



"ҚазАвтоЖол" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспарын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1130 қаулысы.

"Мемлекеттік мүлік туралы" Қазақстан Республиканың Заңы 184-бабының 2-тармағына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған "ҚазАвтоЖол" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары бекітілсін.

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

*Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі*

Ә. Смайылов

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2022 жылғы 30 желтоқсандағы
№ 1130 қаулысымен
бекітілген

"ҚазАвтоЖол" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары 2022 жыл

Кіріспе

"ҚазАвтоЖол" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы (бұдан әрі – қоғам) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 21 тамыздағы № 822 қаулысына сәйкес құрылды.

Қоғам Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 30 шілдедегі № 744 қаулысымен Республикалық автожолдарды басқару жөніндегі ұлттық оператор болып белгіленді.

Қоғамның функцияларына инвестициялық жобаларды іске асыру, автомобиль жолдарын жөндеуді және күтіп-ұстауды ұйымдастыру, ақылы жолдармен жүргені үшін алымдар алу, жол бойындағы сервис объектілерін қоса алғанда, автожол инфрақұрылымын салу және дамыту үшін инвестициялар тарту кіреді.

Қоғам қызметін қаржыландырудың негізгі көздері республикалық бюджет қаражаты және мемлекеттік кепілдікпен тартылатын және республикалық бюджет қаражаты есебінен толық көлемде өтелетін мемлекеттік емес қарыздар, сондай-ақ автомобиль жолдарының ақылы учаскелерінің алымдары болып табылады.

Қоғам акцияларының мемлекеттік пакетін иелену және пайдалану құқығы 2018 жылдан бері Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі тұлғасындағы салалық мемлекеттік органға тиесілі, 2023 жылғы 10 қарашадан бастап Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Автомобиль жолдары комитетіне берілді. "

ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2013 – 2022 жылдарға арналған бірінші онжылдық даму жоспары Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 26 желтоқсандағы № 1409 қаулысымен бекітілген және іске асырылуына "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ (бұдан әрі – қоғам) қатысатын қызмет бағыттарының қайта қаралуына, сондай-ақ бірқатар әлеуметтік-экономикалық оқиғаларға байланысты өзектілендірілген.

Қоғамның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары екінші онжылдық кезеңге арналған кезекті стратегиялық құжат болып табылады. 2025 жылғы өзектілендіру Мемлекеттік жоспарлау жүйесінің құжаттарына:

- 1) "Қазақстан-2050" стратегиясы: қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағытына;
- 2) "Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспарын бекіту және Қазақстан Республикасы Президентінің кейбір жарлықтарының күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2024 жылғы 30 шілдедегі № 611 Жарлығына;
- 3) "Қазақстан Республикасы Көлік министрінің 2024 жылғы 27 желтоқсандағы № 437 бұйрығы "Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің 2023 – 2027 жылдарға арналған даму жоспарын бекіту туралы "Қазақстан Республикасы Көлік министрінің бұйрығына өзгеріс енгізу туралы" бұйрығы;
- 4) "Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1116 қаулысына;
- 5) "Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық инфрақұрылымдық жоспарын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2024 жылғы 25 шілдедегі № 606 қаулысына енгізілетін өзгерістерден туындайды.

Ескерту. Кіріспеге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

1. Ағымдағы жағдайды талдау

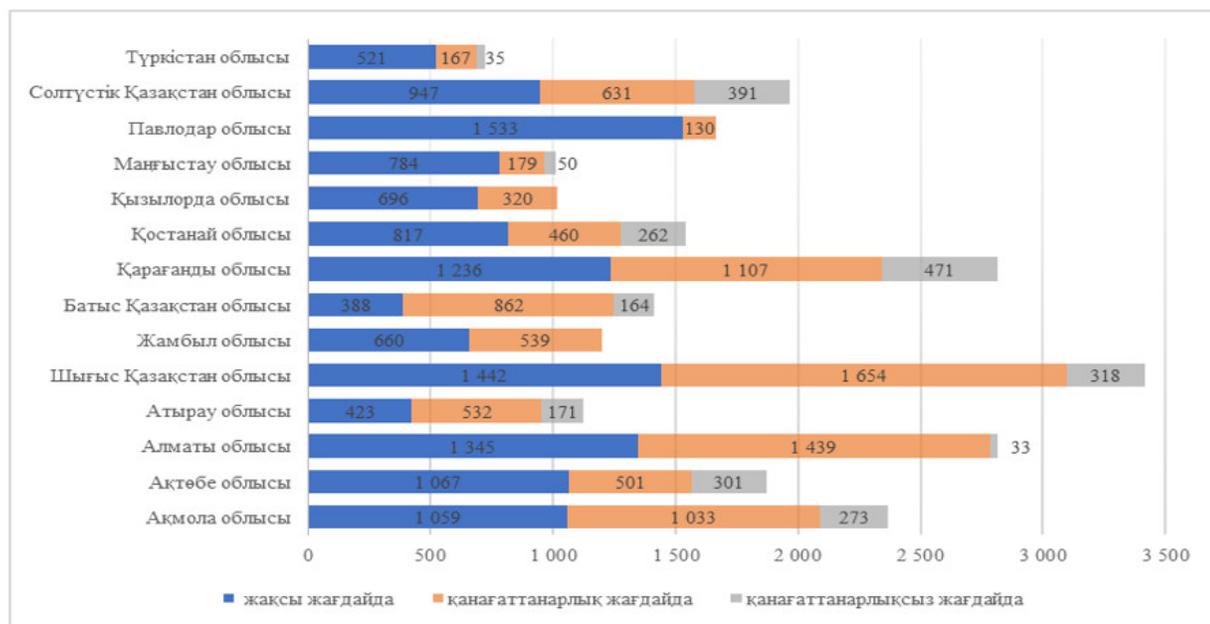
1.1. Сыртқы ортаны талдау

Жол желісі – бұл аумақтар мен салалардың географиялық және экономикалық байланыстылығын және олардың үйлесімді дамуын қамтамасыз ететін, елдің географиялық орналасуына қарай елеулі транзиттік-логистикалық әлеуетін іске асыруға ықпал ететін өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылымның маңызды құрамдас бөлігі. Жол жүрісі қауіпсіздігі, халықтың көлікпен жүруі және халық тарапынан сапалы көлік қызметтеріне сұранысты қанағаттандыру көбінесе жол желісінің жай-күйіне байланысты болады, бұл сайып келгенде Қазақстан азаматтарының өмір сапасына тура және тікелей әсер етеді.

2022 жылдың басындағы жағдай бойынша жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының желісі 96 мың км құрады, оның ішінде республикалық желі – 24,9 мың км және 71 мың км облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары. Жалпы

жол ұзақтығының нормативті жағдайдағы жолдарының 90 %-ын (22,5 мың км) республикалық маңызы бар жолдар құрайды. I және II техникалық санаттағы жолдардың ұзындығы 8,6 мың км (34 %) құрады.

1-диаграмма – республикалық маңызы бар автожолдардың 2022 жылғы 1 тоқсандағы жай-күйі, км



Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығының 12786 км (немесе 52 %) – жақсы жағдайда, 9564 км (немесе 38 %) – қанағаттанарлық жағдайда және 2584 км (немесе 10 %) – қанағаттанарлықсыз жағдайда. Қанағаттанарлықсыз жағдайдағы автомобиль жолдарының өлшемшарты бойынша өңірлердің белгілі бір кеңістіктегі бөлінісі өзіне назар аудартады: егер Түркістан, Павлодар, Маңғыстау, Қызылорда, Жамбыл, Алматы облыстарында ондай жолдардың жоқтығы немесе минималды ұзындығы байқалса, ал Қарағанды, Солтүстік Қазақстан, Шығыс Қазақстан, Ақтөбе және Ақмола облыстарында олардың көрсеткіштері ең жоғары.

Қазақстан мен әлем жолдарының жай-күйіне World Economic Forum-ның 2019 жылғы рейтингтік бағалау материалдары бойынша жүргізілген салыстырмалы талдау "Quality of roads" көрсеткіші бойынша Қазақстан барынша ықтимал 7 балдан 3,6 балл жинағанын көрсетіп отыр, бұл 141 елдің арасында 95-орынға сәйкес келеді. Рейтингте бірінші орындарды әдеттегідей Сингапур, БАӘ, Жапония, Батыс Еуропа елдері, АҚШ және т.б. иеленеді. Аумақтың көлемі және / (немесе) климаттық жағдайы бойынша Қазақстанмен салыстыруға келетін Канаданы (30-орын), АҚШ (17-орын), Ресейді (99-орын) атап өтуге болады.

Қызметін жүзеге асыру барысында қоғамға сыртқы ортаның бірқатар факторлары әсер етеді, ол республика Үкіметі оның алдына қойған мақсаттарға тиімді қол жеткізу мүмкіндігін айқындайды.

Қоғамның қызметіне әсер ететін сыртқы саяси, экономикалық, әлеуметтік, технологиялық, экологиялық және заңнамалық факторларды талдау

Автожол саласындағы мемлекеттік саясат

Қазақстан Республикасының "Стратегия – 2050" негізгі стратегиялық құжатында ұлттық экономиканы жаһандық ортаға біріктіру және елдің ішінде өңірлерге қарай жылжу міндеті қойылған, оның маңызды құрамдас бөлігі автожол саласын дамыту болып табылады.

Орта мерзімді кезеңге арналған мемлекеттік жоспарлау жүйесінің құжаты болып табылатын және ұзақ мерзімді "Стратегия – 2050-ді" іске асыру үшін әзірленген Ұлттық жоспар-2025 Елдің үшінші жаңғыру процестерін бастайды және жеделдетілген сапалы экономикалық өсу мен елдегі өмір сүру деңгейін арттыру бойынша міндеттер қояды.

Ұлттық жоспар – 2025-те "Теңдестірілген аумақтық даму" жалпыұлттық басымдығы шеңберінде "Сыртқы және ішкі байланысты қамтамасыз ету" міндетіне сәйкес экономикалық белсенділік, капитал мен ресурстарды шоғырландыратын қалалар – орталық "шұғыла" қағидаты бойынша бірыңғай көлік желісіне интеграцияланатын болады. Олардың аумақтары шегінде қала маңындағы көліктің интеграцияланған инфрақұрылымы болады. Республикалық жолдардың 24 мың км реконструкцияланатын және жол сервисімен қамтамасыз етілетін болады.

Мемлекеттің мақсаты – тиімді және бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру, транзит пен көлік қызметтерін дамыту, көлік-инфрақұрылымдық кешен қызметінің технологиялық және институционалдық ортасын жетілдіру арқылы экономикалық өсуге және ел халқының өмір сүру деңгейін арттыруға ықпал ету. Осыған байланысты Ұлттық жоспар-2025-ті іске асыру үшін әзірленген ұлттық жоба шеңберіндегі міндеттер болып, оның ішінде:

12 мың км автожол салу және реконструкциялау, сондай-ақ республикалық желінің 11 мың км жолын күрделі және орташа жөндеу;

республикалық маңызы бар автожолдардың нормативтік жағдайдағы үлесін 100 %-ға дейін жеткізу;

ұлттық стандартқа сәйкес жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолдарының үлесін 100 %-ға дейін жеткізу айқындалды.

Сондай-ақ ұлттық жоба шеңберінде жылдар бойынша міндеттер мен нәтижелер көрсеткіштері, әлеуметтік-экономикалық тиімділік индикаторлары, қаржыландыру көздерімен қажетті ресурстар және жауапкершілік пен өкілеттіктерді бөлу декомпозицияланды және нақтыланды.

Осылайша, Қазақстан Республикасында автожол саласын дамыту мәселесіне ерекше көңіл бөлінетінін атап өтуге болады, сонымен бірге объективті және субъективті сипаттағы түрлі факторлардың жоспарланған даму стратегиясын табысты іске асыруға теріс әсерін атап өту қажет.

1-кесте – "Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасына сәйкес көрсеткіштер

Р/с №	Атауы	Өлш. бір.	2021 – 2025 жылдарға арналған ұлттық жоба						Барлы-ғы
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	
1	"Астана – Қарағанды – Балқаш – Бурылбайтал – Күрті – Қонаев" Орталық - Оңтүстік автомобиль жолы, 955 км	км		399	357	114	85		955
		млрд тг	69,2	70,8	50,3	7,4	7,1		204,8
2	Павлодар, Семей және Өскемен қалаларының айналып өтетін жол салатырып, Орталық - Шығыс, 116,5 км	км			116,5				116,5
		млрд тг		2,0	3,5				5,5
3	"Талдықорған – Өскемен" , 763 км	км		252	511				763
		млрд тг	13,5	7,6	25,7				46,8
	" Р Ф шекарасы (Орскіге) – Ақтөбе – Атырау – Р Ф шекарасы (км	20	394	222	89	27		752

9	"Алматы – Өскемен" Балпық би мен Бақтыбай кенттерін айналып өтетін жол салатырып, 17 км	км						17	17
		млрд тг	2					0,1	2,1
10	"Ұзынағаш – Отар", 96 км	км	16	38	42				96
		млрд тг	13	5,5	8				26,5
11	"Өскемен – Зыряновск – Қатонқарағай – Рахманқайнары" 32 км	км						32	32
		млрд тг	4,5	0,0004				1	5,5
12	"Қостанай – Қарабұтақ", Рудный қаласын айналып өтетін жол салатырып, 139 км	км		65	55	19			139
		млрд тг	11	12,8	19,5	2,5	1,2		47
13	"Үшарал – Достық", 184 км	км	30	60	90	4			184
		млрд тг	10,7	17,8	11,5	1,6	0,1		41,7
	Қызылорда – Жезқазған учаскесін ің Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шекарасы	км						427	427
		млрд тг		0,1					25,1

14	Қызылорда қаласын айналып өтетін жол салатырып, 427 км						25	
15	Қызылорда – Жезқазған учаскесін ің "Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шекара" Қарағанды қаласын айналып өтетін жол салатырып, 559 км	км			127	118	314	559
		млрд тг	0,1	2	12,8	12,1	30	56,9
16	Орал қаласын айналып өтетін жол салатырып, "Орал – Атырау" 519 км	км				519		519
		млрд тг	0,6	2	1	1	20	24,6
	"Ақтөбе – Қарабұтақ – Ұлғайсы	км			40	40	182	262
		млрд тг	0,1	1,7	8,5	8,5		33,8

17	н", 262 км							15	
18	"Қарағанды – Аягөз – Бұғаз", 921 км	км				30	30	861	921
		млрд тг	0,1	2	8,5	8,5	15	34,1	
19	Подстепное – Федоровка – РФ шекарасы (Елекке) учаскесінің "Орал – РФ шек . (Орынборға)" 144 км	км						144	144
		млрд тг	0,009					1	1,009
20	"Семей – Өскемен", 195 км	км				40	80	75	195
		млрд тг	0,1	0,4	7,8	8	5	21,3	
21	"Қонысбаев өткізу пункті арқылы Өзбекстан Республикасына шыға отырып, Сарыағаш қаласын айналып өту", 102 км	км						102	102
		млрд тг						2	2
22	"Шымкент қ. оңтүстік-батыс айналма жолы"	км					48		48
		млрд тг							0
	Түркістан қ.	км						30	30

23	шығыс айналма жолы	млрд тг					29	29
24	Қабанбай батыр даңғылы ның Салтанат сарайына н бастап Нұрсұлта н Назарбае в атындағы халықара лық әуежайға дейінгі учаскесін де көлік торабын сала отырып, 17,4 км	км			17,4			17,4
		млрд тг						0
25	"Семей – РФ шек. (Барнауыл ға)", 111 км	км					111	111
		млрд тг					1	1
26	"Алматы – Талғар – Бәйдібек би", 68 км	км					68	68
		млрд тг					0,1	0,1
27	"Алматы – Үшқоңыр – Ұзынағаш", 48 км	км					48	48
		млрд тг					1,5	1,5
28	"Жезқазған – Арқалық – Петропав л", 929 км	км					929	929
		млрд тг					0,5	0,5
	"Атбасар –	км					547	547

29	Қостанай – РФ шек.", 547 км	млрд тг					1	1
30	"Құлсары – Мұқыр"	км					181	181
	Құлсары қаласын айналып өтетін жол сала отырып, 181 км	млрд тг					0,5	0,5
31	"Астана – Арқалық – Торғай – Ырғыз – Шалқар – Қандыағаш"	км					1273	1273
	учаскесінің орталық-батыс уч., 1273 км	млрд тг					1,0	1,0
32	"Қызылорда – Павлодар – Успенка - Р Ф шекарасы"	км					398	398
	Қарағанды – Успенка – Р Ф шекарасы учаскесі, 688 км	млрд тг					2,2	2,2
33	"Бозой – Бейнеу", 258 км (жергілікті торап)	км					258	258
		млрд тг					0,6	0,6
	"Шалқар – Бозой – Өзбекстан шекарасы", 242 км	км					242	242
		млрд тг						0,3

34	(жергілікті торап)							0,3	
35	"Өскемен – Шемонаиха", Шемонаиха қаласын айналып өтетін жол салатырып, 131 км	км						131	131
		млрд тг						0,5	0,5
36	Астана қ. солтүстік – шығыс айналма жолы, 28 км	км						28	28
		млрд тг						0,5	0,5
37	"Қарағанды – Баянауыл – Қалқаман", 324 км	км						324	324
		млрд тг						1	1
38	"Сарыөзек – Көктал", 178 км	км						178	178
		млрд тг						1	1
39	"Атырау – Доссор", 86 км	км						86	86
		млрд тг						1	1
40	"Жаңаөзен – Кендірлі – Түрікменстан шек.", 156 км	км						156	156
		млрд тг						1	1

Жол саласына ұлттық экономика жай-күйінің әсері

Жол саласын күтіп-ұстау мен дамыту айтарлықтай қаржы ресурстарын бөлуді талап етеді. Ұлттық жобаның алға қойған міндеттерін орындау үшін жалпы қаржылай қамтамасыз ету 970 млрд теңгені құрайды, бұл ретте 2025 жылды қоса алғанда

қажеттілік шамамен 4953 млрд теңгені, оның ішінде реконструкциялауға 3935,9 млрд теңгені және жөндеу жұмыстарына 1017,3 млрд теңгені құрайды.

Бұл ретте республикалық маңызы бар автожолдар желісін дамыту тек қана мемлекет қаражаты (ақылы жолдардан жиналатын болмашы қаражатты қоспағанда): республикалық бюджет қаражаты және мемлекеттік кепілдікпен тартылатын және республикалық бюджет қаражаты есебінен толық көлемде өтелетін мемлекеттік емес қарыздар есебінен қаржыландырылады.

Республикалық автожолдар желісін дамыту саласындағы ұлттық жобаның мақсаттарына қол жеткізу үшін қаржыландыру көлемін едәуір ұлғайту талап етіледі.

Осы мән-жайларды ескере отырып, ұлттық экономиканың, атап айтқанда, мемлекеттік бюджеттің жай-күйінің деңгейі жол саласын дамыту жөніндегі мақсаттарды іске асырудың табыстылығына тікелей және шешуші әсер ететін аса маңызды факторлардың бірі болып табылады деп айтуға болады.

Өз кезегінде, бірінші кезекте елдегі экономикалық жағдайға байланысты қаражаттың жетіспеушілігі бойынша орын алған тәуекел белгіленген жоспарларды жүзеге асыру үшін ықтимал кедергі болуы мүмкін.

Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің деректері бойынша 2022 жылғы 1 сәуірдегі жағдай бойынша мемлекеттік және мемлекет кепілдік берген қарыз шамамен 23 трлн теңгеге (50 млрд АҚШ долларына) жетті, бұл 2018 жылғы 1 сәуірдегі жағдай бойынша ұқсас көрсеткіштен 55 %-ға (15 трлн теңгеге немесе 46,5 млрд АҚШ долларына) артық. Әлемдік экономиканың болжалды құлдырауы және оның ұлттық экономикаға кері әсері жағдайында елдің борыштық жүктемесінің мөлшерін осындай жолмен ұлғайту қоғамның жобалар қоржынының және Қазақстан Республикасының жол саласын дамыту жөніндегі белгіленген іс-шаралардың қысқаруына әкелуі мүмкін.

Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің (бұдан әрі – ҚР ҰБ) деректері бойынша таза халықаралық резервтер мен Ұлттық қор активтерінің мөлшері 2018 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша 90,2 млрд АҚШ долларынан 2022 жылғы 1 наурыздағы жағдай бойынша 85,3 млрд АҚШ долларына дейін төмендеді. Бұл ретте USD-нің теңгеге қатысты айырбастау бағамы, ҚР ҰБ деректері бойынша 2013 жылдан бергі кезеңде (қоғамның даму стратегиясының бірінші редакциясын қабылдау сәтінде) 2013 жылғы қаңтардағы бір АҚШ доллары үшін 150,8 теңгеден 2022 жылғы наурызда бір АҚШ доллары үшін 466,3 теңгеге дейін немесе іс жүзінде 3,1 есеге ұлғайды.

Автожол жобаларын іске асырудың өмірлік циклі уақыт бойынша көп жағдайда бюджет процесінің кезеңімен сәйкес келмейді және қаржыландыру жоспарын түзету қажеттілігінің жиі туындау себебінен барлық іске асыру процесін қиындатады. Сонымен қатар құрылыс материалдарының, көрсетілетін қызметтер мен жұмыстардың, машиналар мен құрал-жабдықтардың перманентті қымбаттауы, ұлттық валюта бағамының тұрақсыздығы әдетте бірнеше жылға созылатыны жобаны іске асырудың бүкіл мерзімі ішінде объективті қымбаттауын негіздейді. Мәселе өз кезегінде нарықтық

шындыққа сәйкес келмейтін пайдаланылатын ресми көздерден алынатын ескірген баға номенклатурасын қолданумен күрделене түседі. Жобалардың қымбаттауы заңды түрде ұзақ мерзімді қамтитын жобалау-сметалық құжаттаманы (бұдан әрі – ЖСҚ) түзету қажеттілігін туындатады, бұл ретте құрылыс жұмыстары мемлекеттік органдардың қорытындысын алғанға дейін уақытша тоқтатылады, бұл жол төсемінің сапасына теріс әсер етпей қоймайды. Аталған жағдайлар сатып алу рәсімдерінің ұзақтығымен және үнемі толық қаржыландырылумен бірге жол құрылысының сапасына әсер етеді.

