



Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы туралы" Жарлығының жобасы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 15 қазан N 1327

Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы туралы" Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентінің қарауына енгізілсін.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы Президентінің
Жарлығы

Қазақстан Республикасының автожол саласын
дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған
мемлекеттік бағдарламасы туралы

Қазақстан Республикасының Конституциясы К951000_ 44-бабының 8) тармақшасына сәйкес, Қазақстан Республикасының автожол саласын одан әрі дамыту мақсатында қаулы етемін:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.
2. Қазақстан Республикасының Үкіметі бір ай мерзімде Бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеп, бекітсін.
3. Бағдарламаның орындалуын қамтамасыз ету жөніндегі бақылау мен

үйлестіру Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігіне жүктелсін.

4. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының
Президенті

Қазақстан Республикасы Президентінің
Жарлығы

Қазақстан Республикасының автожол саласын
дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған
мемлекеттік бағдарламасы туралы

Қазақстан Республикасы Конституциясының 44-бабының 8) тармақшасына сәйкес,
Қазақстан Республикасының автожол саласын одан әрі дамыту мақсатында қаулы
е т е м і н :

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының автожол саласын

дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі
- Бағдарлама) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Үкіметі бір айлық мерзімде Бағдарламаны
іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлесін және бекітсін.

3. Бағдарламаның орындалуын қамтамасыз ету жөніндегі бақылау және
үйлестіру Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар
министрлігіне жүктелсін.

4. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының
Президенті

Қазақстан Республикасы
Президентінің
2001 жылғы " ____ " _____

№ __ Жарлығымен
БЕКІТІЛГЕН

Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың
2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік
бағдарламасы

1. Бағдарламаның паспорты

Атауы	Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы.
Әзірлеу үшін негіз	"Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасы туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 29 мамырдағы № 726
Р010726_	қаулысы.
Негізгі әзірлеуші	Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі.
Мақсаты	Автожол саласын дамытудың 2001-2005 жылдар кезеңіне арналған мемлекеттік саясаты басымдықтарын айқындау.
Міндеттері	1) жалпы пайдаланыстағы халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының (бұдан әрі - халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар) негізгі бағыттарын және оларды модерлендіру жөніндегі жұмыстар көлемін анықтау; 2) автомобиль жолдарын басқару мен қаржыландыру жүйелерін жетілдіру және бөлінетін ресурстарды пайдаланудың тиімділігін арттыру;

- 3) озық технологияларды енгізу, жол жұмыстарының сапасын, қозғалыс қауіпсіздігін, жол бойындағы автосервис деңгейін арттыру, қоршаған ортаны қорғау жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау;
- 4) автожол саласы қызметінің нормативтік құқықтық базасын жетілдіру.

- Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары
- 1) жүк тасымалы қауырт бағыттарда бұзылған жол учаскелерін оңалту, апатты көпірлерді қайта жаңарту, транзиттік бағыттарда жекелеген жол учаскелерін салу;
 - 2) жолдарды алдын ала ағымдық жөндеу, сондай-ақ жазғы-қысқы күтіп ұстау жөніндегі жұмыстардың көлемін ұлғайту;
 - 3) жалпы пайдаланыстағы автомобиль жолдары желісін дамытуды жергілікті атқарушы органдармен үйлестіру;
 - 4) жолдардың жай-күйін әзірлеу деңгейін көтеру, баға түзілімін жетілдіру, жол жұмыстарына тапсырыстарды конкурстық орналастыру негізінде қаражатты неғұрлым тиімді жұмсау;
 - 5) автомобиль жолдары құрылысы, жөндеу және күтіп ұстау ісінде озық технологияларды, материалдар мен тетіктерді енгізу;
 - 6) жөндеу - құрылыс жұмыстарының сапасын бақылау жүйесін жетілдіру;
 - 7) жол бойындағы автосервисті дамыту, қозғалыс қауіпсіздігін арттыру, қоршаған ортаны қорғау;
 - 8) әлемдік практикаға сәйкес республиканың автожол саласы қызметінің нормативтік құқықтық базасын жетілдіру.

Қаржыландыру көздері мен көлемі

Бюджет көздері. Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарға шығыстар сомасы 2001-2005 жылдары - 254 902,3 млн. теңге немесе 1 577,9 млн. АҚШ долларын құрайды.

Күтілетін нәтижелер

Бағдарламаның орындалуы:

- 1) халықаралық және республикалық маңызы бар

16 133 км автожолдарды салуға, оңалтуға және жөндеуге мүмкіндік береді, мұның өзі төсемдері бүлінген жол учаскелерін қалпына келтіруге әрі халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың 70%-ның техникалық - пайдаланылу жай-күйін жақсартуға;

2) жол жұмыстарында жұмыс орындарының санын 32-35 мың адамға дейін өсіруге мүмкіндік береді. Бұл ретте (құрылыс материалдары, жол белгілері, автокөлік қызметі, жобалық жұмыстар және т.б.) жол жұмыстары үшін өз өнімдерін және қызметтерін беріп отыратын басқа салалардың кәсіпорындарында жұмыспен қамту артады;

3) әлемдік практикаға мейлінше жуықтата отырып, автожол саласының қазіргі заманғы жағдайлардағы қызметінің негізгі принциптерін айқындайтын нормативтік құқықтық құжаттар әзірлеуге;

4) өнімнің өзіндік құнындағы көлік шығындарын 10-20%-ға төмендетуге мүмкіндік береді, бұл отандық тауар өндірушілердің экспорттық әлеуетін арттыруға ықпал етеді;

5) автожол кешені қызметінің сапалық деңгейін жақсартуға;

6) республика аумағы арқылы өтетін халықаралық бағыттардың транзиттік әлеуеті мен бәсекеге қабілеттілігін арттыруға;

7) экономикалық перспективалы аймақтарды жедел игеруге жәрдемдесуге;

8) автомобиль көлігінің жұмысымен байланысты зиянды заттардың түзілуін төмендетуге;

9) автомобиль жолдарының жұмылдыру даярлығын көтеруге мүмкіндік береді.

2. Кіріспе

Бағдарлама Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 29 мамырдағы N 726 P010726_ қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының Автожол саласын дамытудың 2001-2008 жылдарға арналған тұжырымдамасына сәйкес, сондай-ақ Қазақстан Республикасының 2030 жылғы кезеңге арналған Даму стратегиясында белгіленген автомобиль жолдары саласындағы басымдықтар ескеріле отырып әзірленді .

