиiсті қаржы жылына республикалық бюджет жобаларын әзiрлеу және қалыптастыру кезiнде қажеттi бюджет қаражатының көлемiн қамтамасыз ету мақсатында нақтыланатын болады.   
      Шектеулi бюджет қаражаты жағдайында заңнамамен белгiленген тәртiпте қаржыландырудың балама көздерiн, соның iшiнде автомобиль жолдарын салу және жөндеу жұмыстарын iске асыру үшiн ішкi және сыртқы инвестицияны тарту жөнiндегi жұмыс жалғастырылады.   
   
      3.2. Бар автомобиль жолдары желiлерiн сақтау және дамыту, олардың жай-күйін жақсарту және негiзгi транзиттiк автомобиль жолдарын техникалық талаптарға сәйкес келтiру   
      Бар автомобиль жолдары желiлерiн сақтау және дамыту үшiн бiрiншi кезекте халықаралық бағыттардағы автомобиль жолдарының бұзылған учаскелерiн қалпына келтiру, алмағайып көпiрлердi қайта жаңалау, жолдардағы топырақты жырықтарды жою, болашағы бар бағыттарда жолдар салу жөнiндегi жұмыстар жалғастырылады.   
      Бұл мақсаттарда саладағы ғылыми-техникалық базаны, оның техникалық қайта жарақтандырылуын күшейту, алғы технологияны енгiзу, саланың мемлекеттiк және бәсеке секторына бөлiнуi қарастырылады.   
      Салу және жөндеу жұмыстарының сапасын көтеру негiзгi басым бағыттың бiрi болып табылады. Бiрқатар ұйымдастырушылық мiндеттердiң шешiмi негiзiнде, нақтырақ айтқанда:   
      ТМД елдерi Жолшылар мемлекетаралық кеңесiнiң ғылыми зерттеулерi аясындағы өзара iс-қимыл жасаумен бiрге республикалық бағдарламалар құрамында нормативтiк құжаттар дайындау және бекiтудi қоса, автомобиль жолдары және жол жұмыстары үшiн техникалық нормативтер жүйесiн әзірлеу және жетiлдiру;   
      автомобиль жолдарының жай-күйiн бақылау және басқаруды қамтамасыз ету үшiн ақпараттық жүйе құру;   
      жол жұмыстарын орындау сапасын бақылау жүйесiн, соның iшiнде Автомобиль жолдары комитетiнiң аумақтық бөлiмшелерiнiң құрамында әр аймақта сапа лабораториясын құра отырып метрологиялық қамтамасыз ету;   
      шикiзатты, материалдарды және технологияны сертификациялау жүйесiн жетiлдiру, жол объектiлерiнiң көлiктiк-пайдалану жай-күйiн бақылау және саралау, салу және жөндеу жұмыстарының сапасын басқарудың тиiмдi жүйесiн қалыптастыру бұл бағытта орталық құрамдас бөлiк болып табылады.   
      Жол саласында сапаны бақылау жүйесi алғы саптағы нормалар, ережелер және талаптар қоятын техникалық нормативтер жүйесiнде және жобалаудан бастап салу және пайдалануға дейiнгi құру сатыларында өнiмнiң толық сәйкес келуiн қатты қадағалауға негiзделуi керек.   
   
      3.3. Қазақстанның автомобиль жолдары бойынша отандық және шетелдiк тасымалдаушылар үшiн неғұрлым тиiмдi және қауiпсiз жағдайды қамтамасыз ету   
      Халықаралық қатынасты қоса алғанда шоғырланған транзиттi көлiк ағындарына қызмет көрсететiн автомобиль жолдары жолаушы және жүк жеткiзудi жеделдету, жүктiң сақталуы мен қозғалыс қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету, жолды пайдаланушылардың дұрыс жұмысы және демалысы үшiн жағдай жасау есебiнен маңызды пайда түсiрудi қамтамасыз етуi тиiс. Бұл мiндет автомобиль жолдарының техникалық жай-күйiн жақсарту, қызмет көрсету объектiлерiн дамыту арқылы шешiледi.   
   
      3.4. Бар негiзгi транзиттiк автомобиль жолдарын дамытуды жандандыру, сондай-ақ Қазақстанның әлемдік сауда рыноктарына шығу әлеуетін көтеруге мүмкiндiк беретiн мүмкiн балама жобаларын әзiрлеудi жалғастыру   
      Бар транзиттiк автомобиль жолдарын дамыту және халықаралық рыноктарға жаңа шығыстар әзiрлеу Қазақстанның автомобиль тасымалдары бөлiгiнде халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге қатысуы мен қосылуы арқылы белсендi жүргiзiледi.   
   