2022 жылы негізгі жол-құрылыс материалдары құнының орта есеппен 50 %-ға өсуі іске асырылып жатқан жобалар бойынша ЖСҚ құнының шамамен 27 %-ға өсуіне алып келді. Республикалық бюджеттен (бұдан әрі – РБ) қаржыландырылатын жобалар бойынша 25 %-ды, ҚХР Эксимбанкі қаржыландыратын жобалар бойынша қымбаттау 28 % құрады.

Ұлттық жол саласының жұмыс істеуі нәтижесінде қалыптасқан күрделі ахуал осы нарықтың ірі халықаралық бизнес үшін тартымсыздығы болып табылады, сол себепті үздік халықаралық тәжірибені енгізу мүмкін емес.

Баға белгілеу мәселелерінде жүйелі тәсілді өзгерту талап етіледі. Халықаралық тәжірибені назарға ала отырып, FIDIC қағидаларының негізгі қағидаттарын барлық жобаларға, оның ішінде РБ-дан қаржыландырылатын жобаларға пайдалану тиімді шара болып табылады. Осы мәселені шешу құзыретіне кіретін тиісті мемлекеттік органдармен FIDIC-ті пысықтау қажет.

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күтіп-ұстауды жеткіліксіз қаржыландыру негізгі мәселе болып қалып отыр. 2022 жылы республикалық желінің жолдарын ұстауға 33 млрд теңге (нормативтік қажеттіліктің 80 %-ы) бөлінді.

Осы себепті ақауларды уақтылы жойылмауы орын алып, қажетті іс-шаралар неғұрлым кеш мерзімге ауыстырылады. Нәтижесінде бұл жол активтерінің пайдалану сипаттамаларының төмендеуіне және тиісінше жолдың нормативтік қызмет ету мерзімінің қысқаруына әкеледі.

Жол-пайдалану техникасының жеткілікті санын қамтамасыз ете отырып және резидент еместерден алынатын жолдарды күтіп-ұстауға транзиттік алымды енгізу және одан әрі пайдалану мүмкіндігі мен күтіп-ұстауды нормативтік қаржыландыруға көшу, сондай-ақ барлық жолдарда жүк көтергіштігі 25 тоннадан асатын ірі габаритті көлік құралдарының жүріп-тұруына тыйым салуды енгізу ұсынылады.

Сондай-ақ жолдарға келтірілген залалды өтеу ретінде Платон (Ресей Федерациясы) жүйесіне ұқсас тетікті енгізу мәселесін пысықтау қажет, оның ішінде:

жергілікті жүк көлігіне республикалық маңызы бар автомобиль жолдарымен жүргені үшін абоненттік төлемді енгізу;

транзиттік жүк көлігіне Қазақстан аумағында болғаны үшін болған күндерінің санына байланысты ақы төлеуді белгілеу.

Бұл ретте республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күтіп-ұстауға арналған қаржыландыру нормативі 7 жылдан бері қолданыста болғандықтан, өзектілендіруді талап етеді.

Технологиялық құрамдас

Мердігер ұйымдар тарапынан құрылыс технологияларын сақтамау және сапасыз материалдарды қолдану жолдардың сапасына айтарлықтай әсер етеді. Сондай-ақ өңірдің жұмыс ерекшелігі мен климаттық жағдайлары ескерілмейді.

Қазіргі уақытта республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын нормативтік күтіп-ұстауды қамтамасыз ету үшін жол-пайдалану техникасы мен жабдықтарының (ЖІК, автогрейдерлер, тиегіштер, белгілеу машиналары, тракторлар, тралдар және т.с.) жетіспеушілігі байқалады. Бұл ретте қолдағы бар техника едәуір тозған, өйткені ол ұзақ уақыт бойы қолданылады. Сондай-ақ осы импорттық техникаға қосалқы бөлшектерге тапсырыс беру COVID-19 пандемиясының жағымсыз салдарынан жеткізу тізбегінің үзілуіне байланысты ұзақ уақыт ала бастағанын атап өткен жөн.

Жоғарыда көрсетілгендер республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын қысқы кезеңде тиісті жағдайда күтіп-ұстауға әсер етеді. Нормативтік қажеттілік 1684 бірлік болған кезде жол-пайдалану техникасының 1086 бірлігі пайдалануға тартылды, жетіспейтіні 598 бірлік техниканы құрайды (оның ішінде шнекороторлар – 108 бірлік, КДМ (Камаз, ЗИЛ, Рено, Урал) – 134 бірлік, автогрейдерлер – 95 бірлік, тракторлар (К-700, Т-150, МТЗ және т.б.) 111 бірлік, бульдозерлер – 35 бірлік, тиегіштер – 115 бірлік. Осыған байланысты республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын сапалы күтіп-ұстау үшін тиісті норматив әзірлей отырып, жол-пайдалану техникасы мен жабдығын (ЖІК, автогрейдерлер, тиегіштер, белгілеуші машиналары, тракторлар, тралдар және т.б.) талап етілетін мөлшерге дейін жеткізу қажет.

Табиғи-климаттық жағдайлар

Қазақстанның күрделі табиғи жағдайын атап өткен жөн. Қысқы және жазғы температуралар арасындағы айырмашылығы үлкен, қысқы кезеңі созылмалы күрт континенталды климат жол сапасының халықаралық рейтингісі көшбасшыларының климатынан айтарлықтай ерекшеленеді.

Бұл климаттық ерекшеліктер топырақтың жай-күйіне және автомобиль жолдарының пайдалану сипаттамаларына ғана теріс әсер етіп қоймай, сонымен қатар мамыр айында басталып, қазан айында аяқталатын жол-құрылыс маусымының қысқа болуына әкеледі.

Жұмыстың мұндай маусымдылығының да өз салдары бар, өйткені оның нәтижесінде қысқы кезеңде мердігерлер қызметкерлерді өз есебінен ұстауға мәжбүр болады, ал климаты неғұрлым қолайлы елдерде құрылыс маусымы жыл бойына созылады.

Күрделі климаттық жағдайлар технологиялық процестердің тиімділігіне және жол саласын дамыту жөніндегі қызметтің жалпы тиімділігіне жоғары талаптар қояды.

Нормативтік құқықтық орта

Мердігерлер жол желісін салу және пайдалану жөніндегі жұмыстардың сапасын арттыруға мүдделі болуы үшін баға белгілеу процесі мен шарттық талаптар қайта қарауды қажет етеді. Жағдай жол-құрылыс саласының әлемдік көшбасшыларымен ұзақ мерзімді серіктесудің болмауынан күрделене түсіп, халықаралық технологиялар мен персоналды тартуға, жобаларды басқарудың үздік халықаралық тәжірибесін тиімді пайдалануға мүмкіндік бермейді.

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күтіп-ұстау кезінде қажетті материалдарды, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтерді сатып алу мемлекеттік сатып алу туралы заңнаманың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады. Бұл талаптар республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күтіп-ұстау жөніндегі қызметтің жеделдігіне теріс әсер етеді, өйткені сатып алу рәсімдері (наряд-тапсырма алудан, материалдарды сатып алудан бастап жұмыстарды орындалғанға дейін) орта есеппен 3-4 айға созылады.

"Жол активтері сапасының ұлттық орталығы" РМК жол-құрылыс жұмыстарының сапасын объективті бақылауды қамтамасыз етуі маңызды құрамдас болып табылады. Сонымен қатар бүгінгі күні кепілдік берілген кезең шеңберінде анықталған кемшіліктер үшін авторлық және техникалық қадағалаудың өнім берушілері қандай да бір жауапкершілікке тартылмайды.

Қолданыстағы заңнаманың жекелеген кемшіліктері жол саласының дамуына тежеуші әсер ететінін атап өткен жөн. Атап айтқанда, жер заңнамасы талаптарының нәтижесінде карьерлерді, сондай-ақ орман қоры жерлерін ресімдеу ұзақ болатындықтан, жобалар бойынша жұмыстардың кешіктірілуіне әкеп соғады және ресімдеу кезінде сыбайлас жемқорлық тәуекелдері деңгейін жоғарылатады. Іс жүзінде бұл рәсімдер бір жарым жылдан екі жылға дейін созылады, нәтижесінде мердігерлер заңсыз топырақ өндіруге және құрылыс жүргізуге мәжбүр.

Сондай-ақ бүгінгі күні заңнамада жобалардың құнын (қымбаттауы, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтердің қосымша түрлерінің пайда болуы және т.б. себебінен) қайта есептеудің бірыңғай және ашық тетігі жоқ, ол жобаны жұмысты тоқтатпай бір мезгілде іске асыруға мүмкіндік берер еді. Қолданыстағы талаптарға сәйкес тапсырыс беруші барлық жұмыстарды тоқтата тұру туралы нұсқау беруі, аудит жүргізу үшін мемлекеттік органдарға тиісті өтінімдермен жүгінуі және мемлекеттік органның қорытындысын алғаннан кейін Республикалық бюджеттік комиссияның отырысына материалдар дайындауға тиіс.

Бұдан басқа 2010 жылдан бастап 2020 жылға дейінгі кезеңде Қазақстан Республикасы құрылыс саласының нормативтік базасын реформалау шеңберінде барлық дерлік дамыған елдерде қолданылатын прогрессивті параметрлік нормалау қағидаты бойынша барлық нормативтік-техникалық құжаттар қайта өңделгеніне қарамастан, бұл жұмыстың автожол саласының ведомстволық нормативтеріне қатысы

болмады. Еуропа елдерінде пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі талаптарды ғана қатаң сақтауға бағытталған параметрлік нормалау әдісі қолданылады, ал өзге параметрлер құрылыс процесіне қатысушы субъектілердің қарауына берілді. Осыған байланысты параметрлік нормалау әдісі техникалық регламенттің параметрлік талаптарын сақтау әдістеріне негізделген құрылыс шешімдерін таңдауға мүмкіндік береді. Бүгінгі күні автомобиль жолдары саласындағы нормативтік база қайта өңдеуді талап етеді.

Саланың одан әрі дамуын тежейтін басқа да маңызды фактор жобалау ұйымдары үшін жобалау-сметалық құжаттаманы әзірлеу кезінде инновациялық технологияларды қолдануда ынталандырулардың болмауы, бұл мемлекеттік сараптаманың оң қорытындысын кепілді және тез алу мақсатында үлгілік, бірнеше рет пайдаланылған және моральдық ескірген жобалық шешімдерді пайдалануға алып келеді. Сонымен қатар, мердігерлік ұйымдар, өз кезегінде, жобалау-сметалық құжаттама талаптарының шектеулі жағдайында коммерциялық пайданың болмауына байланысты алдыңғы қатарлы технологияларды қолдануға мүдделі емес және осының салдары ретінде сол сипаттамалар сақталған кезде жұмыстардың құнын арзандату нұсқаларын қарастырмайды.

Жол саласының одан әрі серпінді дамуын тежейтін нормативтік-құқықтық орта элементтерін жою мақсатында салалық және өзге де қолданылатын заңнамаға тиісті өзгерістер мен новеллалар енгізген орынды.

Атап айтқанда, кепілдік кезеңінде анықталған кемшіліктер үшін техникалық және авторлық қадағалау қызметтерінің жауапкершілігін заңнамалық тұрғыда бекіту қажет. Себебі жобалау кезінде анықталған қателіктер сыбайлас жемқорлық тәуекелдеріне және жобалардың қымбаттауына әкелетіндіктен, ведомстволық сараптаманың қорытындыларын заңсыз бергені, сондай-ақ жұмыс сапасының қорытындысында жіберілген қателіктер үшін тиісті мемлекеттік кәсіпорындар жұмыскерлерінің жауапкершілігін бекіту қажет.

Автожол саласының барлық жобаларына FIDIC халықаралық қағидаларын қолдануды дәйекті және кезең-кезеңімен енгізу талабын заңнамалық тұрғыдан бекіту, оның ішінде:

материалдарға бағаларды түзетуді (эскалация) қолдану;

озық инновациялық технологияларды пайдалану кезінде және үшінші тұлғалардың, жергілікті тұрғындардың негізделген өтініштері бойынша өзгерістер енгізу кезінде қосымша жұмыс көлемдеріне өтінімдер ресімдеу орынды.

Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау кезінде, сондай-ақ орман қорының, ерекше қорғалатын аумақтардың және су қорғау аймақтарының жерлерін көлік жерлері санатына ауыстыру кезінде жобалық карьерлер мен трасса бойындағы резервтерді ресімдеуін оңайлату мақсатында жер заңнамасын өзгерту қажет.

Практикада сынақтан өткізу жолымен жаңа тәсілдердің тиімділігін бағалау үшін жағдай жасау мақсатында қоғамның республикалық автожолдарды басқару жөніндегі ұлттық оператор ретіндегі пилоттық режимде әртүрлі модификациядағы конкурстар өткізу құқығына өкілеттіктерін заңнамалық тұрғыдан бекіту қажет. Мысалы, құндық көрсеткіштерсіз, тек техникалық параметрлерді көрсете отырып (ұзындығы, ені, санаты, оське түсетін жүктеме, ЖҚС ең аз саны және т.б.). Бұл ретте әртүрлі бұрмалауларды жою мақсатында мұндай өкілеттіктер комплаенс-бақылаудың тиімді шараларының, тиісті бағыттағы өзге де шаралардың бүкіл арсеналымен теңгерілімді болуға тиіс.

Автожол саласының ведомстволық нормативтеріне прогрессивті параметрлік нормалау қағидатын, оның ішінде жобалау-сметалық құжаттамада көрсетілген құнына қарамастан және жұмыстарды жүргізу барысында құрылыс сапасына нұқсан келтірмейтін жол конструкциясын, тасымалдау қашықтығын және т.б. дербес айқындайтын мердігер ұйымның конкурста айқындалған тиісті төлемді алуын көздейтін қағидатты кеңейту қажет.

Сондай-ақ республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күтіп- ұстауға арналған қаржыландыру нормативінің қазіргі заманғы шындыққа жанаспауына байланысты, оны қайта жасау қажет (2015 жылдан бері жаңартылмаған).

Автомобильді транзиттік жүк ағындарының құрылымы мен қарқынын талдау

Қазіргі кезде Қазақстан аумағында сегіз автомобиль транзиттік дәлізі жұмыс істейді :

1) ұзындығы 2747 км "Батыс Еуропа – Батыс Қытай", Қытайдан Қазақстан, Ресей арқылы және одан әрі Еуропаға, сондай-ақ Орта Азия елдеріне, атап айтқанда, Өзбекстанға, Қырғызстанға және кері қарай транзиттік ағын;

2) ұзындығы 1868 км "Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл – РФ шекарасы", Қазақстан, Ресей арқылы және одан әрі Еуропаға Орта Азия елдерімен транзиттік ағын (бұл ретте транзиттің бір бөлігі Қытай тарапынан келеді);

3) ұзындығы 860 км "Астана – Қостанай – Челябинскіге РФ шекарасы" Орта Азия елдерінен Қазақстан, Ресей арқылы және одан әрі Еуропаға транзиттік ағын;

4) ұзындығы 1116 км "ҚХР шекарасы – Майқапшағай – Қалбатау – Семей – Павлодар – Омбыға РФ шекарасы", транзит Қытайдан Қазақстан, Ресей аумағы арқылы және одан әрі Еуропаға бағытталатын шығыс өңірінің негізгі бағыттарының бірі;

5) ұзындығы 1026 км "Алматы – Талдықорған – Өскемен – Шемонаиха – Барнауылға РФ шекарасы" Орталық Азия мен Қытайдан Қазақстан арқылы Ресейдің шығыс өңірлеріне және Қиыр Шығысқа транзитті қамтамасыз етеді.

6) ұзындығы 893 км "Ақтөбе – Қандыағаш – Мақат – Атырау – Астраханьға РФ шекарасы" Өзбекстан мен Түрікменстан елдерінің Қазақстан, Ресей аумағы арқылы Еуропаға транзитін қамтамасыз етеді;

7) ұзындығы 587 км "Атырау – Орал – Саратов";

8) ұзындығы 4016 км ТРАСЕКА, дәліз бағыты "Батыс Еуропа – Батыс Қытай" дәлізінің негізгі бөлігі бойынша өтеді, одан әрі Ақтөбе мен Доссор арқылы Қазақстанның теңіз порттарына шығады. Ақтау және Құрық теңіз порты арқылы Қытайдан және Орта Азия елдерінен Кавказға және одан әрі Еуропаға транзитті қамтамасыз етеді.

"Қазақстан жолы ҒЗИ" АҚ деректеріне сәйкес 2021 жылдың және 2021 жылғы қараша – 2022 жылғы наурыз кезеңінің нәтижелері бойынша ақылы автожолдардағы транзиттік көліктің үлесі автокөлік құралдарының жалпы көлемінде 3 %-дан (Алматы – Қонаев, Алматы – Қорғас жолдары) 18 %-ға дейін (Шымкент – Қызылорда жолы) және бағытқа байланысты жүк автокөлік құралдары көлемінде 3 %-дан бастап (Алматы – Қорғас жолы) 45 %-ға дейін (Шымкент – Қызылорда жолы) өзгерді.

Елдер бөлінісінде ең үлкен үлес салмақ РФ-ға (49,3 %), Қырғызстанға (21,7 %), Өзбекстанға (13,1 %) және Арменияға (10,6 %) тиесілі, бұл ретте көлік құралдарының шамамен 90 %-ы I (67,4 %) және VI (22,1 %) санаттарға тиесілі.

Ақылы жолдарды пайдалану құрылымы мен серпінін, тариф белгілеуді және ақылы жолдардың өзін-өзі ақтауын арттыру жөніндегі мүмкіндіктерді талдау

Ақылы жолдарды пайдалану құрылымы мен серпінін талдау жағымды өзгерісті көрсетті. Мәселен, ақылы жолдар учаскелерінде тоқтаусыз қозғалыс жолақтарымен жүретін көлік құралдарының саны 2017 жылдан бастап 2021 жылға дейін 4,9 есеге өсті (2017 жылғы 2,8 млн-нан 2021 жылы 13,5 млн-ға дейін), бұл ретте алдын ала төлем бойынша жүретін көлік құралдарының үлес салмағы 2017 жылғы 2,8 %-дан 2021 жылы 75,8 %-ға дейін немесе 27,2 есе өсті.

2-кесте – Ақылы жолдар учаскелерінде тоқтаусыз қозғалыс жолақтарымен жүріп өту, көлік құралдарының саны

КҚ	2017	2018	2019	2020	2021	Өсуі 2017/2021
Алдын ала төлем бойынша	76 854	648 495	2 930 048	5 715 821	10 243 340	133,3
КҚ жалпы саны	2 757 857	2 809 993	9 375 761	10 660 876	13 514 438	4,9
Үлес.салм., %	2,8	23,1	31,3	53,6	75,8	27,2

Жол жұмыстарының сапасын бағалау (автожолдарды салу, реконструкциялау және (немесе) күрделі жөндеу жөніндегі бірнеше іске асырылған жобалар мысалында және халықаралық көрсеткіштермен салыстыру)

Жол жұмыстарының сапасын бағалау реконструкциялау, құрылыс және күрделі жөндеу объектілері аяқталған кезде пайдалануға беру актілерінде көрініс табады. Авторлық және техникалық қадағалауды ұйымдастыру арқылы орындалатын жұмыс

түрлерінің сапасы мен қауіпсіздігі бақыланады, олар мемлекеттік нормативтерде, жобалау-сметалық құжаттамада белгіленген талаптарға жауап беруге, сондай-ақ шарттың талаптарына сәйкес келуі тиіс.

Сапаны бағалау Қазақстан Республикасының Ұсынымдар қағидаларының 218–03–2016 "Жол төсемдерінің тегістігін бағалау жөніндегі нұсқаулық", Қазақстан Республикасының Ұсынымдар қағидаларының 218–27–2014 "Автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жағдайын диагностикалау және бағалау жөніндегі нұсқаулық" нормативтеріне сәйкес жүргізіледі.

Объект IRI жабыны тегістігінің халықаралық индексіне сәйкес автомобиль жолының жабыны өте жақсы, жақсы және қанағаттанарлық деп бағаланған жағдайда пайдалануға беріледі.

Әріптестіктің даму бағыттарын және көлік секторының басқа қатысушыларымен өзара іс-қимылды айқындау қызметтің стратегиялық бағыттары шеңберінде қаралды.

1.2. Ішкі ортаны талдау

1.2.1 Қоғамның қолданыстағы даму жоспарының нәтижелерін талдау

Қоғамның қолданыстағы даму жоспары (бұдан әрі – Жоспар) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 26 желтоқсандағы №1409 қаулысымен бекітілген

2013 – 2017 жылдар қорытындысы бойынша Жоспар міндеттерін орындаудың төмен тиімділігі байқалады:

1 міндет ("Автомобиль жолдарын пайдаланушылармен өзара іс-қимыл") орындалды

;

2 міндет ("Жол бойындағы сервистік қызмет көрсетуді дамыту", "Персоналдың жұмыс тиімділігін жоғарылату") ішінара орындалды;

6 міндет ("Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру", "Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күрделі және орташа жөндеу жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру", "Тиімділік көрсеткіштеріне негізделген ағымдағы жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру", "I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарына арналған ақылы төлем жинау жүйесін орнату", "Жол активтерін басқару жүйесін енгізу", "Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жағдайына экспресс диагностика әдістерін енгізу") орындалмады.

2018 жылы Даму жоспарына өзгерістер енгізілді, оның ішінде міндеттер мен көрсеткіштер түбегейлі қайта қаралды. 2018 – 2021 жылдардың өзектілендірілген көрсеткіштерінің орындалуын талдау Жоспар міндеттерін орындау сапасының айтарлықтай жақсарғанын көрсетеді:

7 міндет ("Қызметтің рентабельділігін қамтамасыз ету", "Қарыздарды уақтылы өтеуді қамтамасыз ету", "Көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру және спектрін

кеңейту", "Ұлттық бренд құру", "Кәсіби персоналды іріктеу жүйесін қалыптастыру", "Персоналды басқару жүйесін жетілдіру", "Үздіксіз жақсартулар (инновациялар) жүйесін енгізу") орындалды;

3 міндет ("Басқару жүйесінің тиімділігін арттыру", "Технологияны және инфрақұрылымды дамытуға ұмтылу", "Бірыңғай оператордың алдында тұрған міндеттерді тиімді іске асыруды қамтамасыз ету") ішінара орындалды.