Бағдарламада 2001-2005 жылдардағы кезеңде халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жүк тасымалы қауырт учаскелерінің техникалық жай-күйін қалпына келтіру, апатты көпірлерді қайта жаңарту жөнінде түбегейлі шаралар көзделеді. Бюджеттік қаржыландыру көлемін арттыру әрі автожол саласының нормативтік, құқықтық және қаржылық базасын күшейту тәрізді алда тұрған міндеттердің деңгейі мемлекеттің тікелей қатысуын талап етеді.

Тұтас алғанда проблеманың сан қырлылығы, салада алда тұрған өзгерістер санының көптігі (ұдайы оң нәтижелі бола бермейтін) Қазақстан Республикасында автомобиль жолдарын дамытудың дәйекті мемлекеттік саясатының қажеттігін дәлелдейді.

3. Мәселенің бүгінгі таңдағы жай-күйін талдау

Республика экономикасындағы автомобиль жолдары

Автомобиль жолдары - Қазақстанның көлік-коммуникациялық кешенінің маңызды элементтерінің бірі, оның тиімді жұмыс істеуі және тұрақты дамуы бүгінгі таңдағы жағдайда экономиканың өрлеуіне, халықтың тұрмыс жағдайының деңгейін көтеруге және жақсартуға көшудің маңызды факторына айналып отыр.

Темір жолдар мен су жолдарының салыстырмалы сиректігі жағдайында Қазақстанда автомобиль жолдары басым, ал көптеген аймақтар үшін тауарлар, құрылыс және агроөнеркәсіп жүктері келіп түсетін, өнімдер әкетілетін, жолаушы тасымалдары жүзеге асырылатын бірден бір қатынас құралы болып табылады.

Нарықтық жағдайда жүк жеткізуді жеделдету және олардың басы бүтіндігі аса маңызды факторларға айналады. Осы орайда жүк жөнелтушілер, әсіресе жеке сектор , қысқа жүк тасылымы аймағында (300 километрге дейін) ғана емес, сонымен қатар үлкен қашықтықта (1500 - 2000 километр) да автомобиль көлігіне қайта бағдарлана б а с т а д ы .

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

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

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

Алдыңғы екі жылда өндірістің жандануына байланысты республиканың автомобиль жолдарында көлік ағынының артуы байқалады. Қазақстанның Экономикалық дамуының 2001-2005 жылдарға арналған индикативтік жоспарына сәйкес экономиканың 45,6%-ға өсуі болжануда. Практика көрсетіп отырғандай, өндірістің 1% өсімі тасымал көлемінің 1,5-1,7%-ға дейінгі өсіміне әсер етеді, бұл өңдейтін салаларда, құрылыс және агроөнеркәсіп кешендерінде шикізат пен өнім тасымалдарының қайталанбалылығына байланысты.

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

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

Жолдардың жай-күйінің сипаттамасы

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

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

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

Республикада өзінің сұлбасы мен ұзындығы бойынша жалпы пайдаланыстағы жолдар желісі негізінен қалыптасқан. Оны толықтыру үшін іргелес мемлекеттермен қосатын учаскелер (Бейнеу - Ақжігіт - Нүкіс, Қызылорда - Үшқұдық - Бұхара, Ақтау -

Бекдаш - Түркменбашы, Ұзынағаш - Быстровка (Кемин), сондай-ақ Ресейге шығатын бір қатар жолдар салу қажет.

Автомобиль жолдарының техникалық жағдайы 1-кестеде көрсетілген. Жалпы пайдаланыстағы жолдардың үлкен бөлігі - 65% асфальтты-бетонды және қара қиыршық тасты, 29,3% - ұсақталған қиыршық тасты жолдар, бүгінде төсемсіз, яғни топырақты күйінде барлық желінің 5,3 пайызы қалып отыр.

Халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының деңгейі орташадан біршама жоғары - мұнда жол сілемінің 91% қатты төсемді, 7,7% қиыршық тас төсемді және 1,3% топырақты жол үзіктері. Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың көп бөлігі (86%) II-III техникалық санатқа жатады әрі көлік жүретін бөлігінің ені 7-8 метр болатын екі қозғалыс жолағы бар. I техникалық санаттағы (4 қозғалыс жолағы) жолдар 685 километрді құрайды (3,3%) - бұлар, негізінен, облыс орталықтары мен ірі елді мекендерге кіреберістер.

Жалпы пайдаланыстағы жолдардың едәуір үлкен сілемінің (25087 километр) төсемі өтпелі тұрпатты, оның ішінде 1759 километрі халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар. Жолдардың 4580 километрі төсемсіз (топырақ күйінде), оның ішінде 310 километрі - халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісінде (1, 6-қосымшалар). Аталған жол учаскелері қозғалыс жылдамдығы бойынша да, автомобиль білігіне түсетін салмақ бойынша да талаптарға жауап бермейді әрі жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ете алмайды.

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

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

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

2001 жылдың басына (2000 жылғы күзде жолдарды техникалық тексеру) халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың 5348 километрі немесе

- 2) автокөлікті үш негізгі бағыт бойынша транзиттік өткізу:
 - Ресей, Еуропа, Балтық жағалауы елдері;
 - Қытай, Жапония, Оңтүстік Шығыс Азия елдері;
 - Орта Азия, Кавказ сырты республикалары, Иран, Түркия.

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

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

Қазақстанда осы жолдардың жалпы ұзақтығы 12,3 мың километр (7-қосымша).

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

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

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

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

Транзиттік тасымалдар негізінен Орта Азия республикалары, Ресей, Қытай арасында жүреді.

Жоғарыда көрсетілген негізгі алты бағыттың ұзақтығы 8,3 мың километрді немесе транзитті дәліздердің жалпы ұзындығының 67%-ын құрайды. Жол сілемінің көпшілік бөлігінде (94%) асфальтбетонды және қара қиыршық тасты төсем бар, топырақты жол үзіктері бір бағытта ғана (төртіншіде). Алайда техникалық-пайдалану сипаттамалары (тегістік және мықтылық) бағыттардың көпшілік бөлігінде қанағаттанғысыз, бұл 6-кестеде көрінеді.

Алты бағыттағы 443 көпірдің 38 көпірі (4906 кума метр) ауыр салмақты және ірі

ауқымды көлік құралдарын өткізудің айрықша режимінде, соның ішінде Талас, Ассы, Бадан, Елек, Ырғыз, Жайық өзендері арқылы өтетін көпірлер де апатты және апат алдындағы күйді.

