

Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 9 желтоқсандағы N 1227 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 Қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2010.04.14 № 302 Қаулысымен.

"Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысын іске асыру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Орталық және жергілікті атқарушы органдар:

1) Бағдарламада көзделген іс-шаралардың уақтылы орындалуын қамтамасыз етсін;

2) Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігіне жыл сайын 10 қаңтардан кешіктірмей Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

3. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Қазақстан Республикасының Үкіметіне жыл сайын 25 қаңтардан кешіктірмей Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы жинақтық ақпарат ұсынсын.

4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы

Үкіметінің

2005 жылғы 9 желтоқсандағы

N 1227 қаулысымен

бекітілген

**Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың
2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасы**

Мазмұны

- Бағдарламаның п а с п о р т ы
- 1 . К і р і с п е
- 1.1. Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың негізгі қорытындылары
2. Автожол саласының қазіргі жай-күйін талдау
- 2.1. Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуындағы автомобиль жолдарының р ө л і
- 2.2. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желілерінің көлікті пайдалану ж а й - к ү й і
- 2.3. Жол қозғалысының қауіпсіздігі
- 2.4. Автокөлік тасымалдарын дамыту
- 2.5. Транзиттік көліктік әлеует
3. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері
4. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары және тетігі
- 4.1. Басымдылықтар және жұмыстардың негізгі көлемдері
- 4.2. Автомобиль жолдарын пайдалануды жетілдіру және жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру
- Автомобиль жолдарын пайдаланылуды жетілдіру
- Жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру
- 4.3. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын және шаруашылық жолдарын е с е п к е а л у
- 4.4. Автожол саласын басқару жүйесін жетілдіру
- 4.5. Бюджеттік жоспарлаудың тиімділігін арттыру
- 4.6. Техникалық с а я с а т
- Салаға сапаны басқарудың халықаралық стандарттарын енгізу
- Ғылыми және инновациялық даму
- Құқықтық және нормативтік-техникалық базаны жетілдіру
- 4.7. Қоршаған ортаны қорғау
- 4.8. Кадрлық әлеуетті жоғарылату
- 4.9. Жол бойы инфрақұрылымын дамыту
- 4.10. Ақылы жолдарды құру үшін құқықтық негізді қалыптастыру
5. Қажетті ресурстар мен қаржыландырудың көздері
6. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтиже
7. Саланы одан әрі дамыту перспективалары
8. Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру бойынша іс-шаралар жоспары

Бағдарламаның паспорты

Атауы	Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасы
Бағдарламаны өзірлеу үшін негіз	"Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысы
Өзірлеуші	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі
Бағдарламаның мақсаты	Тұрғындардың және ел экономикасының автокөлік тасымалдарына қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының желісін жетілдіру
Бағдарламаның міндеттері	Автомобиль жолдары желісін сақтау және дамыту; автомобиль жолдары желісін дамытудың басымдықтарын белгілеу; автомобиль жолдарының, көпірлердің көліктік-пайдаланымдық көрсеткіштерін жақсарту және олардың тұтынушылық қасиеттерін арттыру; автомобиль жолдарын қайта жаңартқаннан және күрделі жөндегеннен кейін олардың учаскелеріндегі жөндеу аралық мерзімдерді сақтау; автомобиль жолдарының бойындағы орманды қорғау көшеттерін дамыту; автомобиль жолдарының пайдалану ресурстарын көбейту, озық технологияларды және материалдарды енгізу, жол төсемелерінің конструкцияларын жетілдіру есебінен автожол саласына инвестициялардың тиімділігін арттыру; сапаны басқарудың халықаралық стандарттарын автожол саласына енгізу; саланың құқықтық және нормативтік техникалық базасын жетілдіру, техникалық реттеуге көшу; саланың кадр әлеуетін арттыру; ақылы автомобиль жолдарының жүйесін

қалыптастыру үшін нормативтік құқықтық базаны құру, мемлекеттік жеке серіктестіктің тетіктерін қоса алып, балама қаржыландыру көздерін енгізу;
басым ғылыми зерттеулерді ұйымдастыру және олардың нәтижелерін енгізу;
басқару құрылымын және жергілікті жолдар желісіндегі мемлекеттік реттеуді оңтайландыру

Іске асыру

2006-2012 жылдар

кезеңдері

Қажетті

ресурстар мен

қаржыландыру

көздері

Бағдарламаны іске асыру үшін жұмсалатын қаржы ресурстарының жалпы көлемі 1283 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде:

1) Республикалық бюджеттік комиссияның шешіміне сәйкес 830 млрд. теңге республикалық бюджеттен республикалық маңызы бар жолдарға 2006 жылға - 62 млрд. теңге; 2007 жылға - 93 млрд. теңге; 2008 жылға - 113 млрд. теңге; 2009 жылға - 125 млрд. теңге; 2010 жылға - 133 млрд. теңге; 2011 жылға - 144 млрд. теңге; 2012 жылға - 160 млрд. теңге;

2) 271 млрд. теңге облыстық және аудандық маңызы бар жолдарға жергілікті бюджеттен және мақсатты трансферттер республикалық бюджеттен, оның ішінде:

республикалық бюджеттен мақсатты трансферттер есебінен 2007 жылға - 15 млрд. теңге; 2008 жылға - 19 млрд. теңге; 2009 жылға - 24 млрд. теңге; 2010 жылға - 26 млрд. теңге; 2011 жылға - 27 млрд. теңге; 2012 жылға - 30 млрд. теңге; жергілікті бюджеттердің қаражаты есебінен 2006 жылға - 11 млрд. теңге; 2007 жылға - 13 млрд. теңге; 2008 жылға - 15 млрд. теңге; 2009 жылға - 18 млрд. теңге; 2010 жылға - 21 млрд. теңге; 2011 жылға - 24 млрд. теңге; 2012 жылға - 28 млрд. теңге;

3) 182 млрд. теңге мемлекетті-жеке меншік серіктестіктің тетіктерін енгізумен автожол саласындағы инвестициялық жобаларды іске

а с ы р у ғ а .

Бұл ретте республикалық және жергілікті бюджеттерден қаржыландыру көлемдері тиісті жылдың бюджетін құру мен нақтылау кезінде жыл сайын белгіленген тәртіппен нақтыланатын болады

**Күтілетін
нәтижелер**

Жалпы ұзақтығы 7205 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелерінде қайта жаңартуды, 1660 км күрделі жөндеуді және 16800 км орташа жөндеуді орындау, жалпы ұзақтығы 18089 км автомобиль жолдарының жергілікті желілерінің учаскелерін қайта жаңарту, күрделі және орташа жөндеуді, мемлекеттік-жеке меншік серіктестіктің тетіктерін енгізумен ұзақтығы 1281 км республикалық маңызы бар автожолдардың учаскелерін салу және қайта жаңарту; республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ақаусыз күтіп ұстау деңгейін 86 пайызға дейін ж е т к і з у ; елді мекендерді жыл бойына үздіксіз көліктік қатынаспен қамтамасыз етуді арттыру; жол шарттары бойынша апат деңгейін төмендету; автомобиль жолдарының республикалық желісіндегі жүк көтеру қабілеттігі мен көлемдері бойынша талаптарға сәйкес келмейтін 412 көпірді қайта жаңарту мен күрделі жөндеу.

1. Кіріспе

Қазақстан соңғы он жылдықта дүниежүзілік интеграциялық процестерге белсенді қатысушы болды. Жүктер мен жолаушыларды қызмет көрсету сервисінің жоғары деңгейімен ішкі және транзиттік тасымалдауды қамтамасыз ететін сапалы көліктік инфрақұрылымы экономикалық интеграцияның маңызды б ө л і г і б о л ы п т а б ы л а д ы .

Автомобиль жолдарының сапасына және жол бойғы сервисінің деңгейіне қойылатын қазіргі заманғы талаптар автожол саласы алдына жаңа міндеттер қойып отыр. Осы проблеманың жанжақтылығы автомобиль жолдарын дамытуға бірізді мемлекеттік саясатты жүргізуді талап етеді.

Осы Қазақстан Республикасы Президентінің 2001 жылғы 4 желтоқсандағы N 735 Жарлығымен бекітілген Автожол саласының дамытудың 2006-2012

жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) Қазақстан Республикасының 2010 жылға дейін дамуының стратегиялық жоспарының және "Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысының негізінде әзірленді.

Бағдарлама автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік Бағдарламаның іске асырылуы нәтижелеріне және республиканың автомобиль жолдары желісінің қазіргі заманғы жай-күйіне талдау жасаудың нәтижелеріне негізделген. Ол автокөлік тасымалында тұрғындар мен ел экономикасының қажеттіліктерін барынша қанағаттандыру үшін жалпы пайдаланымдағы жолдар желісін жетілдіру мақсатында автожол саласындағы техникалық және экономикалық реформаларды одан әрі дамыту мен тереңдетуге бағытталған.

Бағдарламаны іске асыру шеңберінде автомобиль жолдарының жүк жүктемесі жоғары учаскелерінің техникалық жай-күйін жақсарту және авариялық көпірлерді қайта жаңарту болжанып отыр. Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасында белгіленген басым бағыттар бойынша автомобиль жолдарын дамыту жобаларын іске асыру жалғасын табады.

1.1. Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың негізгі қорытындылары

Қазақстан Республикасы Президентінің 2001 жылғы 28 қарашадағы N 730 Жарлығымен бекітілген Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасын (бұдан әрі - Мемлекеттік бағдарлама) іске асыру барысында мемлекеттік бағдарламада көзделген 16487 шақырымның және 65 көпірдің, жалпы ұзақтығы 11346 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелерін және 45 көпірді салу, қалпына келтіру, күрделі және орташа жөндеу жөніндегі жұмыстарды аяқтау жоспарланып отыр.

Мемлекеттік бағдарламаны іске асыру шеңберінде жол құрылысының мынадай объектілері аяқталады:

- 1) қайта жаңарту және қалпына келтіру:
 - Алматы - Астана - 937 км;
 - Астана - Бурабай (шипажай аймағының жолдарын қоса алғанда) - 249 км;
 - Астана қаласының Солтүстік Батыс айналымы - 7 км;
 - Бейнеу - Ақжігіт - 27 км;
 - Қарағанды қаласы арқылы өту - 33 км;

орташа және ағымдағы жөндеу, күтіп ұстау және көгалдандыру	5155	21,7	6020	19,7	6710	19,5	9743	23,7	15601	28,4
Қолданбалы ғылыми зерттеулер	44	0,2	50	0,2	138	0,4	110	0,3	60	0,1
Өзгелері (жабдық, жол қорының қарыздары)	375	1,6	1916	6,3	81	0,2	575	1,4	0	0,0
Саланың жалпы бюджеті	23738	100	30548	100	34411	100	41090	100	55000	100

Шығыстар құрылымын талдау жолдарды салу, қайта жаңарту және қалпына келтіру бойынша жұмыстардың басым орын алатынын көрсетеді (сала бюджетінің 75%-ы). Берілген үрдіс жылдар бойы сақталуда және инвестициялар көлемінің өсуі кезінде жолдарды күтіп ұстауға қаражаттың бұрынғыдай жеткіліксіз бөлінуіне әкеліп соқтырады. Одан басқа, қаражаттың жетіспеушілігі, күрделі және орташа жөндеуді орындау бойынша жөндеу аралық мерзімдердің сақталмауына соқтырады.