2018 жылы бірыңғай оператордың алдында тұрған міндеттерді тиімді іске асыруды қамтамасыз етуді сипаттайтын көрсеткіштер бөлімі де көзделген болатын. Осы бөлімнің жоспарланған негізгі көрсеткіштерінің нақты орындалуын талдау мынадай:

3-кесте – Қызметтің түйінді көрсеткіштері

Түйінді көрсеткіш	жоспар / нақты	2018 ж.	2019 ж.	2020 ж.	2021 ж.
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында жол салу, реконструкциялау жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі мемлекеттік тапсырманы орындау, %	жоспар	100	100	100	100
	нақты	100	100	100	100
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында күрделі, орташа жөндеу, ағымдағы жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру бойынша мемлекеттік тапсырманы орындау, %	жоспар	100	100	100	100
	нақты	100	100	100	100
Жақсы және қанағаттанарлық күйдегі республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %	жоспар	87	88	88	88
	нақты	87	88	89	90

Ақы алу жүйесі енгізілген I, II, III санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %	жоспар	25	27	45	63
	нақты	3	3	3	9,4
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі, %-бен	жоспар	76	100		
	нақты	99	100		

1.2.2 Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау

2013 жылы жол саласының институционалдық моделінің тиімділігін арттыру шеңберінде құрылған және республикалық автожолдарды басқару жөніндегі ұлттық оператор айқындаған Қоғамның қызметі халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау, оларда ақылы қозғалысты ұйымдастыру, сондай-ақ жол бойындағы сервис объектілерін дамыту жөніндегі жобаларды іске асыруға бағытталған.

Қоғам өз міндеттерін орындау үшін республика заңдарында тыйым салынбаған кез келген қаржыландыру көздерін тартуға және пайдалануға құқылы. Қоғам қызметін қаржыландырудың негізгі көздері республикалық бюджет қаражаты және мемлекеттік кепілдікпен тартылатын және республикалық бюджет қаражаты есебінен толық көлемде өтелетін мемлекеттік емес қарыздар болып табылады.

Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және жөндеу жөніндегі жобаларды қаржыландырудың 2013–2021 жылдардағы жыл сайынғы қарқынын талдау соңғы жылдары жол салуға және реконструкциялауға арналған шығыстарды қаржыландырудың орнықты түрде төмендегенін көрсетеді. Атап айтқанда, егер 2017 жылы республикалық бюджеттен осы мақсаттарға 187,1 млрд теңге бөлінсе, 2018 жылы 121,6 млрд теңге, 2019 жылы 100,2 млрд теңге, 2020 жылы 58,7 млрд теңге және 2021 жылы 47 млрд теңге бөлінген болатын.

2-диаграмма – 2013 – 2021 жылдары халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және жөндеу жөніндегі жобаларды республикалық бюджет есебінен қаржыландыру серпіні, млрд теңге



Қаржыландырудың төмендеуі жұмыс серпініне тікелей әсер етті. Атап айтқанда, 2013 – 2021 жылдар аралығында жалпыға ортақ пайдаланымдағы ұзындығы 3406 км автожол пайдалануға берілді, тағы 665,6 км күрделі жөндеумен және 10103 км орташа жөндеумен қамтылды. Бұл ретте жұмыс көлемі 2017 жылғы 2309 км-ден 2019 жылы 1339 км-ге дейін және 2021 жылы 848 км-ге дейін біртіндеп төмендеді. Жүргізілетін жұмыстардың құрылымы жол салу және реконструкциялау бойынша орта есеппен 24 %-ды, күрделі жөндеудің 5 %-ын және жыл сайынғы мәндердің елеулі ауытқуы арқылы орташа жөндеудің 71 %-ын құрады.

3-диаграмма – Мемлекеттік тапсырма шеңберінде халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарындағы 2013 – 2021 жылдардағы жұмыстардың серпіні



Қаржыландыру көлемінің төмендеуі жол сапасының өсу қарқынының төмендеуіне әкелді. Мәселен, егер 2013 жылдан бастап 2017 жылға дейінгі кезеңде бірінші техникалық санаттағы республикалық жолдардың ұзындығы 2,5 есе өссе, 2017 жылдан бастап 2021 жылды қоса алғанда кезеңде тек 16 %-ға өсті.

Жалпы алғанда, жақсы жағдайдағы автомобиль жолдарының ұзындығы абсолютті мәнде де және салыстырмалы мәнде (2013 жылғы 7045 км-ден немесе 30 % - дан, 2021 жылы 12786 км-ге дейін немесе 51 %-ға өсті), қанағаттанарлық жағдайдағы көрсеткіштерінің бір мезгілде төмендеуімен (2013 жылғы 11507 км-ден немесе 49 %-дан, 2021 жылы 9564 км дейін немесе 38 %-ға) және қанағаттанарлықсыз жағдайдағы жолдары (2013 жылғы 4932 км немесе 21 %-дан 2584 км дейін немесе 2021 жылы 10 %-ға) өсті.

4-кесте – 2013 – 2021 жылдардағы жолдар сапасы құрылымының серпіні

Атауы	2013	2017	2021
Республикалық жолдардың ұзындығы, км	23 484	24 100	24 933
1-ші техникалық санат	1 069	2 668	3 102
2-ші техникалық санат	4 016	5 249	5495
3-ші техникалық санат	16 505	14 410	14360
4-ші техникалық санат	1 808	1 660	1 867
5-ші техникалық санат	86	112	109
Жақсы жағдайда	7 045 км (30 %)	12 306 км (51 %)	12 786 км (52 %)
Қанағаттанарлық жағдайда	11 507 км (49 %)	8 423 км (35 %)	9 564 км (38 %)
Қанағаттанарлықсыз жағдайда	4 932 км (21 %)	3 372 км (14 %)	2 584 км (10 %)

Нәтижесінде 2022 жылғы 1-тоқсандағы жағдай бойынша республикалық автомобиль жолдары желісі 24,9 мың км-ге жетті. Нормативтік жағдайдағы жолдардың үлесі жалпы ұзындығының 90 % - н (22,5 мың км) құрайды. I және II техникалық санаттағы жолдардың ұзындығы 8,6 мың км (34 %) құрады.

Сонымен қатар жалпы сомасы 9,5 трлн теңгеге 9,5 мың км халықаралық және республикалық маңызы бар жолдарды салу және реконструкциялау жөніндегі жобаларды іске асыру жоспарланып отыр.

5-кесте - Қоғамның республикалық бюджет қаражаты және мемлекеттік қарыздар есебінен қаржыландырылатын халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары желісін дамыту жөніндегі жобаларының портфелі

Ескерту. 5-кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Р/с №	Атауы	Ұзындығы, км	Сомасы, млн теңге
2022 – 2025 жылдар			
1	"Ақтөбе – Қарабұтақ – Ұлғайсын" а/ж	28	8 807
2	"Подстепное – Федоровка" а/ж	72	25 932
3	"Рахманов қайнары" а/ж	27,7	8 000
	Жиыны	127,7	42 739
2025 – 2030 жылдар*			
1	"Қызылорда – Павлодар – Успенка- РФ шекарасы" а/ж Жезқазған – Қарағанды учаскесі	572	1 173 000
2	Орал қаласын айналып өтетін "Орал – Атырау" а/ж	516	1 290 000
3	"Ақтөбе – Қарабұтақ – Ұлғайсын" а/ж	262	523 051
4	"Алматы – Талғар – Бәйдібек би" а/ж	68	170 000
5	"Алматы – Үшқоңыр – Ұзынағаш" а/ж	48	120 000
6	"Семей – РФ шекарасы (Барнауылға)" а/ж	111	120 000
7	Орталық – Батыс дәлізі, "Астана – Арқалық – Торғай – Ырғыз – Шалқар – Қандыағаш" учаскесі	1 273,2	1 274 000
8	"Атырау – Доссор" а/ж	86	138 000

9	"Рудный қаласын айналып өтетін жол салу" а/ж	16,9	26 000
10	"Астана – Қостанай – РФ шекарасы (Челябіге)" а/ж	830	2 075 000
11	"Бейнеу – Сексеуіл" а/ж	736	662 000
12	"Сарыағаш қаласын айналып өтетін жол" а/ж	102	238 000
13	"Жаңаөзен – Кендірлі" а/ж	156	156 000
14	"Шымкент қаласын айналып өтетін" а/ж	48	120 000
15	Қызылорда қаласын айналып өтетін жол салынатын "Қызылорда – Сексеуіл" а/ж	495	879 000
16	Жайық өзені арқылы өтетін көпір	7	70 000
17	"Бурабай – Көкшетау – Петропавл – РФ шекарасы" транзиттік дәлізінің "Астана – Петропавл" а/ж, "Петропавл – РФ шекарасы" учаскесі 496-465 км және Петропавл қаласын айналып өтетін жол 0-8 км	37	87 700
18	"Қызылорда – Павлодар – Қалбатау – Өскемен" а/ж 1381-ші км Ертіс өзені арқылы өтетін көпір құрылысы	2,7	50 328
19	"Түркістан қаласын айналып өтетін жол"	29,6	65 000
20	"Рахманов кайнары" а/ж	27,7	11 582
21	"Подстепное – Федоровка" а/ж	72	22 665
	Жиыны	5 496,1	9 271 326
2030 – 2035 жылдар*			
1	"Жезқазған – Арқалық – Петропавл" а/ж	929	929 000
2	"Өскемен – Шемонаиха" а/ж	131	131 000
3	Астана қаласын солтүстік – шығыс айналып өтетін а/ж	28	28 000

4	"Қарағанды – Баянауыл – Қалқаман" а/ж	324	324 000
5	"Қарағанды – Успенка – РФ шекарасы" а/ж	390	390 000
6	"Қарағанды – Аягөз – Тарбағатай – Бұғаз" а/ж	603	603 000
7	"Семей – Өскемен" а/ж	100	100 000
8	"Қарағанды – Аягөз – Тарбағатай – Бұғаз" а/ж	84	50 400
9	Семей қаласын айналып өтетін жол	51	98 100
	Жиыны	2 640	2 653 500
2035 – 2040 жылдар*			
1	"Құлсары қаласын айналып өтетін жол салынатын Құлсары – Мұқыр" а/ж	181	181 000
2	"Құлсары-Мұқыр" а/ж	183	183 000
3	Өскемен қаласын айналып өтетін жол	23	88 600
	Жиыны	387	452 600
Барлығы		8 650,8	12 420 165

* осы жобалар бойынша инвестициялық ұсыныстар ғана бар және қазіргі уақытта олар уәкілетті мемлекеттік органдарда қаралуда.

Жекелеген жобаларды іске асыру халықаралық қаржы ұйымдары мен шетелдік банктерден қаржыландыруды тарту есебінен жүзеге асырылады.

2022 жылғы жағдай бойынша мемлекеттік кепілдікпен Еуропа қайта құру және даму банкі (бұдан әрі – ЕҚДБ), Қытай Халық Республикасының Эксимбанкі және Азия даму банкінің (бұдан әрі – АДБ) жалпы сомасы 2552 млн. АҚШ долларына және 202 млрд теңгеге 10 жоба мемлекеттік емес қарыздары есебінен жүзеге асырылуда.

ҚХР Эксимбанкімен кредиттік келісімдердің талаптарында республикалық бюджет қаражаты есебінен 15 %, ЕҚДБ және АДБ – 12 % мөлшерінде инвестициялық жобаларды қоса қаржыландыру көзделген.

6-кесте – Қоғамның мемлекеттік кепілдікпен тартылған мемлекеттік емес қарыздар есебінен қаржыландырылатын халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары желісін салу және реконструкциялау жөніндегі жобаларының ағымдағы портфелі

Ескерту. 6-кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Р/с №	Жоба	Келісім жасалған жыл	Сомасы	Игерілгені, %	Бастапқы сметаға қарағанда қымбаттау, %	Қымбаттаудың себебі
Еуропа Қайта Құру және Даму банкі						

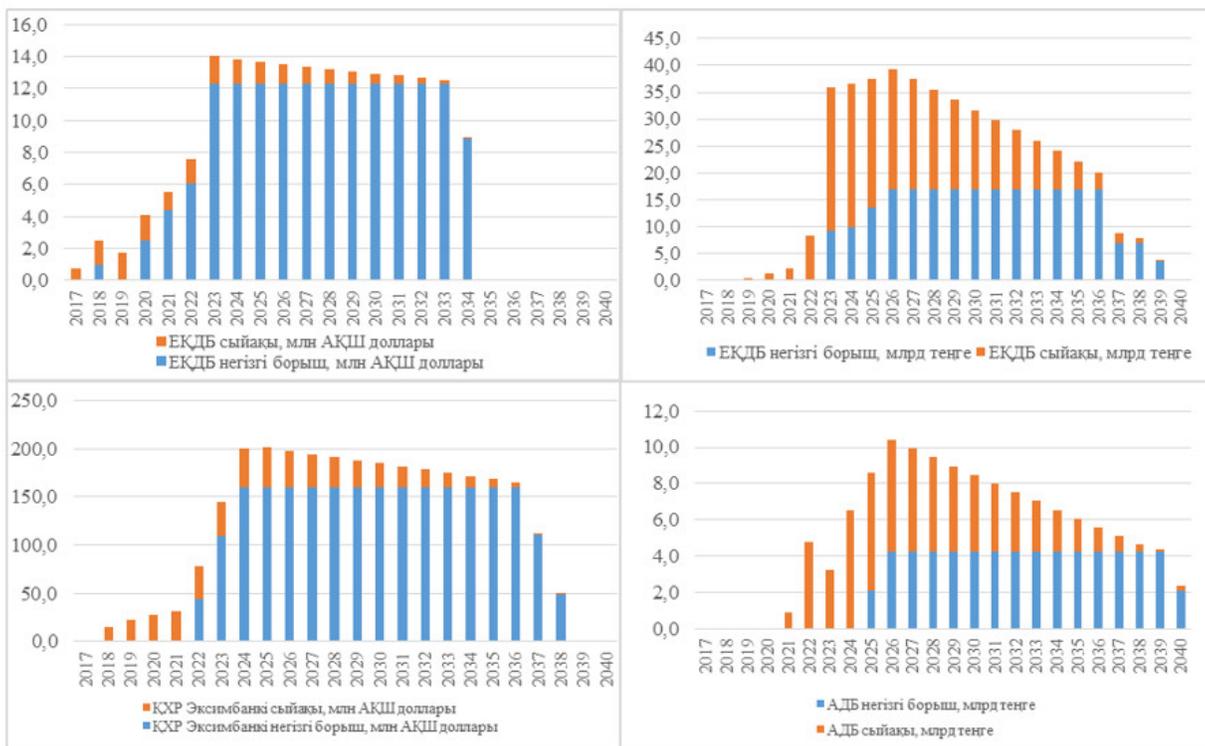
1	"Күрті – Бурылбайтал" (2214 – 2 295 км)	2016 жыл	31,5 млрд теңге	31,5 млрд теңге, 99,6 %	-	
2	"Күрті – Бурылбайтал" (2152 – 2 214 км)	2016 жыл	29,5 млрд теңге	29,5 млрд теңге, 99 %	-	
3	"Қонаев – Күрті" (0 – 67 км)	2019 жыл	34,2 млрд теңге	22,6 млрд теңге, 66 %	3,9 %	COVID-19, Т Ж , эскалация
4	"Атырау – Астрахань" () 616 – 833 км)	2019 жыл	128,9 млрд теңге	101,7 млрд теңге, 81 %	21,3 %	COVID-19, Т Ж , өзгерістерге өтінімдер, эскалация
5	"Қызылорда – Жезқазған" () 12 – 216 км)	2021 жыл	81,3 млрд теңге	58,9 млрд теңге, 77 %	21 %	негізгі жол-құрылыс материалдары ның қымбаттауы
ҚХР Экспорттық-импорттық банкі						
6	"Талдықорған – Қалбатау – Өскемен" () 287 – 1073 км)	2016 жыл	382,2 млрд теңге	319,7 млрд теңге, 83,6 %	31,5 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдары ның қымбаттауы
7	"Мерке – Бурылбайтал" (7 – 273 км)	2016 жыл	114,5 млрд теңге	102,3 млрд теңге, 89,3 %	16,2 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдары ның қымбаттауы
8	"Қалбатау – Майқапшағай " (906 – 1321 км)	2016 жыл	213,7 млрд теңге	152,6 млрд теңге, 71,4 %	31,4 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдары ның қымбаттауы
9	"Астана қаласын оңтүстік – батыс айналып өтетін жол" (0 – 34 км)	2017 жыл	57,2 млрд теңге	53,4 млрд теңге		COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдары ның қымбаттауы
10	" Қарағанды-Ба	2018 жыл	317,4 млрд теңге	265,8 млрд теңге, 83,7%	24,5 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдары

	лқаш" (1492,4 – 1855 км)					рының қымбаттауы
Азия Даму Банкі						
11	"Ақтөбе – Қандыағаш" (11 – 100 км)	2020 жыл	98,9 млрд теңге	84,1 млрд теңге, 85 %	42,8 %	COVID-19, Т Ж , эскалация
12	"Қызылорда – Жезқазған" (216 – 464 км)	2024 жыл	108,5 млрд теңге	3,2 млрд теңге , 0,03 %	77 %	Жобаның сметалық бөлігін түзету

Қарыздарды өтеу және оларға қызмет көрсету бойынша шығыстар 233 "Мемлекеттік мүлікті сенімгерлік басқару шарты бойынша міндеттемелерді орындау" бюджеттік бағдарламасы шеңберінде республикалық бюджеттен қаржыландырылады.

Сыртқы қарыздарды өтеу графигін талдау негізгі жүктеме 2023 – 2036 жылдар кезеңіне келетіндіктен, бұл жаһандық саяси-экономикалық жағдайдың нашарлауы, санкциялық текетірестердің өршуі және әлемдік экономиканың жаһандану деңгейінің төмендеуіне байланысты белгілі бір сын-тегеурін болып табылатынын көрсетіп отыр. Осыған байланысты жобалардың сөзсіз қымбаттау факторының мәні ерекше. Мәселен, халықаралық қаржы ұйымдары мен банктердің қаражаты есебінен іске асырылатын жобалар бойынша эскалация мөлшері 10 %-дан 42 %-ға дейін құрады, бұл инвестициялардың жиынтық көлемінің ұлғаюына әкеледі.

4-диаграмма – ЕҚДБ, ҚХР Эксимбанкі, АДБ-ның ағымдағы сыртқы қарыздарын өтеу графигі



* Қоғамның есептеулері бойынша

** Қоғамның есептеулері бойынша*

1.2.3 Республикалық маңызы бар жекелеген автомобиль жолдарында (жол учаскелерінде) жүріп өту үшін ақы алу жүйесін дамыту

Ескерту. 1.2.3-тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Тұрақты экономикалық өсу, көлік құралдарының иелері санының артуы және соның салдарынан жол қозғалысы қарқындылығының артуы жоғары сапалы жолдарға сұраныстың өсуіне әкеледі. Мұндай даму әсіресе Азияда, атап айтқанда, Қытай Халық Республикасы (бұдан әрі – ҚХР), Индонезия, Малайзия, Филиппин және Таиландта айқын көрінді. Малайзия ақылы жолдарды енгізген алғашқы Азия елі болса, ал ҚХР қазіргі уақытта ақылы жылдам жолдардың жалпы ұзындығы бойынша әлемдік көшбасшы болып отыр.

Инфрақұрылымды дамыту мен оған қызмет көрсетуді қаржыландыру үшін мемлекетке қол жетімді ресурстардың шектеулігіне байланысты көптеген елдер жол желісін дамытуды қаржыландыру әдісі ретінде жол жүру ақысын алу жүйесін пайдаланады. Көбіне жол жүру ақысы бос қалааралық жолдарда алынады, ал жол жүру тарифінің мөлшері көлік құралдарының класына және оның жол жабынына келтіретін зиянына байланысты болады.

Қазақстанда алғашқы ақылы жол 2013 жылы ұзындығы 211,5 км "Астана – Щучинск" автожолы бойынша пайда болды. Осы сәттен бастап бюджетке жүктемені азайту және жол инфрақұрылымын неғұрлым орнықты пайдалануды қамтамасыз ету мақсатында жол жүру үшін ақы алу жүйесі мүмкіндігінше енгізіліп келеді. Қосымша қаржылық түсімдер жөндеуаралық мерзімдерді сақтауға, жұмыс орындарын құруға, жаңа технологияларды пайдалануға, қауіпсіздікті арттыруға ықпал етеді.

2019 жылғы қаңтарда республикалық маңызы бар автожолдардың тағы 3 учаскеде ("Астана – Теміртау" (134 км), "Алматы – Қонаев" (42 км), "Алматы – Қорғас" (295 км) ақы төлеу енгізілді. 2021 жылғы 23 қарашадан бастап барлығы 7 жаңа ақылы учаске енгізілді: "Астана – Павлодар" (375 км), "Щучинск – Көкшетау" (60,75 км), "Шымкент – Тараз" (89,3 км), "Шымкент – Қызылорда" (446,5 км), "Шымкент – Өзбекстан шекарасы" (84 км), "Талдықорған – Қонаев" (186 км), "Тараз – Қайнар" (237,5 км). Жаңадан енгізілген учаскелер 1-санатты учаскелер болып табылады, ақы алудың ашық жүйесі пайдаланылады (шлагбаумдар мен ААП болмауы, төлем бақылау аркаларының көмегімен жүргізіледі). 2022 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша барлығы 2161 км жол, 11 учаске ақылы.

Ұлттық жобаға сәйкес 2025 жылдың соңына қарай қаржылай өзін-өзі ақтайтын ақылы жолдардың үлесі республикалық желінің жалпы ұзындығының шамамен 45 %-ын немесе 11000 км-ді құрауға тиіс.