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

Нәтижесінде қазақстандық бағыттың неғұрлым қысқасының өзі шетел автотасымалдаушысын әдеттегі бағыттардан қазақстандыққа тартуда шешуші фактор болмайды, ал бағыттардың жай-күйінің нашарлауына байланысты кері үрдістің барын тілге тиек етуге болады.

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

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

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

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

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

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

Жол жұмыстарын қаржыландыру

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

Жолдарды жете жөндемеу ұдайы түйдектеліп отырады да жыл сайын жол төсемдерінің жөндеу аралығында қызмет ету мерзімінің қажетті көлемінен 90- 95% құрайды. 1994-2000 жылдары Қазақстанда жол желісінің 1 километріне 1,6 мың АҚШ доллары жұмсалды. Ресейде, Белоруссияда, Өзбекстанда бұл көрсеткіш 2-4 есе жоғары.

динамикасы. (Қағаздағы нұсқадан қараңыз.)

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

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

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

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

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

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

4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері

2001-2005 жылдардың орта мерзімді перспективасына көзделіп отырған автожол саласын дамыту халықаралық көлік коммуникацияларына кіріккен, жүк және жолаушы тасымалдарын мейлінше аз шығынмен және тиісті сервистік қызметтер кешенімен қамтамасыз ететін экономика мен қоғамның барлық субъектілеріне қол жетімді

автомобиль жолдарының тиімді желісін жасаудың құрамдас бөлігі болып табылады.

2001-2005 жылдарға арналған Бағдарламаның мақсаты автожолдар саласын дамытудың 2001-2005 жылдар кезеңіне арналған мемлекеттік саясаттың басымдықтарын айқындау болып табылады.

О с ы к е з е ң н і ң м і н д е т т е р і :

1) халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желілерінің

негізгі бағыттарын және желілерді модерлендіру бойынша жұмыс көлемін айқындау;

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

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

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

5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары және тетігі

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісін модерлендірудің басым бағыттары және желілерін жаңарту бойынша жұмыстар көлемі

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

1) алдыңғы кезеңде басталған объектілерді салу мен оңалтуды аяқтау;

2) облысаралық және аймақаралық көлік байланыстарын қамтамасыз ететін жүк тасымалы қауырт бағыттарда бұзылған учаскелерді қайта жаңарту және күрделі ж ө н д е у ;

3) апатты көпірлерді қайта жаңарту;

4) перспективалы және транзиттік бағыттарда жекелеген жол учаскелерін салу;

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

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

2001-2005 жылдардағы кезеңге мынадай жұмыстарды орындау көзделеді.

Алты негізгі жүк тасымалы қауырт магистральда 3 801 километр жолды оңалту, салу, қайта жаңарту көзделіп отыр, оның ішінде: оңалту - 1 255 километр, қайта жаңарту - 2050 километр; қиыршық тас төсемді қара қиыршық тас төсеммен ауыстыру - 396 километр; жана жол учаскелерін салу - 100 километр. Бұл жұмыстардың көлемі бағыттар тұрғысында 7-кестеде көрсетілген.

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

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

Тұтас алғанда халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісіндегі жол жұмыстарына қажетті шығындар 2001-2005 жылдарға - 254,9 миллиард теңгені немесе 1577,9 миллион АҚШ долларын құрайды.

2001 жылдың жоспарында республикалық бюджеттік бағдарламалар бойынша 24,5 миллиард теңге (163 миллион доллар) көзделген. Қалған кезеңге (2002- 2005 жылдар) жол жұмыстарына жыл сайын орташа алғанда 62,7 миллиард теңге немесе 380 миллион АҚШ долларын бағыттау қажет.

Көзделген шаралардың нәтижесінде мынадай жұмыс көлемі орындалады: 1757 километрді оңалту; 2234 километрді қайта жаңарту; 11 300 километрді күрделі және орташа жөндеу (9-кесте); 65 көпір қайта жаңартылады; 583 километр қара қиыршық тас тұрпатты төсемге ауыстырылады; 259 километр жаңа жол салынады.

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

Жолдарды жөндеудің аталған көлемдері жол төсемдерінің жөндеуаралық қажетті қызмет ету мерзімдері бойынша 65-70% құрайды. Бұлар халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар желісінің негізгі жүк тасымалы қауырт және перспективалы бағыттарының техникалық-пайдалану көрсеткіштерін қалпына келтіру жөнінде бірінші кезекті болып табылады.

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

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

Көлік және коммуникациялар министрлігінің жол саясатын автомобиль жолдарын басқару жөніндегі жергілікті атқарушы органдармен үйлестіруі республикада ортақ пайдаланыстағы жолдардың қызмет етуі жөніндегі міндеттерді неғұрлым тиімді ш е ш у г е м ү м к і н д і к б е р е д і .

Бұл өзара іс-қимыл мынадай жолдармен жүзеге асырылмақ:

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

2) жол шаруашылығының нормативтік және құқықтық базасын дайындау;

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

4) жолдарды жөндеумен және күтумен айналысатын жол саласы мамандарының біліктілігін арттыру жөніндегі бірлескен шараларды әзірлеп іске асыру;

5) жергілікті маңызы бар жолдарды және көпірлерді тексеру, деректер банкін түзу, жолдарды жөндеу мен күтіп ұстаудың жана технологияларын енгізу, экологиялық қауіпсіздік, техникалық бақылауды жүзеге асыру мәселелерінде аймақтарға жәрдем к ө р с е т у .

Ресурстардың пайдаланылу тиімділігін арттыру мақсатында мыналар көзделеді:

1) жаңа техника мен алдыңғы қатарлы технологияларды енгізуді ескере отырып жол құрылысында, жөндеуде және күтіп ұстауда баға түзілімінің нормативтік базасын қайта ө н д е у ;

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

3) автожол саласында қаражат пен мемлекеттік мүліктің мақсатты және тиімді пайдаланылуын т е к с е р у т е т і г і н қ а т а н д а т у .

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

Бұл жоспарда 2002-2003 жылдары халықаралық сарапшылардың қатысуымен әлемдік практикаға сәйкес орталық атқарушы органдарда және Республика Үкіметінде қарау үшін автомобиль жолдарын қаржыландыру жүйесін жетілдіру жөніндегі ұ с ы н ы с т а р ә з і р л е н е д і .

Бұл ретте автомобиль жолдарын салу, қайта жаңарту, сондай-ақ бірқатар ақылы

жол объектілерін құру мақсатында банк, сақтандыру, басқа да қаржы институттарының қаражатын тарту, бағалы қағаздар шығару мүмкіндігін қарастыру көзделеді.

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

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

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

О з ы қ т е х н о л о г и я л а р

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

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

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

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

Ғылыми-техникалық прогрестің осы және басқа да маңызды бағыттарын ғылыми-техникалық жұмыстардың жылдық жоспарларына сәйкес әзірлеп, енгізу белгіленіп отыр. Жол техникасы паркін жаңалауды мыналарды ескере отырып жүргізу к о з д е л е д і :

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

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

3) пневмодоңғалақпен жүретін машиналарды пайдалану есебінен икемділігін арттыру .

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

Жол жұмыстарының сапасын көтеру

Құрылыс және жөндеу жұмыстарының сапасын жоғарылату жол саласында жүргізілетін техникалық саясаттың басым бағыттарының бірі болып табылады. Бұл бағытта мыналар көзделеді :

1) 2003 жылы әр облыста тапсырыс берушінің қызметінің құрамында сапа лабораторияларын ұйымдастыру және жасақтау;

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

3) тиімді материалдарды, технологияларды және инженерлік шешімдерді қолдану;

4) тапсырыс беруші (техникалық қадағалау), жобалау ұйымы (авторлық қадағалау), тәуелсіз инжинирингтік ұйымдар (ірі объектілерді инженерлік қамту) тарапынан жұмыс сапасын қадағалаудың кешенді көп сатылы жүйесін жетілдіру;

5) орындалатын жұмыстардың сапасына (кірісу, операциялық, қабылдау) белсенді және қатаң өндірістік бақылау жүйесін қалпына келтіру.

Жол қозғалысының қауіпсіздігін арттыру

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

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

2) апат ошақтарын жою ;

3) жол қозғалысына қатысушыларға арналған ақпаратты жақсарту;

4) жолдың қауырт учаскелерінде белгілер орнату;

5) жол-пайдалану ұйымдарында жол қозғалысы қызметі мамандарының біліктілік

деңгейін

арттыру;

6) метеожағдайлармен хабардар ету жүйесін неғұрлым кеңінен тарату;

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

8) жолдарды қысқы күтіп ұстаудың сапасын арттыру.

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

Автосервисті дамыту

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

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

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

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

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

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

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

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

Экологиялық қауіпсіздікті арттыру

Автомобиль жолдары және оның олардың бойымен қозғалатын көлік қоршаған табиғи ортаға кері әсерін тигізеді. Ірі елді мекендерге кіреберісте бірқатар жолдарда қозғалыс аса жіті. Нәтижесінде қозғалыс жылдамдығының төмендеуінен және көлік іркіліп тұрған жерлерде көміртегі тотығының ауаға таралу көлемі оңтайлы жылдамдықпен салыстырғанда бірнеше есе өседі, мұндай жылдамдықты жолдардың қанағаттанғысыз техникалық жағдайы салдарынан жолдардың көпшілігінде қамтамасыз ету мүмкін емес.

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

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

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

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

3) табиғат қорғау және қорғаныштық құрылыстардың салынуын қадағалау;

4) баптау жұмыстарының уақтылы және дұрыс орындалуын бақылау;

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

Жолдарды пайдалану кезінде:

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

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

3) асфальтараластырғыш қондырғылардың қалдықтарын тазарту жүйесін жетілдіру;

4) жолдарда үй және жабайы жануарлардың пайда болуының алдын алатын, сондай-ақ олардың автомагистральдардан өту қауіпсіздігін қамтамасыз ететін құрылыстар орнату;

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

Қоршаған ортаға кері әсерді төмендету кешенді көзқарасты және автокөліктен басқаның да әсерін бағалауды талап етеді. Бұл құрылыс материалдары кәсіпорындарының жұмысына, жол жұмыстарында қолданылатын материалдар мен жабдықтардың сапасына, қоршаған ортаға әсерді бақылау жүйесінің жай-күйіне және тиісті нормативтік базаның болуына байланысты проблемаларды қамтиды.

Автожол саласының нормативтік және құқықтық базасын жетілдіру

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

Негізгі нормативтік құқықтық акт қызметін Қазақстан Республикасының "Автомобиль жолдары туралы" Z010245_ Заңы атқарады.

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

Отандық стандарттарды халықаралық талаптарға жуықтата отырып әзірлеу және нақтылау көзделеді.

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

Автомобиль жолдарының 2002-2004 жылдарда әзірленетін негізгі стандарттары 10-кестеде келтірілген.

6. Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздері

Өткен бөлімде аталған халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарды дамыту шаралары республикалық бюджеттің тиісті бағдарламалары бойынша жүзеге асырылады. Қажетті бюджет қаражатының жалпы сомасы жылдар

бойынша бөлінісімен 11-кестеде көрсетілген.

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

Материалдық ресурстарға келгенде жол жұмыстарын қазіргі таңда негізінен Ресейден әкелінетін мұнай-битуммен қамтамасыз ету мәселесі өзекті болып отыр. Бағдарламада көзделген жол жұмыстарының көлеміне қажет мұнай-битумға деген қажеттілік 12-кестеде келтірілген.

7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтиже

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

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

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

Бағдарламаның орындалуы:

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

Жасалған есептерге сәйкес көлік шығыстарын төмендетуден, жол-көлік

оқиғаларынан, жүктер мен жолаушылардың жолда болу уақытынан келетін шығындарды қысқартудан күтілетін экономикалық тиімділік шамамен 720 миллиард теңгені құрайды. Іргелес салаларда өндірістің кеңеюімен, халықтың

жұмыспен қамтылуының артуымен, салық түсімдерінің өсуімен байланысты жанама көздерді есепке алғанда, жалпы экономикалық тиімділік мөлшері 1,5-2 есе жоғары болмақ.

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

1-кесте

Жолдардың техникалық жай-күйі

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

2-кесте

Автомобиль жолдарындағы көпірлер

Жолдардың маңызы	!Көпірлер (100 қ.м. астам)! Басқа да көпірлер	
	! Саны !	! Жалпы ұзындығы !
	! (қ.м) !	! (қ.м) !
Жалпы ұзындығы	!	!

Халықаралық бағыттар*	61	12067	670	21173
Халықаралық және республикалық маңызы бар басқа жолдар	18	2812	436	14747
Жергілікті маңызы бар автожолдар	-	-	1914	66801

* - Халықаралық бағыттар бөлімін қараңыз

3-кесте

Көпірлердің жай-күйі
дана/қ.м.

Жолдардың маңызы	Жақсы және	Қанағаттанғысыз!	Апатты
! қанағаттанарлық !	!	!	
Халықаралық және республикалық маңызы бар жолдар	896	224	65
Соның ішінде 6 негізгі бағыт*	274/11470	131/6210	38/4906

* - Халықаралық бағыттар бөлімін қараңыз

4-кесте

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

N !	Бағыттардың тізбесі
!	Батыс-Шығыс (негізгі жолдар)

1 Эстонияның шекарасы-Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург-Түмен-Омбы-Павлодар-Семей-Майқапшағай-Қытайдың шекарасы

- 2 Польшаның шекарасы-Брест-Минск-Смоленск-Мәскеу-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябі-Қорған-Петропавл-Омбы-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток
- 3 Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Орал-Ақтөбе-Қызылорда-Шымкент-Жамбыл-Нарын-Таругарт-Қытайдың шекарасы
- 4 Польшаның шекарасы-Львов-Ровно-Житомир-Киев-Полтава-Харьков-Луганск-Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Нүкіс-Бұхара-Карши-Термез-Ауғанстанның шекарасы
- 5 Словакияның шекарасы-Ужгород-Львов-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Кировоград-Днепропетровск-Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Махачкала-Баку-Түркменбашы-Ашғабат-Мары-Чарджоу-Самарқант-Жизак-Ташкент-Шымкент-Жамбыл-Бішкек-Алматы-Қорғас-Қытайдың шекарасы

Солтүстік-Оңтүстік (негізгі жолдар)

- 6 Екатеринбург-Челябі-Қостанай-Астана-Қарағанды-Алматы-Бішкек-Ош-Әндіжан-Қоқан-Ташкент-Душанбе-Төменгі Пяндж-Ауғанстанның шекарасы

Аралық және қосатын жолдар

- 7 Самара-Орал-Атырау
- 8 Петропавл-Есіл-Жезқазған-Қызылорда-Үшқұдық-Науаи
- 9 Георгиевка-Аягөз-Талдықорған-Сарыөзек-Алматы
- 10 Петропавл-Астана
- 11 Бейнеу-Бекдаш-Түркменбашы
- 12 Жамбыл-Талас-Сусамыр
- 13 Семей-Барнаул-Новоалтайск
- 14 Таскескен-Бақты-Қытайдың шекарасы
- 15 Үшарал-Достық-Қытайдың шекарасы
- 16 Сарыөзек-Қорғас
- 17 Алматы-Ұзынағаш-Кемин
- 18 Балықшы-Шолпан-Ата-Түп-Кеген-Көкпек

Халықаралық бағыттардың техникалық жай-күйі

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

6-кесте

Негізгі халықаралық бағыттардың сипаттамасы

	!	!	Автожолдың жай-күйі	!	Қозғалыс
Бағыттардың атауы	!	!	Ұзақтығы	!	жылдамдығы
	!	!	(километр)	!	(тәулігіне/
	!	!	Қанағатта.	!	Қанағаттан.
	!	!	нарлық	!	автомобиль.
	!	!	ғысыз	!	дер)
	!	!	(километр)	!	(километр)
Ташкент-Шымкент-Тараз-					
Бішкек-Алматы-Қорғас	1137	267	870	4567	
Шымкент-Қызылорда-					
Ақтөбе-Орал-Самара	2048	607	1441	1227	
Алматы-Қарағанды-					
Астана-Петропавл	1669	844	825	2599	
Астрахань-Атырау-Ақтау-					
Түркменстанның шекарасы	1420	312	1108	757	

1. Алты негізгі бағыттар (8258 км)

- оңалту	км	1255	57400,3	
- қайта жаңарту	км	2050	61090	
- күрделі жөндеу	км	238	6690	
- орташа жөндеу	км	3240	8061	
- апатты көпірлер (шығындар қайта жаңарту мен жөндеу құрамында есепке алынған)	дана	38	-	
- қара төсеммен ауыстыру	км	396	14100	
- салу	км	100	7350	
- Орал қаласындағы Орал өзені арқылы өтетін көпір	дана	1	2530	
- Қызылорда қаласындағы Сырдария өзені арқылы өтетін көпір	дана	1	3000	
- Қиғаш өзені арқылы өтетін көпір	дана	1	1320	
Ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау			4700	
Жиыны:			166241,3	

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

- оңалту	км	502	30869	
- күрделі жөндеу	км	393	10690	
- орташа жөндеу	км	7429	20773	
- апатты көпірлер (шығындар күрделі жөндеудің құрамында есепке алынған)	дана	27	-	
- салу: Қызыләскер-Киров	км	54	1924	
Лениногор-Ресейдің шекарасы	км	62	1832	
Бейнеу-Ақжігіт	км	31	1000	
Сороковая-Павловка	км	12	421	
Қайта жаңарту: Үшарал-Достық	км	184	3300	
Қызылорда-Жезқазған учаскесін қара қиыршық тасты төсеммен ауыстыру	км	187	7366	
Ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау			8200	
Жиыны:			86375	
Барлығы:			252616,3	

9-кесте

Жолдарды оналту, салу, қайта
жаңарту және жөндеу

Жұмыс түрлері (км)	Соның ішінде (км)					
	2001	2002	2003	2004	2005	
Оңалту	1757	464	509	350	354	80
Салу және қайта жаңарту	3076	201	-	650	966	1259
Жөндеу	11300	1712	1505	2392	2756	2935
Барлығы	16133	2377	2014	3392	4076	4274

10-кесте

2002-2004 жылдары әзірленетін автомобиль жолдарының
негізгі стандарттары

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

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

11-кесте

Бағдарламаны қаржыландыру көздері

млн.теңге

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

Республикалық бюджет,

соның ішінде: 254902,3 24535,0 42069,5 53668,0 62094,0 72536,8

Ағымдағы

жөндеу және күтіп ұстау 12900,0 1500,0 1800,0 3000,0 3000,0 3600,0

Күрделі және

орташа жөндеу 46214,0 3565,0 3200,0 10000,0 12000,0 17449,0

Салу және

қайта жаңарту 105233,0 7630,0 6701,0 19852,0 27540,0 43510,0

Оңалту 88269,3 11789,0 28312,5 20756,0 19494,0 7917,8

Жол саласындағы						
қолданбалы	286,0	50,0	56,0	60,0	60,0	60,0
ғылыми зерттеулер						
Жол техникасын	2000,0		2000,0			
сатып алу						
есеп бағамы						
доллар/теңге	149,9	154,1	161,1	166,6	166,6	

11-кестенің жалғасы

Бағдарламаны қаржыландыру көздері

мың АҚШ доллары

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

Республикалық бюджет,						
соның ішінде:	1577913,3	163669,2	273001,3	333134,6	372713,0	435395,2
Ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау	79925,2	10006,7	11680,7	18622,0	18007,2	21608,6
Күрделі және орташа жөндеу	283386,1	23782,5	20765,7	62073,2	72028,8	104735,9
Салу және қайта жаңарту	644083,8	50900,6	43484,8	123227,8	165306,1	261164,5
Оңалту	555750,0	78645,8	183728,1	128839,2	117010,8	47526,1
Жол саласындағы						
қолданбалы						
ғылыми зерттеулер	1789,6	333,6	363,4	372,4	360,1	360,1
Жол техникасын						
сатып алу	12978,6		12978,6			
есеп бағамы						
доллар/теңге	149,9	154,1	161,1	166,6	166,6	

12-кесте

2001-2005 жылдардағы
мұнай-битумге қажеттілік
мың тонна

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

1-қосымша

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардың
техникалық жай-күйі

N	Облыстардың атауы	Барлығы, км											
		Барлығы	а/б	қара	қиыр	Барлығы	тө.	ғы	шық	қатты	семсіз		
1	Ақмола	2266	1151	378	590	0	77	2196	70				
2	Ақтөбе	1872	189	750	733	21	179	1872	0				
3	Алматы	2728	1063	1593	0	0	45	2701	27				
4	Атырау	990	101	203	617	16	18	955	35				
5	Шығыс Қазақстан	3420	282	2721	0	0	338	3341	79				

6 Жамбыл	847	156	691	0	0	0	847	0
7 Батыс Қазақстан	1128	205	722	0	0	198	1125	3
8 Қарағанды	2786	427	0	2015	0	342	2784	2
9 Қызылорда	1112	32	973	0	18	89	1112	0
10 Қостанай	1401	306	125	855	84	31	1401	0
11 Маңғыстау	910	312	9	162	0	367	850	60
12 Павлодар	1290	308	331	602	0	46	1287	3
13 Солтүстік Қазақстан	1468	854	601	0	0	13	1468	0
14 Оңтүстік Қазақстан	793	228	507	0	0	27	762	31
ҚР бойынша	23011	5616	9609	5578	139	1743	21939	279
Барлығы:								
Үлес салмағы (%)	100	24,4	41,7	24,2	0,6	7,7	98,7	1,3

таблицаның жалғасы

Санаттар бойынша

N	I	II	III	IV	V
p/p	!	!	!	!	!
1	26	41	2004	91	20
2	20	0	1852	0	0
3	251	865	1395	103	87
4	0	74	818	63	0
5	9	297	1986	1049	79
6	4	720	123	0	0
7	3	129	792	201	3
8	85	262	2344	95	0
9	0	37	1075	0	0
10	39	114	1198	50	0
11	0	10	612	288	0
12	86	422	756	26	0
13	55	247	1093	69	4
14	107	116	416	96	58

ҚР бойынша

Барлығы: 685 3334 1630 2131 251

Үлес

салмағы

(%) 3 14,5 71,6 9,3 0,1

310 км топырақ жолдары санатсыз

2-қосымша

Жалпы пайдаланыстағы жолдардағы жол-көлік оқиғалары

Жылдар	Жалпы пайдаланыстағы жолдардағы ЖКО	ЖКО саны	Қаза тапты	Жарақат	ЖКО саны	Қаза тапты	Жарақат
!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!
1996	3428	1291	4379	279	96	346	
1997	3098	1126	4030	286	108	409	
1998	3023	1069	4174	194	62	293	
1999	2714	996	3655	160	76	242	
2000	2631	922	3664	118	32	143	

3-қосымша

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

N	Жол	Бүліну	Қауіпті ақаулар, км	Облыстардың	желісі	сатысында	атауы	км	Жүретін	Жер	Жолдарды
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!	!
1	Ақмола	1584	475	30	106	61	75				
2	Ақтөбе	1506	825	55	539	137	19				
3	Алматы	2357	149	6	149	0	46				
4	Атырау	980	128	13	269	73	0				
5	Шығыс Қазақстан	2449	812	33	241	46	67				

6 Жамбыл	816	9,5	1	10	1	0
7 Батыс Қазақстан	881	362	41	115	16	176
8 Қарағанды	2322	881	38	89	34	48
9 Қызылорда	1026	132	13	184	217	79
10 Қостанай	1242	378	30	46	33	0
11 Маңғыстау	889	354	40	17	5	37
12 Павлодар	951	161,5	17	191	245	0
13 Солтүстік Қазақстан	1445	645	45	385	84	58
14 Оңтүстік Қазақстан	464	36	8	7	9	0
ҚР бойынша	18912	5348	28	2348	961	605
Барлығы:						

таблицаның жалғасы

№	А/ж желісі бойынша	Жасанды құрылыстар	барлығы
п/р	км	%	
1	15	257	16
2	84	779	52
3	106	301	13
4	42	384	39
5	59	413	17
6	2	13	2
7	9	316	36
8	32	203	9
9	17	497	48
10	1	80	6
11	2	61	7
12	15	451	47
13	49	576	40
14	5	21	5
ҚР бойынша			
Барлығы:	438	4352	23

4-қосымша

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдардағы апатты көпірлердің тізбесі

N !Көпірдің! ! Жолдың ! А/ж !Төсем !Қозғалыс! Жөндеу
 p/p! мекен- ! Автожолдың ! маңызы !санаты,!түрі, !жылдам. ! құны,
 ! жайы ! атауы ! ! км !км !дығы N !мың.теңге
 ! ! ! ! ! ! !
 ! ! ! ! ! ! ! ! !
 1! 2 ! 3 ! 4 ! 5 ! 6 ! 7 ! 8

1	46,70	Алматы-Ташкент а/ж- ҚР шекарасы	халықаралық I	УК	10874	63639
2	49,23	Алматы-Ташкент а/ж- ҚР шекарасы	халықаралық I	УК	10874	65007
3	507,90	Алматы-Ташкент а/ж- ҚР шекарасы	халықаралық I	УК	2512	103091
4	528,53	Алматы-Ташкент а/ж- ҚР шекарасы	халықаралық II	УК	3965	60029
5	571,50	Алматы-Ташкент а/ж- ҚР шекарасы	халықаралық II	УО	3965	56696
6	69,00	Георгиевка-Мерке	халықаралық II	УО	1324	21239
7	28,6	Көкпек-Кеген-Түп	халықаралық II	УК	754	92379
8	75,4	Көкпек-Кеген-Түп	халықаралық III	УО	754	25764
9	43,30	Алматы-Шонжа- Көктал	халықаралық II	УК	11654	59396
10	63,20	Алматы-Шонжа- Көктал	халықаралық II	УК	11654	60093
11	283,00	Алматы-Шонжа- Көктал	халықаралық II	УК	2533	390044
12	203,85	Самара-Шымкент	халықаралық III	УО	1960	13400
13	260,00	Самара-Шымкент	халықаралық II	УК	6863	752613
14	453,50	Самара-Шымкент	халықаралық IV	УО	398	34101
15	540,50	Самара-Шымкент	халықаралық III	УО	475	29030
16	593,60	Самара-Шымкент	халықаралық III	УО	475	6718
17	618,00	Самара-Шымкент	халықаралық III	УО	940	63012
18	654,20	Самара-Шымкент	халықаралық III	УО	940	36401

19	711,54	Самара-Шымкент	халықаралық	III УК	940	15687
20	750,10	Самара-Шымкент	халықаралық	I УК	1143	94310
21	785,10	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1143	16304
22	824,34	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1143	65318
23	830,55	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	1143	15334
24	891,10	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	494	53654
25	969,90	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	338	74131
26	1190,60	Самара-Шымкент	халықаралық	III ПЕР.	264	25381
27	1649,45	Самара-Шымкент	халықаралық	II УО	1568	167884
28	2187,15	Самара-Шымкент	халықаралық	III УО	2501	17263
29	548,9	Екатеринбург- Алматы	халықаралық	I УК	2541	36474
30	1445,80	Екатеринбург- Алматы	халықаралық	I УК	2416	26700
31	1446,10	Екатеринбург- Алматы	халықаралық	I УК	2416	30219
32	2000,80	Екатеринбург- Алматы	халықаралық	III УО	1737	56609
33	2191,60	Екатеринбург- Алматы	халықаралық	III УО	1737	8545
34	2378,70	Екатеринбург- Алматы	халықаралық	III УО	1072	14761
35	228,70	Астана- Петропавл	халықаралық	III УК	2667	23666
36	30,45	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	республ.	III УО	1891	8678
37	128,10	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	республ.	III УО	819	17107
38	181,60	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	республ.	III УО	383	31285
39	204,40	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	республ.	III УО	383	42550
40	288,00	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	республ.	III УО	302	23250
41	619,00	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	халықаралық	III УО	1046	67400
42	647,90	Ақтөбе-Атырау- Астрахань	халықаралық	II УК	1540	38569
43	23,00	Доссор-Құлсары-				

	Ақтау	халықаралық IV УО	1434	30404	
44	755,40	Доссор-Құлсары- Ақтау	халықаралық III УК	1272	25520
45	906,30	Омбы-Майқапшағай	халықаралық II УО	2224	18401
46	142,90	Үшарал-Достық	халықаралық III УК	337	29652
47	92,56	Сарыөзек-Қорғас	халықаралық III УО	3065	3857
48	30,02	Алматы-Өскемен	халықаралық I УК	8603	36990
49	443,66	Алматы-Өскемен	халықаралық III УО	2153	4340
50	510,36	Алматы-Өскемен	халықаралық III УО	1901	60093
51	711,20	Алматы-Өскемен	халықаралық II УО	1883	11032
52	946,25	Алматы-Өскемен	халықаралық III УО	1567	5288
53	964,00	Алматы-Өскемен	республ. III УК	1252	62000
54	1068,15	Алматы-Өскемен	республ. III УО	1463	10350
55	14,93	Щучинск-Бурабай	республ. III УК	473	10103
56	188,05	Қостанай-Есіл- Жақсы	III УО	841	25614
57	455,00	Қарабұтақ-Қостанай	республ. III УО	2869	41854
58	512,00	Қарабұтақ-Қостанай	республ. II УК	4381	44991
59	371,30	Жезқазған- Петропавл	халықаралық III УО	1068	25877
60	874,00	Жезқазған- Петропавл	халықаралық II УК	927	112348
61	2,50	Петропавлге кіреберіс	республ. I УК	6193	148496
62	38,1	Атырау-Орал	халықаралық III УО	1803	12338
63	872,15	Қызылорда-Павлодар	халықаралық III УК	1600	95000
64	872,4	Қызылорда-Павлодар	халықаралық III УК	1600	70000
65	4	Мамлютка-Қостанай	республ. III УО	1022	50000

Жиыны: 3838279

5-қосымша

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

N! ! А/ж ! Қанағаттанғысыз учаскелердің ұзақтығы
р/р! Жолдың атауы!ұзақты!_____

Комсомольское- Денисовка- Қостанай	547	300	55	300	55	357	65	357	65	357	65
19 Ақтөбе-Атырау- РФ шекарасы (Астраханға)	893	893	100	893	100	893	100	893	100	893	100
20 Атырау-Орал	495	495	100	495	100	495	100	495	100	495	100
21 Доссор-Бейнеу- Жетібай-Ақтау	781	545	70	545	70	597	76	597	76	597	76
22 Жетібай- Жаңаөзен- Фетисово- Түркменстан шекарасы	237			180	76	180	76	180	76		
23 Астана- Ерейментау- Шідерті	252	120	48	120	48	225	89	225	89	225	89
24 Көкшетау- Рузаевка	196	156	80	156	80	175	89	175	89	175	89
25 Сарыөзек-Қорғас	246	137	56	125	51	103	42	103	42	87	35
26 Семей-Қайнар	284	143	50	143	50	175	62	175	62	175	62
27 Мерке- Бурылбайтал	273	114	42	114	42	152	56	152	56	114	42
28 Ақшатау-Ағадыр- к/ж Қызылорда- Павлодар	195	96	49	96	49	147	75	147	75	147	75
29 Қостанай- Әуликөл-Сұрған- Есіл-Жақсы	339	280	83	280	83	328	97	328	97	328	97
Жиыны:	16894	11278	67	12524	74	13456	80	13500	80	13095	78

6-қосымша

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

Жолдың атауы ! Жол учаскесі

	! Басы !	Соңы !	Ұзақтығы !	!
Самара-Шымкент	1153	1227	74	
Доссор-Бейнеу-Ақтау			280	
Жетібай-Жанаөзен-Фетисово-Түркменстан шекарасы	906	931	25	
Астана-Қорғалжын	127	143	16	
Ақсай-Шонжа-Көлжат			3	
Ақсу-Торғай		2		
Ақтөбе-Астрахань	461	465	4	
Ақтөбе-Орск	134	135	1	
Ақшатау-Ағадыр-Мемжол		91 93	2	
Атырау-Орал	228	231	3	
Бейнеу-Ақжігіт-Түркменстан шекарасы		17 63	46	
Жезқазған-Петропавл	152	307	155	
	564	569	5	
Самара-Шымкент	1153	1227	74	
Қарабұтақ-Қостанай	0	4	4	
	216	231	15	
	231	249	18	
Қандыағаш-Ембі-Шалқар-Сексеуілді			88	
Қарағанды-Аягөз-Бұғаз	269	270	1	
	272	320	48	
	320	467	147	
	787	854	67	
Қызылорда-Павлодар	127	216	89	
	216	314	98	
Павлодар-Успенка-РФ шекарасы			1,5	
Көкпек-Түп-Жалаңаш-Саты-Құрметті			7	
Семей-Қайнар	268	284	16	
Подстепное-Елек (0-3;3-72;72-144 км)			12	
Чапаево-Фурманово-Казталов	33	202	169	
Қалқаман-Майқайың-Баянауыл	205	232	27	
Баянауыл-Алексеевка-Тендік-Қараашы			18	
Қатонқарағай-Өріл-Рахмановские Ключи			50	
Подстепное-Елек	129	141	12	
Жергілікті желіден қабылданған				

басқа жолдар 181
 Жиыны: 1758,5

Топырақты үзік сілемдері бар халықаралық және республикалық
 маңызы бар автомобиль жолдары

Жолдың атауы	Жер учаскесі		
	Басы	Соңы	Ұзақтығы
Доссор-Бейнеу-Жетібай-Ақтау			83
Ақтөбе-Астрахань	465	471	6
Жезқазған-Петропавл	569	595	26
Бейнеу-Ақжігіт-Түркменстан шекарасы	63	83	20
Подстепное-Елек (0-3; 3-72; 72-144 км)	141	144	3
Баянауыл-Алексеевка-Теңдік-Қараашы			3
Өскемен-Лениногор-РФ шекарасы			62
Жергілікті желіден қабылданған жолдар		107	
Жиыны:		310	

7-қосымша
 1-кесте

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

		Ұзақтығы, км	
N	Облыстар	Жалпы	Басқа бағыт.
p/p		тар бойынша	Оның ішінде төсем түрлері бойынша
		есепке алын.	а/бет. кара ұсақ./ қатты топы.
		баған	қиыр. рақты

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

таблицаның жалғасы

Ұзақтығы, км !
 Санаттар бойынша !
 1 ! 2 ! 3 ! 4 ! 5 !санат!
 ! ! ! ! !сыз !
 ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! !
 10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 !

Батыс-Шығыс бағыты

1. Негізгі жолдар

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

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

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

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

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

2. Польша шекарасы-Брест-Минск-Смоленск-Мәскеу-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-
Челябі-Қорған-Петропавл-Омбы-Новосибирск-Кемерово-Красноярск-
Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Хабаровск-Владивосток

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

1 Солтүстік
Қазақстан 190 190 190 0 0 190 0

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

3 175 12 0 0 0

3. Киев-Глухов-Курск-Воронеж-Саратов-Орал-Ақтөбе-Қызылорда-Шымкент-
Тараз-Бішкек-Торугарт-Қытай шекарасы

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

1. Батыс
Қазақстан 391 391 96 295 0 391 0

2. Ақтөбе 714 691 100 517 74 691 0

3. Қызылорда 817 817 27 790 0 817 0

4. Оңтүстік
Қазақстан 304 202 14 188 0 202 0

5. Жамбыл
(Қырғызстан
шекарасына дейін) 261 0 0 0 0 0 0

Жиыны: 2487 2101 237 1790 74 2101 0

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

3 69 130 189 0 0

26 5 660 0 0 0

10 27 780 0 0 0

3 17 182 0 0 0

0 0 0 0 0 0
42 118 1752 189 0 0

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

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

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

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

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

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

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

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

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

97 79 37 0 0 0

12	315	0	0	0	0
87	251	155	0	0	0
196	645	192	0	0	0

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

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

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

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

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

7. Самара-Орал-Атырау

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

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

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

!

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

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

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

1. Солтүстік

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

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

!

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

9. Георгиевка-Аягөз-Талдықорған-Сарыөзек-Алматы

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

1. Шығыс

Қазақстан	343	343	0	343	0	343	0
2. Алматы	608	608	310	298	0	608	0

Жиыны: 951 951 310 641 0 951 0

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

!

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

10. Петропавл-Астана

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

1. Солтүстік

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

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

!

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

11. Бейнеу-Бекдаш-Түркменбашы

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

1. Маңғыстау 635 635 233 136 241 610 25

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

!

0 0 475 135 0 25

12. Жамбыл-Талас-Сусамыр

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

1. Жамбыл 14 14 0 14 0 14 0

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

0 0 14 0 0 0

13. Семей-Барнауыл-Жаңа Алтай

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

1. Шығыс

Қазақстан 113 113 19 94 0 113 0

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

0 19 94 0 0 0

14. Таскескен-Бақты-Қытай шекарасы

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

1. Шығыс

Қазақстан 190 190 0 190 0 190 0

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

0 0 190 0 0 0

15. Үшарал-Достық-Қытай шекарасы

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

1. Алматы 184 184 174 10 0 184 0

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

0 10 174 0 0 0

16. Сарыөзек-Көктал-Қорғас-Қытай шекарасы

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

1. Алматы 232 178 0 178 0 178 0

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

0 0 178 0 0 0

17. Алматы-Ұзынағаш-Хемин-Қырғызстан шекарасы

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

1. Алматы 95 42 3 21 0 24 18

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

0 3 21 0 0 18

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

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

1. Алматы	115	115	10	105	0	115	0
Барлығы:	13108	12301	3326	7803	770	11899	402

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

!

0 10 105 0 0 0 !

632 2316 8477 474 0 402 !

!

Мамандар:

Багарова Ж.А.,

Қасымбеков Б.А.