Мемлекеттік Бағдарламаны іске асыру шеңберінде саланы институционалдық дамыту мен тұтастай алғанда саланың қызмет ету тиімділігін арттыру мәселелерін шешуге ерекше назар аударылған.

Аталған кезең ішінде саладағы ғылыми зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстарды қаржыландыру 400 млн. астам теңгені құрады. Соның есебінен кең көлемде қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізілді. Негізінде ғылыми зерттеулер жаңа материалдар мен технологияларды әзірлеуге, жол саласының нормативтік техникалық базасын халықаралық стандарттармен үйлестіруге, бағдарламалық кешендерді және деректер базасын әзірлеу және енгізуге және автожол саласын дамытудың басқа да мәселелеріне бағытталған.

Үйлестіру бойынша жұмыстар шеңберінде автожол саласында қолданылатын Қазақстан Республикасының 62 стандарты және 27 өзге де

нормативтік-техникалық құжаттарды қайта жасау көзделуде. Республикалық маңызы бар жолдардың көліктік-пайдаланымдық жай-күйінің электрондық дерекқорын қалыптастыру үшін бағдарламалық қамтамасыз ету әзірленген.

2001 жылдан бастап "Қазақавтожол" республикалық мемлекеттік кәсіпорны техникалық қайта жарақтандыру жүргізілуде, саланың жол-пайдалану қызметтері үшін мыңнан астам техника сатылып алынды.

Шетелдік компаниялармен бірлескен жұмыс отандық мердігерлерге тәжірибе игеруге, жұмыскерлердің біліктілігін жоғарылатуға, жұмыстардың басқару мен жоспарлау жүйесін жетілдіруге, озық жоғарғы технологиялық жабдықтарды сатып алу жолымен негізгі құралдар паркін жаңартуға жағдай жасады. Салаға жұмыс өндірісінің жаңа технологиясы және мұздатылған ресайклирование, геотекстиль, полимерлік түрлендіргіш және т.б. секілді жаңа жол құрылыс материалдары ендірілуде. Мердігерлік ұйымдар сапаны басқарудың халықаралық жүйесін енгізуде, көптеген мердігерлердің ISO 9001-2000 сертификаттары бар.

2. Автожол саласының қазіргі жай-күйін талдау

2.1. Қазақстанның әлеуметтік экономикалық дамуындағы автомобиль жолдарының рөлі

Соңғы 5-6 жыл ішінде Қазақстан экономикасында шамамен 8-10% жылдық өсу қарқыны орын алды. Бұл кезеңде ауқымды ресурстар жалпы ұлттық маңызы бар инфрақұрылымды қалпына келтіруге бағытталды. Экономиканы дамытудың көптеген әлеуметтік-экономикалық индикаторлары көліктік инфрақұрылымның сандық және сапалық жағдайын болашақтық қажеттілігіне сәйкес қалыпқа келтіру қажеттілігі туралы куәландыра отырып, дағдарыс алдындағы деңгейге д е й і н ж е т к е н .

Автомобиль жолдары аймақтардың экономикалық белсенділік деңгейіне айтарлықтай әсер етеді, өнімді еткізу рыногына қол жеткізуді қамтамасыз етеді. Жолдар халықтың еңбекпен қамтылу мүмкіндігін айтарлықтай кеңейтеді, ал олардың болмауы ауылдық жерлердегі жұмыссыздық себептерінің бірі болып табыла отырып және тұрғындардың өркениеттен қол үзіп қалу сезімдерін туғыза отырып теріс әлеуметтік әсер қалдырады. Автомобиль жолдарының торабы тиісінше дамымаған елдерде халыққа әлеуметтік қызмет көрсету құны инфрақұрылымы дамыған елдерге қарағанда 2-3 есе жоғары.

Ішкі көліктік қажеттіліктерге қызмет көрсетуден басқа, жол инфрақұрылымы халықаралық және транзиттік тасымалдарға қажеттіліктерді қанағаттандыра отырып, өңіраралық және мемлекетаралық көлік көпірінің қызметін атқарады.

Қазіргі жағдайда көлік саласы өзінің дамуын тұтынушылар тарапынан автожол инфрақұрылымының қызметтеріне қазіргі және болашақтағы сұранысты толығымен қанағаттандыра алатындай етіп жоспарлауы тиіс.

Республикада жүргізіліп жатқан Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының индустриалды-инновациялық 2015 жылға дейінгі стратегиясы автомобиль көлігінің қызметтеріне сұраныстың өсуімен және жүк және жолаушылар тасымалының жалпы көлеміндегі оның үлесінің бұдан әрі ұлғаюымен қатар жүретін болады.

Әлеуметтік-экономикалық даму жағдайында автомобиль көлігін қолдану саласы қарқынды кеңеюде. Автомобиль көлігі жоғары бағалы және тез бұзылатын жүктерді үлкен қашықтыққа тасымалдау үшін қолданылады, сондай-ақ 500-1000 шақырым орта қашықтыққа тасымалдауда, әсіресе 100 шақырымға дейінгі қысқа қашықтыққа тасымалдауда біртіндеп алдыңғы орынға шығауда.

Елдің әлеуметтік-экономикалық даму қарқынын ескере отырып, автомобиль көлігінде 2012 жылға қарай жүк айналымы 33-ден 55 млрд. тонна километрге дейін өседі деп болжанауда.

Автомобиль көлігінде тасымалдау көлемінің әрі қарай өсуі өндіріс көлемінің ұлғаюымен, кәсіпкерлік қызметтің дамуымен, қызметтер көрсету аясының кеңеюімен, халықтың өмір сүру деңгейінің жоғарылауымен, жаңа аумақтар мен пайдалы қазба орындарын игерумен, халықаралық сауданың кеңеюімен, Қазақстан аумағы бойынша өтетін халықаралық көлік дәліздері бойынша транзиттік тасымалдаудың, дамуымен байланысты болады.

2.2. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісінің көліктік-пайдаланымдық жай-күйі

Еуропа және азия тас жолдары (1-қосымша) желісінің бөлігі болып табылатын халықаралық дәліздерді қоса алғанда республикалық маңызы бар жолдар желісінің ұзындығы 23 мың шақырымды құрайды. Жолдардың көп бөлігі қатты жабынды (2-кесте). Жерасты бөлінуінің жалпы ұзындығы 144 шақырымды құрайды.

2-кесте. Республикалық маңызы бар жолдардың жамылғыларын санаты және үлгісі бойынша бөлу

Жалпы ұзындығы	Санаттар				
	I	II	III	IV	V
км	км	км	км	км	км

								шық-тасты	Қиыр-шық-тасты	топырақты
км	км	км	км	км	км	км	км	км	км	км
65365	72	751	18714	39289	4675	1864	6322	29163	24566	5314

4-диаграмма. Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың көліктік-пайдалану жай-күйі

(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)

Бүгінгі уақытқа дейін республикада қатты жабынды автомобиль жолдары бойынша облыстық немесе аудандық орталықтармен байланысы жоқ шамамен 2000-ға тарта ауылдық елді мекендер бар.

Жергілікті маңызы бар жол торабындағы автожол көпірлері мен жол құбырларының көліктік-пайдаланымдық жағдайы күрделі және маңызды мәселелердің бірі болып табылады. Зерттеу жүргізілген 1911 көпірдің 502-сі күрделі және орташа жөндеуді, ал 25 көпір толықтай ауыстыруды қажет етеді.

Автожол саласын қаржыландыру көлемінің жеткіліксіздігі және оның 2000 жылға дейінгі төмен деңгейде болуы жолдар жағдайының нашарлауына әкеліп соқтырады, бұл ақауларды бүгінгі күні де толықтай жою мүмкін болмай отыр.

Жол саласын қаржыландырудың шектелген кезеңінде жөндеуаралық мерзім бойынша жүргізілуі тиіс 2-3 күрделі және орташа жөндеу жіберіліп қалды, бұл автожолдардың едәуір бөлігінде жол төсемесінің нашарлауына әкелді. Мәселен, 1993 жылмен салыстырғанда республикалық торап бойынша жүру жолының негізгі элементтерінде ақау бар жолдың жалпы ұзындығы 3 есеге артты және 2004 жылғы тексеріс деректері бойынша 50% құрады.

Қазіргі уақытта жолдың техникалық жағдайын қалпына келтіру үшін қайта жаңарту және қалпына келтіруге көп қаражат бөлінуде, сонымен бірге пайдалану шығынына жеткілікті назар аударылмауда. Нәтижесінде жылдан жылға, автомобиль жолдарын жөндемеу жинақталуда, бұл кейіннен оларды толық қалпына келтіруді қажет етеді.

Қаражаттың шектеулі болғанына байланысты автомобиль жолдарын күтіп ұстау және алдын ала жөндеу жұмыстары толық деңгейде жүргізілмейді, бұл жол төсемінің, жер төсемесі мен жасанды құрылыстардың қызмет ету мерзімінің қысқаруына және мезгілінен бұрын бұзылуына әкеліп соқтырады. Көгалдандыру бойынша орман жолақтарын механикалық өңдеу бойынша ғана жұмыстар жүргізіледі, жаңадан көшет отырғызу және оны күтіп баптау жұмыстары жүргізілмейді.

Уақытынан бұрын бұзылу процесін тоқтату, күтіп-ұстау нормалары қатаң түрде сақталған жағдайда ғана мүмкін болады, бұл ең алдымен қайта жаңарту және қалпына келтіруден өткен жол учаскелеріне қатысты.

Іс-жүзіндегі бақылау көрсетіп отырғандай, жыл сайын орташа есеппен республикалық маңызы бар жолдардың 1500 шақырымға дейіні бұзылып жатады, орташа есеппен жылына 2000 шақырымға жуық жол жөндеудің барлық түрімен ретке келтіріледі. Қайта жаңартуды және жөндеуді қажет ететін республикалық жолдардың ұзындығы 19 мың шақырымнан астам екендігін ескере отырып, қолда бар қаржыландыру деңгейін сақтай отырып барлық жол тораптарын қалпына келтіру үшін 35 жылдан астам уақыт керек.