Қазіргі уақытта бейінді мемлекеттік органдар ұлттық жоба шеңберінде автожолдардың ақылы учаскелері ұзындығының көрсеткішін 11000 км-ден 8700 км-ге дейін төмендету мүмкіндігін қарастыруда.

Жол ақысын енгізудің айқын артықшылықтарымен қатар, көлік құрауыштарының есебінен бизнес шығындарының сөзсіз артуын атап өткен жөн. Бұл тауарлар, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтердің құнына теріс әсер етіп, инфляцияның өсуіне ықпал етеді. Сонымен қатар ақылы жолдар – кең таралған әлемдік тәжірибе болғандықтан Қазақстан да одан бөлініп қала алмайды.

Ақылы жолдарды пайдаланушылардың қанағаттану деңгейінің серпінін талдау бағалаудың барлығы жоғары деңгейін және жоспарланған мәндердің сенімді орындалуын көрсетеді, сонымен бірге бұл көрсеткіштің нақты өсу тренді жоқ.

7-кесте – Ақылы автожолдарды пайдаланушылардың қанағаттану деңгейінің серпіні, %

Ескерту. 7-кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Атауы	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Жоспар	50	60	70	80	95	95	95
Нақты	81	78,9	89,7	83,3	63,4	95,3	95,1
Сауалнамаға қатысушылардың саны	796	398	243	317	1 359	32 717	294 224

2018 – 2024 жылдары ақы алудан түскен жалпы түсім ҚҚС-сыз 124,1 млрд теңгені құрады, ал 2018 – 2024 жылдары күрделі салымдарды ескергенде ақы алу жүйесін және учаскені күтіп-ұстауға жалпы шығыс 117,3 млрд теңге мөлшерінде болды.

8-кесте – Түсімдер мен шығыстар көлемінің серпіні, ҚҚС-сыз млн теңге

Ескерту. 8-кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Атауы	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ақы алудан түскен түсім	1 375	4 812	5 131	8 048	24 688	31 323	48 750
Шығыстар, оның ішінде:	1 378	4 093	4 435	6 288	22 728	31 098	47 253
ақы алу жүйелерін күтіп-ұстау	361	1 403	1 472	2 225	7 954	10 884	16 539
учаскені күтіп-ұстау	1 017	2 690	2 963	4 063	14 774	20 214	30 714

1.2.4. Жол бойындағы сервисті дамыту

Ескерту. 1.2.4-тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

4	Алматы облысы	182	89%	15	192	13	205	0	205
5	Атырау облысы	43	100%	0	42	0	42	1	43
6	Шығыс Қазақстан облысы	37	100%	0	37	0	37	0	37
7	Жамбыл облысы	53	93%	4	55	0	55	2	57
8	Жетісу облысы	32	89%	4	36	0	36	0	36
9	Батыс Қазақстан облысы	78	87%	12	90	0	88	2	90
10	Қарағанды облысы	91	88%	13	104	0	104	0	104
11	Қостанай облысы	117	91%	12	120	9	129	0	129
12	Қызылорда облысы	52	93%	4	53	1	54	2	56
13	Маңғыстау облысы	30	97%	1	31	0	31	0	31
14	Павлодар облысы	107	91%	18	124	1	125	0	118
15	Солтүстік Қазақстан облысы	86	91%	9	95	0	93	2	95
16	Түркістан облысы	87	84%	16	103	0	103	0	103
17	Ұлытау облысы	11	100%	0	9	2	11	0	11
ЖИЫНЫ		1 309	90	139	1 419	32	1 446	10	1 449

2025 жылы жол бойындағы сервис объектілерінің 36 бірлігін (22 автожанармай құю станциялары (бұдан әрі – АЖС) және 14 тамақтану объектісі мен кемпингтер) және санитарлық-гигиеналық тораптардың 37 бірлігін салу және ұлттық стандарт талаптарына сәйкестік көрсеткішін 100 %-ға дейін арттыру жоспарланған. 2025 жылдың 1-жартыжылдығының қорытындысы бойынша жол бойындағы 24 сервис объектісі (бұдан әрі – ЖСО) пайдалануға берілді, оның ішінде 10 бірлік дәмхана, 14 бірлік АЖС демалыс алаңдарының артында салынды.

Республикалық және халықаралық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі қолданыстағы нормативтік құқықтық актілерде белгіленген талаптарға, оның ішінде

халықаралық, техникалық нормаларға, сондай-ақ жол жүрісіне қатысушы – көрсетілген автомобиль жолдарын пайдаланушылардың нақты сұранысана толық көлемде сай келмейтінің атап өткен жөн. 2018 – 2025 жылдардағы жол сервисі объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейінің серпінін талдау осы көрсеткіштің дәйекті түрде өскенін көрсетеді.

Бұдан бөлек, жол бойындағы сервис мәселелері бойынша жол пайдаланушыларға уақтылы кері байланыс беру бойынша "1403" байланыс орталығы үнемі жұмыс істейді, сондай-ақ жол бойындағы сервис объектілерінің иелерімен және әлеуетті инвесторлармен жол бойындағы сервис объектілерін ұлттық стандарт талаптарына сәйкестендіру, халықтың жүріп-тұруы шектеулі топтары үшін жағдай жасау мүмкіндігі, сондай-ақ жол бойындағы қызмет көрсету нысандары иелері күтетін межені айқындау және осы кәсіпкерлердің проблемалық мәселелерін шешу.

2018 – 2021 жылдардағы жол сервисі объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейінің динамикасын талдау осы көрсеткіштің дәйекті өсуін көрсетеді.

10-кесте – Жол сервисі объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі, %-бен

Ескерту. 10-кесте жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Атауы	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Жоспар	20	30	40	50	60	60	65
Нақты	37	37,2	51	79,2	69,2	93,5	96,5
Сауалнамаға қатысушылардың саны	796	398	580	317	1 359	32 717	294 224

2020 жылы облыс әкімдіктері республикалық және халықаралық маңызы бар автомобиль жолдарында жол бойындағы сервисті дамыту жөніндегі өңірлік іс-шаралар жоспарларына қол қойды.

Ұлттық стандартқа сәйкес келтіруді қамтамасыз ету мақсатында санитариялық-гигиеналық тораптарды орнату бойынша бағдарлама іске асырылуда. Санитариялық-гигиеналық тораптардың модульдік павильондарының үлгілік эскиздері әзірледі және бекітілді. Олар бірыңғай стилистикалық шешімді пайдалануды көздейді, нәтижесінде танымалдылық пен имиджді арттыру, сондай-ақ инвесторлардың сәулеттік шешімді әзірлеу бойынша шығындарын азайту қамтамасыз етіледі.

1.2.5. Корпоративтік даму

Қазақстан Республикасының Үкіметі қоғамның жалғыз акционері бола отырып, қоғамның корпоративтік дамуына, үздік әлемдік практика стандарттарын енгізуге мүдделі.

Тиімді корпоративтік басқару қаржы көрсеткіштерін жақсартуға ықпал етеді, беделін арттырады, неғұрлым тиімді шарттарда және неғұрлым ұзақ мерзімге қаржыландыруды тартуды жеңілдетеді.

Корпоративтік басқару сапасын жақсарту және үздік тәжірибелерді енгізу аясында "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның "Корпоративтік басқару кодексі" бекітілді. Оған сәйкес қоғам өз қызметінің маңызды аспектілеріне, оның ішінде қаржылық жағдайына, қызметінің нәтижелеріне, меншік және басқару құрылымына қатысты ақпаратты уақтылы және дұрыс береді.

Директорлар кеңесі Қазақстан Республикасының заңнамасымен және қоғамның Жарғысымен Жалғыз акционердің айрықша құзыретіне жатқызылған мәселелерді шешуді қоспағанда, қоғамның қызметіне жалпы басшылық етуді жүзеге асырады.

Корпоративтік хатшы Директорлар кеңесі мен қоғам арасындағы өзара іс-қимылды қамтамасыз етеді. Қоғамда ішкі аудитті ұйымдастыруды және жүзеге асыруды ішкі аудит қызметі қамтамасыз етеді. Сатып алуды бақылау жөніндегі орталықтандырылған қызмет қоғамда сатып алуды жүзеге асыру қағидаларының сақталуына ішкі бақылауды қамтамасыз етеді.

Қоғамның ағымдағы қызметіне басшылықты атқарушы орган – Басқарма, оның Төрағасы қоғамның Жарғысына сәйкес құқықтар мен міндеттерді жүзеге асырады.

Қоғамда Сыбайлас жемқорлыққа қарсы комплаенс-қызмет жұмыс істейді.

Корпоративтік басқару қағидаттарына сәйкестендіру мақсатында корпоративтік басқаруға 3 жылда 1 рет кезеңділігімен тәуелсіз бағалау жүргізу көзделген.

Қоғамның Директорлар кеңесі қоғамның барлық қызметкерлері қол қоюға міндетті Іскерлік этика кодексін бекітті. Іскерлік этика кодексі қызметкерлердің іскерлік мінез-құлқының маңызды қағидаларының, корпоратившілік өзара қарым-қатынастардың этикалық нормаларының, әлеуметтік жауапкершілік қағидаттарының жиынтығы болып табылады.

Сондай-ақ Директорлар кеңесінің шешімімен Корпоративтік жанжалдар мен мүдделер қақтығысын реттеу туралы ереже бекітілді. Еңбек дауларын сотқа дейін реттеу жөніндегі келісу комиссиясы жұмыс істейді.

Қоғамның қызметі туралы ақпараттың ашықтығы мен ашылу мәселелерін Директорлар кеңесі бекіткен қоғамның ақпараттық саясаты реттейді. Қоғамның <https://kz.qaj.kz/> веб-сайты жұмыс істейді. Тәулік бойы 1403 call-орталығы, Қоғамның Басқарма төрағасының блогы, әлеуметтік желілер жұмыс істейді.

Қоғам орнықты даму жөніндегі саясатты әзірледі, жыл сайын Директорлар кеңесі орнықты даму саласындағы есепті қамтитын жылдық есептерді қарайды және бекітеді. Жоғарыда көрсетілген бағыт шеңберінде қоғам 2015 жылдан бастап 2021 жылды қоса алғандағы кезеңде мынадай технологияларды сынақтан өткізді:

"Доссор – Ақтау" автожолының 640 – 642 км, "Самара – Шымкент" автожолының 753 – 763 км учаскесінде күн панельдері мен жел генераторларындағы (баламалы қуат көзі) диодтық жарықтандыру;

ғимараттар мен құрылысжай конструкцияларының жай-күйін мониторингтеуге арналған және конструкциялардың нақты жай-күйі туралы нәтижелер алуға мүмкіндік беретін, олардың дамуын бақылайтын және жаңадан бүлінген жерлерін анықтайтын "SMARTEC" технологиясы "Алматы – Көктал – Байсерке – Междуреченское" автожолының 30,2 км;

"Астана – Щучинск" – 40,8 км және Жамбыл облысындағы "Күйік асуының жаңа айналма жолы" автожолдарындағы күн батареяларындағы сигналды катафоттар және композитті материалдан жасалған (өздігінен қалпына келетін) сигнал бағаналары;

"Омбы – Майқапшағай" (Қалбатау ауылы), "Ақтөбе – Атырау – Астаханьға РФ шекарасы" (Доссор кенті), "Шу қаласының айналма жолы" (Жамбыл облысы) автожолдарында жол конструкциясының және оның топырақ негізінің температурасы мен ылғалдылығын анықтауға арналған датчиктер, сондай-ақ сыртқы және уақытша факторлардың әсерінен жол конструкциясы мен жер төсемі материалдары қасиеттерінің өзгеруін одан әрі бағалауға бағытталған;

ауа райы жағдайына қарамастан түнгі уақытта көрінетін жаяу жүргіншілер өткелін проекциялайтын CROSS лазерлік проекторы Хромтау қаласындағы "Самара – Шымкент" 837 км автожолында;

"Астана – Қабанбай батыр – Киевка – Теміртау" 216 – 266 км автожолында жол жағдайын кешенді бағалау және автомобиль жолдары құрылысын басқарудың тиімділігін арттыру үшін жерді қашықтықтан зондтау (ЖҚЗ) және ГАЗ – технологиялар жүйесі;

"Көкшетау қаласы арқылы өтетін Астана – Петропавл" А-1 – 29 км автожолындағы полимер-құмды композитті орындықтар мен қоқыс жәшіктері;

"Павлодар – Успенка" – 32 км автожол учаскесінде фосфогипс және фосфорлы түйіршіктелген шлак сияқты өнеркәсіп қалдықтарын қолдану.

1.2.6. Жолдардағы қауіпсіздік

Кез келген мемлекеттің маңызды міндеттерінің бірі – халықтың қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Қоғам жағдайында бұл ең алдымен жол қозғалысы қауіпсіздігін білдіреді.

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының (бұдан әрі – ДДСҰ) 2018 жылғы деректері бойынша жыл сайын жол авариясынан 1,3 миллионға жуық адам қайтыс болады, 25 миллион адам жарақат алады, ал жаһандық экономикалық салдар әлемдік ЖІӨ-нің 3 %-ын құрайды.

2019 жылдың қорытындысы бойынша ДДСҰ-ның "Global Status Report on Road Safety" есебінде Қазақстан 100 мың тұрғынға шаққанда 12,7 өлім көрсеткішімен 107-

орынды иеленді, бұл ретте 2018 жылы аталған көрсеткіш 17,6, 2015 жылы 23,2-ні құрады, бұл жағымды динамика болып табылады.

Сонымен қатар Қазақстан жолдарындағы қауіпсіздік жағдайы жұртшылық пен билік органдары өкілдерінің алаңдаушылығын тудырып, депутаттық өтініштер түсуде.

Жол қозғалысын ұйымдастырудағы өзекті мәселелердің бірі жануарларды қағып кетумен байланысты жол-көлік оқиғалары (бұдан әрі – ЖКО) болып отыр. Соңғы 6 жылда (2015 – 2020 жылдары) автомобиль жолдарында осындай сипаттағы 779 ЖКО орын алды, жануарларды қағып кетумен байланысты ЖКО санының жыл сайын өсуі байқалады. Негізінен қақтығыстар қараңғыда көлік жүргізушілеріне іс жүзінде көрінбейтін қараусыз қалған ірі үй жануарларының қатысуымен орын алады.

Зерттеулер көрсеткендей, ЖКО негізінен жүргізушілердің кінәсінен және тек 5%-ы ауа райының қолайсыздығынан (бұрқасын, тұман) және жолдардың нашар күтіп-ұсталуынан (ойықтар, жүргін бөлігіндегі қар, көктайғақ) орын алады. ЖКО-ның негізгі себептері жылдамдық режимін асыру және қарама-қарсы қозғалыс жолағына шығу (ЖКО жалпы санының 48%-ы) болып табылады.

Қоғам жол авариясын азайту үшін көлік жүретін бөлікті кеңейте және жол осі бойынша қоршаулар жасай отырып, автомобиль жолдарын реконструкциялау бойынша үлкен жұмыс жүргізуде. Бұл іс-шаралар авариялылықты және авария салдарының ауыртпалығын айтарлықтай төмендетуге мүмкіндік береді.

Сондай-ақ республикалық маңызы бар автомобиль жолдарындағы авариялардың алдын алу және оларды азайту мақсатында қоғам жолдарды реконструкциялау және күрделі жөндеу жобаларына жолдарды қажетті техникалық шешімдермен жайластыру (елді мекендер арқылы өтетін айналма жолдарды салу, жерүсті композиттік жаяу жүргіншілер өткелдерін орнату, малды жолдың жүріс бөлігінің астымен қауіпсіз айдап өту үшін мал айдау жолдарын орнату және басқа да іс-шаралар) жөнінде ұсыныстар енгізеді.

Қоғам республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын күтіп-ұстау шеңберінде жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мынадай іс-шараларды іске асырды:

тәуліктің қараңғы уақытында жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін лазерлік-проекциялық жаяу жүргіншілер өткелін орнату (Ақтөбе облысының Хромтау қаласында "РФ шекарасы (Самараға) – Шымкент" автомобиль жолында);

аздаған кернеумен жануарларды үркітетін "Электр бақташы" аспабын орнату (Маңғыстау облысы);

күн батареяларындағы жанатын катафоттарды орнату (8,5 мың дана);

жүру жолы бөлігінің осі бойынша (Ақмола, Алматы, Жамбыл, Қарағанды облыстары) орнатылатын жол катафоттарының бағыттаушы құрылғыларын орнату;

270 қауіпті учаскеде (4836 ш.м.) шу жолақтарын орнату;

жарық диодты жол белгілерін орнату (409 дана);

жол буферлерін орнату (250 дана).

1.2.7. Инновациялар және цифрландыру

Ескерту. 1.2.7-тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Қызметтің тиімділігін арттырудың маңызды құралы инновациялық даму және цифрлық шешімдерді енгізу болып табылады.

Қоғам 2021 жылдан бастап республикалық желінің 23 объектісінде сынақтан өткен "Е-Құрылыс" ақпараттық-талдау жүйесін пайдаланады. Жүйе ашықтықты арттыруға, бақылауды күшейтуге, құрылыс барысына мониторинг жүргізуге, деректер архивін құруға және барлық құжаттарға қолжетімділікті қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

2017 жылдан бастап ЕҚДБ-мен халықаралық конкурстық сауда-саттық "ЕСЕРР" электрондық сатып алу порталы арқылы жүргізіледі. Қоғам осы порталдың көмегімен 3 жоба ("Атырау – Астрахань", "Күрті – Қонаев", "Қызылорда – Жезқазған" учаскелерін реконструкциялау) бойынша конкурстық рәсімдер өткізді.

Қоғам "Қазжолзерт" платформасының көмегімен техникалық қадағалау жұмысының табыстылығын бағалай отырып, іске асырылатын объектілерде, кепілдік берілген учаскелерде және күтіп-ұстау учаскелерінде анықталған кемшіліктерді жоюды тіркеу мен бақылауды жүргізеді.

Жеке инвесторлар есебінен республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының бойында талшықты-оптикалық байланыс желісін (бұдан әрі –ТОБЖ) төсеу жұмыстары жоспарлануда. Бүгінгі таңда ТОБЖ 4 учаскеде бар, олар: "Астана – Щучинск", "Астана – Теміртау", "Алматы – Қонаев", "Алматы – Қорғас". "Қостанай – Қарабұтақ" (483-503 км) – 19 км (40 млн тг), "Қызылорда – Жезқазған" (12-424 км) – 426,5 км (1,6 млрд тг) учаскелерін реконструкциялаудың 2 жобасы шеңберінде көзделген.

Қоғамның "Kaztoll" электрондық төлем алу жүйесі 11 ақылы учаскеде жұмыс істейді.

Автомобиль жолдарын пайдаланушыларға көлік құралы шотының жай-күйі туралы деректерге, жол жүрулерді нақтылауға, шоттағы теңгерім туралы, тарифтер, төленбеген жол жүрулер туралы, төлемдер және шотты толықтыру туралы ақпаратқа қол жеткізуге мүмкіндік беретін төлем алу жүйесінің жеке кабинеті жұмыс істейді.

Қазіргі уақытта қоғам жол желісінің сапасы мен қауіпсіздігін арттыру үшін заманауи технологиялық шешімдер мен материалдарды белсенді қолданады. "Астана – Қарағанды – Алматы" тас жолында жаңа қақпа жүйесі –коррозияға қарсы апталған және жылжымалы секциялары бар заманауи инженерлік құрылғы ауа-райы қолайсыз жағдайларында қорғау үшін орнатылған.

Халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдарда қозғалыс қауіпсіздігінің деңгейін арттыру аясында көлік құралдарының жылдамдық режимін бақылауды енгізу, ауыспалы ақпараттың электрондық таблолары мен белгілерін, жарықтандырудың инновациялық жүйелерін, жарық шағылыстырғыш элементтерді, жарықтың шағылысуына қарсы экрандарды, лазерлік қондырғыларды орнату, сондай-ақ қашықтан өнімділікті бақылай отырып, жануарларды тану, үркіту және

жіктеу үшін жасанды интеллект модулін енгізу арқылы жұмыстарды жалғастыру жоспарлануда.

Автомобиль жолдарының егжей-тегжейлі моделін және жол қызметі мен инфрақұрылым объектілерін, автожол объектілеріндегі жұмыстарды орындау барысына цифрлық мониторинг жүйесін көрсетіп, жолдардың цифрлық картасының іске асырылуын жалғастыру, сондай-ақ жасанды интеллект элементтерін енгізу арқылы байланыс орталығын одан әрі жаңғырту жоспарлануда.

Автожолдарда цифрландыруды арттыру саласындағы инновациялық шешім – бейнеаналитика және жасанды интеллект элементтері бар зияткерлік көлік жүйесін енгізу болады.

Сондай-ақ қоғам екі автожол учаскесінде цифрлық теңге пайдаланылатын пилоттық жобаны іске қосады, бұл бюджет қаражатын таңбалауға мүмкіндік береді және олардың дұрыс жұмсалмауын жоққа шығарады.

Сонымен қатар қоғам экологиялық және ресурс үнемдеуші технологияларды сынақтан өткізуге қатысады: Қазақстанда 52 инновация материалдардың бірыңғай базасында "жасыл" мәртебеге ие болды және жол құрылысы объектілерінде қолданылуы мүмкін.

Ғылыми-зерттеу институттарымен және халықаралық серіктестермен өзара іс-қимыл шеңберінде резеңке үгінділерін қайта өңдеу және жабын сипаттамаларын жақсарту негізінде шешімдер пысықталуда.

Осы технологияларды одан әрі масштабтау, бақылау және басқару процестерін цифрландыруды күшейту, сондай-ақ Қазақстанның климаттық және пайдалану жағдайларына бейімделген инновацияларды жүйелі түрде енгізу жоспарда бар.

"Kaztoll" қоғамының электрондық төлем алу жүйесі 27 ақылы учаскеде жұмыс істейді.

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында ауыр салмақты автокөлік құралдарының габариттік параметрлерінің бұзылуы, оларды Қазақстан Республикасы Көлік министрлігі Автомобиль көлігі және көліктік бақылау комитетінің көліктік деректер базасы және тасымалдау серпіні мониторингінің ақпараттық талдау жүйесіне беру туралы деректерді тіркеуге арналған автоматтандырылған арнайы өлшеу құралдарының 22 бірлігі жұмыс істейді.