      3.5. Транзитті бағыттағы жолдарда автожол инфрақұрылымын дамытуды қамтамасыз ету үшiн отандық және шетелдiк кәсiпкерлерді тарту   
      Қазiргi автомобиль жолдары желiсiн салу жолдармен қауiпсiз қозғалу үшiн қажеттi жағдай жасай отырып жүк және жолаушыға қызмет көрсету деңгейiн жақсарту, жүктiң сақталуын қамтамасыз ету, жолдарды пайдаланушылардың дұрыс жұмысы және демалысы үшiн жағдай жасау және автотуризмдi дамытуға жеткiзуi тиiс.   
      Автомобиль жолдарын қаржыландыру жүйесi мен шағын және орта бизнестi қолдау және дамыту жөнiндегi мемлекеттiк саясатқа сәйкес құрылысы мен қаржыландырылуы тиiсiнше ұйымдастырушылық-құқықтық көзқарас тұрғысымен түрлі көздерден жүзеге асыру көзделетiн жол қызметiн көрсету объектiлерiнiң екi тобы айрықша бөлiнген.   
      Объектiлердiң бiрiншi тобы - бұл автомобиль жолдары кешенiне кiретiн объектiлер. Оларға: апат-шақырту байланысы, автомобильдердiң қысқа уақыт тұратын алаңдары, автобус аялдамалары, автоалаңдар жатады.   
      Объектiлердiң екiншi тобы - бұлар өзiнiң дамуына өз қаражаты бар шағын бизнестiң кәсiпорны ретiнде жұмыс iстейтiн қызмет көрсетудiң ақылы объектiлерi (қонақүйлер, кемпингтер, ЖЖҚС, ТҚО, ас ішетiн орындар, терминалдар және тағы басқалар). Бұл кәсiпорындардың аяқтан тiк тұруы және кеңеюi мемлекет тарапынан қолайлы реттеумен берiлген қызмет көрсету түрiне сұраныс және ұсыныс арқылы анықталады.   
   
      3.6. Жеке және ақылы автомобиль жолдары үшін құқықтық база жасау   
      Ақылы жол учаскелерiн, көпiрлер 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 объектiлерiн ақылы объектiлер ретiнде қарастыруға болады. Ақылы автомобиль жолдарын, көпірлер, жолөтпелер салу берiлген бағытта ақысыз балама жол болған жағдайда мүмкiн.   
      Жүрiп өткенi үшiн ақының мөлшерi жол жүрудiң жайлылығын және пайдаланушының жылдамдықты көтеруi, тасымалдың өзiндiк құнын төмендету, жолда жүру уақытын және жағармай шығысын қысқарту, сондай-ақ жол-көлiк оқиғасының болу тәуекелiн азайту есебiнен пайданы көтерудi ескеруi тиiс.   
      Жеке және ақылы автомобиль жолдары мен жол объектiлерiн құру және пайдалану үшiн сәйкес құқықтық және нормативтiк база дайындалуы қажет.   
   
      3.7. Автожол саласының нормативтiк құқықтық базасын жетiлдiру   
      Жол-шаруашылық кешенiн реформалау жол қызметi саласындағы нормативтiк құқықтық кесiмдер жүйенi жаңарту және әзiрлеудi, атап айтқанда жол саласының қызметiн реттейтiн нормативтiк құқықтық кесiмдердi, орталық және жергiлiктi атқарушы органдардың құзыреттiлiгiн, сондай-ақ елдiң жол желiсiне шығар жолы бар жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желiсiн құру және дамытуға қатысатын жеке және заңды тұлғалардың құқықтары мен мiндеттерiн, автомобиль жолдары желiлерiнiң экономикалық тиiмдi қызмет етуiн, автомобиль жолдарының әлеуметтiк функцияларды орындауын жетiлдiру талап етедi.   
      Автомобиль жолдарының құқықтық мәртебесін анықтайтын автомобиль жолдарын салу және пайдалану үдерiсiнде өзара іс-қимыл жасайтын барлық ұйымның құқықтары мен міндеттерін бекiтетiн "Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасының Заңы негiзгi заңдық база болады.   
      Жол саласындағы нормативтiк-техникалық базаның үлкен көлемi мен сан-салалығы және әлемдiк стандарттармен бірдейлеу қажеттiгiн ескере отырып стандарттар мен нормативтерді қайта өңдеу ТМД елдерi Жолшылар мемлекетаралық кеңесiнiң ғылыми-техникалық зерттеулерiнiң жоспары бойынша орындалатын ғылыми-техникалық әзiрлемелердің құрамында жүзеге асырылады.   
Мамандар:   
      Багарова Ж.А.   
      Икебаева А.Ж.

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