2.3. Жол қозғалысының қауіпсіздігі

Жалпы пайдаланымдағы жолдағы авариялық жағдайларын төмендету жол саласының маңызды міндеттерінің бірі болып табылады.

Қазіргі уақытта қозғалыс қауіпсіздігінің деңгейін арттыру жөніндегі жұмыстар жолдардағы авариялық себептерін талдау негізінде қалыптастырылатын жыл сайынғы жоспарларға сәйкес жүргізіледі. Көктемгі-күзгі тексеріс нәтижесі жолды қауіпсіз күтіп ұстаудың барлық жақтарын көрсетеді, бұл автомобиль жолдарында қауіпсіз қозғалыс жағдайын арттыру жөніндегі қажетті іс-шараларды уақтылы жоспарлауға мүмкіндік береді.

2003-2004 жылдарда автомобиль жолдарында авариялық қауіпті жерлерді анықтау, есепке алу және жою бойынша нұсқаулық әзірленді. Жол полициясы органдары үшін жол көлік оқиғалары (бұдан әрі - ЖКО) тіркеу және талдау жөнінде бағдарламалық кешен және ЖКО шеккен экономикалық зиянды бағалау бойынша әдістемелік оқу құралы әзірленді. Қауіпсіздікті қамтамасыз ететін мәселелерді реттейтін бірқатар нормативтік техникалық құжаттар, атап айтқанда жол белгілеріне, жол қозғалысын ұйымдастыру құралдарына, таңбалауға және қоршауларға талаптар қолданысқа енгізілді.

Сонымен қатар, қолданылып жатқан шараларға қарамастан ЖКО саны, сондай-ақ жалпы пайдаланымдағы жолдарда ЖКО жарақаттанғандар мен қайтыс болғандар саны жыл сайын аса қарқынды өсіп келеді, бұл автокөлік құралдары паркі санының өсуімен түсіндіріледі.

ЖКО саны туралы статистикалық деректерді талдау (5-диаграмма), соңғы бес жыл ішінде олардың санының үздіксіз, өсіп отырғандығын көрсетеді, ол жалпы алғанда 35 % құрады.

5-диаграмма. Жол көлік оқиғаларын талдау

(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)

2000-2004 жылдарда Қазақстанның барлық жолдарында шамамен 9,5 мың ЖКО болды. Орташа алғанда жыл сайын ЖКО нәтижесінде шамамен мыңдай адам қаза тапты және төрт мыңға жуық адам жарақат алды. Бұл ретте ЖКО

төрттен үш бөлігі республиканың елді мекендерінде болады. Жалпы пайдаланымдағы жолдарда ЖКО саны 23% құрайды. 2003 жылы елді мекендерде ЖКО салдарының ауырлық көрсеткіші 9-ға жетті (ЖКО салдарының ауырлығы - бұл ЖКО кезіндегі қаза тапқандар санының 100 зардап шеккендер санына көбейтілген зардап шеккендердің жалпы (қаза тапқандар мен зардап шеккендер) санына қатынасы); республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында осындай көрсеткіш 2,7 есеге көп.

Республикадағы халық тығыздығының төмендігін және автомобильдендірудің салыстырмалы төмен деңгейін ескерсек, ұсынылған деректер жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында күрделі мәселелердің бар екендігін көрсетеді.

Жоғарыда айтылғандар, жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға бағытталған бағдарлама құжаттарын әзірлеу кезінде, жалпы пайдаланымдағы жолдарда ЖКО себептерін талдауға және олардың алдын-алу шараларына ерекше көңіл бөлу қажет деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді.

2.4. Автокөлік тасымалдарын дамыту

Соңғы жылдарда экономиканың серпінді дамуы қозғалыс қарқындылығының өсу шапшаңдығына және еліміздің автомобиль жолдарындағы жүк тасымалдау көлемдеріне әсерін тигізді. Бүгінде республикалық маңызы бар жол желісінің едәуір бөлігінде қозғалыс қарқындылығы күніне 1000-4000 автокөлік құралдары шегінде жатыр және жылына 7-8% дейін өсіп келеді.

Облыстық маңызы бар жолдардағы қозғалыс қарқындылығы тұтас алғанда төменірек, бірақ, жекелеген учаскелерде ол республикалық желінің жүктемесімен тең келеді.

Аса маңызды республикалық маңызы бар бірқатар автомобиль жолдары өткізу қабілеттілігі қазірдің өзінде шын мәніндегі қозғалыс қарқындылығына сәйкес келмейді (2-қосымша). Бұл ретте Қазақстанның жолдарындағы автокөлік қозғалысының қарқындылығы Еуропа елдеріне қарағанда анағұрлым төмен.

Қарқындылықтың бұдан әрі өсуін ескере отырып, үздіксіз автокөлік қатынасын қамтамасыз ету үшін жақын перспективада, төртжолалық автомагистральдарды салуды қоса алғанда, 7 мың км-ден артық жолды, жоғарылатылған техникалық санатқа ауыстыруды жүзеге асыру қажет.

Өңіраралық және халықаралық сауданы жандандырумен қатар, автомобиль тасымалдарының барынша өсуі көбіне қарқынды автомобильдендіру процесіне байланысты. Соңғы жылдарда автокөлік құралдары санының өсуі (4-кесте) айтарлықтай баяу болды - жылына 4%-дан аз, бірақ жанар-жағармай құралдарын

пайдалану көрсеткіштері автомобильдер санының шын мәнінде өсуін және осымен байланысты қозғалыс қарқындылығының 2 еседен артық өсуін көрсетеді.

4-кесте. Қазақстан Республикасының автокөлік құралдары паркінің 1999-2003 жылдардағы өсу серпіні

Автокөлік құралдары	2000	2001	2002	2003	2003 жылды 2000 жылға %
Барлық автомобильдер, бірлік	1279009	1349491	1365050	1471472	115%
соның ішінде жүк автобустар	196980	204568	214191	223063	113,2%
Жеңіл Арнайы	45666	50162	51367	61391	134,4%
Жеңіл Арнайы	1000298	1055529	1062554	1148754	114,8%
Арнайы	36065	36960	36938	38264	106,09%
Жартылай тіркемелер, бірлік	13945	13765	14778	16044	115,05%
Тіркемелер, бірлік	42493	39825	39750	43339	101,9%

Қозғалыс қарқындылығының өсуімен қатар автомобиль көлігімен тасымалдау көлемдерінің жылдам өсуі байқалады. 5-кестеде көрсетілген жүктер мен жолаушыларды тасымалдау көлемдерінің өсу серпінін талдау 2001 жылмен салыстырғанда 2004 жылы тиісінше 24% және 17% өскендігін көрсетеді.

5-кесте. Жүктерді тасымалдау көлемдерінің өсу серпіні

Жылдар	Жүк тасымалы	
	Жүктер, млн. тн	Жүк айналымы, млн. тн. км
2001	1076,9	33023
2002	1219,3	37589
2003	1318,2	40158,4
2004	1445,9	43435,7
2006 (болжам)	1700	51000,0
2012 (болжам)	2350	55000,0

Индустриалдық-инновациялық саясатты іске асыруды ескере отырып, барынша жоғары технологиялық тауарлар мен өнімдер өндірістерінің дамуымен автомобиль көлігінің рөлі айтарлықтай артады. Бұл көліктің басқа түрлерінен тасымалдау көлемінің бір бөлігінің ауысуымен қозғалыс қарқындылығының еріксіз өсуіне әкеледі. Осы процесс көліктің жеке түрлері арасындағы адал бәсекелестік қағидаттарымен реттелетін, нарықтың ажырамас бөлігі бола отырып, табиғи түрде жүріп өтеді.

Автомобиль жолдарының дамуы мүмкіндігінше автомобиль көлігі қызметіне

сұраныстың өсуінен озық болуы және тасымалдаудың бұл түріне экономикасының және ел тұрғындарының қажеттілігін уақытында қанағаттандыруы тиіс. Осы Бағдарламаның негізгі бағыттары автомобиль жолдары бойынша көліктік тасымалдардың өсуін есепке ала отырып белгіленген.

2.5. Транзиттік көліктік әлеует

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздері, мемлекетаралық және өңіраралық деңгейде көлік қатынасын қамтамасыз ете отырып, ерекше маңызды байланыс рөлін атқарады.

Қолданыстағы автомобильдік транзиттік дәліздер өзінің географиялық орналасуы бойынша халықаралық жүктерді тасымалдаудың негізгі бағыттарына сәйкес келеді. Оңтүстік Шығыс Азия және Қытай мемлекеттерінің дамуының жоғарғы қарқындылығын есепке ала отырып, Қазақстанның халықаралық көлік дәліздері транзиттік тасымалдар көлемдерін игерудің қолайлы перспективаларына ие.

Қазақстан Республикасының статистика агенттігінің деректеріне сәйкес, экспорттық-импорттық автомобиль тасымалының негізгі көлемі Қырғызстан, Ресей және Қытаймен жүзеге асырылады (6-диаграмма). Халықаралық тасымалдардың қалған көлемі Еуропа және Азия елдерімен жүзеге асырылады.

6-диаграмма. Экспорттық-импорттық автомобиль тасымалдары көлемдерінің бөлінуі

(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)

Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік автотасымалдарын негізінен Қырғызстан (10,5 %), Өзбекстан (5,5 %) және Ресей (3,6 %) және Қытай жүктерін Қазақстандық тасымалдаушылар (85,8 %) жүзеге асырылады.

Сонымен бірге, транзиттік жүріп өтуден алынған алым ставкасының айтарлықтай төмендеуі нәтижесінде 2004 жылы автокөліктің жүріп өткені үшін алынатын алымдардың жалпы сомасы 41% кеміді.

Қазақстан аумағы бойынша халықаралық маңызы бар екі бағдарғыны: Хоргос - Алматы - Мерке - Шымкент - Өзбекстан шекарасы (N АН5-бағдарғысы) және Қарақоға - Петропавл - Чистое (N АН6-бағдарғысы) қоса алғанда, бірнеше Азиялық бағыттар өтеді. Екі бағыт Қазақстанның солтүстік және оңтүстік бөліктеріндегі Шығыс - Батыс басты автокөлік дәліздерінде орналасқан.

Мемлекеттік бағдарламада жалпы ұзақтығы 8290 км болатын алты негізгі халықаралық транзиттік дәліздер белгіленген. Бірқатар дәліздердің өткізу қабілеттілігін пайдалану дәрежесі жойылған немесе орташа мәні 70% (6-кесте) болғанда жойылуға таяу.