Пайдаланушыға жаңалық таспасын, жеке кабинеттен жол бойындағы сервис пен жолдардағы жағдайларға (жолдарды ашу/жабу) қатысты ақпаратты, жол жұмыстарының картасын қарауға, ақылы жолдарды пайдаланғаны үшін төлем есебімен бағыт құруға мүмкіндік беретін QAJ mobile мобильді қосымшасын жетілдіру бойынша жұмыс жалғасуда.

Өзіндік құнды төмендету, қызметтің жөндеуаралық мерзімдерін, жол киімдері конструкцияларының берік сипаттамаларын арттыру, автомобиль жолдарының сенімділігі, қауіпсіздігі және жобалау мен құрылыс мерзімдерін қысқарту мақсатында

инновациялық технологиялар мен материалдарды тәжірибелік-эксперименталдық енгізу бойынша жұмыстар жүргізілуде, олар:

автокөлік жолдарын жобалау және салу кезінде жол жағдайын кешенді бағалау және басқару тиімділігін арттыру үшін су тасқынын жерді қашықтықтан зондтау және ГАЗ-технологиясы жүйесімен болжау тасқынды учаскелерді жоғары дәлдікпен болжауға мүмкіндік береді;

құрылыс мерзімдерін қысқарту үшін гофрленген металл конструкциялардан " гильзалау" әдісімен жасанды құрылысжайларды жөндеу (жұмыстардың қарапайымдылығы көлік құралдарының қозғалысын тоқтатпай орындалатындығында) авариялық шағын жасанды құрылыстарды қалпына келтіру және нығайту үшін тиімді болып табылады;

ұстап тұру қабілеті металл қоршаулардан кем түспейтін поливинилхлоридтен (ПВХ) (түрлі түсті және түнгі уақытта жарық шағылыстыратын) жол қоршауларын орнату.

Талдау ағымдағы операциялық модель жол жұмыстарын тапсыру мерзімдерінің бұзылуы, жол салу және реконструкциялау барысында қымбаттау, материалдар сапасының сәйкес келмеуі тәуекелдерін басқаруға толық мүмкіндік бермейтінін көрсетіп отыр, себебі қоғам мердігер ұйымдар тарапынан арнайы техника әзірлігінің, оның өнімділігінің төмендеуі, сондай-ақ жұмыс процесінде персоналдың болуы факторларын жасыруға мәжбүр.

11-кесте – SWOT-талдау (күшті жақтары, әлсіз жақтары, қауіптер, мүмкіндіктер)

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
<p>Талдау барысында қоғамның мынадай күшті жақтары айқындалды:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Республикалық маңызы бар жолдар желісінің ұлттық операторы мәртебесінің болуына байланысты бәсекелестіктің жоқтығы. 2. Қаржыландыруды тарту бойынша күш-жігер салуға қажеттіліктің болмауы. 3. Қоғам өз қызметінде айтарлықтай тәжірибеге, кадрлық және зияткерлік әлеуетке ие. 	<p>Қоғамның әлсіз жақтарын талдау барысында мақсатты деңгейге қол жеткізуге кедергі келтіретін бірқатар проблемалар, сондай-ақ тиісті бағыттарда жұмысты жетілдіру әлеуеті анықталды:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Жоспарлау және басқару процесі бөлігінде құзырет пен сараптама деңгейінің жеткіліксіздігі. 2. IT-мүмкіндіктері бөлігінде құзырет пен сараптама деңгейінің жеткіліксіздігі. 3. Өз қызметі бойынша БАҚ-тағы жағымсыз бейне. 4. Корпоративтік мәдениет пен қоғамның адами капиталына назар аудару деңгейінің жеткіліксіздігі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
<ol style="list-style-type: none"> 1. Жоспарлау сапасын арттыру және үздік халықаралық тәжірибені пайдалану есебінен операциялық тиімділікті арттыру. 2. IT-шешімдермен ұсынылатын өнімділік пен тиімділікті арттыру әлеуетінің маңыздылығы. 3. Корпоративтік мәдениетті күшейту және адами капиталды дамыту. 4. Деректерді басқару, республикалық жолдардағы жол бойындағы жерлердің экономикалық әлеуетінің 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заңнамаға қажетті өзгерістерді енгізу процесіндегі кідірістер. 2. Жол жұмыстарын қаржыландыру деңгейінің жеткіліксіздігі. 3. Нәтижелілікке негізделген келісімшарттар шеңберінде қызметтер көрсету үшін өнім берушілер дағдыларының жеткіліксіздігі. 4. Баламалы табыс көздерін дамытуға қажетті инвестицияларды қаржыландырудың болмауы.

тиімділігін арттыру және өзге де мүмкіндіктер есебінен қосымша көздерден кіріс алу.	5. БАҚ және соңғы пайдаланушылардың қоғамның операциялық қызметін теріс қабылдауы.
5. Жол желісін дамыту үшін жеке қаржыландыруды тарту саласындағы әлеует.	
6. Бизнес-процестерді оңтайландыру әлеуеті.	

Ұлттық оператордың мәртебесі, қаржыландыруды тарту бойынша мүмкіндіктердің кеңдігі, жұмыс тәжірибесінің, корпоративтік және адами капиталдың болуы қоғамның бәсекеге қабілеттілігіндегі негізгі артықшылықтар болып табылады.

2. Миссиясы және пайымы

Миссиясы: өңірлерді байланыстырып, экологияға қамқорлық жасай және мемлекет шығындарын азайта отырып, барлық автомобиль жолдарын пайдаланушылар үшін жылдам, қауіпсіз және жайлы жол жүруді қамтамасыз ету.

Пайымы: Қазіргі заманғы автомобиль жолдарын пайдаланушыларды толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті ұлттық автомобиль жолдарын басқару жөніндегі оператор.

3. Қызметтің стратегиялық бағыттары, мақсаттары, қызметтің түйінді көрсеткіштері және олар бойынша күтілетін нәтижелер

Қоғам өз миссиясы мен пайымын іске асыру мақсатында өз қызметін мынадай стратегиялық бағыттар бойынша жүзеге асыратын болады:

1. Республикалық жолдар желісін дамыту және күтіп-ұстау.
2. Қолжетімді және іркіліссіз ақылы автожолдар желісі.
3. Жол бойындағы сервисті дамыту.
4. Қоғамның орнықты дамуын қамтамасыз ету.

3.1. "Республикалық жолдар желісін дамыту және күтіп-ұстау" стратегиялық бағыты

Ескерту. 3.1-тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Мақсаты: Жол желісін дамыту мен күтіп-ұстаудың сапасын арттыру.

1-міндет. Жол жобаларын іске асыру сапасын арттыру

Қоғам жол жұмыстарын жоспарлаудың тиімділігін арттыруға, жол саласын дамытуда жүйелілік пен сабақтастықты қамтамасыз етуге, әлеуметтік-экономикалық дамудың жалпы мемлекеттік және салалық жоспарларымен үндестіруге ерекше назар аударатын болады.

Атап айтқанда, жоспарлау процесі нақты регламенттеліп, автожолдарды пайдаланушылардың мүдделерін, экономикалық өсуі мүмкіндігін кеңейту, халық табысының өсуін қамтамасыз ету, өңірлердің байланыстылығын арттыру мен үйлесімді дамуы оңтайлы ескеретіндей бағдарланатын болады. Жобаларға басымдық беру процесіне регламенттелген тәсілді енгізу шектеулі бюджет жағдайында тиімділікті барынша арттыруға мүмкіндік береді.

Қоғам өнім берушілерді іріктеу қағидаларын жетілдіру және саланың халықаралық көшбасшыларының қолжетімділігін қамтамасыз ету, жобалардың мемлекеттік сараптамасының деңгейі мен сапасын арттыру, нормативтік-регламенттік құжаттамада икемді тәсіл әдіснамасын енгізу, ЖСҚ келісу процесін жетілдіру, стандарттарды жаңғырту және т.б. мақсатында уәкілетті мемлекеттік органдармен тиімді өзара іс-қимыл жасауға күш-жігерін салады.

Қоғам жобалау ұйымдарының жауапкершілігін арттыруға бағытталған салалық заңнамаға өзгерістер енгізу мүмкіндігін қарастырады. Осындай өзгерістер нұсқаларының бірі жоба сапасының төмендеуіне не сол арқылы келтірілген залалды өтей отырып, оның құнының өсуіне әкеп соғуы мүмкін ықтимал жағдайларды өтеу мақсатында жобалау ұйымдарының өз кәсіби қызметін міндетті сақтандыруы болып табылады.

Жол саласын басқарудың тиімділігін арттыру және бюджет қаражатын ұтымды пайдалану мақсатында қоғам барлық жол жобаларына FIDIC халықаралық стандарттарын енгізу жөніндегі жоспарлы жұмысты жалғастырады. Бұл, атап айтқанда, жобалар құнының әділ, уақтылы, жедел өсуі үшін жағдай жасайды және осыған байланысты қолданыстағы бюджет заңнамасына тиісті өзгерістер енгізуге бастама жасалатын болады.

Қоғам республикалық маңызы бар жолдар желісінің жекелеген учаскелерін халықаралық деңгейдегі танылған көшбасшылар қатарындағы компанияларға сенімді басқаруға ұзақ мерзімге (25 – 30 жыл) беруді көздейтін ерекше маңызы бар автожол жобаларын қаржыландырудың жаңа тетігін пайдалану мүмкіндігі мен орындылығын зерделейді. Мұндай тетіктің ерекшеліктері жобаның өмірлік циклінде жобалау кезеңінен бастап күтіп-ұстау, орташа жөндеуге дейін бір ғана жеткізуші болуға тиіс. Бұл тәсіл өзінің ұзақ мерзімді сипатына байланысты мердігер ұйымды шығындарын азайту мақсатында жобалау деңгейінде, сол сияқты күтіп-ұстау кезеңінде де сапаға баса назар аударуға ынталандырады. Сондай-ақ ол жолдарды басқаруда тәжірибесі бар және өмірлік циклі ұзақ жобаларға қызығушылық танытатын халықаралық ойыншылар үшін қызығушылық тудырады.

Мұндай жағдайда мемлекеттің қаржыландыру бөлігінде өз міндеттерін сөзсіз және уақтылы орындауға кепілдік беретін қаржыландырудың жаңа түрі, сондай-ақ жоба сомасын эскалациялаудың және валюталық тәуекел мәселесін шешудің әділ тетігі талап етілетінін ескерген жөн. Қоғам мұндай тетікті пайдалану мүмкіндігі мен орындылығын сапалы бағалау мақсатында саланың әлемдік ойыншыларымен автожол желісінің нақты пилоттық учаскелерінің алаңдарында тиімді өзара іс-қимылды қамтамасыз етеді.

Бұдан басқа реттеуші мен ұлттық оператор арасындағы рөлдер мен жауапкершілік аймақтарын нақты ажырататын бұл тетік автожол жобаларын іске асырудың өмірлік циклін бюджет процесі кезеңімен синхрондау, мемлекеттік тапсырмалар шеңберінде

шығындарды жыл сайын баптар бойынша келісу қажеттілігін болдырмауға мүмкіндік береді, іске асырылып жатқан көптеген бағдарламаларды интеграциялайды, тұтастай алғанда жол саласын дамыту процесін бюрократиядан арылтуға мүмкіндік береді.

Қоғам техникалық бақылау және өнім берушілерді іріктеу тетіктерін жетілдіруді, автоматтандырылған бақылау жүйелерін ортақ IT-экожүйеге біріктіруді жалғастырады, KazRoadLab платформасы одан әрі дамытылады. Қоғам үлгілік шарттарға өзгерістер енгізу арқылы кепілдік берілген және іске асырылатын объектілерде техникалық қадағалау жауапкершілігін күшейтеді. Қоғам автожол жұмыстары нарығында бәсекелестікті дамыту мен қолдау және сапалы өнім берушіні тандау арасындағы теңгерімге ұмтылатын болады.

Мердігер ұйымдардың жұмыс сапасын объективті бақылау құралдары жерді қашықтықтан зондтау құралдарын, GPS-датчиктердің, ұшқышсыз ұшу аппараттарының деректерін және т.б. күшейту бойынша қазіргі бар және перспективті мүмкіндіктер қаралатын болады.

Қоғам мердігер ұйымдардың жабдықтарын мониторингтеудің автоматтандырылған жүйесін қолдану мүмкіндігін зерделейді, ол қажетті жол техникасының парктің санынан ауытқуын қадағалауға, ықтимал тапшылықты және графиктен қалыс қалуды ерте болжауға мүмкіндік береді.

Құрылған қоғамдық кеңес жол саласын дамытуда және автожолдарды пайдаланушылармен тұрақты кері байланысты жақсартуда "халықтық бақылау" жүйесінің негізгі буынына айналады. Қоғамдық ұйымдарды, кәсіптік одақтарды, азаматтық белсенділерді және азаматтық қоғамның өзге де элементтерін тарту қоғамның мердігер ұйымдардың жұмыс сапасы мен мерзімдеріне бақылау жасау дәрежесін арттыруға, "халық үніне құлақ асатын мемлекет" идеологиясын практикада іске асыруға мүмкіндік береді.

Қоғам персоналдың жұмыс істеуі үшін қолайлы жағдайларды қамтамасыз етіп, сонымен бірге мердігер ұйымдардан жұмыс орнында қауіпсіз еңбек жағдайларын сақтауды талап етуге ниетті. Қоғам қызметкерлер арасында нөлдік жарақаттану бағдарламасын, деректерді жинақтауды Near miss қауіпті оқиғаларын талдауды және қызметкерлер мен мердігерлер арасында қауіпсіздік мәдениетін дамытуды жалғастырады. Сондай-ақ қоғам құрылыс қызметінің қоршаған ортаға, жануарлар мен өсімдіктер әлеміне теріс әсерін азайтуға ұмтылатын болады.

2-міндет. Автомобиль жолдарын күтіп-ұстаудың заманауи тәсілдерін енгізу

Қоғам автожолдардың жоғары көліктік пайдалану көрсеткіштеріне (жылдамдық, тегістік, төзімділік, автокөлік қозғалысы қауіпсіздігінің жоғары жағдайлары) қол жеткізу мақсатында жолдарды сапалы және уақтылы күтіп-ұстау жөніндегі жұмысты жалғастырады. Құрылыс кезеңінде алынған автоматтандырылған бақылау жүйелерінің деректері ықтимал проблемалық жол учаскелерін талдау және болжау үшін пайдаланылатын болады.

Қоғам жағдайы нашар автожолдарды жөндеуден жолдарды жақсы және қанағаттанарлық жағдайда сақтауға, олардың нашарлауының алдын алуға және сол арқылы болашақта қымбат жөндеу жүргізу қажеттілігіне көшуге ұмтылатын болады.

Жол ісі теориясы мен практикасының дамуын, жаңа технологиялардың пайда болуы мен дамуын ескере отырып, жол желісінің жай-күйін бағалау әдіснамасы мен технологиясы кезең-кезеңімен өзектілендіріліп, жетілдірілетін болады.

Жолдарды күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды уақтылы жүргізу қаражатты ұтымды пайдаланудың кепілі болып табылады. Осыған байланысты қоғам республикалық жолдар желісін күтіп-ұстау үшін жол-пайдалану техникасы мен жабдықтарының жеткіліксіз жарақтандырылу проблемасын шешу, оларды уақтылы сатып алу мен қайта жарақтандыруды жүзеге асыру жөнінде шаралар қабылдайды.

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес автожол саласын реформалау шеңберінде "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ мен "Қазақавтожол" ЖШС біріктіру бойынша жұмыс жалғасуда, нәтижесінде республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын басқару жөніндегі бірыңғай автожол компаниясы құрылады.

Бұл ретте жұмыстарды ұзақ мерзімді жоспарлау бөлігінде қолданыстағы заңнаманың нормаларын жетілдіру қажет, бұл жөндеулерді жоспарлауды және үлестік шығындарды оңтайландыру, республикалық автомобиль жолдарын жөндеуге және күтіп-ұстауға арналған шығыстарды ықтимал субсидиялау есебінен автожол саласы қызметінің тиімділігін арттыруға қатысты нормаларды іс жүзінде қолданысқа енгізу үшін құқықтық тетіктерді жетілдіруге мүмкіндік береді.

Қоғам жолдарды күтіп-ұстауға жұмсалатын шығындарды үнемдеу және жолдардың қажетті сапа мен қауіпсіздік деңгейіне тұрақты сәйкестігін қамтамасыз ету мақсатында жолдарға қызмет көрсетуге сервистік шарттарды ақаусыздық қағидаттарында жасасуды енгізуді жоспарлап отыр. Бұл тәсіл жол сапасының тұрақты деңгейін қамтамасыз етуге, пайдаланушылардың автокөлікті жөндеуге арналған шығыстарын азайтуға және олардың қанағаттанушылығын арттыруға мүмкіндік береді. Ұзақ мерзімді табыс көзіне кепілдік мердігерлерге инновацияларға, жабдықтарға және персоналды оқытуға инвестиция салуға мүмкіндік береді.

Қоғам инновациялық шешімдер мен технологияларды, материалдар түрлерін енгізуді жалғастырады. Қоғам қаражатты ұтымды пайдалану мақсатында пайдаланудың жоғары сипаттамаларын сақтай отырып, жөндеуаралық мерзімді ұлғайтатын материалдарды қолдануға ұмтылады.

Қоғамда екпінді жұмыс жүргізу үшін бекітілген штат саны шеңберінде арнайы құрылымдық бөлімше құрылады, ол бейінді жоғары оқу орындарымен, отандық және халықаралық ғылыми орталықтармен, шет елдердегі өздеріне ұқсас ұйымдармен ынтымақтастықта ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстарды (

бұдан әрі – ҒЗТҚЖ) дамытумен, сондай-ақ нормативтік базаны жетілдірумен және автомобиль жолдарының және жол құрылыс жайларының сенімділігін арттыру бойынша инновациялық жолдарды іздеумен айналысатын болады.

Күтілетін нәтижелер:

2032 жылдың соңына қарай республикалық маңызы бар автожолдардың 100 %* үлесін "жақсы" және "қанағаттанарлық" жағдайға жеткізу, сондай-ақ өңірлерді автожолдардың жақсы жай-күйімен толық қамтуды қамтамасыз ету.

3.2. "Қолжетімді және іркіліссіз ақылы автожолдар желісі" стратегиялық бағыты

Мақсаты: Ақылы автомобиль жолдарын пайдаланушылардың барынша қанағаттануын қамтамасыз ету

1-міндет. Автожолдарда ақы алу жүйесін сапалы енгізу

Қоғам мемлекеттік бюджетке түсетін жүктемені азайту, автожолдардың сапасын жақсарту, инфрақұрылымды дамытуды және ұзақ мерзімді перспективада қалыпты жағдайда ұстауды қамтамасыз ету мақсатында халықаралық практиканы ескере отырып, төлемақы алу жүйесін дамытуды жалғастырады.

Мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен шарттардың (оның ішінде концессия шарттарының) негізінде не беделді халықаралық инвесторларды тарту не аралас немесе өзге де тәсілді пайдалану негізінде ААЖ-ны одан әрі дамыту міндетін іске асырудың оңтайлы нұсқасы айқындалатын болады. Қоғам ААЖ енгізу процесін жедел және күрделі шығындардың әділ құнын айқындау тұрғысынан да бақылауды жоспарлап отыр. Ақылы жүйені енгізуге жоспарланған барлық жобаларға ААЖ (Kaztoll) лицензияланған операциялық жүйесін енгізу жалғастырылады.

Елдің транзиттік әлеуетін арттыру және өңірлердің орталықпен ішкі көліктік байланысын қамтамасыз ету жөніндегі ұлттық жобаның міндеттерін іске асыру шеңберінде ақылы жолдар жүйесін дамыту олардың санатын, сұранысы мен жүктемесін, сондай-ақ алынған ағымдағы нәтижелерді ескере отырып, оңтайлы конфигурацияны айқындау қағидаттарына сәйкес кезең-кезеңімен жүзеге асырылатын болады. Бұл ретте экономикалық орындылықтың қажетті әлеуетіне ие, неғұрлым сұранысқа ие бағыттардағы, қозғалысы қарқынды жолдарға басымдық берілетін болады. Атап айтқанда, Қытайдан және Орталық Азия елдерінен Кавказ арқылы Еуропаға транзитті қамтамасыз ететін ТРАСЕКА көлік дәлізі жоғары сұранысқа ие бола бастады. Сонымен бірге қоғам осы мәселені шешу кезінде ақы алу жүйесінің өзін-өзі ақтау қажеттілігі мен жақын маңдағы елді мекендер өңірінің әлеуметтік-экономикалық жағдайына әсер ету арасындағы мүдделер теңгерімін іздестіретін болады.

ААЖ-ны дамыту барысында бақылау аркаларында жүріп өтуді тіркейтін қазіргі заманғы технологиялар қолданылатын болады, бұл жолдарда кептелістердің (кезектердің) болмауына байланысты пайдаланушыларға жоғары жылдамдық режимін

қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Көлік құралдарын сапалы тіркеу және сәйкестендіру міндеттеріне, оның ішінде қолайсыз ауа-райы жағдайларында және тәуліктің түнгі уақытында, сондай-ақ бейне талдау мүмкіндіктеріне ерекше назар аудару жоспарлануда.

Қоғам жаңа ақылы учаскелерді енгізу, мониторинг орталығын, деректерді (негізгі және резервтік) өңдеу орталықтарын, клиенттермен жұмыс істеу жөніндегі колл-орталықты және өзге де қажетті инфрақұрылымды дамыту жөніндегі жұмысты жалғастырады. Қажет болған жағдайда шлагбаумдары бар гибридті ақы алу жүйелерін пайдалану жоспарлануда.

Ақылы жолдар жүйесін дамыту мәселесін республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының бойында ТОБЖ төсеу мәселелерімен, сондай-ақ интернет желісінің тұрақты және сапалы қолжетімділігі мәселесін шешудің өзге де тиімді тәсілдерімен үйлестіру жоспарлануда. Интеллектуалды көлік жүйесін құруға жасалған мұндай қадам нақты уақыт режимінде автожолдарға мониторинг жүргізуге, жақын маңдағы елді мекендерге, жол бойындағы сервис пункттеріне және пайдаланушыларға байланыс қызметтерін көрсетуге, мобильді байланыс операторларына және телекоммуникациялық байланыс операторларына ТОБЖ-ны жалға беруге, ААЖ қажеттіліктерін қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

Қоғам халықаралық ақылы жолдар операторларымен келіссөздер жүргізу бөлігінде құзыретті күшейту бойынша шаралар қабылдауды жоспарлап отыр.

Жалпы ақылы автожолдар жүйесін одан әрі дамытуды саннан сапа басымдығымен жүргізу жоспарлануда.

2-міндет. Пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін арттыру

Ақы алу тетігін жетілдіру, сондай-ақ көрсетілетін қызметтерден табыс табу және олардың ассортиментін кеңейту жөніндегі шаралар қабылдау жұмысы өз жалғасын табады.

Қоғам ақылы автожолдарды пайдаланудан барынша жайлылықты қамтамасыз ететін адамға бағдарланған инфрақұрылымды қамтамасыз етуге назар аударады.

Оның ішінде QAJ mobile мобильді қосымшасының функционалын, "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ (Kaztoll) электрондық төлем алу жүйесін қажетті техникалық деңгейде ұстау және одан әрі дамыту бойынша шаралар қабылдануы мүмкін. Даму шеңберінде мемлекеттік органдардың автомобиль жолдарын, берешектерінің бар екендігі туралы смс-хабардар ету сервисін пайдаланушылармен тікелей өзара іс-қимылын қамтамасыз ету үшін шаралар қабылдау, ақылы учаскелерде орналасқан метеостанцияларды мобильді қосымшамен және т.б. интеграциялау жоспарлануда.

Қазақстан Республикасының бейрезиденттерінен ақы алу, сондай-ақ Е100 төлем карталарын пайдаланушылардың ақы төлеу рәсімін оңайлату мақсатында жеке шот бойынша алдын ала төлеу мүмкіндігін көздеу қажет.

Ақылы көрсетілген қызметтер ассортиментін кеңейту шеңберінде QazToll бағдарламалық қамтылымы бар және қоғам қызметінің табысын арттырудың консультациялық қызметтерін көрсететін жаңа нарықтарға шығу мүмкіндігі зерделенетін болады.

Осылайша алынған цифрлық деректер массиві мемлекеттік әкімшілендірудің мақсаттары үшін, сол сияқты коммерциялық мақсатта пайдалану үшін жеке деректер мен ақпараттық қауіпсіздік туралы заңнаманы сақтау мақсатында да қолданыла алады. Мысалы, ауыр салмақты автокөлік құралдарының салмақ габариттік параметрлерінің бұзылуы туралы деректерді тіркеуге, оларды ҚР ИИДМ Көлік комитетінің көлік дерекқорымен тасымалдар динамикасын мониторингтеу ақпараттық-талдау жүйесіне беруге арналған мамандандырылған автоматтандырылған өлшеу құралдарын орнату және қызмет көрсету бойынша қызметтер көрсетуден табыс табу. Қазіргі уақытта өлшеу құралдарына техникалық қызмет көрсетуге арналған шығындар (тексеру туралы сертификатты растау) қоғам қаражаты есебінен жүргізіледі. Болашақта автоматтандырылған өлшеу құралдарын (бұдан әрі – АӨҚ) басқарғаны, тиісті мемлекеттік органдарға ақпарат беретін, ЖҚЕ бұзушылықтарын тіркеу жүйесін орнатқаны үшін сыйақы алу мүмкіндігі қарастырылуда. Осыған байланысты Қоғам мүдделі мемлекеттік органдармен тиісті жұмыс жүргізуді, сондай-ақ алынатын ақпараттан табыс табуды жоспарлап отыр.

Қоғамның ұйымдық құрылымында қоғамның Басқарма төрағасына тікелей бағынатын цифрлық деректермен талдамалық жұмыс жөніндегі жеке бөлімшені ашу жоспарлануда.

Қоғам республикалық жолдар учаскелерінде ақы алуды енгізуді бастау аясында пайдаланушыларды белсенді түрде хабардар етуді және қолжетімді төлем құралдарына оқытуды, сондай-ақ қолда бар көрсетілетін қызметтер спектрі бойынша ақпараттық-түсіндіру жұмысын күшейтуді жоспарлап отыр.

Қоғам ақылы автожолдарды пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін объективті бағалау тетігін құру және PDCA ("Plan-Do-Check-Act" – жоспарлау – іс-қимыл – тексеру – түзету) тәсілі шеңберінде шаралар қабылдау жөніндегі іс-шараларды қабылдайды.

Күтілетін нәтижелер:

жоғары жылдамдық режимін қамтамасыз ететін инфрақұрылымы тиімді ақылы автожолдардың дамыған жүйесі. Ақы алу жүйесі үздік халықаралық стандарттарға жауап беретін болады;

пайдаланушының қажеттіліктерін қанағаттандыруды толық қамтамасыз етуге бағытталған ыңғайлы төлемдер алу жүйесі.

3.3. "Жол бойындағы сервисті дамыту" стратегиялық бағыты

Мақсаты: Пайдаланушыларға жайлылықты қамтамасыз ету мақсатында жол бойындағы сервисті дамыту

1-міндет. Жол бойындағы бизнесті дамыту

Қоғам бизнеспен, жергілікті атқарушы органдармен, коммерциялық емес ұйымдармен және азаматтық қоғаммен ынтымақтастықтың жеделдігі мен тиімділігін арттыру мақсатында нормативтік-құқықтық базаны одан әрі жетілдіру жөнінде шаралар қабылдайды.

Гранттар, арзандатылған кредиттер, консультациялар беру, үлгілік жобаларды әзірлеу бөлігінде бизнес пен коммерциялық емес сектор үшін ынталандыру шараларын заңнамалық ресімдеу және дамыту бойынша жұмыс жалғасады.

Қоғам ҚР СТ 2476 – 2021 ұлттық стандартын жетілдіру және әлемдік деңгейге жеткізу бойынша кезеңді жұмыс жүргізуді жоспарлап отыр. ҚНЖЕ және санитариялық нормаларды уақтылы жаңарту олардың автожолдарды пайдаланушылардың сапа стандарттарына қойылатын талаптарының өсуіне сәйкестігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Автомобиль жолдарын пайдаланушылардың базалық қажеттіліктерін жедел қанағаттандыру мақсатында сервистің ең төменгі деңгейі объектісінің үлгілік шарты әзірленетін болады.

Республикалық және жергілікті атқарушы органдармен бірлесіп жол бойындағы сервисті дамыту жөніндегі өңірлік іс-шаралар жоспарларын әзірлеу және өзектілендіру жалғасады.

Қоғам республикалық жолдар бойындағы елді мекендерді дамытуды экономикалық ынталандыру шаралары бойынша нормативтік-құқықтық заңнамаға қажетті өзгерістер әзірлеп, ұсынуды жоспарлап отыр. "Құзыреттерді дамыту" тәсілін іске асыру шеңберінде өздері өндірген халық тұтынатын тауарларды өткізетін жол бойындағы елді мекендердің тұрғындары жол инфрақұрылымына біріктірілетін болады.

Халықаралық автомобиль көлігі одағы (IRU) жасайтын халықаралық жол сервисі картасына кіретін қазақстандық объектілер санын ұлғайту жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу жоспарлануда.

2-міндет. Жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту

Қоғам бизнеспен жол бойындағы сервис объектілерінің Ұлттық стандарт талаптарына сәйкестігін қамтамасыз ету, жол бойындағы сервиске инвесторлар тарту бойынша жұмысты жалғастырады.

Демалыс алаңдары мен жабдықталған модульдік және күрделі үлгідегі жайлы санитариялық-гигиеналық тораптарды халықаралық және техникалық нормаларының талаптарына келтіру жоспарлануда. Автожолдардың жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі халықаралық және техникалық нормалардың талаптарына, сондай-ақ жол қозғалысына қатысушылардың шынайы қажеттіліктеріне толық көлемде жауап беретін болады.

Жол бойындағы инфрақұрылымды дамытуға кешенді тәсілді енгізу, оның ішінде Караванинг пен TIR-паркингтерге арналған алаңдар орнату қажеттілігіне ерекше назар аударылатын болады. Инклюзивтілік, ерекше қажеттіліктері бар адамдардың мұқтаждықтарын қанағаттандыру, ана мен баланы қорғау мәселелеріне ерекше назар аудару жоспарлануда. Қоғам инфрақұрылым, сумен жабдықтау және өзге де коммуникацияларды жүргізуді ішінара қамтамасыз ету жөнінде шаралар қабылдайды.

Қауіпсіз орта құруға күш салу шеңберінде жол бойындағы сервис объектілерін дамытуды жол желісін мониторингтеу және қауіпті учаскелерін анықтаумен байланыстыру жоспарлануда. Атап айтқанда, ауа райы жағдайы (боран, тұман) үнемі бұзылатын, жолдар қанағаттанарлық жағдайда күтіп-ұсталмайтын (шұңқырлар, жүргінші бөлігіндегі қар, көктайғақ), жануарлардың өріс аудару жолдарымен қиылысатын жол желісі аймақтарын және өзге де факторларды айқындау және инженерлік, техникалық және өзге де шешімдер арқылы тиісті проактивті шаралар әзірлеу.

Атап айтқанда, мұндай объектілерде мемлекеттік органдармен ынтымақтастықта қажетті медициналық инфрақұрылым құру, жол полициясы бөлімшелерін орналастыру, жолдарды тазарту және жөндеу үшін ресурстар мен құзыреттерді шоғырландыру жоспарлануда. Бұл бағыттағы жұмыс, мысалы LiTRO компаниясы сияқты осы салада маманданған бизнеспен тығыз ынтымақтастықта жүргізілетін болады. Жолда күтпеген жағдайға тап болған пайдаланушылар үшін ақылы сервисті дамытуды ынталандыру бойынша шаралар қабылданатын болады.

Қоғам жол бойындағы сервис объектілері жүйесін дамыту шеңберінде елді мекендер экономикасының дамуына қосымша қарқын беру, жұмыс орындарын құру мақсатында жергілікті билік органдарымен жұмыс атқаруды жоспарлап отыр. Өңірлердің байланысын күшейту мақсатында объектілер құрылысын экономикалық жағынан тиімді жерде ғана емес, сол сияқты әлеуметтік маңызы бар жерде де жүзеге асыру қажет.

3-міндет. Биоәртүрлілікті қорғау

Қоғам құрылыс пен көліктің биологиялық және физикалық табиғи жүйелерге теріс әсерін азайтуға күш салады. Елді мекендердің тұрғындарына шулы және өзге де жағымсыз әсерді азайту жөнінде шаралар қабылдау жалғасады.

Шектеулі ресурстарды оңтайлы пайдалану, жол салу және пайдалануда экологиялық және ресурс үнемдейтін технологияларды қолдану бойынша жағдай жасау үшін шаралар қабылдау жоспарлануда. Қоғам жері қуаң аудандарда жасыл желектер алаңын ұлғайтуды және еріген суды ұтымды пайдалануды, демалыс алаңдарының айналасындағы аймақтарды абаттандыруды ынталандыру үшін күш-жігерін салады.

Қоғамның жасыл күн тәртібінің өзектілігі және орнықты дамуы аясында қалдықтарды бөлек жинау және қайта өңдеу ынталандырылады. "Жасыл экономикаға" көшу шеңберінде автожолдар мен жол құрылысжайларын жобалау сатысында энергия

үнемдеу және энергия генерациялау жүйелері, демалыс алаңдарын, сервис объектілерін жарықтандыру үшін күн батареялары, экодуктарды жобалау, МБҚ қоқыстары мен қалдықтарын қайта өңдеу енгізіледі.

Шығарындыларды азайту және экологиялық бейтарап көлікті ынталандыру мақсатында электромобильдерді қуаттау станциялары жүйесі дамитын болады. Бұл жұмыс бизнеспен және ірі инвесторлармен ынтымақтастықта жасалуы мүмкін.

Экологиялық тепе-теңдікті, өсімдіктер мен жануарлар дүниесінің биологиялық әртүрлілігін сақтау, қоршаған ортаға антропогендік әсерді азайту үшін барлық қажетті шараларды қолдану жоспарлануда.

Күтілетін нәтижелер:

үздік халықаралық стандарттар мен тәжірибелерге сәйкес келетін жол бойындағы сервис саласының дамуына негіз болатын және оны ынталандыратын жетілдірілген нормативтік-құқықтық база;

қауіпсіздіктің жоғары деңгейін қамтамасыз ететін, автожол пайдаланушыларының қажеттіліктерін ыңғайлы және сапалы қанағаттандыратын жол бойындағы сервисінің инклюзивті көпфункционалды ортасы;

қоршаған ортаны қорғауға, биосфераны қорғау және молықтыруға ықпал ететін экологиялық инфрақұрылым.

3.4. "Қоғамның тұрақты дамуын қамтамасыз ету" стратегиялық бағыты

Ескерту. 3.4-тарауға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

Мақсаты: Қоғамның тұрақты дамуы бойынша шаралар қабылдау

1-міндет. Бизнес-процестерді цифрландыруды қамтамасыз ету

Қоғам бизнеске деген көзқарасты жаһандық қайта ойластыру, бизнес-процестерді оңтайландыру және автоматтандыру есебінен қызметтің тиімділігін арттыру, сондай-ақ IT-жүйелердің келісілген жұмысын ұйымдастыру қажеттілігін түсінеді.

Бұл кезеңде қоғам бірыңғай цифрлық экожүйені құруға назар аударады. Міндетті іске асыру шеңберінде кәсіпорынды басқару жүйесін (ERP) және интеллектуалды көлік жүйесін (ИКЖ) енгізу жоспарлануда.

Кәсіпорынды басқару жүйесі ақы алу жүйесімен, мамандандырылған автоматтандырылған өлшеу жүйесімен, автожолдарды пайдаланушыларға арналған мобильді қосымшамен, "Е-Құрылыс" жүйесімен, Қазжол зертханасымен, сондай-ақ уәкілетті мемлекеттік органның ақпараттық жүйелерімен және ҚР ИИДМ Автомобиль жолдары комитетімен интеграцияланатын болады. Қоғамның негізгі бизнес-процестерін цифрлау және автоматтандыру бойынша іс-шараларды кәсіпорынды басқарудың өзіндік жүйесін енгізу арқылы іске асыру жоспарлануда. Бұл жүйе "бір терезе" тұжырымдамасы шеңберінде қоғамның барлық бизнес-процестерінің өзара байланысын қамтамасыз етеді, бұл өз кезегінде деректерді енгізудің, сақтаудың және өңдеудің ашықтығын, қолжетімділігін, жеделдігін қамтамасыз етеді. Сондай-ақ

бұл жүйе кеңейтілген талдамалық деректерді алуға, қызметтің негізгі түрлері бойынша есептілікті оңтайландыруға, автожолдардың жай-күйі бойынша жедел мәліметтерді алуға, үлкен деректер негізінде әртүрлі көрсеткіштерді болжауға мүмкіндік береді. Жүйелерді интеграциялаудың нәтижесі республикалық маңызы бар автожолдардың цифрлық моделі (2D) болады, онда барлық жедел ақпарат қамтылады (автокөлік құралдары қозғалысының қарқындылығы, жол бойындағы сервис объектілері, климаттық деректер, автожолдардың ағымдағы жай-күйі, жол-құрылыс жұмыстарының мәртебесі жөніндегі ақпарат, ақылы учаскелердің алымдары туралы ақпарат, арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарымен (бұдан әрі – ААӨК) орналасқан жері және өзгелері).

Республикалық жолдар бойында IT-инфрақұрылымды кеңейту және жеке инвесторлар есебінен Интернетпен қамтамасыз ету бойынша бағдарлама әзірлеу жоспарлануда. ТОБЖ құрылысы нақты уақыт режимінде автожолдарға мониторинг жүргізуге, жақын маңдағы елді мекендерге, жол бойындағы сервис пункттеріне және пайдаланушыларға байланыс қызметтерін көрсетуге, мобильді байланыс операторларына және GSM телекоммуникациялық байланыс операторларына ТОБЖ-ны жалға беруге мүмкіндік береді. ТОБЖ-ны дамыту GSM-операторларға мобильді байланысты дамытуға және жол бойындағы сервис объектілерінің интернетке қол жеткізуін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Қоғам интеллектуалды көлік жүйесінің мүмкіндіктерін пайдалану перспективасының зор екенін көріп отыр. Пайдаланушыларға қолжетімділік мобильді құрылғымен қамтамасыз етіледі, жүйе жүргізуді қауіпсіз, тиімді және жайлы етуге мүмкіндік береді. Интеллектуалды көлік жүйесі бағдарламалық инфрақұрылымы бар датчиктер, жасанды интеллект және үлкен деректерді өңдеу жүйесі сияқты физикалық инфрақұрылымды қамтуы қажет.

Internet of Things (IoT) құралдарының дамуы сел мен су тасқыны, жер сілкінісі сияқты табиғаттың дүлей құбылыстарына жедел ден қоюға, бұзылған жол төсемі бар учаскелерді анықтауға мүмкіндік береді.

Қоғамның IT әлеуетін арттыру мақсатында жүйені одан әрі дамыта отырып және басқа да мемлекеттік және мемлекеттік емес ақпараттық жүйелермен интеграциялай отырып, ҚР ИИДМ Көлік комитетінің (сенімгерлік басқару шеңберінде) көліктік деректер базасының ақпараттық-талдау жүйесін (бұдан әрі – КДБ АТЖ) беру жоспарлануда.

Осы бастама шеңберінде жасанды тапшылық пен қайталама нарықтың проблемалық мәселелерін шешуді ескере отырып, осы бланкілерді қарау және беру рәсімін толық автоматтандыру жолымен шетелдік рұқсат бланкілерін беру тетігін жетілдіру жоспарлануда.

Бұдан басқа, қоғамның жолдардың интерактивті картасымен КДБ АТЖ интеграциялау 5 минут ішінде ірі габаритті және ауыр салмақты жүкті тасымалдауға

арналған арнайы рұқсаттарды қарау және беру рәсімін толық автоматтандыруды қамтамасыз етеді, бұл рұқсаттарды алудың жоғары қолжетімділігі есебінен мемлекет бюджетіне автожолдармен жол жүргені үшін алымдар түсімдерінің ұлғаюын қамтамасыз етеді.

ҚДБ АТЖ-ны әлеуетін пайдалану арқылы Қазақстан Республикасындағы бейрезиденттердің ақылы автожолдармен жол жүргені үшін берешектерді толық өндіріп алуды қамтамасыз ету жоспарлануда.

ҚДБ АТЖ дамыту арқылы автокөлік құралдарының жол жүруін көліктік бақылау функциясын жетілдіру жоспарлануда.

Қоғам өз қаражаты есебінен оқыту арқылы ІТ-мамандардың біліктілік деңгейін арттыру, меншікті серверлік қуаттарды жаңғырту мен кеңейтуді қоса алғанда, қоғамның ішкі ІТ-инфрақұрылымын дамыту және ақпараттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша ұзақ мерзімді бағдарламаны жоспарлайды.

Колл-орталық пен help desk интерфейсінің мүмкіндіктерін кеңейту арқылы жүйе пайдаланушыларымен кері байланыс деңгейін арттыру.

2-міндет. Тұрақты дамудың ажырамас элементі ретінде қаржылық орнықтылықты күшейту

Қоғам жол жұмыстарын бюджеттен толық қаржыландырмау мүмкіндігін жою үшін заңнамаға өзгерістерге бастама жасайды. Қаржыландырудың тұрақты және болжамды ағынын қамтамасыз ету тетіктерін әзірлеу бойынша тиісті мемлекеттік органдармен консультациялар жалғасатын болады. Осыған байланысты, атап айтқанда, нысаналы қаржыландырумен, оның ішінде егеменді әл-ауқат қорларынан берілетін нысаналы трансферттер, сондай-ақ қаржыландырудың болжамды деңгейін қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін өзге де көздер есебінен жол қорларының жұмыс істеуінің халықаралық тәжірибесі зерделенетін болады.

Қоғам республикалық жолдардағы жол бойындағы жерлерде қажетті инфрақұрылымды жүргізу арқылы оларды кейіннен реконструкциялау үшін және реконструкциялау жүргізілген учаскелерді қосымша кіріс көзін жасау мақсатында жалға не басқаруға беру жолымен оларды басқаруға алу жөнінде шаралар қабылдайды.

Қоғам қосымша кіріс алу салаларын кеңейту әлеуетін іске асыру жөніндегі жұмысты жалғастырады. Кірістің жаңа көздерін іздестіру көрсетілетін қызметтердің сапасы мен географиясын жақсартуға, ағымдағы операциялық қызметке қарыздар мен шығындар бойынша міндеттемелерді уақтылы орындауға мүмкіндік береді. Болашағы бар бағыттардың бірі ТООБЖ көлік құралдарын пайдаланушылар үшін сервис (жолдағы техникалық көмек және т.б.) ұсынатын қосымша мүмкіндіктер есебінен сервис, цифрлық деректер, интернет желісі және ұялы байланыс саласынан табыс табу, автожол учаскелері бойында жарнама қалқандарын жалға беру және басқалары болып табылады.

Қоғам жол саласында жергілікті қамтуды және импортты алмастыруды дамыту бойынша мүдделі мемлекеттік органдармен және даму институттарымен белсенді ынтымақтастық арқылы сатып алынатын материалдар мен көрсетілетін қызметтер бағасының күрт өсуіне жол бермеу бойынша бюджеттің шығыс бөлігіне бақылауды жүзеге асыру үшін шаралар қабылдайды.

Қоғам қарыз жүктемесін азайтуға қатысты қарыздарды ұлттық валютадағы қайта қаржыландыру жолымен валюталы міндеттемелер үлесін төмендетуде перспективаны байқап отыр. Қоғам қарыздарды қайта құрылымдау жолымен қарызға қызмет көрсетуге арналған шығыстарды төмендету, сондай-ақ валюталық және өзге де қаржылық тәуекелдерді төмендету бойынша отандық және шетелдік қаржы институттарымен ынтымақтастықты жалғастырады.