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрлігі Көліктік

бақылау комитетінің деректері бойынша республиканың автомобиль жолдары бойынша транзиттік көлік қозғалысы қарқындылығының өсуі байқалады. Егер 2003 жылы көліктік бақылау посттары арқылы шамамен 130 мың жүк автокөлік құралдары өтсе, ал 2004 жылы транзиттік жүк ағынының қарқындылығы 203 мың бірлікке дейін артты.

Транзиттік дәліздердің өткізу қабілеттілігін ағымдағы және перспективалық қажеттіліктермен сәйкестікке келтіру үшін жақын уақыттың өзінде оларды жоғарылатылған техникалық санатқа (ең кемінде, екінші) ауыстыру арқылы қайта құрылымдауды жүргізу қажет болады. Атап айтқанда, халықаралық транзиттік дәліздердің жекелеген учаскелерінде қозғалыс қарқындылығының бүгінгі өсу үрдісі сақталған кезде, ол күніне 12 мың және одан да көп автомобильге дейін жетеді.

6-кесте. Халықаралық автокөлік дәліздеріндегі қозғалыс қарқындылығы

Дәліздің атауы	ұзақтығы, км	Бір күнгі қозғалыс қарқындылығы авт/күн	Қолдану дәрежесі, %
1	2	3	4
Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Қорғас - Қытай шекарасы	1137	>7000	>100
Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Ресей Федерациясының шекарасы	2048	>3000	>100
Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл	1669	>2500	~80
Ресей Федерациясының шекарасы - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы	1420	>1800	~50
Ресей Федерациясының шекарасы - Павлодар - Семей - Майқапшағай - Қытай шекарасы	1105	>1500	~50
Астана - Қостанай - Ресей Федерациясының шекарасы	879	>1300	~40
Жиыны	8258	2850	70

Транзиттік тасымалдаушылар үшін халықаралық автокөлік дәліздерінің тартымдылығының маңызды бөлігі олардың жолбойғы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі мен қызмет көрсету сапасы болып табылады.

Төменде 7-кестеде 2005 жылдың басындағы жай-күй бойынша алты негізгі халықаралық транзиттік дәліздердегі мотелдер және кемпингтер, автотұрақ, автомобильдерге техникалық қызмет көрсету станциялары, автожанармай құю станциялары, тамақтану және сауда пункттері туралы деректер келтірілген.

Халықаралық бағдарғылар техникалық қызмет көрсету, автожанармай станциясы, мотелдер және т.б. қоса алғанда жолбойы инфрақұрылымының бұдан әрі дамуын қажет етеді. Олардың орналасуы және техникалық жарақталуы қазіргі уақытқа барлық тұтынушылардың, ең алдымен - ірі тоннажды автокөлік

құралдары жүргізушілерін қажеттіліктерін толық қанағаттандыруға мүмкіндік бермейді.

Қолданыстағы мотелдер мен кемпингтер көбінесе жеңіл автомобиль жүргізушілеріне қызмет көрсетуге арналған және жүк көлігіне арналған тұрақтар саны жеткіліксіз. Демалыс пункттері, көп жағдайда көркемдік жағынан да, көрсететін қызметінің деңгейі жағынан да мотелдер мен кемпингтерге қойылатын талаптарға сәйкес келмейді.

Күзетілетін тұрақтары бар демалыс пункттері санының жеткіліксіздігі жол қозғалысының қауіпсіздігіне кері әсерін тигізеді және операторларға Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2004 жылғы 19 қаңтардағы N 16-1 бұйрығымен бекітілген Жүргізушілердің еңбек және демалысын ұйымдастыру ережесінің талаптарын, бақылау құрылғысымен автокөлік құралдарын жарактандыру жөніндегі талаптарды, еңбек және демалыс тәртібін тіркеуді, сондай-ақ халықаралық автомобиль тасымалдарын орындайтын көлік құралдарының экипажының жұмысына қатысты Еуропалық келісімінің талаптарын (тахографтармен) сақтауға мүмкіндік бермейді.

7-кесте. Негізгі халықаралық транзиттік дәліздердің жолбойғы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі

Бағдарғы атауы	Мотелдер, кемпингтер, мейрамханалар		Күзетілетін тұрақтар		ТҚС	
	дана	орын	дана	орын	дана	посттар
1	2	3	4	5	6	7
Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Қорғас - Қытай шекарасы	13(6)	3 4 4 (194)	16 (6)	673 (541)	48(5)	147 (59)
Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Ресей Федерациясының шекарасы	4 (2)	77 (27)	3(1)	26 (6)	15(2)	59(9)
Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл	21 (8)	456 (169)	3(3)	80 (80)	16(4)	47 (22)
Ресей Федерациясының шекарасы - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы	2 (0)	16 (0)	1 (1)	30 (30)	6(10)	21(4)

Ресей Федерациясының шекарасы - Павлодар - Семей - Майкапшағай - Қытай шекарасы	8 (6)	175 (141)	0 (0)	0 (0)	10(1)	33(16)
Астана - Қостанай - Ресей Федерациясының шекарасы	(6)3	120 (50)	3 (0)	50 (0)	4(1)	20 (10)
Жиыны	54 (25)	1191 (581)	26 (11)	859 (657)	99 (14)	327 (120)

кестенің жалғасы

Бағдарғы атауы	АЖС		Тамақтану пункттері		Сауда пункттері
	дана	колонкалар	дана	орын	дана
1	8	9	10	11	12
Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Қорғас - Қытай шекарасы	129	344	162	3610	55
Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Ресей Федерациясының шекарасы	98	261	65	1346	4
Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл	134	339	185	3218	19
Ресей Федерациясының шекарасы - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы	28	72	51	658	14
Ресей Федерациясының шекарасы - Павлодар - Семей - Майкапшағай - Қытай шекарасы	71	224	49	679	12
Астана - Қостанай - Ресей Федерациясының шекарасы	47	177	43	758	18
Жиыны	507	1417	555	10269	122

Ескерту: Жақшаның ішінде қала шегінде орналасқан объектілер саны көрсетілген ("Инжиниринг" СК мәліметі бойынша).

Қолданушыларға жолбойы сервисі объектілерінің бар екендігі және орналасу жайындағы, сондай-ақ жүріс бағдарғысы бойынша жолдардың ағымдағы жай-күйі туралы ақпараттық қызмет көрсетулер жеткілікті дамымаған.

Аталған факторлар жол қозғалысы қауіпсіздігіне кері әсерін тигізеді және республиканың транзит-көлік әлеуетін төмендетеді, өйткені қазір қазақстандық бағдарғының ең қысқа арақашықтығының өзі шетелдік тасымалдаушылардың жүру бағдарғысын таңдаудағы анықтаушы факторы болып табылмайды.

Осылайша, транзиттік әлеуетті қолдану тиімділігін арттыру транзиттік дәліздердің жеткілікті өткізу қабілеттілігін, олардың көліктік-пайдалану және жолбойғы сервисі объектілерінің дамытуға жағдай жасауды қоса алғанда, жол бойғы сервистің жоғары деңгейін қамтамасыз етуге негізделуі тиіс.

3. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері

Бағдарламаның мақсаты автокөлік тасымалдарына тұрғындардың және еліміздің экономикасының қажеттілігін барынша қанағаттандыру үшін жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісін дамыту болып табылады.

Бағдарламаның алға қойған мақсатына жету үшін мынадай міндеттерді:

автомобиль жолдары желісін сақтауды және дамытуды;
автомобиль жолдары желісін дамытудың басымдылықтарын анықтауды;
автомобиль жолдарының, көпірлердің көліктік-пайдаланымдық көрсеткіштерін жақсартуды және олардың тұтынушылық қасиеттерін арттыруды;

қайта жаңарту және күрделі жөндеуден кейін автомобиль жолдары учаскелеріндегі жөндеуаралық мерзімдердің сақталуын;

автомобиль жолдары бойындағы орманды қорғау көшеттерін дамыту, күту және күтіп ұстауды;

автомобиль жолдарының пайдаланымдық ресурсын көбейту есебінен автожол саласындағы инвестициялардың тиімділігін арттыруды, озық технологиялар мен материалдарды енгізуді, жол төсемесінің құрылымдарын жетілдіруді;

сапаны басқарудың халықаралық стандарттарын автожол саласына енгізуді, саланың құқықтық және нормативтік-техникалық базаларын жетілдіруді, техникалық реттеуге көшуді;

саланың кадрлық әлеуетін арттыруды;
ақылы автомобиль жолдарының жүйесін қалыптастыру үшін нормативтік-құқықтық базаны жасауды;

мемлекет-жеке әріптестігін қоса алғанда, баламалы қаржыландыру көздерін е н г і з у д і ;

басым ғылыми зерттеулерді ұйымдастыруды және олардың нәтижелерін е н г і з у д і ;

жергілікті жолдар желісіндегі басқару құрылымын және мемлекеттік реттеуді оңтайландыруды іске асыру қажет болады.

4. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары және тетігі

4.1. Басымдылықтар және жұмыстардың негізгі көлемдері

Бағдарламада мынадай басымдылықтар көзделеді:
негізгі халықаралық транзиттік дәліздерді бірінші кезекте қайта жаңарту;
автомобиль жолдары торабындағы бұзушылықтарды кезең-кезеңмен жою;
жүк көтергіштігі және габариттері жөніндегі талаптарға жауап бермейтін 412 көпір мен жолөткелдерді қайта жаңарту және күрделі жөндеу;
қайта жаңартудан және қалпына келтіруден өткен учаскелерде жөндеуаралық мерзімдердің сақталуы ;

республикалық маңызы бар автожолдардағы топырақ бөлінуін жою;
ауылдық жерлердегі елді мекендердің автомобиль көлігі қатынасына жыл бойы қол жеткізуін қамтамасыз ету ;

облыс орталықтарының айналма автомобиль жолдары учаскелерін салу және қайта жаңарту ;

облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын сақтау және қалпына келтіру ;

ауылдық жерлерде өзіндік құны төмен автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және жөндеу ;

ішкі және келімді туристік қызметті және кластерлік бастамаларды дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының тарихи, мәдени және табиғи туристік объектілеріне қол жеткізуді қамтамасыз ететін республикалық және облыстық маңызы бар автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерін қайта жаңарту және күрделі жөндеу .