3-міндет. Қоғамның теңгерімді дамуын қамтамасыз ету

Қоғам адам капиталын дамытуға елеулі ресурстар салуды жалғастырады. Персонал үшін қамқорлық жасау қоғам үшін басымдық болып табылады.

Қоғам әлеуметтік пакетті, қолайлы еңбек атмосферасын, өз жұмыскерлерінің әлеуметтік қорғалуын қамтамасыз ете отырып, персоналдың қанағаттанушылығын арттыруға ұмтылады.

Мемлекеттік саясатты және орын алып отырған басшылық позициялардағы әйелдер санының теңгерімсіздігін ескере отырып, қоғам гендерлік теңдікті дамыту жөнінде нысаналы жұмыс жүргізетін болады.

Қоғам кандидаттарды іріктеу, жалдау мен дамытудың ашық және әділ процесін қамтамасыз ететін кадр саясатын іске асыруды жалғастырады.

Қоғам инклюзивтілік қағидаты бойынша мансаптық өсудің тең мүмкіндіктеріне кепілдік беретін HR-стратегиясын жақсартуға ниетті.

Қоғам нөлдік жарақаттану, қауіпті жұмыс жағдайларының тәуекелдерін, өндірістегі қауіпті іс-қимылдарды азайту саясатын жалғастырады. Қоғам еңбекті қорғауды жақсарту, оның ішінде қауіпсіздікті басқару бойынша проактивті іс-шараларды іске асыру бойынша үздік әлемдік тәжірибені пайдалануды жоспарлап отыр.

Қоғам жол-көлік жарақатын азайту жөніндегі кешенді бағдарламаны іске асыруда, онда инфрақұрылымдық, сондай-ақ ұйымдастырушылық шаралар қамтылған. Қоғам тәуекелдерді азайту, жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін арттыру және жол-көлік жарақатын қоса алғанда, жол-көлік оқиғалары салдарының ауырлығын төмендетуге ықпал ететін жағдайлар жасау үшін барлық ықтимал шараларды қабылдайды.

Қоғам қаржы-шаруашылық қызметтің ашықтығына ұмтылады, ашықтық, есептілік, сыбайлас жемқорлыққа төзбеушілік, мүдделер қақтығысына жол бермеу сияқты тұрақты даму қағидаттарын сақтауды жалғастырады.

Корпоративтік рух корпоративтік мәдениеттің негізі болып табылады. Қоғам ұжымда берік қарым-қатынас жасау, қоғам мақсаттарын дұрыс түсіну мен көру, жұмыс

Р/ с №	Стратегиялық бағыт	Міндеттің атауы	негізгі көрсеткіші	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

			2019 жылға қатысты негізгі капиталға инвестициялардың өсімі*, %	15,1	152,8								
			Өткен жылға қатысты негізгі капиталға салынған инвестициялардың өсімі, кемінде, %				10	10	10	10	10	10	10
			Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы бойынша ІІ және ІІІ техникалық санатт	50	55	38	39	40	41	42	43		45

1	Республикалық жолдар желісін дамыту және күтіп-ұстау	1 - міндет . Жол жобаларының іске асырылу сапасын арттыру	ағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %									44	
		Іске асырылатын жобалар бөлімінде қайта жаңартылған			45	47	50	20	35	14		13	

автомобиль жолдарының үлесі (жол жүрісінің ашу), %								10		
Құрылыспен қамтылған автомобиль өткізу пункттерінің үлесі, %			16	19	22	38	54	69	85	100
Күрделі және орташа жөндеумен қамтылған республикалық және халықаралық маңызы бар жолдардың үлесі, %			30,8	35,3	40,9	17,5	15	10	10	10
Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар	94	97	94	95	96	97	98	99		100

		автомобиль жолдарының үлесі* *, %									100	
	2 - міндет Жолдарды күтіп-ұстаудың заманауи тәсілдерін енгізу	Кешенді-нысаналы бағдарламаның жоспарлы мәндерінің орындалуы, %	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
		Автожолдарды күтіп-ұстау үшін жол-пайдалану техникасымен жарақтандыру, %			90	95	100	48	50	52	54	56
Автожолдардың	1 - міндет	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы бойынша ақы алу жүйесі		27								

4	Қоғамның орнықты дамуын қамтамасыз ету	1 - міндет . Бизнес-процестердің цифрландыруды қамтамасыз ету	обиль жолдары желісінің цифрлық картасын жасау, кемінде %	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
			Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларының орнату, бірлік	15	18	8	11	9	20	21	25	30	30
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Ағымдағы өтімділік коэффициенті	1,0	1,0								
		2 - міндет . Орнықты дамуың ажырамас элементі ретінде	2019 жылға арналған жоспарлы көрсеткішке қатысты еңбек өнімділігінің		40								

	Жол жобаларын іске асыру сапасын арттыру	жолдарының үлесі (жол жүрісін ашу), %	жолдарын салу және реконструкциялау жобалары бойынша іс жүзінде жол жүрісінің ашылуы (өспелі қорытындымен)
		Құрылыспен қамтылған автомобиль өткізу пункттерінің үлесі,%	Қамтылған автомобиль өткізу пункттерінің республикалық маңызы бар автомобиль жолдарындағы жалпы өткізу пункттеріне қатынасы
		Күрделі және орташа жөндеумен қамтылған республикалық және халықаралық маңызы бар жолдардың үлесі, %	Күрделі және орташа жөндеумен қамтылған республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының республикалық жолдар желісінің жалпы
			ұзындығына қатынасы (құрылыс және реконструкциялау жобаларын қоспағанда)
		Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %	Республикалық маңызы бар автожолдар желісінің жалпы ұзындығына жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автожолдардың жалпы ұзындығының қатынасы
2	Жолдарды күтіп-ұстаудың заманауи тәсілдерін енгізу	Кешенді-нысаналы бағдарламаның жоспарлы мәндерінің орындалуы, %	Есепті кезеңдегі жол жұмыстары көлемінің нақты орындалуының жоспарлы кезеңге қатынасы
		Автожолдарды күтіп-ұстау үшін жол-пайдалану техникасымен жарақтандыру, %	Автожолдарды нормативтік қажеттіліктен күтіп-ұстау үшін жол-пайдалану техникасымен жарақтандыру (өспелі қорытындымен)
		Республикалық маңызы бар а/ж жалпы ұзындығында ақы алу жүйесін енгізу, %	Ақылы учаскелер ұзындығының I, II және III техникалық санаттағы жолдардың жалпы ұзындығына қатынасы

3	Автожолдарда ақылылық жүйесін сапалы енгізу	Республикалық маңызы бар автожолдардың ақылы учаскелерін енгізуге инфрақұрылым дайындау,%	Ақылы учаскелер ұзындығының I, II және III техникалық санаттағы жолдардың жалпы ұзындығына қатынасы
	Пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін арттыру	Ақылы автожолдарды пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі, %	Автомобиль жолдарының ақылы учаскелерінің қанағаттанған пайдаланушылар санының сауалнамаға қатысқан пайдаланушылардың жалпы санына қатынасы
4	Жол бойындағы бизнесті дамыту	Жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі, %	Жол сервисі объектілерінің қанағаттандырылған пайдаланушылары санының сауалнамаға қатысқан жол бойындағы сервис объектілерін пайдаланушылардың жалпы санына қатынасы
	Жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту	Ұлттық стандарттарға сәйкес жол бойындағы қызмет көрсету объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолдарының үлесі, %	Ұлттық стандартқа сәйкес келетін жол бойындағы сервис объектілерінің нақты санының жол бойындағы сервис объектілерінің жалпы санына қатынасы
	Биоэралуандықты қорғау	Жасыл желектерді отырғызу жүзеге асырылған демалыс аландарының саны, кемінде бір бірлік	Жасыл желектерді отырғызу жүзеге асырылған демалыс аландарының саны
5	Бизнес-процестерді цифрландыруды қамтамасыз ету	ERP-жүйесінің модульдерін енгізу (SMART QAJ), бірлік	Енгізілген ERP модульдерінің саны
		Автомобиль жолдарының республикалық желісінің цифрлық картасын жасау	Цифрланған картаның республикалық жолдар желісінің жалпы ұзындығына қатынасы
		Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату, бірлік	Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату бойынша жоспарлы көрсеткіштердің орындалуы

6	Орнықты дамудың ажырамас элементі ретінде қаржылық орнықтылықты күшейту	Ағымдағы өтімділік коэффициенті	Айналымдағы активтер шамасының жалпы мәнінің қысқа мерзімді міндеттемелер шамасының жалпы мәніне қатынасы
		2019 жылға арналған жоспарлы көрсеткішке қатысты еңбек өнімділігінің өсімі	Көрсеткіштің нақты орындалуының 2019 жылға арналған жоспарлы көрсеткішке қатынасы
		Еңбек өнімділігінің жинақталған өсу индексі, 2022 (жоспар) 100, %	Көрсеткіштің нақты орындалуының 2022 жылға арналған жоспарлы көрсеткішке қатынасы
7	Қоғамның үйлесімді дамуын қамтамасыз ету	Жұмыс орындарын құру, мың адам, оның ішінде:	Еңбек шарты бойынша еңбек ететін және тұрақты, уақытша немесе маусымдық жұмысты орындайтын жалдамалы жұмыскерлерді қоса алғанда, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салуды және жөндеуді жүзеге асыратын компаниялар жұмыскерлерінің жалпы тізімдік саны
		тұрақты	қызметкерлердің жалпы саны мен уақытша қызметкерлер арасындағы айырмашылық
		уақытша	маусымдық, уақытша жұмыскерлердің, оның ішінде автожол саласының сабақтас салалары жұмыскерлерінің саны
		Корпоративтік басқаруды бағалау, бірлік	Тәуелсіз ұйымдардың қоғамның корпоративтік басқаруын бағалауы
		Шешімдер қабылдау деңгейінде әйелдер үлесінің артуы, %	Қоғамның құрылымдық бөлімшелерін, басқарманы, директорлар кеңесін, корпоративтік секторды қоса алғанда, басшы әйелдер санының жалпы санға қатынасы

**Қазақстан Республикасының стратегиялық және бағдарламалық құжаттарына сәйкес
қоғамның көрсеткіштері (Стратегиялық карта)**

Ескерту. 3-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 08.01.2026 № 4 қаулысымен.

<p>Мақсат қою құжаттары ("Қазақстан-2050" пайымы, Қазақстан Республикасының көміртегі бейтараптығына қол жеткізуінің 2060 жылға дейінгі стратегиясы)</p>			<p>Мемлекеттік жоспарлау жүйесінің құжаттары (Қазақстан Республикасының ұлттық даму жоспары, Қазақстан Республикасының Ұлттық қауіпсіздік стратегиясы)</p>			<p>Мемлекеттік жоспарлау жүйесінің құжаттары (мемлекеттік органдардың даму жоспарлары, облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың, астананың даму жоспарлары)</p>			<p>Мемлекеттік жоспарлау жүйесіне кірмейтін өзге де құжаттар (тұжырымдамалар, ұлттық жобалар, мемлекеттік бағдарламалар, доктриналар (стратегиялар), кешенді жоспарлар, Ұлттық инфрақұрылымдық жоспар))</p>		<p>Даму жоспарында көзделген компания қызметінің негізгі көрсеткіштері (бұдан әрі – ҚНҚ)</p>
<p>Құжаттың атауы</p>	<p>Басымдық / міндет / бастама</p>	<p>Нысаналы индикатор</p>	<p>Құжаттың атауы</p>	<p>Мақсаты / негізгі қағидаттары / бағыттары / Басымдығы / мақсаты / міндеті</p>	<p>Түйінді ұлттық индикаторлар</p>	<p>Құжаттың атауы</p>	<p>Бағыттары / мақсаттары / міндеттері / ресурстары /</p>	<p>Нысаналы индикаторлар / нәтижелер / көрсеткіштері</p>	<p>Құжаттың атауы</p>	<p>Іс-шара / индикатор</p>	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
				<p>4.2-тармақша "Жаңа инвестициялық цикл" 3</p>	<p>НҰИ "Негізгі капиталға инвести"</p>					<p>"Көлік және қоймаға сақтау" негізгі капиталына инвестициялардың өсуі 2019</p>	<p>2019 жылғы деңгейіне қарағанда негізгі капиталға</p>

"Қазақстан-2050" стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты	Бесінші сын-қатер – жаһандық энергетикалық қауіпсіздік	Баламалы және "жасыл" энергетикалық технологияларға инвестицияларды ұлғайту	Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары	- басымдық (НКИ) ЖІӨ-де Экономиканың нақты секторын және белсенділікті ынталандыру үшін банктік кредит еудің рөлін арттыру және қаржыландырудың баламалы көздерін дамыту	циялар (НКИ) ЖІӨ-де 2025 жылы - 17%, 2026 жылы - 18%, 2027 жылы - 19%, 2027 жылы - 19%, 2028 жылы - 21%, 2029 жылы - 23%"	Қазақстан Республикасының 2023 – 2027 жылдарға арналған даму жоспары	1-бағыт 1. "Қазақстан Республикасының транзиттік-көлік әлеуетін дамыту"	Негізгі капиталға инвестициялар (НКИ) ЖІӨ – ден % 2025 жылы - 17%, 2026 жылы - 18%, 2027 жылы - 19%	Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін 2030 жылға дейін дамытудың тұжырымдамасы	жылғы деңгейге қарағанда, 2023 жылы – 41,9%, 2024 жылы – 68,7%, 2025 жылы – 90%, 2026 жылы – 92,4%, 2027 жылы – 93,9%, 2028 жылы – 95,4%, 2029 жылы – 96,9%, 2030 жылы – 98,4%)	инвестициялардың өсімі (2024 жылы - 152,8%; Өткен жылға қарай негізгі капиталға салынған инвестициялардың өсімі, кем емес, 2025 жылдан бастап - 10%
			3.1 - тармақша "Көлік-логистика кешені" 1 - басымдық. "Инфрақұрылымды кеңейту және жаңғырту" "Жол инфрақұрылымының өткізу қабілетін және қауіпсіз	НҰИ "Қазақстан арқылы транзиттік тасымалдар көлемі, 2025 жылы – 34 млн тонна, 2026 жылы – 35,2 млн тонна, 2027 жылы – 38 млн тонна, 2028 жылы – 41,6							Іске асырылып жатқан жобалар бөлінісінде қайта жаңартылған

<p>" Қазақстан-2050 " стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты</p>	<p>Қалыптасқан Қазақстан-мемлекетіміздің, ұлттық экономикамыздың, азаматтық қоғамның, қоғамдық келісімнің, өңірлік көшбасшылықтың және халықаралық беделдің дағдарысынағыюю</p>	<p>8. " Қазақстан-2030 " стратегиясы Негізгі нәтижелер. 6. Инфрақұрылым, әсіресе көлік және байланыс Біз транзиттік әлеуетімізді дамытуымыз керек. Бүгінгі таңда бірқатар ірі жалпыұлттық инфрақұрылымдық жобалар іске асырылуда, олардың нәтижесі 2020 жылға қарай Қазақстан арқылы транзиттік</p>	<p>Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары</p>	<p>дігін арттыру. Халықаралық және өңіраралық автомобиль дөлізде ріндегі кедергілерді жою үшін ұзақ құрылыстарды аяқтау, батыс, орталық және оңтүстік шекара лардағы халықаралық өткізу пункттерінің өткізу қабілетін арттыру бойынша жүйелі шаралар кешенін</p>	<p>млн тонна, 2029 жылы – 43 млн тонна" Нәтиже көрсеткіші 1.1. " Нормативтік техникалық жағдай да халықаралық және Республикалық маңызы бар автожолдар желісін 100% - келтіру және ұстау" "Келесі жолдардың реконструкциялау бойынша 13 іс-шара : Ақтөбе – Ұлғайсын–Қызылорда, Астана – Петропавл, Челябинск қарай</p>	<p>Қазақстан Республикасының инфрақұрылымдық жобаларының іске асыру" Нәтиже көрсеткіші 5.2. "Іске асырылып жатқан жобалар бөлінісінде қайта жаңартылған автомобиль жолдарының үлесі (кезеңі), % , 2025 жылы – 47%, 2026 жылы – 50%</p>	<p>1-бағыт " Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту " Мақсат. "Көлік дөлізде рінң инфрақұрылым дамыту " Міндет. "Көлік саласының инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру" Нәтиже көрсеткіші 5.2. "Іске асырылып жатқан жобалар бөлінісінде қайта жаңартылған автомобиль</p>	<p>Іске асырылатын жобалар бөлінісінде қайта жаңартылған автомобиль жолдарының үлесі (кезеңі), % , 2025 жылы – 47%, 2026 жылы – 50%</p>	<p>Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары</p>	<p>Өткізу пункттерінің жаңғырту</p>	<p>автомобиль жолдарының үлесі (кезеңі), 2025 жылы – 45%, 2026 жылы – 47%, 2027 жылы – 50%, 2028 жылы – 20%, 2029 жылы – 35%, 2030 жылы – 14%, 2031 жылы – 10%, 2032 жылы – 13% Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығындағы I және II техникалық санаттағы республикалық</p>
---	---	---	---	--	--	---	---	--	---	-------------------------------------	--

		<p>тасымалдарды екі есеге ұлғайту болуға тиіс. 2050 жылға қарай бұл көрсеткіш 10 есе артуы керек</p>	<p>жүргізу қажет. Сондай-ақ, барлық деңгейдегі автожолдарды салудың, жөндеудің және оларға қызмет көрсетудің инновациялық стандарттарын енгізуді, сондай-ақ ауыр жүк көлігінің салдарынан мерзімінен бұрын бұзылу Тәуекелдерін басқару жүйелерін енгізуді қамтамасыз ету маңызды"</p>	<p>Астана – Қостанай– РФ шекарасы, Қалбатау – Майқапшағай, Бейнеу – Шалқар, Қызылорда – Жезқазған, Жезқазған – Қарағанды, Атырау – Доссор, Жаңаөзен – Кендірлі, Сарыағаш, Рудный, Түркістан, Шымкент қалаларында айналмалы жол салу"</p>	<p>жолдарының үлесі (қозғалыстың ашылуы), 2025 жылы – 45%, 2026 жылы – 47%, 2027 жылы – 50%"</p>	<p>қмаңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 2025 жылы – 38 %, 2026 жылы – 39%, 2027 жылы – 40%, 2028 жылы – 41%, 2029 жылы – 42%, 2030 жылы- 43%, 2031 жылы – 44%, 2032 жылы – 45%</p>	
			<p>3.1-тармақша " Көлік-логистикалық кешен"</p>				<p>Сырым, Тасқала, Әлімбет, Үрлітөбе, Жаңа</p>

Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары	1 - басымдық. "Инфрақұрылымды кеңейту және жаңғырту" "Жол инфрақұрылымының өткізу қабілетін және сақталуын арттыру". Халықаралық және өңіраралық автомобильдік дәлізде ріндегі кедергілерді жою үшін ұзақ құрылыстарды аяқтау, батыс, орталық және оңтүстік шағын өңірлердегі транзит маршруттарын кеңейту және сыртқы шекара лардағ	"НҰИ" Қазақстан арқылы транзиттік тасымалдар көлемі, 2025 жылы – 34 млн тонна, 2026 жылы – 35,2 млн тонна, 2027 жылы – 38 млн тонна, 2028 жылы – 41,6 млн тонна, 2029 жылы – 43 млн тонна" 2.2 Нәтиже көрсеткіші " Қазақстан Республикасының шекара сындағы автомобильдік өткізу пункттерінің орташа	Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту. Мақсат. "Көлік дәліздерінің инфрақұрылымын дамыту". Міндет. "Негізгі түйісу орындары инфрақұрылымының өткізу қуатын дамыту".	1-бағыт " Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту. Мақсат. "Көлік дәліздерінің инфрақұрылымын дамыту". Міндет. "Негізгі түйісу орындары инфрақұрылымының өткізу қуатын дамыту".	Құрылыспен қамтылған автомобильдік өткізу пункттерінің үлесі, 2025 жылы – 16%, 2026 жылы – 19%, 2027 жылы – 22%	Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы	жол, Қосақ, Құрманғазы, Ақсай, Қайрақ, Сырым, Тасқала, Әлімбет, Үрлітөбе, Қосақ, Құрманғазы, Ақсай, Қызылжар, Қаракөл, Үбе, Шарбақты, Шаған, Бидайық, Қондыбай, Ауыл, Жәнібек, Жезкент, Ақбалшық, Аят, Найза, Обаған, Желқуар, Қоянбай, Байтанта, Амангелді, Қараша тау, Орда сияқты Ресей Федерациясымен шекара	Құрылыспен қамтылған автомобильдік өткізу пункттерінің үлесі, 2025 жылы – 16%, 2026 жылы – 19%, 2027 жылы – 22%, 2028 жылы – 38%, в 2029 жылы – 54% , 2030 жылы – 69%, в 2031 жылы – 85%, 2032
--	--	--	---	---	---	--	--	--

			ы халықа ралық өткізу пунктте рінің өткізу қабілеті н арттыр у бойын	өткізу қабілеті " 2-іс шара " Шекара дағы автомо биль өткізу пунктте р і н				арқылы өткізу пунктте рінің өткізу қабілеті н арттыр у (реконст рукция лау)	жылы – 100%
			ш а жүйелі шарала р кешені н жүргізу қажет. Сондай -ақ, барлық деңгейд егі автожо лдарды салуды н , жөндеу дің және оларға қызмет көрсету дің иннова циялық стандар ттарын енгізуді , сондай- ақ ауыр жүк көлігіні ң салдар ынан мерзімі нен бұрын бұзылу Тәуекел	қайта жаңарт у және кешенд і жаңғыр ту , 2025 жылы – 6 бірлік , 2026 жылы – 0 бірлік , 2027 жылы – 1 0 бірлік, 2028 жылы – 1 0 бірлік, 2029 жылы – 1 0 бірлік" бірлік"				Өткізу пунктте р і н	
							Қазақст а н Респуб ликасы ның 2029 жылға дейінгі ұлттық инфрақ ұрылы мдық жоспар ы		