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелерін қайта жаңарту жоғарыда көрсетілген басымдылықтарға сәйкес мынадай бағыттарда жүргізілетін болады :

Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас;
Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара, Түркістан және Ақтөбе қалаларының айналма жолдарын қоса алғанда;

Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл - Ресей Федерациясының

шекарасы "Астана - Щучин", "Бурабай - Көкшетау - Петропавл - Ресей Федерациясының шекарасы" учаскелерінде;

Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркменстан шекарасы;

Қиғаш өзені арқылы өтетін көпір салу;

Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай (іріктеліп);

Астана - Қостанай - Челябині - Екатеринбург;

Алматы - Аякөз - Георгиевка;

Таскескен - Бақты;

Шонжы - Көлжат; Үшарал - Достық (іріктеліп);

Қызылорда - Жезқазған - Павлодар - Ресей Федерациясының шекарасы (іріктеліп);

Жезқазған - Петропавл - Ресей Федерациясының шекарасы (іріктеліп);

Бейнеу - Ақжігіт - Өзбекстан шекарасы (екінші кезең).

Автомобиль жолдары учаскелерін қайта жаңарту жөніндегі жұмыстардың көлемі қозғалыс қарқындылығының нормативтік өсімін ескере отырып әзірленген және қарасты өсуінің оське 10 тн. есептік жүктемесі бар III техникалық санат талаптарына сәйкес қолда бар жобалық-сметалық құжаттамалардың ішінара қайта жасалуын ескерумен жоспарланды. Автомобиль жолдарының жаңа учаскелерін қайта жаңартудың жобаларын әзірлеу кезінде есептік осьтік жүктемесі кемінде 13 тонна болатындай етіп жол төсемесінің құрылымын күшейту арқылы халықаралық маңызы бар автомобиль жолдарын ең төмен дегенде II техникалық санатқа ауыстыруды көздейтін қайта жасалған құрылыс нормалары және ережелерінің талаптары ескерілетін болады.

Осылайша 2006-2012 жылдар ішінде республикалық маңызы бар жолдардағы жұмыстардың көлемі мыналарды құрайды:

салу және қайта жаңарту - 7205 км;

күрделі жөндеу - 1660 км;

орташа жөндеу - 16800 км;

көпірлерді қайта жаңарту және күрделі жөндеу - 412 дана.

Бағдарламаны іске асыру шеңберінде орындалу жоспарланған негізгі инвестициялық жобалар картаға түсірілген және 3-қосымшада көрсетілген.

Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелерін салу, қайта жаңарту, күрделі және орташа жөндеу бойынша жұмыстардың болжанған көлемдері - 18089 км құрайды.

Мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық даму жоспарларын ескере отырып, келешекте жетіспейтін автожолдарды салудың қажеттілігін анықтау үшін, республикамыздың транзит көлік әлеуетін кешенді зерттеу жүргізілуі тиіс. Зерттеу шеңберінде мемлекет-жекеменшік серіктестігі тетіктерін енгізу арқылы жаңа учаскелер салудың мынадай басым бағыттары қамтылуы тиіс:

ұзақтығы 200 км Шалқар - Арал (Алматы - Қызылорда - Ақтау бағдарғысын
200-нан астам км-ге қысқарту);

ұзақтығы 500 км Бейнеу - Шалқар (батыс, орталық және шығыс өңірлерінің
толассыз автомобиль қатынасын қамтамасыз ету);

ұзақтығы 200 км Қарабұтақ - Торғай ("Астана - Атбасар - Қостанай -
Денисовка - Ақтөбе облысының шекарасы - Қарабұтақ" бағдарғысын 500-ден
астам км-ге қысқарту);

ұзақтығы 200 км Арал - Жезқазған автожолының (Арал - Қоскөл учаскесінде)
(орталық және шығыс өңірлердің Ақтау портымен толассыз қатынасын
қамтамасыз ету және тасымалдау қашықтығын 2500-ден астам км-ге қысқарту);

ұзақтығы 62 км Алматы - Ыстықкөл (Ыстықкөлге дейінгі бағдарғыны 200-ден
астам км қысқартады);

Одан басқа, ұзақтығы 119 км Төрткөл - Шәуілдір - Түркістан учаскесін
республикалық бюджет қаражатынан кейіннен өтеу арқылы мемлекеттік-жеке
меншік серіктестік тетігін енгізу есебінен қайта жаңарту көзделіп отыр.

Бағдарламаны орындау оны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарының
негізінде жүзеге асырылады.

4.2. Автомобиль жолдарын пайдалануды жетілдіру жеке жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру

Автомобиль жолдарын пайдалануды жетілдіру

Бағдарламада автомобиль жолдарын пайдалану сапасын арттыру және
бөлінген қаражатты тиімді пайдалану мақсатында мынадай шараларды іске
асыру көзделген:

ақауларды уақтылы анықтау және жою;
жол-пайдаланымдық қызметтерін барынша тиімді орналастыру;
жол-пайдаланымдық қызметтерін техникалық жарақтауды нормативтік
талаптарға дейін жеткізу;

пайдалану жөніндегі жұмыстарды жүргізу кезінде үйлесімді халықаралық
стандарттарды енгізу ("Қазақстан Республикасындағы жалпы пайдаланымдағы
автомобиль жолдарын пайдалану кезінде жұмыстарды жіктеу жөніндегі
нұсқаулық" РД 218 ҚР 69-95 сәйкес күрделі, орташа және ағымдағы жөндеу,
күтіп ұстау);

ақаусыз күтіп ұстау деңгейі бойынша бекітілген желілерді күтіп ұстау
сапасын бағалауға бірте-бірте ауысу;

автомобиль жолдарын диагностикалауды және аспаптық тексеруді жүйелі

ж ү р г і з у ;

автомобиль жолдарының және көпірлердің техникалық-пайдаланымдық жай-күйі туралы дерекқорды толықтыру және қамтамасыз ету;
жол-пайдаланымдық кешендердің техникалық жай-күйін жақсарту;
көпір құрылыстарының көліктік-пайдаланымдық жай-күйін жақсарту.

Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың көліктік-пайдаланымдық жай-күйін жақсарту жөніндегі міндеттерді шешуге жөндеу мен күтіп ұстау жөніндегі жұмыстарды жоспарлау және жүргізу стратегиясын өзгерту есебінен қол жеткізіледі. Облыс орталықтарын аудан орталықтарымен байланыстыратын жолдарда жөндеудің жаңа әдістері кеңінен қолдану көзделеді.

Пайдалануды басқарудың басты міндеттерінің бірі остік жүктемелер және көлік ағыны қарқындылығы артып отырған жағдайларда қолданыстағы жол төсемелерін сақтау болып табылады. Осы міндеттерді шешу үшін:

остік жүктемелермен және қозғалыс қарқындылығымен жолдарды сәйкестікке келтіру үшін қайта жаңарту және күрделі жөндеу жөніндегі жұмыстардың қажеттілігін бағалауды;

есепке алу пункттерін көшіруді қоса алғанда, остік жүктемелерді өлшеу және мониторингі үшін осы заманғы технологияларды енгізу жөніндегі ғылыми-зерттеу тәжірибелік-конструкторлық жұмыс бағдарламасы шеңберінде ұсыныстарды әзірлеуді қамтитын жол төсемелерінің, жер төсемінің және жасанды құрылыстардың остік жүктемелермен қозғалыс қарқындылығының осы заманғы деңгейіне сәйкестігіне кешенді талдау жүргізу қажет.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру

Автомобиль жолдарындағы авариялық деңгейді төмендету үшін Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Жол полициясы департаментімен бірлесіп жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға бағытталған, мыналарды қамтитын жұмыстар жүргізілетін болады:

автомобиль жолдарындағы қауіпті учаскелерді анықтау және оларды жою;
жалпы пайдаланымдағы, бірінші кезекте халықаралық бағыттардағы жолдарды жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған қазіргі заманғы жабдықтармен жарақтау жөніндегі іс-шараларды әзірлеу;
жолдардағы авариялық себептерін талдау және оларды төмендету жөнінде ұ с ы н ы с т а р ә з і р л е у ;

республикалық маңызы бар автожолдардың барлық желілерінде жол белгілерін, қорғаныс және қоршайтын құрылыстарды орналастыруды әзірлеу.

4.3. Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын және шаруашылық жолдарын есепке алу

Бағдарламаны іске асыру шеңберінде шаруашылық жолдарын қоса алғанда, автомобиль жолдарын толық түгендеу көзделеді.

Түгендеу қорытындысы бойынша облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары тиістілігі бойынша жіктеуге жатады. Баланс ұстаушысы жоқ барлық жолдар олардың әлеуметтік-экономикалық маңыздылығына сәйкес жіктелуі және тиісті жергілікті атқарушы органдарға немесе өзге де шаруашылық субъектілеріне бекітілуі қажет. Бұдан басқа, жергілікті атқарушы органдардың бастамасы бойынша жергілікті жолдардың неғұрлым жүк тасымалды учаскелерін республикалық желіге ауыстыру жоспарлануда.

Жалпы пайдаланымдағы барлық автомобиль жолдары жерді пайдаланудың техникалық паспорттарын және актілерін беру арқылы мемлекеттік және техникалық есепке алуға жатады.

4.4. Автожол саласын басқару жүйесін жетілдіру

Автожол саласын басқарудағы негізгі тірек уәкілетті мемлекеттік орган мен жергілікті атқарушы органдар арасындағы жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының барлық желілерінде бірыңғай техникалық саясатты жүргізу, облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды дамытудың өңірлік бағдарламаларын келісу, жол-пайдаланымдық қызметтерін орналастыру орындарын келісу саласында өзара қарым-қатынасты жетілдіруге бағыттталатын б о л а д ы .

Барлық облыстарда жергілікті жолдарды дамыту бағдарламаларын іске асыру бойынша Тапсырыс берушінің біріздендірілген қызметін қалыптастыруға қолдау көрсету және облыстарда мамандандырылған коммуналдық жол-пайдалану кәсіпорындарын құру жөнінде іс жүзінде шаралар қабылданатын болады.

Техникалық қадағалау қызметтерін материалдық-техникалық нығайту жөніндегі жүргізіліп отырған саясат одан әрі дамиды. Шаруашылық есепті жол-пайдалану учаскелері деңгейінде енгізу жөніндегі жұмыс жалғасады.

Бағдарламаны іске асыру шеңберінде автомобиль жолдарын пайдалануды басқару мәселелерін шешуде "Қазақавтожол" Республикалық мемлекеттік кәсіпорынның ролін күшейту жоспарлануда, мердігерлік жол ұйымдары мен инжинирингтік компаниялар қауымдастығын құру ынталандырылады.

4.5. Бюджеттік жоспарлаудың тиімділігін арттыру

Бюджеттік жоспарлаудың тиімділігін арттыру және алдағы жылдарға жұмыстар көлемін қалыптастыру мақсатында мынадай іс-шараларды іске асыру белгіленіп отыр :

жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының көліктік-пайдаланымдық жай-күйі және жол қозғалысы қарқындылығы туралы электронды дерекқорларды қалыптастыру және мерзімді жаңартып отыру бойынша жұмыстарды жалғастыру ;

салаға қайта жаңарту, күрделі және орташа жөндеу бойынша жұмыстарды неғұрлым тиімді жоспарлауға мүмкіндік беретін, бюджеттік шектеулер жағдайында инвестицияларды жоспарлау жөніндегі осы заманғы ақпараттық технологиялар мен бағдарламалық кешендерді одан әрі енгізу;

жол-пайдалану қызметтерінде автомобиль жолдарын ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау бойынша жұмыстарды тиімді жоспарлау үшін ақпараттарды автоматтандырылған өңдеу бойынша бағдарламалық кешендерді әзірлеу және е н г і з у ;

автомобиль жолдарын жөндеу және күтіп ұстау бойынша жұмыстарды нормативтік қаржыландыруға кезең-кезеңмен көшіру;

жергілікті жерлерді дамытудың индикативтік жоспарларын уәкілетті органмен міндетті келісудің іс-тәжірибесін енгізу.

4.6. Техникалық саясат

Автожол саласындағы техникалық саясат жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, автомобиль жолдарының және жасанды құрылыстардың шыдам мерзімін және сенімділігін арттыруға, жол жұмыстарының құнын төмендетуге, сондай-ақ автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту және пайдаланудың сапасын арттыруға бағытталатын болады.

Жол шаруашылығындағы техникалық реттеу автомобиль жолдары мен жол құрылыстарын жобалау және пайдалану кезінде жол қозғалысы қауіпсіздігі мен экологиялық қауіпсіздік жөніндегі міндетті талаптарды арнайы техникалық регламенттерде белгілеу жолымен жүзеге асырылатын болады.

Жол шаруашылығының нормативтік-техникалық базасын әзірлеу және жасау және оны озық халықаралық стандарттармен үйлестіру айрықша басымдыққа ие болады.

Салаға сапа басқарудың халықаралық стандарттарын енгізу

Салаға сапа басқарудың халықаралық стандарттарын енгізу техникалық саясат саласында жүргізілетін басым бағыттардың бірі болып табылады.

Бағдарламада сапаны басқарудың жүйесін мынадай шаралар кешенін іске асыра отырып жетілдіру көзделеді:

уәкілетті органның қызметінің тиімділігін және сапасын мемлекеттік қызметкерлер үшін сапа менеджментін (ISO) енгізу арқылы жоғарылату; сала кәсіпорындарына сапаны басқарудың (ISO) халықаралық стандарттарын е н г і з у ;

сапаны басқару жүйесіне жаңа институтты - автомобиль жолдарын салудың, қайта жаңартудың және күрделі жөндеудің жобаларын технологиялық қамтамасыз ету жөніндегі қызметтерді көрсету үшін инжинирингтік ұйымдарды е н г і з у ;

жол-пайдалану қызметтерінің материалдық-техникалық базасын одан әрі н ы ғ а й т у ;

ұлттық техникалық ерекшеліктерді халықаралық талаптарға сәйкестендіру мақсатында жетілдіру және оларды салада қолдану;

орындалатын жұмыстардың сапасы үшін мердігерлік ұйымдардың жауапкершілігін арттыру;

жол төсемесінің және көпір құрылымдарының қызмет ету мерзімдерін болжау әдістемесін жетілдіру;

материалдарды, бұйымдарды және құрылымдарды сынау әдістерін жетілдіру.

Осы мәселе алдағы уақытта Қазақстанның дүниежүзілік сауда ұйымына енуіне байланысты ерекше өзектілікке ие болады.

Ғылыми және инновациялық даму

Автожол саласын ғылыми және инновациялық дамытуды іске асыру мақсатында мыналар көзделеді:

ресурстарды үнемдейтін технологиялар әзірлеуді және жол құрылымдарының пайдаланымдық сенімділігін жоғарылатуды көздейтін басым бағыттар бойынша қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізу;

қозғалыс қарқындылығын және көлік ағыны құрамын есепке алудың қазіргі заманғы технологиялары мен құралдарын енгізу;

ғылыми зерттеулердің нәтижелерін тәжірибелік учаскелер салу және олардың мониторингін ұйымдастыру жолымен енгізу;

саланың кәсіпорындарын прогрессивтік материалдар мен технологияларды енгізуге ынталандыратын жағдайлар туғызу;

жаңа материалдар мен технологиялардың сапасын анықтау, сынау үшін алдыңғы қатарлы жол технологиялары орталығын құру туралы мәселені қ а р а с т ы р у ;

автомобильдердің перспективті салмақтық габариттік көрсеткіштерін және остік жүктемелерін анықтау үшін автомобиль көлігінің даму үдерісін зерттеу және есептік остік жүктемені 13 т. және одан жоғарыға көтерудің орындылығы анықталған жағдайда оларды есепке алу.

Құқықтық және нормативтік техникалық базаны жетілдіру

Саланың құқықтық және нормативтік-техникалық базасын жетілдіру мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылады:

жол төсемесінің қызмет ету мерзімдерін, оларды 25 жылға дейін және одан да ұзаққа ұлғайтуды есепке ала отырып, регламенттейтін нормативтік құжаттарды қ а й т а ә з і р л е у ;

қазіргі заманғы экономикалық үдерісті есепке ала отырып, қозғалыс қарқынын болжау әдістемесін қайта әзірлеу;

қазіргі заманғы жүктемелерді және көлік ағынының құрамын есепке ала отырып, жол төсемелерінің құрылымын және жолдардың геометриялық п а р а м е т р л е р і н ж е т і л д і р у ;

жер қатынастары және қойнауларды пайдалану туралы қолданыстағы заңнамаға, трасса жанындағы карьерлерге, уақытша айналма жолдарға және уақытша ғимараттар мен құрылыстарға жер учаскелерін уақытша бөлу рәсімін оңайлату бөлігінде, өзгерістер енгізу бойынша ұсыныстар әзірлеу;

автожол саласының нормативтік-техникалық құжаттамасы туралы электрондық дерекқорларды одан әрі жетілдіру және оны іс жүзінде қолдану ү ш і н ж а ғ д а й л а р ж а с а у ;

ауыспалы үлгідегі жамылғыларды пайдалану арқылы ауылдық жерлерде автомобиль жолдарын салу және қайта жаңарту үшін нормативтік құқықтық базаны қайта әзірлеу.

4.7. Қоршаған ортаны қорғау

Автомобиль жолдарын салу мен пайдалану жергілікті жердің ландшафтын бұзумен, жер топырағын бұзумен, жер асты және жер бетіндегі сулардың табиғи қозғалысын бұзумен тығыз байланысты. Жол саласының өндірістік кәсіпорындары қоршаған орта объектілеріне айтарлықтай қауіп төндіреді. Бұдан басқа, қысқы тайғанақтылықтың түрлерімен күресу үшін пайдаланылатын химиялық реагенттер жол бойғы аумақтарды ластауға және көпірлер мен жол өтпелдерінің темір-бетон және металл бөлшектерін коррозияға ұшыратады, сол арқылы олардың беріктілігі мен қызмет ету мерзімін төмендетеді.

Автомобиль жолдарын пайдалану және жол-құрылыс материалдарын өндіру

кезінде осы мәселелерді шешу үшін Қазақстан Республикасы Қоршаған ортаны қорғау министрінің 2003 жылғы 9 маусымдағы N 129-п бұйрығымен бекітілген Өндірістік күштерді орналастыру сызбасының экономика саласын дамытудың мемлекеттік, салалық және өңірлік бағдарламаларын әзірлеу кезінде қоршаған ортаға әсерін бағалау ережесіне сәйкес және ISO 14000 стандарттарына сәйкес мынадай негізгі бағыттар бойынша шаралар қабылданатын болады:

көлік-жол кешені әсерінен жол бойғы қоршаған ортаның ластануын төмендету мақсатында және табиғи ресурстарды ұтымды пайдалану жөнінде жол шаруашылығында экологиялық мониторинг жүйесін әзірлеу және енгізу;

жергілікті жердің климаттық жағдайларын ескере отырып, жол бойғы ортаның ластануына және көлік құрылыстары элементтерінің бұзылуына теріс әсерін төмендетуге мүмкіндік беретін әрекеттерді бағалап, автомобиль жолдарын қысқы күтіп ұстаудың жаңа әдістері мен тәсілдерін әзірлеу және енгізу және нормативтік-техникалық құжаттарды әзірлеу;

өнеркәсіп қалдықтарын құрылыстық және технологиялық материалдар ретінде пайдаланудың жаңа технологияларын енгізу есебінен табиғат қорғау іс-шараларын жүргізу және экологиялық қауіпсіздікті ескере отырып, осы материалдардың жарамдылығын бақылауды жүзеге асыру;

жасанды тосқауылдарды, көгалдандыруды және қорғаныш торларын жасауды қоса алғанда, қарқынды қозғалысты жолдарды қоршаған ортаны ластанудан қорғаудың қазіргі заманғы құралдарымен жайғастыру;

уақытша айналма және жергілікті қара жолдарда, өндірістік стационарлық аумақтарда төменгі үлгідегі жамылғылы жолдарда тозаң қалыптасуды төмендетуге мүмкіндік беретін жаңа тозансыздандыратын материалдар мен технологияларды әзірлеу және енгізу және осы аймақтарда атмосфералық ауа тазалығына мониторинг ұйымдастыру;

көлік-жол кешеніндегі экологиялық қауіпсіздік мәселелері бойынша мамандарды даярлау және қайта даярлау.

Аталған шараларды іске асыру автомобиль жолдары мен жол кәсіпорындарының қоршаған ортаға әсерін төмендетуді көздейтін нормативтік техникалық базаны жетілдіру негізінде жүзеге асырылады.

4.8. Кадр әлеуетін жоғарылату

Бағдарламаны сәтті іске асыру үшін жоғары біліктілікті, едәуір еңбек ресурстарын тарту қажет болады. Саладағы жұмысшылардың жалпы саны 18 мыңға жуық адамды құрайды. Жұмыстар көлемінің болжанып отырған өсуі мен бір жұмыс істеушіге жұмыс өндіруін ұлғайтуды есепке ала отырып, салада жұмыс істейтіндердің санын 40 мыңға дейін өсіру күтіледі, бұл негізінен

мердігерлік ұйымдардағы жұмысшылардың санын көбейту есебінен.

Саланың кадр әлеуетін дамытуда жұмыс сапасын және жол қозғалысы қауіпсіздігін, көпірлерді пайдалануды бақылау қызметінің тиісті тораптық қызметшілерін және жобаларды басқару жөніндегі мамандарды жасақтауға және нығайтуға ерекше көңіл бөлінетін болады.

Бағдарламаның сұранысын есепке ала отырып жұмысшылар мен мамандардың әртүрлі санаттары үшін кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесі жетілдірілетін болады. Автожол саласы бюджетінде Комитеттің және оның аумақтық органдарының қызметкерлерінің біліктілігін жоғарылату үшін мақсаттық көздерді қарастыру жоспарланып отыр.

Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігінің оқу орындарында жыл сайынғы мемлекеттік тапсырысты қалыптастыруды көздейтін кадрлардың біліктілігін көтеру бағдарламасын іске асыру жалғастырылады.

Кадр әлеуетін дамыту басқару, техникалық мәселелер, өндірістік қызмет жүйелерін қолдану және ұйымдастыру сияқты бағыттарды қамтуы тиіс. Персоналдың ұйымдастырушылық нормаларды сақтап қана қоймай, оларға талдау жасай алатын, сондай-ақ қол жеткізілімді нұсқалардың ішінен оңтайлысын таңдай білуі маңызды. Бұл үшін ішкі оқу жүргізумен қатар персоналды автожол саласын басқарудың барлық салаларындағы озық халықаралық жетістіктермен тұрақты түрде таныстырып отыру қажет. Басқарудың қолданыстағы жүйесі мен технологиясын жетілдіру қазіргі күнгі талаптарды ескере отырып жүргізілуі тиіс. Басқарушы және инженерлік-техникалық қызметкерлер балама шешімдер қабылдау үшін тиісті біліктілікке ие болулары тиіс.

Автожол саласындағы кадрлардың кәсіптік деңгейін жоғарылату жөніндегі нақты шараларға мыналар кіреді:

жыл сайын саланың кадрларды даярлау және қайта даярлау жөніндегі қажеттілігін анықтау, оқу бағдарламаларын әзірлеуге қатысу, кадрлардың біліктілігін жоғарылату жөніндегі оқу курстарын ұйымдастыру;

алдағы уақытта қолданылатын перспективалы технологияларды анықтау және жаңа технологиялар үшін қажетті кадрларды даярлауды ұйымдастыру;

кадрларды даярлау және қайта даярлау бағдарламаларын әзірлеу; автожол саласындағы кадрлардың біліктілігін жоғарылату институтын қалыптастыруды және дамытуды жалғастыру.

Автожол саласының кәсіби мамандарға болашақтағы қажеттілігін қамтамасыз ету орта-арнаулы және кәсіби-техникалық білім беру жүйесін дамыту жөнінде Қазақстан Республикасының Білім және ғылым министрлігімен өзара іс-әрекет жасау және оқу бітірушілерді жұмысқа орналастыру жөнінде нақты шаралар қабылдау арқылы көзделеді.

4.9. Жол бойғы инфрақұрылымды дамыту

Автомобиль жолдарының қазіргі заманғы желісі қауіпсіз жүріп өту, жүктердің сақталуын қамтамасыз ету, жолды пайдаланушылардың демалысы және автотуризмді дамыту үшін жол бойы сервис деңгейін жоғарылату арқылы қажетті жағдайлар жасауы тиіс.

Жол бойғы сервис объектілерін мемлекеттік реттеу және қаржыландыру тетігі Қазақстан Республикасы Премьер-министрінің 2004 жылғы 17 қыркүйектегі N 274-ө өкімімен бекітілген Халықаралық транзиттік дәліздердегі жол бойғы инфрақұрылымды дамыту жөніндегі 2004-2008 жылдарға арналған іс-шаралар жоспарында белгіленген.

Бағдарламада автомобиль жолдары кешеніне кіретін жол бойғы инфрақұрылым объектілерін одан әрі дамыту және оларды қайта жаңарту жобалары мен күрделі жөндеуді іске асыру кезінде халықаралық талаптармен сәйкестікке келтіру көзделеді.

Жоспарды іске асыру барысында жол бойғы сервис объектілерін олардың қысқаша сипаттамасымен көшіру жөніндегі электрондық дерекқорды қалыптастыру және жаңарту жалғастырылады. Мұндай дерекқорлар барлық пайдаланушылар мен кәсіпкерлер үшін ашық болады.

4.10. Ақылы жолдарды құру үшін құқықтық негізді қалыптастыру

Басқа елдердегі ақылы жолдар жобаларын іске асыру тәжірибесі ақылы жолдарды ойдағыдай жасау мен пайдалану қозғалыс қарқындылығы тәулігіне 10-15 мың автомобиль болған жағдайда жүзеге асырылуы мүмкін екендігін көрсетеді. Осыған байланысты Бағдарламаны іске асыру кезеңінде жолдарды қаржыландырудың балама жүйесіне көшу мүмкіндігі зерттелетін және ақылы жолдар жүйесін құру үшін құқықтық негіз қалыптастырылатын болады.

Қарастырылып отырған кезеңде ақылы автомобиль жолдары мен көпірлерді салу үшін жеке инвестицияларды тарту тетіктері зерттелетін болады. Автомобиль жолдарын салу және қайта жаңарту жобаларын іске асыру кезінде мемлекеттік-жеке серіктестік тетіктерін зерттеу және енгізуге ерекше көңіл бөлінетін болады.

Бағдарламаны іске асыру барысында ақылы автомобиль жолдарын пайдаланушылардың, инвесторлардың және мемлекеттің мүдделерін қорғауды қамтамасыз ететін құқықтық негіз әзірленеді. Ақылы автомобиль жолдарының көліктік-пайдаланылымдық және техникалық жай-күйіне ең аз талап регламенттейтін және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша нормативтік құқықтық құжаттар әзірленеді.

оның ішінде РБ мақсатты трансферттері есебінен	5964	0	873	907	792	1009	1472	1404
ЖБ қаражаты есебінен	2760	376	512	589	180	185	225	200
Қайта жаңарту, барлығы	69042	676	6482	9873	13796	13901	11954	12360
оның ішінде РБ мақсатты трансферттері есебінен	58532	0	5807	8754	12232	12048	9482	10209
ЖБ қаражаты есебінен	10510	676	675	1119	1564	1853	2472	2151
Күрделі жөндеу, барлығы	110967	2842	11762	13179	16436	19553	22656	24539
оның ішінде РБ мақсатты трансферттері есебінен	76084	0	8638	9544	11357	13268	15528	17749
ЖБ қаражаты есебінен	34883	2842	3124	3635	5079	6285	7128	6790
Орташа жөндеу, барлығы	41322	3279	4113	4940	5480	5965	7228	10317
оның ішінде ЖБ қаражаты есебінен	41322	3279	4113	4940	5480	5965	7228	10317
Ағымдағы жөндеу, күтіп ұстау және көгалдандыру, барлығы	40963	3662	4502	5005	5614	6364	7360	8456
соның ішінде ЖБ қаражаты есебінен	40963	3662	4502	5005	5614	6364	7360	8456
Қаржыландыру көлемі, барлығы	271018	10835	28244	34493	42298	46977	50895	57276
соның ішінде РБ мақсатты трансферттер есебінен	141073	0	15318	19205	24381	26325	26482	29362
ЖБ қаражаты есебінен	129945	10835	12926	15288	17917	20652	24413	27914

Жұмыстардың есептік құны қалыптасқан рыноктық бағаларды талдаудың нәтижелері бойынша инфляцияны есепке ала отырып белгіленді.

Республикалық және жергілікті бюджеттер Бағдарламаны қаржыландырудың негізгі көзі болып табылады.

2006-2012 жылдары іс-шараларды іске асыру үшін қажетті бюджет қаражаттары көлемі тиісті жылдың бюджетін қалыптастыру және нақтылауы кезінде белгіленген тәртіппен жыл сайын нақтыланып отырады.

6. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтиже

Бағдарламаны іске асыру мемлекет экономикасын дамытуға оң әсер етеді, оның макро және микро көрсеткіштерін жақсартады. Жол желісінің көліктік-пайдаланымдық жай-күйінің деңгейін жоғарылату өңірлердің әлеуметтік-экономикалық дамуының айтарлықтай өсуіне ықпал жасайды.

Бағдарламаны іске асырудың негізгі нәтижелері ретінде мыналар күтіледі:

1) жалпы ұзақтығы 7205 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелеріндегі қайта жаңартуды, 1660 км күрделі жөндеуді, 16800

N	Іс-шаралардың атауы	Аяқтау нысаны	Орын-дауға жауап-ты	Орындау мер-зімдері	Алдын-ала болжанған шығыстар (млрд. теңге)	Қаржы-ландыру көзі
1	2	3	4	5	6	7
Басымдылықтар және жұмыстардың негізгі көлемдері						
1	Жалпы ұзындығы 7205 км республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелерін салу және қайта жаңарту, 412 көпір мен жол өткелдерді қайта жаңарту және күрделі жөндеу бойынша жұмыстарды ұйымдастыру, соның ішінде: 2006 ж. - 488 км; 2007 ж. - 737 км; 2008 ж. - 882 км; 2009 ж. - 1203 км; 2010 ж. - 1277 км; 2011 ж. - 1228 км; 2012 ж. - 1390 км.	Қазақ-стан Респу-блика-сының Үкі-метіне есеп	ККМ	Ж ы л сайын 2 5 қаңтар	2006 ж. - 44,28; 2007 ж. - 69,17*; 2008 ж. - 85,25*; 2009 ж. - 95,02*; 2010 ж. - 100,56*; 2011 ж. - 107,81*; 2012 ж. - 121,53*.	РБ
2	Автомобиль жолдары желісіндегі бұзушы-лықтарды кезең-ке-зеңмен жою; бұзыл-ған жерлерді кезең-кезеңмен жою; облыс орталықтарының ай-налма жолдарын салу және қайта жаңарту; туризмді және клас-терлік бастамаларды дамытуды қамтамасыз ететін автожолдарды қалпына келтіру жө-ніндегі жұмыстарды ұйымдастыру.	Қазақ-стан Респу-блика-сының Үкі-метіне есеп	ККМ	Ж ы л сайын 2 5 қаңтар	Талап етілмейді	-
	Ұзындығы 18460 км республикалық маңы-зы бар автомобиль жолдарының учаске-лерін күрделі және орташа жөндеу бо-йынша жұмыстарды	Қазақ-стан Респу-блика-			2006 ж. - 11,92; 2007 ж. - 17,8*; 2008 ж. - 20,15*;	

3	<p>ұйымдастыру, соның ішінде:</p> <p>2006 ж. - 2210 км; 2007 ж. - 2400 км; 2008 ж. - 2530 км; 2009 ж. - 2650 км; 2010 ж. - 2760 км; 2011 ж. - 2890 км; 2012 ж. - 3020 км.</p>	<p>сының Үкі- метіне есеп</p>	ККМ	<p>Жыл сайын 25 қаңтар</p>	<p>2009 ж. - 22,05*; 2010 ж. - 23,5*; 2011 ж. - 25,85*; 2012 ж. - 28,2*.</p>	РБ
4	<p>Жалпы ұзындығы 231 км облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының учаскелерін салу бойынша жұмыстарды ұйымдастыру, соның ішінде:</p> <p>2006 ж. - 11 км; 2007 ж. - 53 км; 2008 ж. - 27 км; 2009 ж. - 23 км; 2010 ж. - 48 км; 2011 ж. - 44 км; 2012 ж. - 25 км.</p>	<p>ККМ-ға есеп</p>	<p>Облыс әкім- дік- тері</p>	<p>Жыл сайын 10 қаңтар</p>	<p>РБ мақсатты грант-сферттер есебінен: 2007 ж. - 0,87*; 2008 ж. - 0,91*; 2009 ж. - 0,79*; 2010 ж. - 1,0*; 2011 ж. - 1,47*; 2012 ж. - 1,4*. ЖБ қаражаттары есебінен: 2006 ж. - 0,38; 2007 ж. - 0,51*; 2008 ж. - 0,59*; 2009 ж. - 0,18*; 2010 ж. - 0,18*; 2011 ж. - 0,23*; 2012 ж. - 0,20*.</p>	<p>Жергі- лікті бюджет- тер, РБ-дан мақсатты транс- ферттер</p>
	<p>Жалпы ұзындығы 1542 км облыстық және аудандық маңызы бар</p>				<p>РБ мақсатты грант-сферттер есебінен: 2007 ж. - 5,8*; 2008 ж. - 8,75*; 2009 ж. - 12,23*; 2010 ж. - 12,04*;</p>	

5	<p>автомобиль жолдарының учаскелерін қайта жаңарту бойынша жұмыстарды ұйымдастыру, соның ішінде:</p> <p>2006 ж. - 1 км; 2007 ж. - 131 км; 2008 ж. - 206 км; 2009 ж. - 313 км; 2010 ж. - 321 км; 2011 ж. - 282 км; 2012 ж. - 288 км.</p>	ККМ-ға есеп	Облыс әкімдіктері	Жыл сайын 10 қаңтар	<p>2011 ж. - 9,48*; 2012 ж. - 10,2*. ЖБ қаражаттары есебінен: 2006 ж. - 0,68; 2007 ж. - 0,67*; 2008 ж. - 1,11*; 2009 ж. - 1,56*; 2010 ж. - 1,85*; 2011 ж. - 2,47*; 2012 ж. - 2,15*.</p>	Жергілікті бюджеттер, РБ-дан мақсатты трансферттер
6	<p>Облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды күрделі жөндеу бойынша жұмыстарды ұйымдастыру, соның ішінде:</p> <p>2006 ж. - 206 км; 2007 ж. - 546 км; 2008 ж. - 634 км; 2009 ж. - 721 км; 2010 ж. - 989 км; 2011 ж. - 1160 км; 2012 ж. - 1169 км.</p>	ККМ-ға есеп	Облыс әкімдіктері	Жыл сайын 10 қаңтар	<p>РБ мақсатты трансферттер есебінен: 2007 ж. - 8,64*; 2008 ж. - 9,54*; 2009 ж. - 11,35*; 2010 ж. - 13,27*; 2011 ж. - 15,53*; 2012 ж. - 17,75*. ЖБ қаражаттары есебінен: 2006 ж. - 2,84*; 2007 ж. - 3,12*; 2008 ж. - 3,64*; 2009 ж. - 5,08*; 2010 ж. - 6,28*; 2011 ж. - 7,13*; 2012 ж. - 6,79*.</p>	Жергілікті бюджеттер, РБ-дан мақсатты трансферттер

7	Облыстық және аудандық маңызы бар жолдарды орташа жөндеу бойынша жұмыстарды ұйымдастыру, соның ішінде: 2006 ж. - 840 км; 2007 ж. - 1028 км; 2008 ж. - 1322 км; 2009 ж. - 1353 км; 2010 ж. - 1648 км; 2011 ж. - 1995 км; 2012 ж. - 2705 км.	ККМ-ға есеп	Облыс әкімдіктері	Жыл сайын 10 қаңтар	2006 ж. - 3,28; 2007 ж. - 4,11*; 2008 ж. - 4,94*; 2009 ж. - 5,48*; 2010 ж. - 5,97*; 2011 ж. - 7,23*; 2012 ж. - 10,32*.	Жергілікті бюджеттер
Автомобиль жолдарын пайдалануды жетілдіру						
8	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ағымдағы жөндеу, күтіп ұстау және көгалдандыру бойынша жұмыстарды ұйымдастыру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	ККМ	Жыл сайын 25 қаңтар	2006 ж. - 5,35; 2007 ж. - 6,0*; 2008 ж. - 7,0*; 2009 ж. - 8,0*; 2010 ж. - 9,0*; 2011 ж. - 10,0*; 2012 ж. - 10,5*.	РБ
9	Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын ағымдағы жөндеу, күтіп ұстау және көгалдандыру бойынша жұмыстарды ұйымдастыру	ККМ-ға есеп	Облыс әкімдіктері	Жыл сайын 10 қаңтар	2006 ж. - 3,66; 2007 ж. - 4,50*; 2008 ж. - 5,01*; 2009 ж. - 5,61*; 2010 ж. - 6,36*; 2011 ж. - 7,36*; 2012 ж. - 8,45*.	Жергілікті бюджеттер
10	Жол-құрылыс жұмыстарының және қолданылатын жол-құрылыс материалдарының сапасын бақылауды қамтамасыз ету үшін ведомствоға	Қазақстан Республикасының Үкіметі	ККМ	2006 жылғы 30 наурыз		РБ

	қарасты мемлекеттік мекеме құру	қаулысының жобасы			Бөлінген қаражаттар шеңберінде	
Жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру						
11	Автомобиль жолдарындағы апат деңгейін төмендету және жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру жөніндегі мақсатты жұмыстар	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	ККМ (жинақтау), облыс әкімдіктері	Жыл сайын 25 қаңтар	Талап етілмейді	-
Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын және шаруашылық жолдарды есепке алу						
12	Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын және шаруашылық жолдарды есепке алу, тіркеу және жіктеуді ұйымдастыру	Техникалық паспорттар, жер пайдалану актілері	ККМ (жинақтау), облыс әкімдіктері	Жыл сайын 25 қаңтар	Автомобиль жолдарын күтіп ұстауға бөлінген қаражат шеңберінде	РБ және жергілікті бюджеттер
Автожол саласын басқарудың жүйесін жетілдіру						
13	Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың басқару құрылымын жетілдіру	ККМ-ға есеп	Облыс әкімдіктері	Жыл сайын 10 қаңтар	Талап етілмейді	-
Бюджеттік жоспарлаудың тиімділігін арттыру						
14	Автомобиль жолдарын жөндеу және күтіп ұстау бойынша нормативтік қаржыландыру жұмыстарына	Қазақстан Республикасының	ККМ	жыл сайын 25 қаңтар	Талап етілмейді	-

	кезең-кезеңмен ауысу	Үкіметіне есеп				
Техникалық саясат және кадрларды даярлау						
15	Автожол саласында ғылыми зерттеулерді ұйымдастыру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	ККМ	жыл сайын 25 қаңтар	2006 ж. - 0,05; 2007 ж. - 0,1*; 2008 ж. - 0,1*; 2009 ж. - 0,1*; 2010 ж. - 0,1*; 2011 ж. - 0,1*; 2012 ж. - 0,1*.	РБ
16	Көлік және коммуникация министрлігі Көлік инфрақұрылымын дамыту комитетінің мамандарын даярлау және қайта даярлау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), БҒМ	жыл сайын 25 қаңтар	ККМ Көлік инфрақұрылымын дамыту комитетінің аппаратын ұстауға бөлінген қаражат шеңберінде	РБ
17	Жол құрылысында жаңа технологияларды және жаңа жол-құрылыс материалдарын қабылдау бойынша орталық құру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ұсыныстар	ККМ (жинақтау), ИСМ	жыл сайын 25 қаңтар	Республикалық бюджеттік комиссияның шешіміне сәйкес саланы қаржыландыруға бағытталған қаражат шегінде	РБ
18	Жол құрылысында инженерингтік қызметтерді дамытуға ықпал ету	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	ККМ	жыл сайын 25 қаңтар	Талап етілмейді	-

19	Жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін дамытуға жәрдемдесу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	ККМ (жинақтау), ИСМ, облыс әкімдіктері	жыл сайын 25 қаңтар	Талап етілмейді	Жеке инвестициялар
20	ISO 9000 сапаны басқарудың халықаралық стандарттарын автожол саласына енгізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), ИСМ	жыл сайын 25 қаңтар	Талап етілмейді	-
21	Мемлекеттік-жеке серіктестік тетіктерін енгізу арқылы автомобиль жолдары учаскелерін салу, қайта жаңартудың сынақтық жобаларын дайындау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ұсыныстар	ККМ	жыл сайын 25 қаңтар	2006-2012 жылдар - 182,0	Жеке инвестициялар және РБ

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдары бойынша барлығы :

2006 ж. - 62 ;
2007 ж. - 93* ;
2008 ж. - 113* ;
2009 ж. - 125* ;
2010 ж. - 133* ;
2011 ж. - 144* ;

2012 ж. - 160*.

Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары бойынша барлығы :

2006 ж. - 11 ;
2007 ж. - 28* ;
2008 ж. - 35* ;
2009 ж. - 42* ;
2010 ж. - 47* ;
2011 ж. - 51* ;

2012 ж. - 57*.

Е с к е р т у :

* - тиісті жылға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде жыл сайын анықталатын қаржыландыру көлемі.

Аббревиатуралардың толық жазылуы:
БҒМ - Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі;
ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі;
ИСМ - Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігі;
РБ - республикалық бюджет;
ЖБ - жергілікті бюджет.

1 - қ о с ы м ш а

(Суретті қағаз мәтінінен қараңыз)

2 - қ о с ы м ш а

(Суретті қағаз мәтінінен қараңыз)

3 - қ о с ы м ш а

(Суретті қағаз мәтінінен қараңыз)