				дерін басқару жүйелерін енгізуді қамтам асыз ету маңызды"					жаңғырту	
			Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары	3.1-тармақша "Көлік-логистикалық кешен" 1-басымды "Инфрақұрылымды кеңейту және жаңғырту"	НҰИ "Халықтың туу кезіндегі өмір сүру ұзақтығы, жылдар" 1.4 Нәтиже көрсеткіші "100 мың тұрғынға шаққанда жол-көлік оқиғалары салдарынан болатын өлім-жітім" 1-ісшара "Республика маңызы бар жолдардың қолданыстағы желісін ің	Қазақстан Республикасы Көлік министрінің 2023 – 2027 жылдарға арналған даму жоспары	1-бағыт "Қазақстан Республикасының транзиттік-көлік әлеуетін дамыту" Мақсаты: "Көлік инфрақұрылымын дамыту" Міндет. "Автожол саласының инфрақ	Күрделі және орташа жөндеу мен қамтылған республикалық және халықаралық маңызы бар жолдардың үлесі, 2025 жылы – 30,8 %, 2026 жылы – 35,3%, 2027 жылы – 40,9%, 2028 жылы –		

				нормативтік жай-күйін қамтамасыз ету үшін жол-пайдалану және жөндеу жұмыстарын орындау, 2025 жылдан 2029 жылға дейін – 3 мың км"	ұрылымды дамыту деңгейін арттыру"	жылы – 40,9 %			17,5%, 2029 жылы – 15%, 2030 жылдан – 10%	
				НҰИ "Халықтың туу кезіндегі өмір сүру ұзақтығы, жылдар" 1.4. Нәтиже көрсеткіші "100 мың тұрғынға шаққанда жол-көлік оқиғалары салдарынан болатын өлім-жітім" 1-іс шара "						Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, 2025 жылы – 94%,
			Қазақстан Республикасының 2029	3.1-тармақша "Көлік-логистика кешені"	Қазақстан Республикасы Көлік министрілігінің	1-бағыт "Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту" Мақсат. "Көлік	Нормативтік техникалық жағдайда халықаралық және Республикалық маңызы бар	Қазақстан Республикасының 2029	Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар жолдардың үлесі 2024 жылы – 93%,	

			жылға дейінгі ұлттық даму жоспары	1 - басымдық Инфрақұрылымды кеңейту және жаңғырту"	Республикалық маңызы бар жолдардың қолдануыстағы желісінің нормативтік жай-күйін қамтамасыз ету үшін жол пайдалану және жөндеу жұмыстарын орындау, 2025 жылдан 2029 жылға дейін-3 мың км"	2023 – 2027 жылдарға арналған даму жоспары	дәліздегі инфрақұрылымды дамыту "Міндет. "Көлік саласының инфрақұрылымдық жобаларын іске асыру"	автожолдар желісін 100% келтіру және ұстау 2025 жылы – 94%, 2026 жылы – 95 %, 2027 жылы – 96%	жылға дейінгі ұлттық инфрақұрылымдық жоспары	2025 жылы – 94%, 2026 жылы – 97%, 2029 жылы- 98 %	2026 жылы – 95%, 2027 жылы – 96%, 2028 жылы – 97%, 2030 жылы – 99%, 2031 жылдан бастап – 100%	
				2-ісшара " Қауіпсіз жол қозғалысын қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдау, 2025 жылдан бастап					Қазақстан Республикасы	Нормативтік техникалық жағдайда халықаралық және Республикалық желісін 100 %		

				25 мың км" 4-іс шара "Іске асыру 2025 жылдан бастап жол-көлік жарақаттануының, оның ішінде жолдардағы өлім-жітімнің деңгейін төмендету жөніндегі бағдарламалар - 1 нысан "				ның көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы	келтіру және күтіп ұстау, 2023 жылы – 92 %, 2024 жылы – 93 %, 2025 жылы – 94 %, 2026 жылы – 95 %, 2027 жылы – 96 %, 2028 жылы – 97 %, 2029 жылы – 100 %, 2030 жылы – 100 %	
										2032 жылы кешенді-нысан алы бағдарламаның жоспарлы мәндерін орындау-100%
			4.2-тармақша " Жаңа инвестициялық цикл" 3 - басымд	НҰИ "Негізгі капитал бағдарламасы		1-бағыт " Қазақстан Республикасының транзиттік-көлік	Автожолдарды күтіп-ұ			Автожолдарды күтіп-ұстау үшін жол-пайдалану техникасымен

									Жол бойындағы сервис объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі, 2025 жылы – 70%, 2032 жылы – 100 %
			3.4-тармақша "Туризм"						Жол бойындағы сервис объектілері 2024 жылы – 36 бірлік, 2025 жылы – 48 бірлік, 2026 жылы – 52 бірлік, 2027 жылы – 60 бірлік, 2028 жылы – 70 бірлік, 2029 жылы – 70 бірлік
		Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары	1 - басымдық. "Басымдықтардың фокустық дамыту" "Туризмде қызмет көрсету сапасын арттыру үшін қызметтердің жекелеген түрлерін ұсынуды"		Қазақстан Республикасы Көлік министрінің 2023 – 2027 жылдарға арналған даму жоспары	1-бағыт "Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін дамыту"	Ұлттық стандартқа сәйкес келетін жол бойындағы сервис объектілерінің үлесі 2025 жылы – 100%	Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық инфрақұрылымдық жоспары	Ұлттық стандарттарға сәйкес жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолдарының үлесі 2025
						Мақсаты. "Көлік инфрақұрылымын дамыту"			
						Міндет. "Автожо			

<p>"Қазақстан-2050" стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты</p>	<p>Жетінші сынақ - "Үшінші өнеркәсіптік революция"</p>	<p>Цифрлық технология</p>	<p>Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары</p>	<p>Іске асырудың негізгі принциптері</p> <p>"Инновациялық белсенділікті кеңейту, салалар мен кәсіпорындарды жаңғырту және цифрандыру арқылы экономиканың өнімділігі мен күрделілігін арттыруға баса назар аудару"</p>	<p>НҰИ</p> <p>"Инновация саласындағы белсенділік деңгейі, %"</p>						<p>Республикалық автомобиль жолдары желісінң цифрлық картасын жасау, 2032 жылы – 100 %</p>
											<p>Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату, 2025 жылы – 8 бірлік</p>

										2023 жылы – 35%, 2024 жылы – 40%
			Іске асырудың негізгі принциптері							
			"Инновациялық белсенділікті кеңейту, салалар мен кәсіпорындарды жаңғырту және цифрландыру арқылы экономиканың өнімділігі мен күрделілігін арттыруға баса назар аудару"	НҰИ "Еңбек өнімділігінің жинақталған өсу индексі, 2022 – 100, 2025 жыл – 113,8%; 2026 жыл – 120%; 2027 жыл – 127%; 2028 жыл – 134,1%; 2029 жыл – 141,8% "	Қазақстан Республикасының Үкіметінің 2023 – 2027 жылдарға арналған даму жоспары	1 - бағыт. "Қазақстан Республикасының транзиттік-көлік әлеуетін дамыту"	Көлік және қоймағасақтау бойынша еңбек өнімділігінің жинақталған өсу индексі, 2022 – 100, 2025 жылы – 132,6%, 2026 жылы – 143,7%, 2027 жылы – 156,6%	Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамыудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдама	"Көлік және қоймағасақтау" секторындағы еңбек өнімділігінің жылғы деңгейі қарағанда өсуі, 2023 жылы – 9,8%, 2024 жылы – 14,4%, 2025 жылы – 19,3%, 2026 жылы – 21,3%, 2027 жылы – 23,3%, 2028 жылы – 25,3%, 2029	Еңбек өнімділігінің жинақталған өсу индексі, 2022 (жоспар) – 100, 2025 жылы – 132,6%; 2026 жылы – 143,7%; 2027 жылы – 156,6%; 2028 жылы – 163,7%; 2029 жылы – 171,4%; 2030 жыл – 179,8%; 2031 жыл – 188,8%
			Көліктік-логистикалық шектеулер"							
			3 - басымдық "Бәсекег							

			е қабілет тілікті арттыр у : еңбек өнімділ ігінің өсуі. Бәсеке е қабілет ті кадрлар ды даярлау "						жылы – ; 2032 27,3 %, жыл – 2030 198,5 % жылы – 29,3 %
									Тұрақт ы және уақытш а жұмыс орында рын құру: 2023 жылы – 85 мың адам, 2024 жылы – 75,9 мың адам
" Қазақст	Жаңа кадр саясаты · Менед		3 - басымд ық "	Банктік несиеле удің рөлін арттыр у және нақты сектор мен эконом икалық белсенд ілікті ынтала ндыру үшін					Корпор ативтік басқару ды бағалау

<p>ан-2050 " стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты</p>	<p>жменттің заманауи құралдарын енгізу және корпоративтік басқару принциптері</p>		<p>Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары</p>	<p>баламалы қаржыландыру көздерін дамыту" " Корпоративтік сектордың тұрақтылығын арттыру . Компаниялардың корпоративтік басқару жүйесін жақсарту"</p>							<p>2023 жылы – 1 бірлік , 2026 жылы – 1 бірлік , 2029 жылы – 1 бірлік , 2032 жылы – 1 бірлік</p>
		<p>4-бөлім . Жұмыс</p>		<p>НҰИ "0-ден 1-ге дейінгі шкала бойынша World Justice Project-тен құқық үстемдігі индексінің мәні" Нәтиже көрсеткіші 2.1. " Гендерлік теңдікті ілгерілету ,</p>					<p>" Қазақстан Республикасындағы 2030 жылға дейінгі отбасылық</p>	<p>Квазимемлекеттік және корпоративтік секторларда шешімдер қабылдау деңгейіндегі</p>	

"Қазақстан-2050" стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты	3. Әлеуметтік саясаттың жаңа принциптері-әлеуметтік кепілдіктер және жеке жауапкершілік	пен қамту және еңбекақы төлеу саясатын жаңғырту. Гендерлік теңдік және тең мүмкіндіктер	Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары	2 - міндет "Гендерлік теңдік институтын нығайту"	әйелдердің мүмкіндіктерін кеңейту бойынша қабылданып жатқан шаралар туралы халықтың хабардарлық деңгейі, 2025 жылға қарай – 31%, 2026 жылға қарай – 32%, 2027 жылға қарай – 33%, 2028 жылға қарай – 34%, 2029 жылға қарай – 36%"				және гендерлік саясат тұжырымдамасын бекіту туралы "Қазақстан Республикасы Президентінің 2016 жылғы 6 желтоқсандағы № 384 Жарлығы	әйелдердің үлесі 2023 жылға қарай – 25 %, 2024 жылы - 25,3 %, 2025 жылы – 25,5 %, 2026 жылы – 26 %, 2027 жылы – 27 %, 2028 жылы – 28 %, 2029 жылы – 29 %, 2030 жылы – 30 %	Шешім қабылдау деңгейіндегі әйелдердің үлесі 2025 жылдан бастап – 30%
--	---	---	--	--	--	--	--	--	---	--	---

"ҚазАвтоЖол" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспарына 4-қосымша

Қызметтің стратегиялық бағыттарының тәуекелдері

P/c №	Тәуекел атауы	Тәуекел мен оның салдарының сипаттамасы	Тәуекелді азайту жөніндегі іс-шаралар
-------	---------------	---	---------------------------------------

1	2	3	4
I Республикалық жолдар желісін дамыту және күтіп-ұстау			
1	Жеткілікті/ уақтылы қаржыландырмау тәуекелі	Тәуекел - мемлекеттік бюджеттен қаражат көлемінің жеткіліксіздігі, сондай-ақ қаржыландырудың балама көздерінің болмауы. Салдары: жол жұмыстары көлемінің төмендеуі; жол жұмыстары сапасының төмендеуі.	Қызмет нәтижелерінің макроэкономикалық көрсеткіштердің өзгеруіне сезімталдығына талдау жүргізу, қаржы-экономикалық модельдерді стресс-тестілеу және жұмыстарды жүргізудің баламалы сценарийлерін әзірлеу. "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ дамуының баламалы сценарийлерін әзірлеу. Баламалы инвестициялық бағдарламаны әзірлеу. Автожол саласының заңнамалық базасын өзгерту.
2	Валюталық тәуекел	Теңгенің құнсыздануы. Салдары: инвестициялық жобалардың, валюталық қарыздардың, жол-құрылыс және қосалқы бөлшектер құнының қымбаттауы.	Қарыздар алынған валюталар бағамының ауытқуын мониторингтеу. Валюталық тәуекелдерді хеджирлеу, оның ішінде ағымдағы міндеттемелерді ұлттық валютада қайта қаржыландыру мүмкіндігін қарау. Қазақстандық қамту үлесін ұлғайту.
3	Инфляция тәуекелдері	Инфляция деңгейінің жоғары болуы Салдары: материалдар мен көрсетілетін қызметтердің қымбаттауы; бағаның өсуі, өзіндік құнға ықпалы.	Қазақстандық қамту үлесін ұлғайту. Материалдарды және қызметтерді жеткізушілермен бағаларды белгілей отырып офтейк келісімшарттар жасасуға ықпал ету. Ұзақ мерзімді қызмет көрсету шарттарын жасасу.
		Тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің жосықсыз өнім берушілерді таңдау. Жеткізу тізбегін бұзу. Беріктік қорының	Комплаенс қызметінің өнім берушілер мен мердігерлерді тауарлар жеткізуге және қызметтер көрсетуге шарттар жасасқанға дейін

4	Келісімшарттық тәуекелдер	<p>болмауы және өнім берушінің/мердігердің банкроттығы.</p> <p>Салдары: өнім берушінің міндеттемелерді орындамауы/тиісінше орындамауы; келісімшарттар бойынша мерзімдердің бұзылуы; жұмыс сапасының төмендеуі; *Қоғамның беделінің төмендеуі.</p>	<p>заңнама талаптарына сәйкестігі тұрғысынан тексеруі.</p> <p>Келісімшарттардың орындалуын уақтылы бақылау және мониторингтеу.</p> <p>Материалдар мен қызметтерді ұзақ мерзімді қамтамасыз етуге офтейк келісімшарттар жасасуға жәрдемдесу, қазақстандық қамту үлесін ұлғайту.</p>
5	Операциялық тәуекелдер	<p>Техника мен жабдықтың тапшылығы, қатты тозуы.</p> <p>Техниканың техникалық дайындығының төмендігі .</p>	<p>Техникалық паркті уақтылы жаңарту.</p> <p>Қызмет мерзімін ұзарта отырып жөндеу жұмыстарын жүргізу.</p>
6	HR-тәуекелдер	<p>Жұмыс жүргізу үшін білікті персоналдың болмауы.</p> <p>Кадрлардың жұмысқа шығуының төмендеуі және тұрақтамауының артуы.</p> <p>Салдары: жұмыстарды орындау мерзімдерінің бұзылуы; әлеуметтік шиеленістің өсуі.</p>	<p>Қоғам жұмыскерлері үшін қолайлы жағдай жасау.</p> <p>Қызметкерлерді атқарылған жұмыс үшін ынталандыру және көтермелеу.</p> <p>Жұмыс орнындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету.</p>
7	Беделдік тәуекелдер	<p>Сыбайлас жемқорлық бұзушылықтар, жұмыстарды орындау сапасы мен мерзімі туралы БАҚ-тағы жағымсыз жарияланымдар. Ақылы жолдарды пайдалануға жоғары тарифтер енгізу.</p> <p>Салдары: Республикалық жолдарды пайдаланушылар тарапынан әлеуметтік наразылық.</p>	<p>Қоғам қызметінің ашықтығын жақсарту, салық төлеушілер алдында есеп беру және ашық болу.</p> <p>Қоғамның қызметі мен нәтижелері туралы БАҚ-тағы жарияланымдар.</p> <p>Сала проблемаларын және автожолдар ақылылығын енгізудің маңыздылығын түсіндіру , сатып алу рәсімдерінің ашықтығын қамтамасыз ету, жобаларды сапалы іске асыру.</p>
II	Қолжетімді және іркілссіз ақылы автожолдар желісі		

1	Тарифтік тәуекел	<p>Ақылы автожолдар учаскелерінде уәкілетті органның тарифті көтермеу тәуекелдері.</p> <p>Салдары:</p> <p>Салынған инвестициялар өтелімділігінің төмендігі;</p> <p>Автожолдарды жақсы жағдайда күтіп-ұстауға қоғам мұқтаждықтарының қанағаттандырылмауы.</p>	<p>Өзін-өзі ақтау қағидатын қамтамасыз ету мақсатында 1-ші және 2-ші санаттағы жолдарды тоғыспалы қаржыландыру тетігін пысықтау мәселесін заңнамаға енгізу жөніндегі жұмыс.</p>
2	IT және кибер-тәуекелдер	<p>Ақылы автожолдарды пайдаланушыларға жүйелердің іркілістері, қолжетімсіздігі.</p> <p>Вандалды әрекеттерге байланысты құрылғылардың жоғалуы.</p> <p>Деректерді алу мен өңделу сапасының нашарлығы, тарифті есептеу кезіндегі ауытқулар.</p> <p>Киберқауіпсіздікті төмендету, пайдаланушылардың дербес деректерінің және қоғам деректерінің таралуы.</p> <p>Салдары:</p> <p>Автожолдарды пайдаланғаны үшін төлем алудың қолжетімсіздігі; табысты жоғалту; жүйелерді қалпына келтіру шығындары.</p>	<p>Температураның өзгеруінен, вандалдық әрекеттерден және басқа да физикалық ықпалдан қорғаныс деңгейі жоғары қазіргі заманғы құрылғыларды орнату.</p> <p>Жабдықтарды уақтылы жаңғырту саясатын/ тұжырымдамасын әзірлеу.</p> <p>Жүйелерді бэк-тестілеу, деректерді оқу мен өңдеудің дұрыстығын тексеру.</p> <p>Лицензиялық БҚ орнату, жаңартылған вирусқа қарсы және хакерлікке қарсы жүйелерді пайдалану, деректерді уақтылы бэкапирлеу, АТ-жүйесінің осал жерлерін іздеу.</p>
3	Беделдік тәуекелдер	<p>Жүйелердің жұмысы туралы БАҚ-тағы жағымсыз жарияланымдар. Ақылы жолдарды пайдалануға жоғары тарифтер енгізу.</p> <p>Салдары:</p> <p>Республикалық жолдарды пайдаланушылар тарапынан әлеуметтік наразылық</p>	<p>Әлемдік тәжірибені ескере отырып, автожолдардың ақылы болуына қатысты ақпараттық-түсіндіру жұмысының тұжырымдамасын бекіту.</p>
III		Әлемдік деңгейдегі жол бойындағы сервис	
		Жол бойындағы сервисті дамыту үшін қажетті	

1	Инфрақұрылымдық тәуекел	инфрақұрылымның болмауы. Салдары: Халық пен инвесторлардың жол бойындағы сервисті дамытуға қызығушылығының төмендігі.	Дербес энергия көздерін, сумен жабдықтауды және СГТ пайдалануды ескере отырып, кәсіпкерлікті дамытуды заңнамалық деңгейде қолдау.
2	Экологиялық тәуекелдер	Орнатылған санитариялық-гигиеналық тораптар, қоқыс жинау және оны сұрыптау орындары санының жеткіліксіздігі. Автожолдарды ҚТҚ-дан тазалау сапасының төмендігі. Салдары: Жол бойындағы сервис орындарында топырақтың, судың және ауаның қатты ластануы.	Жол жұмыстарын жобалау сатысында жол бойындағы сервис объектілерін дамыту аймақтарын жоспарлау. Гранттар мен жеңілдікті қарыздар беру арқылы халықты ШОБ-ты дамытуға ынталандыру. ҚТҚ сұрыптау орындарын орнату, қалдықтарды уақытылы шығару.
IV Қоғамның тұрақты дамуын қамтамасыз ету			
1	IT және кибер-тәуекелдер	Қоғамның цифрландыруға деген барлық қажеттіліктерінің қанағаттандырылмауы, әртүрлі ақпараттық жүйелерде қолмен енгізудің болуы. Пайдаланылатын лицензияларға, жүйелерге қол жеткізу құқықтарына бағалардың эскалациясы. Бір қызметтердің өнім берушісіне тәуелділік, баламаның болмауы. Салдары: жүйелерді тиімсіз пайдалану.	Жеке платформаларды әзірлеу есебінен сатып алынатын қызметтер үлесін төмендету. Өз әзірлемелеріне авторлық құқықтарды бекіту. Баламалы АТ қызметінің өнім берушілерін іздеу.
2	Қоғамның қаржылық орнықтылығын төмендету	Ақылы автожолдардан ақшалай қаражат түсімдерінің төмендеуі, банктер, кредиторлар және өнім берушілер алдындағы міндеттемелерді орындаудың мүмкін еместігі. Салдары:	Шетел валютасындағы борыштық жүктемені төмендету. Қаржылық проблемалардың алдын алу.

		кредит рейтингтің төмендеуі; инвестициялық тартымдылықтың төмендеуі; өтімділіктің төмендеуі	Сыни тәуекелдерді сақтандыру.
3	Корпоративтік басқару тәуекелдері	Менеджменттің тиімсіз құрылымының тәуекелдері, дұрыс емес шешімдер қабылдау тәуекелдері, мүдделер қақтығысы. Салдары: Қоғам беделінің төмендеуі.	Қызметтің ашықтығын қамтамасыз ету. Үш қорғаныс желісі негізінде корпоративтік модельді қолдану. Тәуекел менеджментін және ішкі бақылауды дамыту
4	HR-тәуекелдер	Білікті кадрларды жоғалту. Кадрлардың жұмысқа шығуының төмендеуі және тұрақтамауының артуы. Салдары: жұмыстардың орындалу мерзімдерінің бұзылуы; әлеуметтік шиеленістің өсуі.	Қоғам жұмыскерлері үшін қолайлы жағдай жасау. Қызметкерлерді атқарылған жұмысы үшін ынталандыру және көтермелеу. Жұмыс орнындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету.