

Т. РЫСҚҰЛОВ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ

ӘОЖ338.45:625.7(574.54)

Қолжазба құқығында

**ЗУРБАЕВА АЛИЯ БИТУЛГАНОВНА**

**Автожол шаруашылығын басқару: проблемалары мен жетілдіру жолдары**

«6D050700 – Менеджмент» мамандығыны бойынша

PhD докторы ғылыми дәрежесін алу үшін дайындалған диссертация

Ғылыми кеңесші  
э.ғ.д., профессор  
Т.С. Саткалиева

Ғылыми кеңесші  
PhD докторы  
Ян Чадил

Қазақстан Республикасы

Алматы, 2014

## МАЗМҰНЫ

|  |            |
|--|------------|
| <b>БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....</b>  | <b>3</b>   |
| <b>КІРІСПЕ.....</b>  | <b>4</b>   |
| <b>1 АВТОЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫН БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ-<br/>ӘДІСНАМАЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ</b>            |            |
| 1.1 Көлік саласының ұлттық экономикадағы орны, мәні мен маңызы .....                     | 8          |
| 1.2 Автожол шаруашылығын басқарудың объективті қажеттілігі және<br>ерекшеліктері .....   | 22         |
| 1.3 Көлік инфрақұрылымында автожол шаруашылығын басқарудың<br>шетел тәжірибесі .....     | 33         |
| <b>2 АВТОЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН<br/>БАСҚАРУ ПРОБЛЕМАЛАРЫН ТАЛДАУ</b>     |            |
| 2.1 Қазақстан Республикасындағы автожолдарын пайдалану жағдайы<br>мен проблемалары ..... | 47         |
| 2.2 Қызылорда облысындағы өңірлік жол инфрақұрылымының дамуын<br>бағалау .....           | 63         |
| 2.3 Қызылорда облысындағы автожол желісін басқару ерекшеліктерін<br>талдау .....         | 81         |
| <b>3 АВТОЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫН БАСҚАРУДЫ ЖЕТІЛДІРУДІҢ<br/>НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ</b>               |            |
| 3.1 Қызылорда облысының жол шаруашылығын басқару<br>тұжырымдамасын әзірлеу .....         | 96         |
| 3.2 Автожол шаруашылығын басқарудың нарықтық ортаға икемді<br>әдістерін жетілдіру.....   | 114        |
| <b>ҚОРЫТЫНДЫ.....</b>  | <b>126</b> |
| <b>ҚОЛДАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ.....</b>  | <b>129</b> |
| <b>ҚОСЫМША .....</b>   | <b>137</b> |

## БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

|         |   |
|---------|---|
| ҒТП     | – Ғылыми-техникалық прогресс  |
| ҒЗИ     | – «Қазақ автожол ғылыми-зерттеу институты»<br>Республикалық мемлекеттік кәсіпорны   |
| ЖІӨ     | – Жалпы ішкі өнім   |
| ЖАӨ     | – Жалпы аймақтық өнім   |
| ҚР КжКМ | – Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация<br>министрлігі  |
| АКҚ     | – Автокөлік құралдары   |
| ЖКО     | – Жол-көлік оқиғасы   |
| КҒЗИ    | – Көліктің ғылыми-зерттеу институты   |
| TRASECA | – Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia,<br>Еуропа - Кавказ - Орталық Азия көлік дәліздерін дамыту<br>бойынша Еуропалық одақ бағдарламасы |
| ҚНмЖЕ   | – Құрылыс нормалары мен жобалау ережелері   |
| ҒЗТКЖ   | – Ғылыми-зерттеу және тәжірибе конструкторлық жұмыс   |
| СМЖ     | – Сапа менеджмент жүйесі  |
| ЕО      | – Еуропалық Одақ  |
| ТМД     | – Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы   |
| ЖАҚ     | – Жабық акционерлік қоғам   |
| ЖКжАЖБ  | – Жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы  |
| ЖЖМ     | – Жанар-жағар май материалдары  |
| АЖҚС    | – Авто жанар май құю станциялары  |
| АӨП     | – Автомобиль өткізу пункті  |
| ЕЭК     | – Еуропа экономикалық комиссиясы  |
| АТМЭЭК  | – Азия және Тынық мұхитына арналған Экономикалық және<br>элеуметтік комиссиясы  |
| ЕврАзЭО | – Евразиялық экономикалық одақ  |
| ККК     | – Көлік-коммуникациялық кешені  |
| ХКД     | – Халықаралық көлік дәліздері   |
| АҚШ     | – Америка Құрама Штаттары   |
| РФ      | – Ресей Федерациясы   |
| ЖКК     | – Жол көлік кешені  |
| ӘДСҰ    | – Әлемдік денсаулық сақтау ұйымы  |
| ІМ      | – Ішкі істер Министрлігі  |
| КО      | – Кедендік одақ   |
| ҰАААЖ   | – Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы  |
| ТҚКК    | – Тұрғындарға қызмет көрсетуші кәсіпорындар   |

## КІРІСПЕ

**Зерттеу тақырыбының өзектілігі.** Көлік кешені Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуында халықаралық, өңіраралық байланысты және ел экономикасының әлемдік жүйеге ықпалдасуын қамтамасыз ететін маңызды сала. Халық пен шаруашылықтың тасымалдау қажеттіліктерін қанағаттандыра отырып, қалалармен бірге мемлекет территориясының тірегін және де мемлекет инфрақұрылымының негізін, аймақтық еңбек бөлінісін құру мен дамытуда материалды-техникалық базаны құрайды.

Ел ішіндегі көлік жүйесін дамытпайынша, жаһандану жағдайларында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйеге сәтті ықпалдастыру мүмкін емес.

Осы орайда, елбасы Н.Ә.Назарбаевтың «Қазақстан жолы – 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» халыққа жолдауында «Сапалы заманауи магистральдарсыз дамыған ел болмайды», – деп көлік кешені және инфрақұрылымының дамуы ұзақ мерзімді басымдылықтар ретінде әлемдік нарықта бәсеке қабілеттілігін қамтамасыз етуді және Қазақстан Республикасының жол кешенінің халықаралық дәрежеге жеткізу жөнінде маңызды міндет қойған болатын [1].

Сондықтан көлік саласын дамыту, тұтастай алғанда, көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту деңгейін арттыруға бағытталуы тиіс.

Автожол шаруашылығы және оның дамуы экономикалық көрсеткіштерге, жалпы ұлттық өнімге, баға деңгейіне, бюджет кірістеріне, жұмысбастылыққа тікелей әсер ететіні айқын. Осыған байланысты, жолдардың барлық талаптарға сәйкес болып, жоғары сапалы жолдар желісінің болуы, пайдаланушылардың және ұлттық экономика қажеттілігіне сай болуы мемлекет алдында тұрған ұзақ мерзімді міндеттің шешілуін талап етеді.

Қазақстан Республикасының ауқымды территориясы, аймақтардың бір-бірінен алшақтығы, өндірістік күштердің орналасуы және оның шикізаттық құрылымы автожол шаруашылығының экономикадағы маңызды ролін айқындайды.

Автожол шаруашылығының даму деңгейін анықтау, оны бағалау белгілерінің аймақтық экономикаға әсер ету механизмін анықтауға байланысты кешенді теориялық және әдістемелік зерттеулердің әлі де жеткіліксіз деңгейде қамтылуы диссертациялық зерттеу тақырыбының өзектілігін айқындады.

**Тақырыптың ғылыми зерттелу дәрежесі.** Автожол шаруашылығының даму ерекшеліктерінің теориялық негіздері, соның ішінде аймақтық басқару аспектілері келесідей ғалымдардың еңбектерінде көрініс тапты: С.Л.Голованенко, Б.Л.Геронимус, Л.В.Царфин, Ф.В.Бабков, В.А.Король, В.В.Ивченко, Л.Б.Миротин, Л.В.Фитисова, К.И.Плужников, М.В.Прокофьев және т.б.

Зерттеу тақырыбы аясында отандық ғалымдардың да теориялық қорытындалары мен нақты жағдайларды талдайтын еңбектері аса маңызды: С.С.Сатубалдин, К.Кажымурат, М.А.Сактаганов, В.И.Шпенст,

М.М.Бекмагамбетов, Б.М.Алдабергенов, А.З.Рахманов, Т.Б.Баяхметов, Л.П.Земнухова, Т.В.Бровкин, К.Нагманов, А.Ш.Бекмухамедов, Э.А.Туркебаев, А.К.Кошанов, Р.К.Сатова, А.А.Салимгерей, К.Ж.Даубаев, А.К.Калтайұлы.

Автожол шаруашылығын басқару күрделілігі, оның қазіргі Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық жағдайына сай біртұтас тұжырымдамасының болмауы, түсініктемелік-категориялық аппараттың үзіктілігі, автожол шаруашылығын тиімді басқару мәселесінің жоғары тәжірибелік маңыздылығы жұмыстың мақсатын таңдап, міндеттерін бекітті.

**Зерттеудің мақсаты мен міндеттері.** Зерттеудің мақсаты - автожол шаруашылығын басқару жүйесін жетілдіру бойынша теориялық-әдістемелік тәсілдемелер мен ғылыми-тәжірибелік ұсыныстар әзірлеу.

Аталмыш мақсатқа сәйкес жұмыста келесідей міндеттердің орындалуы алға қойылды:

- автожол шаруашылығын басқарудың теориялық-әдіснамалық негіздерін зерделеу нәтижесінде оның маңызы мен мазмұнын және құраушы бөліктерін анықтау;

- автожол шаруашылығын басқару қағидаттары мен деңгейлік ерекшеліктерін анықтау;

- көлік инфрақұрылымында автожол шаруашылығын басқарудың шетелдік тәжірибесін зерттеу;

- автожол шаруашылығының қазіргі жағдайы мен басқару проблемаларын сараптау;

- Қызылорда облысындағы өңірлік жол инфрақұрылымының дамуын бағалау;

- Қызылорда облысының автожол шаруашылығының басқару тұжырымдамасын әзірлеу;

- автожол шаруашылығын басқарудың нарықтық экономикаға икемді әдістерін жетілдіру;

**Зерттеу объектісі** – Қазақстан Республикасы көлік кешеніндегі Қызылорда облыстық автожол шаруашылығын басқару жүйесі.

**Зерттеу пәні** – автожол шаруашылығының басқару жүйесіндегі ұйымдастырушылық-экономикалық және әлеуметтік қарым-қатынастар.

**Диссертациялық зерттеудің теориялық-әдістемелік негізі** – Қазақстан Республикасының нормативті-заңнамалық актілері, «Қазақстан-2050» даму стратегиясы, Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011-2015 жылдарға арналған бағдарлама, Қызылорда облысының ЖКЖАЖБ 2011-2015 жылдарға арналған стратегиялық жоспары, мемлекеттік статистика агенттігінің және ЖКЖАЖБ материалдары, автожол және көлік мәселелері бойынша, халықаралық конференциялар материалдары. Осыдан басқа автожол саласының мәселелері бойынша шетелдік және отандық ғалымдардың зерттеулері қолданылды. Зерттеуде жүйелік талдау, құрылымдық талдау, статистикалық талдау, салыстырмалы

талдау, сауалнама қолданылды.

**Зерттеудің ақпараттық базасы** – заңнамалық актілер, Қазақстан Республикасы Президентінің Жарғылары, жетекші экономистердің – теоретиктер мен тәжірибешілердің еңбектері, монографиялық зерттеулер, алыс және жақын шетел басылымдарындағы ғылыми және тәжірибелік мақалалар, сонымен қатар ізденушінің диссертациялық жұмыста алынған экономикалық нәтижелері болды.

**Зерттеу жұмысының ғылыми-тәжірибелік жаңалығы:**

- авожол шаруашылығын басқарудың теориялық-әдістемелік негіздерін зерттеу нәтижесінде авожол шаруашылығының көлік инфрақұрылымын дамытудағы маңызды ролі анықталып, объективті басқару қажеттілігі, «жол инфрақұрылымы» анықтамасы нақтыланып, негізделді;

- республикалық, өңірлік, аудандық сипаттағы авожолдарды басқару ерекшеліктері зерттеліп, авторлық тұжырымдамалар бекітілді;

- қоғамның мүддесінде көлік кешені инфрақұрылымын дамытуда тараптардың әрқайсысының ресурстары мен тәжірибесін біріктіру арқылы, экономикалық субъектілерге жоғары сапалы қызметтерді көрсету жағдайында шығындар мен тәуекелдерді барынша төмендету мақсатында мемлекеттік-жеке әріптестікті іске асыру бойынша ұсыныстар әзірленді;

- жол шаруашылығының негізгі макроэкономикалық көрсеткіштерінің жол инфрақұрылымы даму деңгейіне әсері негізделді және жол инфрақұрылымын бағалауды жетілдіру бойынша әдістемелік тұрғыдан ұсыныстар әзірленді.

**Қорғауға шығарылған негізгі тұжырымдар:**

- Қазақстанда авожол шаруашылығын басқарудың теориялық әдістемелік тұжырымдамаларын зерттеу нәтижесінде «жол инфрақұрылымына» авторлық анықтама нақтыланды;

- Қызылорда облысында жол шаруашылығын басқару тұжырымдамасы негізінде аймақтық деңгейде авожол саласын басқаруды жүзеге асыру механизмі ұсынылды;

- Қызылорда облысында авожол шаруашылығын басқаруды дамытудың тиімді нысаны ретінде мемлекеттік-жеке әріптестік механизмінің үлгісі әзірленді;

- технико-экономикалық көрсеткіштердің қоданылуы негізінде жол инфрақұрылымының даму деңгейін бағалауға әдістемелік тәсіл ұсынылды.

**Зерттеу жұмысының ғылыми және тәжірибелік мәні.** Диссертацияда алынған ғылыми нәтижелер өңірлік авожол шаруашылығын басқару ды жетілдіру бойынша теориялық-тәжірибелік маңызға ие.

Диссертацияның тәжірибелік мәні авожол шаруашылығын басқару жүйесінің дамуын сипаттайтын қорытындылар мен ережелер, сонымен бірге көрсетілген нақты мәліметтер оқу үрдісінде тек студенттер, магистранттар үшін ғана емес, сонымен қатар шаруашылық қызметтің кәсіби қатысушылары үшін де пайдаланылу мүмкіндіктеріне негізделеді.

**Жұмыстың негізгі нәтижелерінің қолданылуы.** Жұмыстың негізгі нәтижелері, Қазақстан экономикасының тұрақты даму мәселелері мен

алғышарттарына арналған ғылыми-тәжірибелік конференцияларда баяндалып талқыланған. Диссертация материалдары келесідей баяндамаларда мазмұндалды: Екінші Рысқұлов оқулары: халықаралық ғылыми-зерттеу конференциясының материалдары (Алматы, 12-18 мамыр 2007), «Үшінші Рысқұлов оқулары» атты халықаралық ғылыми-зерттеу конференциясы (Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ, Алматы, 19-24 мамыр 2008ж.), «Ақпараттық инновациялық парадигмасының қалыптасуы жағдайындағы Қазақстанның қоғамдық ғылымдары» атты ҚР ҰҒА академигі А.К.Кошановтың туғанына 75 жыл толуына арналған халықаралық ғылыми конференциясы (Алматы, қазан 2009ж.), «Бесінші Рысқұлов оқулары» халықаралық ғылыми-зерттеу конференциясы (Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ, Алматы, 25-27 мамыр 2010 ж.), «Алтыншы Рысқұлов оқулары» халықаралық ғылыми форумы (Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ Алматы, 2012ж.), жалпы ресейлік ғылыми-тәжірибелік конференция «Инновационная экономика России: проблемы и пути решения» (РФ, Владивосток қ., 10 қараша 2012 ж.), профессор К.Б Бердалиевтің 80-жылдық мерей тойына арналған «Қазақстанда басқарудың заманауи парадигмалары» атты ғылыми теориялық конференциясы (Алматы, 2013 ж.); «Современные подходы к формированию концепции экономического роста: теория и практика» атты ХХ ғылыми-тәжірибелік конференциясы (РФ, Санкт-Петербург қ.)

**Зерттеу нәтижелерінің жүзеге асырылуы.** Зерттеу нәтижелері Т.Рысқұлов атындағы Қазақ экономикалық университетінің студенттері үшін «Менеджмент», «Қазақстан экономикасын аймақтық басқару» пәндері негізінде оқу үрдісінде пайдаланылады. Автордың қол жеткізген ғылыми нәтижелері Қызылорда облысының Жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы мен «Дорстрой» ЖШС-ның қызметтерінде қолданылған және енгізілген.

**Жарияланымдар.** Диссертациялық жұмыс тақырыбы бойынша жалпы көлемі 4,16 баспа табақ болатын 14 мақала баспаға шығарылды.

Диссертациялық жұмыстың құрылымы. Диссертация кіріспе, үш бөлім, қорытынды және қолданылған әдебиеттер тізімінен тұрады. Жұмыста барлығы 25 кесте, 17 сурет және 8 формула бар.

# 1 АВТОЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫН БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ-ӘДІСНАМАЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ

## 1.1 Көлік саласының ұлттық экономикадағы орны, мәні мен маңызы

Көлік экономиканың негізгі жүйелерінің бірі, себебі ол аймақтар, салалар, кәсіпорындар арасында материалды жүкші болып табылады. Көлік мемлекеттер арасында сыртқы экономикалық қатынастарды күшейтеді және халықаралық еңбек бөлінісіне септігін тигізеді. Ұлттық экономиканың жалпы ішкі өніміндегі көлік үлесі 2013 жылы 7,4% құрайды.

Көлік кешені елдегі халық шаруашылығының дербес саласы ретінде материалдық өндірістің ерекше сферасы болып табылады. Осы тұрғыда оның өзіндік ерекшелігі – ол жаңа өнім шығармайды, өзге шаруашылық салаларының шығарылған өнімдерін тасымалдайды. Көлік өндірістік күштерді тиімді орналастыру және жаңа территорияларды игеру, Қазақстан Республикасының аймақтары арасында ғана емес, жалпы әлемдік шаруашылығында территориялық еңбек бөлінісін жетілдіруде басты ролді алады [2].

Көлік адам қызметінің барлық сферасында бірнеше функцияларды атқарады:

1. Экономикалық функциясы – көлік әрбір өндіріс пен материалдық базаның, еңбек бөлінісін, кәсіпорынның мамандануы мен кооперациялауды қамтамсыз ететін қажетті буыны болып табылады. Көлік шикізаттың және өнімнің барлық түрлерін өндіріс орындарынан тұтыну орындарына тасымалдау үшін қажет.

2. Көліктің саяси функциясы – Қазақстанның барлық аймақтарының бірлесуінде көрінеді. Көлік көмегімен мемлекеттің территориялы шашыраңқы орналасқан аймақтар арасында бір-бірімен байланысты және де халықаралық байланыстарды жүзеге асырады.

3. Әлеуметтік функциясы – адамдардың еңбек және тұрмыстық сапарларын, еңбек жағдайын жақсарту және демалыстың жайлылығын, дәрі-дәрмек және білімнің барлық деңгейіне баспа өнімдерін қамтамасыз етуде көрінеді.

4. Мәдени функциясы – адамдар арасында қарым-қатынасты қамтамасыз етуде көрінеді. Көлік баспа өнімдерін (кітап, журнал, газеттер) тасымалдауды жүзеге асырады.

5. Қорғаныс функциясы – көлік-әскери экономикасы объектілерінің қарулы күштерін тасымалдаудың материалды базасы, сонымен қатар оның өзі әскери қару түрлерінің бір бөлігі болып табылады [3].

Көлікті басқару жүйесі иерархиялық сипатқа ие. Онда келесі деңгейлерді белгілеуге болады: халықшаруашылық, салалық, аймақтық.

Макроэкономикалық деңгей – көлікті басқаруда ең жоғарғы деңгей болып табылады. Бұл директивтік мемлекеттік орган деңгейі, ең біріншіден елдің әлеуметтік-экономикалық дамуының негізгі бағыттарын және оның көлік жүйесін анықтайтын Қазақстан Республикасының Үкіметі. Көлік саясатының, халықаралық және ішкі қатынастардағы қатынас жолдарын және көлік



құралдарын қолданудың барлық маңызды мәселелері осы деңгейде қарастырылып шешіледі.

Салалық басқару деңгейі – көлік ведомствалары шегінде салалық мәселелерді шешуді қамтамасыз етеді. Бұл себепті көлік министрлігі жарлығында орталық басқару аппараты, сонымен қатар ғылыми-зерттеу, жобалық және т.б. ұйымдар болады. Олардың көмегімен барлық баламалар арасынан ең дұрыс басқарушылық шешімдер таңдалады.

Басқарудың аймақтық деңгейі – соңғы жылдары маңызды болып келе жатыр. Көлік бірлестіктер және бөлек ұйымдар технологиялық шешімдерді қабылдай отырып, жергілікті басқарманың талаптарын орындайды. Бұл жерде жоғары деңгейлердің басқарушылық шешімдері нақты ұйымдастырушылық-технологиялық схемаларға көшеді [2, 24 б.].

Көлікте басқару үрдісін, функциялармен бір-бірімен байланысты, бірақ біршама дербес түрлерге бөледі. Басқару функциясы астарында мақсаттың жалпылығымен бірлескен басқару қызметінің басқа түрлерімен (шешімдер, әрекет немесе үрдістер) түсіндіріледі. Функцияда басқару еңбегінің мазмұны көрінеді; олар жалпы (басқарма, жоспарлау, ұйымдастыру, реттеу және бақылау) және өзіндік (нақты қызмет түріне және басқару деңгейіне сәйкес). Жалпы функциялардың ерекшелігі болып олардың әмбебаптылығын атауға болады [4]. Олардың масштабы мен тереңдігі сәйкес болмаса да басқарудың барлық деңгейлерінде өз орны бар. Басқарудың өзіндік функцияларына:

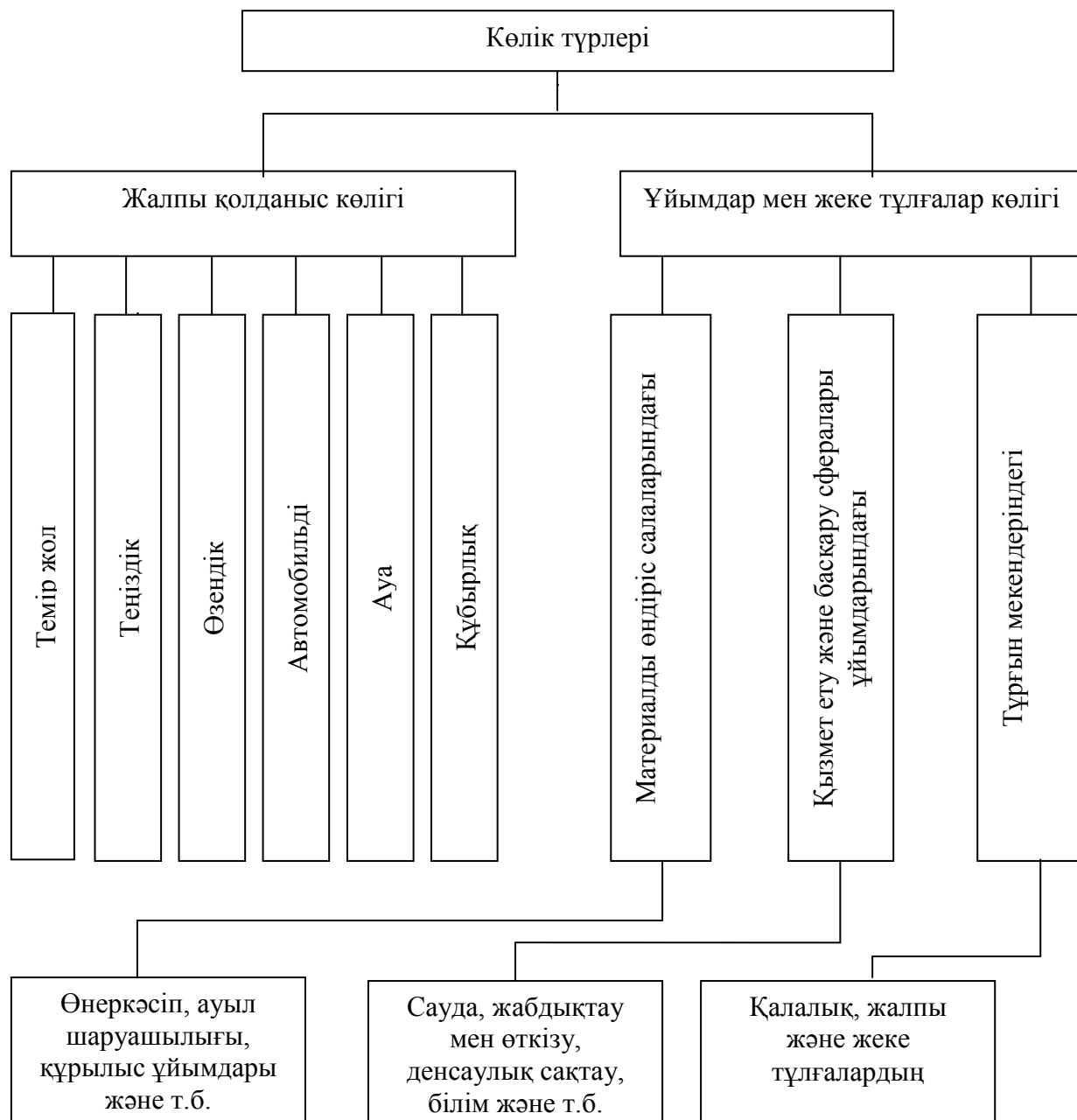
- тасымалдауды жоспарлау;
- тасымалдау үрдісін оперативті басқару және осы үрдістің жүруін реттеу;
- поездардың, кемелердің, автомобильдердің, ұшақтардың және т.б. көлік түрлерінің қауіпсіздігі;
- кадрларды жинақтау, оқыту, тәрбиелеу және орнықтыру;
- жұмыстың қамтамасыз етілуін ұйымдастыру;
- еңбекті және еңбек ақыны ұйымдастыру;
- қаржылық қызметті ұйымдастыру;
- экономикалық талдау, жоспарлауды жетілдіру және көлік өндірісін басқару.

Бұл функциялар көліктің барлық түрлеріне сәйкес, бірақ олар қызмет және көлік кәсіпорыны түрі бойынша, олардың қызмет ерекшеліктеріне байланысты өзгереді.

Көлікті басқару тек салалық қана емес, территориялық тұрғыда да бөлуге болады. Көліктің барлық түрлерінде, әсіресе қалалық және өнеркәсіптік, басқарудың территориялық аспектісі көлік жүйесінің даму варианттарын таңдауда – темір немесе автомобиль жолдарын салғанда, станцияларды, жөндеу шаруашылықтарын, қоймаларды орналастыруда және ұйымдастырушылық-технологиялық мәселелерді шешкенде маңызды болып табылады.

Көлік тасымалдауды тек айналыс сферасында ғана жүзеге асырып қоймай, кәсіпорынның ішінде жұмыс жасай жүріп, өндірістің тікелей өзіне қызмет көрсетеді. Сол себепті шаруашылық қызметтің түрі ретінде оны екі ішкі жүйелерден (жалпы және жалпы емес қолданыстағы көлік) тұратын жүйе

ретінде қарастыруға болады (1-сурет) [2, 34 б.].



1-сурет – Көлік жүйесінің құрылымды-функционалдық сипаттамасы  
Ескерту – [2, 34 б.] әдебиет көзінің негізінде автормен жасалған

Көліктің барлық түрлері (темір жол, автомобиль, өзен, теңіз, әуе, құбыр және т.б.) және автожол шаруашылығы, тиеу-түсіру және көлік-экспедициялық жұмыстар мен қызметтер жатады. Автомобиль көлігі елдің экономикалық потенциалының маңызды элементтерінің бірі, басқа елдермен экономикалық интеграциясының даму факторы болып табылады. Автомобиль көлігі аймақтық-салалық басқарудың кешенді жүйесін құру халық шаруашылығының бірнеше салалары мен кіші саларының жалпы автожол шаруашылығына бірігуді қарастырады.

Ішкі жүйелердің әрқайсысы ішкі құрылыммен сипатталады. Жалпы қолданыстағы көлікке темір жол, теңіздік, өзендік, автомобильді, ауа, құбырлы көліктері жатады.

Экономкалық талдаудың мақсатына қарай жалпы қолданыстағы көлік басқа да топтамада қарастырылады:

- әмбебап (мысалға темір жол, теңіздік, өзендік, автомобильді, ауа) және арнаулы (құбыр, электр өткізу желілері);
- ішкі (мемлекет ішінде тасымалдауды жүзеге асырады) және сыртқы (көп жағдайда теңіздік, шет елге де тасымалдауды жүзеге асыру);
- жылдық (темір және автомобиль жолдары) және маусымдық (ішкі су);
- магистралді (жалпы қолданыстағы көлік) және магистралді емес (өнеркәсіптік көлік).

Көлік – бұл әр түрлі элементтерден тұратын өте күрделі инфрақұрылым болып табылады. Қазіргі таңда көліктің барлық түрлері бір-бірімен белгілі бір түрде байланысады да, барлығы бірге жүйені құрайды.

ҚР статистика бойынша агенттігі мәліметтеріне сүйенсек, 2012 жылы Қазақстан территориясында темір жол көлігімен тасымалдау қызметін – 24 млн тасымалдаушылар пайдаланған, ауа көлігімен – 4,5 млн тасымалдаушылар, автомобиль көлігімен – 18,4 млрд тасымалдаушылар қызметтерін пайдаланған [5]. Автомобиль көлігін қолдануына халық ішінде сұраныс өте жоғары, себебі ол ең ыңғайлы және тез көлік түрі болып табылады. Бірақ автомобильдік көлікке сұраныс қаншалықты жоғары болғанымен көлік қозғалысын қамтамасыз ететін жолдардың жағдайы қанағаттанарлық емес. Жолдардың сапасының төмен болуымен қатар қозғалыстың қауіпсіздігін қамтамасыз ететін, жолаушылардың жайлы жүрісін қамтамасыз ететін жол бойындағы инфрақұрылымының қазіргі жағдайы өте төмен дәрежеде, ал оның біршама түрлері еліміздің жолдарында мүлдем жоқ.

Көлік саласын зерттеуші ғалымдардың айтуы бойынша (Левшиц В., Галабурда В.Г.), жол – бұл көлік желісінің элементі. Көлік желісі өз кезегінде, көлік жүйесінің бір элементі болып есептеледі [6]. Көлік жүйесі – бұл «халық шаруашылығының бүтін бір саласы, «көлік жүйесі төрт элементтен құралған: көлік жүйесіндегі қоғамдық қолданыстағы көліктермен, қоғамдық емес көліктердің барлық түрлері, жылжымалы көлік құралдары (жылжымалы көлік құралдарының меншік формасынан тәуелсіз), көліктің еңбек ресурстарымен республикалық, аймақтық және муниципалды деңгейдегі көліктің барлық түрлерін басқару жүйелерінен тұрады [7]. Бұл элементтердің барлығы «жүк және жолаушыларды тасымалдау қажеттілігін қанағаттандыру мақсатында, халық шаруашылығының бірнеше салаларының бірігуі болып табылатын» көлік кешені түсінігін айқындайды. Бұл салаларға: көлік, көлік өнеркәсібі және көлік саласындағы кадрларын дайындау мекемесі, жобалау және ғылыми зерттеу жұмыстары жатады.

Бірнеше жылдар бойы экономикалық әдебиеттерде және ресми құжаттарда «автожол кешені», «автожол саласы» және «автожол шаруашылығы» түсініктерінің бірегей қолданылуы байқалады. Сол себепті осы түсініктердің

аражігін анықтау мақсатында әрқайсысын қарастырып өтейік.

Экономикалық әдебиеттерде «сала», «кешен» және «халық шаурашылығы» түсініктері көптеп қарастырылады.

Талқылау сөздіктеріне түсініктемелеріне жүгінсек, Д.Н.Ушаковтың сөздігінде «сала» – белгілі бір қызметтің дара, жеке бөлігі деп анықтама беріледі [8]. Бизнес сөздіктерінде «салаға» келесідей түсіндірме келтірілген – белгілі бір бағытта тауар өндірісіне қатысы бар мемлекет экономикасының, аймақтың секторы [9]. Ең жалпы мағынасында, автожол саласы, біздің ойымызша, ол жол бағытында автожолды салу, күтіп ұстау, дамыту, сапалы инфрақұрылым қызметтерін қамтамасыз ету бойынша қызмет көрсететін кәсіпорындар жиыны.

Кешен түсінігіне келетін болсақ, кешен – бір бүтінді құрайтын заттар, іс-әрекеттер, қасиеттер сәйкестігінің жиынтығы. Кешен деп экономикалық мағынасында табиғаты бір тауарлар өндіретін бірнеше кәсіпорындар, кіші салалар, салалардың (көпсалалы кешен, салааралық кешен, өндірістік) өзара байланысының тобын қарастырады [10].



2-сурет – Көлік кешенінің құрылымы

Ескерту – [6, 7] әдебиет көздерінің негізінде жасалған

Көлік кешенінің құрамына көлік жүйесі және көлік желісі кіреді. Көлік

жүйесі – тасымалдауды жүзеге асыруда, территория тұрғысынан шектелген, бірі-біріне тәуелді және байланысты болатын көлік түрлерінің жиынтығы. Көлік жүйесі төрт негізгі кіші жүйелерден тұрады:

1. көлік желісі – елдің тұрғын мекендерін және бөлек аймақтарды байланыстыратын барлық қатынас жолдарының жиынтығы;
2. жекеменшік формасына байланыссыз жылжымалы көлік құралдары;
3. еңбек ресурстары, тасымалды және қосылған құнды құрауды жүзеге асырады;
4. көліктің барлық түрлерін басқару жүйесі.

Қазақстан жақсы дамыған күшті көлік жүйесіне ие, яғни көліктің темір жол, автомобильді, теңіз, өзендік, ауа және құбырлық түрлерінің барлығы жүзеге асырылуда.

Көлік кешенінің элементі – автожол шаруашылығы, ол автомобиль көлігімен қатар халықшаруашылығының және тұрғындардың қысқа аралықтағы жылдам тасымалдау қажеттілігін қанағаттандыруға міндетті. Оның құрамына дұрыс жұмыс жасауына қамтамасыз ететін барлық құрылыстарымен автомобиль жолдарының желісі және жөндеу, күтіп ұстау ұйымдары жатады.

Қазіргі таңда ғылыми категориялық автожол кешені, автожол инфрақұрылымы немесе автожол шаруашылығын ажырататын ғылыми анықтамалар жоқ, бірақ белгілі бір ғалымдар өз зерттеулерінде оны нақтылауға тырысқан. Мысалға, ғалым Д.Д.Ханкеева өз зерттеуінде автожол кешенін салааралық халықшаруашылық жүйе ретінде танып, оны бірнеше сипаттамалардан қарастырады:

1) мақсаттардың бірлестігі – халық шаруашылығының және тұрғындардың көлікке деген қажеттілігін қанағаттандыру;

2) осы жүйенің құрылымдық құраушыларының – аймақтық кіші жүйелерінің. «автомобильді көлік», «жол шаруашылығы» және жалпы мемлекеттік кіші жүйелер «ғылым және жобалау», «автокөліктік машинажасау», «материалды-техникалық қамтамасыздандыру» және «басқару» пропорционалдық дамуы [11].

Жалпы түрде автожол шаруашылығының анықтамасына түсіндірме беретін болсақ, автожол кешенінің тиімді қызметін қамтамасыз ететін, көлік коммуникациясымен тасымалдау үрдісін жүзеге асыратын, автожол желісін құрай отырып автомобиль көлігінің жылжымалы құрамының өнімділігін жоғарылатуға жағдай жасайтын автожол көлігінің кіші жүйесі болып табылады.

Көлік өнеркәсібі – материалдық өндіріс саласы болып есептеледі, соның ішінде көлік машинақұрылысы, көлік құрылысы және тасымалдауды материалдық-техникалық қызметті қамтамасыз ету болып табылады. Көлік – жүк және жолаушылардың бір орыннан, екінші орынға ауысуын қамтамасыз етеді. Жүктерді және жолаушыларды жақын арақашықтыққа тасымалдау барысында автомобиль көлігі жиі қолданылады.

Материалды өндіріс саласының бір бөлімімен автомобиль көлігі бірлесе отырып, халық шаруашылығының қажеттіліктерін толықтай қанағаттандырады, тұрғындарды тасымалдауда да жол шаруашылығы қызметтері пайдаланылады.

Жол шаруашылығының құрамына жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарының желісі, жол шаруашылығын пайдаланатын эксплуатациялық құрылғылар және жол құрылысын жүргізетін қызметтер жатады.

Жол қызметі бұл – автожолдарда жөндеу жұмыстарымен қалпына келтіру жұмыстарын жүргізетін және жасанды құрылыстарды орындайтын, сонымен қатар жол қозғалысындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету шараларын жүзеге асыратын, жолдың техникалық деңгейін жақсарту жұмыстарын жүргізетін – кәсіпорындармен, ұйымдар болып табылады.

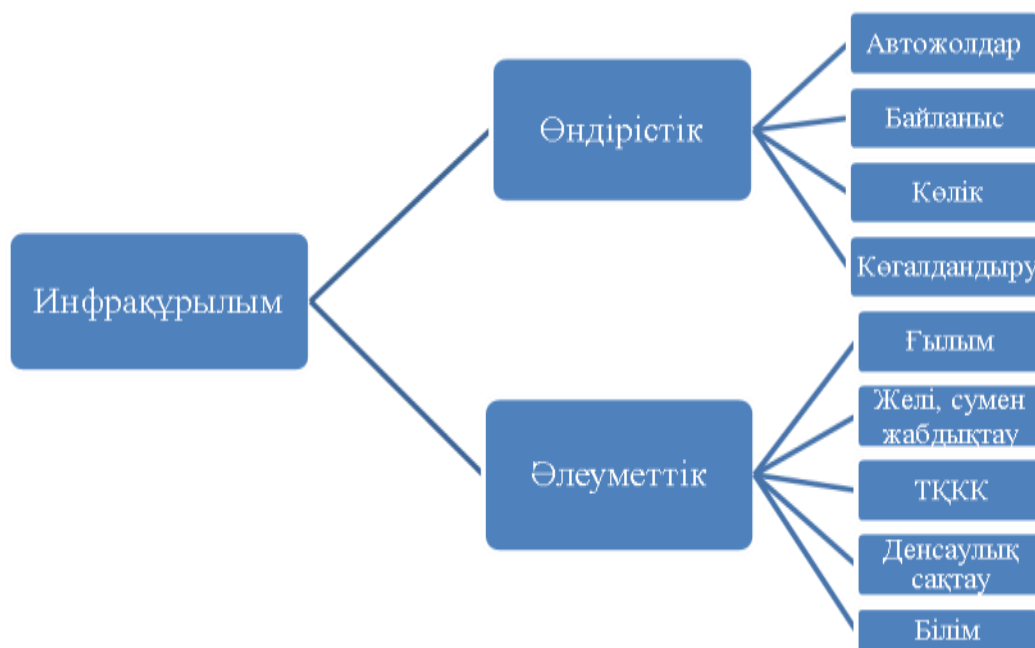
Қазіргі кезде ҚР-ның жол шаруашылығы – барлық аймақта қолданатын автомобиль жолдарымен, 2000-ға жуық әртүрлі меншік формасындағы мекемелер мен кәсіпорындардан құралған.

Тасымалдау процесі көлік желісі арқылы жүзеге асырылады. Көлік желісіне барлық жол қатынастарының жиынтығы және соған қатысты, әралуан көлік түрлерінің тұрақты құрылғылары жатады. Тұрақты көлік құрылғысы ол – көлік инфрақұрылымы және барлық көліктің жасанды стационарлы құрылысымен бірге соған қатысты, құрал-жабдықтармен, қызмет көрсету жүйесінің жиынтығы кіреді [12]. Басқаша айтқанда, көлік желісінің қатынастары: темір жол және автомобиль жолдары, құбырлармен, су және әуе жолдары жатады.

Осы жолдарда нүктелі құрылыммен орналасқан көлік қатынастар байланысына: терминалдар, көлдер мен өзен порттары, әуежайлар, темір жол вокзалдары, депо, жүк және сұрыптама бекеттері, шлюздер, қоғамдық көлік аялдамалары, автобазалар, компрессорлы бекеттер және басқа да объектілер жатады. Көлік қатынастар туралы айта кететін болсақ, автомобильді көлік қозғалысына арналған және соған нүктелі орналасқан құрылымдарды (жолаушы, жүк және басқа да бекеттермен, автовокзалдарды) «автожолдар желісі» терминімен алмастыру қажет.

Сонымен қатар, автожол шаруашылығының дамуы жол инфрақұрылымының дамуымен байланысты. Жол инфрақұрылымына да жүйеленген, нақты түсініктеме қалыптаспаған. Үлкен экономикалық сөздіктегі анықтамада инфрақұрылымға (латын тілінің Infra – маңында және структурал–құрылым, жайғастырылу) «ұдайы өндіріс жағдайын қамтамасыз ететін өндірістік және өндірістік емес салалар: жол, байланыс, көлік, білім беру, денсаулық сақтау» деп түсініктеме берген [13]. Берілген анықтама бойынша жол және көлік, энергожабдықтау, қойма шаруашылығы және т.б. салалар өндіріс инфрақұрылымында мәні мен маңызы бірдей жеке сала (элементтер) болып есептеледі.

Әр түрлі ғалымдардың инфрақұрылым түсінігіне берген анықтамаларын саралап көрейік. Осылайша, Ф.П.Пищик өз еңбегінде инфрақұрылымның көптеген нысандарын белгілей отырып, анықтамаларын береді, қосымша қызмет түрі ретінде ол инфрақұрылымды – қызметтің әртүрлі саласында негізгі функцияларын жүзеге асыруды қамтамасыз ететін материалды-техника жүйесінің жиынтығы ретінде қарастырады [14].



3-сурет – Өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылымның сызбасы  
Ескерту – [9, 10, 14] әдебиет көздерінің негізінде автормен жасалған

Ғылыми әдебиеттерде, талдау жүргізгенде, Республикалық және аймақтық көлемде бағдарламалар мен құжаттар көрсеткендей «автожолдар желісі» немесе «автомобиль жолдары» терминін, «жол инфрақұрылымы» түсінігімен жиі алмастырады, алайда жол инфрақұрылымы тек көлік қозғалысына бағытталған (автожолдар және жасанды құрылыс) инженерлік құрылғыдан өзге де, элементтерден құралған.

«Автомобиль көлігі туралы» ҚР Заңында автомобиль көлігінің инфрақұрылымы деп – тасымалдың үздіксіз процесін, сондай-ақ автокөлік құралдарының қауіпсіз пайдаланылуын қамтамасыз ететін құрылыстар кешені (автовокзалдар, автостанциялар, жүк терминалдары, автокөлік құралдарына техникалық қызмет ету және оларды жөндеу станциялары (шеберханалары), автокөлік құралдары сақталатын құрылыстар) ретінде қарастырылады [15].

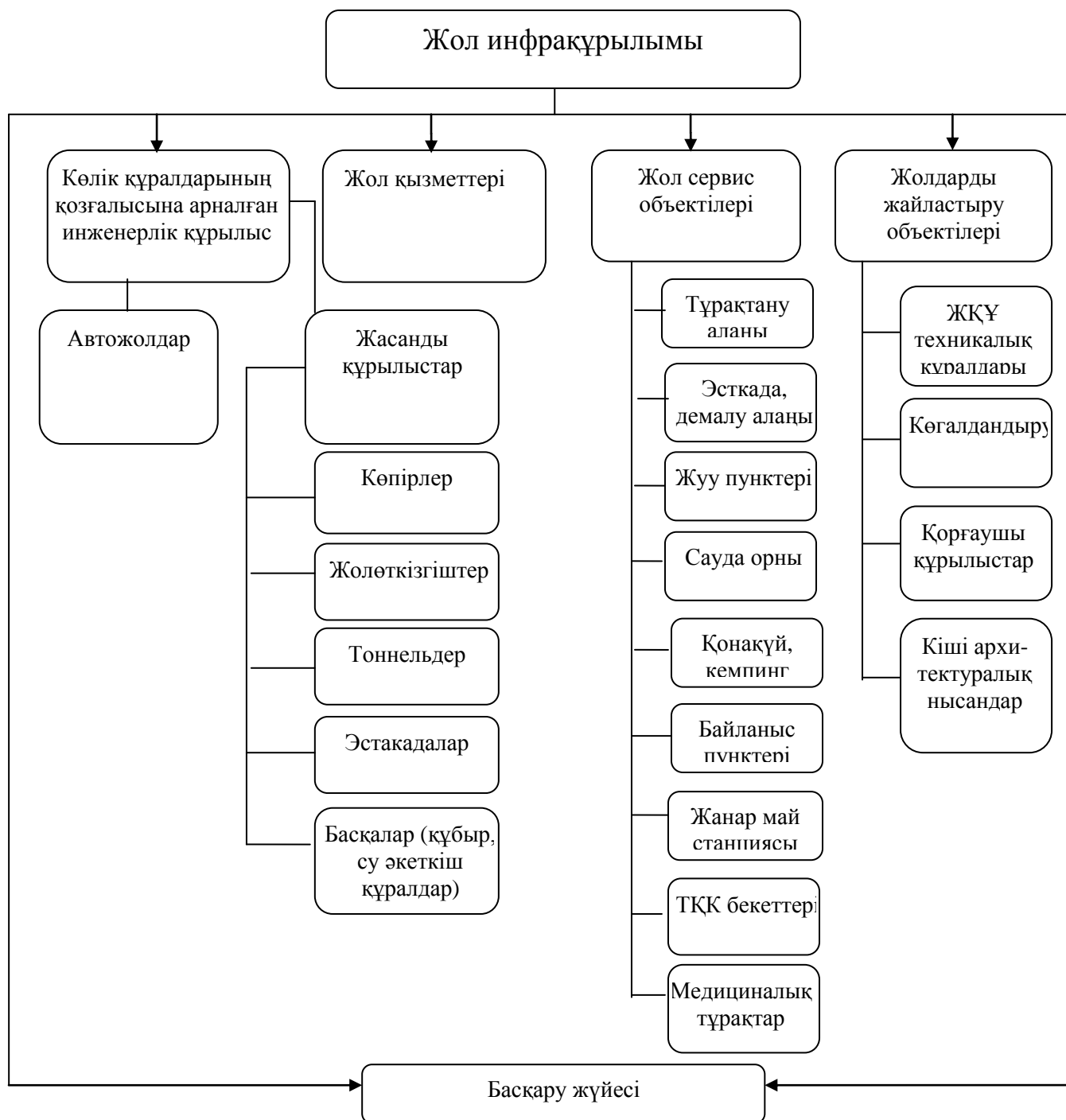
Ал Айдарова Н.А. инфрақұрылым түсінігін қарастыра отырып, үш деңгейді белгілейді: инфрақұрылымдық жүйелер; операциялар – инфрақұрылым желілерін пайдалану немесе басқа да қызмет; желілердің өткізу мүмкіндігіне тәуелді инфрақұрылымдық нарықтар [16].

Ал Н.Вторушина, «жалпы қолданыстағы көлік инфрақұрылым түсінігін» екіге ажыратуды ұсынады:

- 1) магистралды жол сызығы;
- 2) тірек көлік желісі мен кен орындарын байланыстыратын жол сызықтары [17].

Тікелей жол инфрақұрылымына анықтаманы Шелест Н.Е. келесідей етіп ұсынған, жол инфрақұрылымы – көлік қозғалысының құралдарына арналған инженерлік құрылыстарының (автожолдар және жасанды құрылыс), жол сервис объектілері мен жолдарды жайластыру объектілері, сонымен қатар оларға

қызмет көрсететін жол қызметтерінің жиынтығы болып табылады. Жасанды құрылысқа – көпірлер, жол өтпелері, жер асты жолдары, т.б., жол сервис объектілеріне – тұрақ алаңдары, АЖҚС, тамақтану орындары, т.б. жатады, ал жолдарды жайластыру жол қозғалысы ұйымдарының техникалық құралдары көмегімен көгалдандыру, қауіпсіз құрылыстардың орнатылуы, шағын архитектуралы формалардың орналасуын жүзеге асыру болып табылады [18].



4-сурет – Жол инфрақұрылымының құрылымдық сызбасы  
Ескерту – әдебиет көздерінің негізінде автормен жасалған



Бұл анықтамамен толық келісеміз, бірақ біздің ойымызша толықтыруды қажет етеді, себебі автожол инфрақұрылымы жоғарыда айтылғандай, бірнеше объектілерден құралады. Барлық элементтердің өзара байланысы, өзара қызметі және өзара тәуелділігінің басты шарты инфрақұрылым элементтерінің арасындағы гармониялық тепе-теңдік болып табылады. Осы тепе-теңдікті қамтамасыз ететін басқарушы элемент қажет.

Сол себепті, біздің ойымызша, жол инфрақұрылымының анықтамасын келесідей насанда толықтырып, тұжырымдадық автожол инфрақұрылымы – ол құрамына автожол желісі, автожол бойында сервис объектілері, техникалық жөндеу, жайластыру жұмыстарын атқаратын қызметтер және жол жұмысын толық үйлестіретін, ақпараттық, кадрлық қамтамасыздандырылуды жүзеге асыратын басқару және реттеу жүйелерінің тұтыс жиынтығы болып табылады (4-сурет).

Жол инфрақұрылымының барлық элементтері шекаралық аймақтарда пайдалануды жүзеге асыратын аумақтық жол қызметтерінің (басқармасында) балансында құралған. Әкімшілік шекара аймақтарымен шектелген жол инфрақұрылымының элементтер жиынтығы аймақтық жол инфрақұрылымы болып есептеледі.

Автожолдардың техникалық және пайдалану параметрлерінің сипаттамасы, жасанды құрылыстары жол қызметін көрсететін объектілер санымен және жолдардың орналасуы, жол инфрақұрылымының сапасымен көрсетіледі. Жол инфрақұрылымының элементтерін жеке-жеке қарастырайық.

Автомобильдік жол – инженерлік құрылысы түрінде автомобиль қозғалысына арналған. Автомобиль жолдары келесідей техникалық және пайдалану параметрлерімен сипатталады: жол құрылысының сапасы, қозғалыс жылдамдығы, интенсивті қозғалыс, өткізу сыйымдылығы, қозғалыс құрамы, арандатушылық қабілеті, жол апатының деңгейі, хабарлау уақыты, автомобиль көлігімен тасымалдаудың өзіндік құны, қозғалыс жолағының ені, қозғалыс жолағының саны, жүргінші жолдың ені, жол жиегінің ені, жол жиегіне бекітілген жолақ саны, екі бағыттағы қозғалыстың арасындағы бөлетін жолақтың ені, жер төсемінің ені, жер жамылғысының ені(киімінің) (жолдың осіне түсіретін максималды салмағы), арақашықтықтың көру мүмкіншілігі жоспарлы қисық радиусы және т.б. [19].

Жоғарыда атап өткен көрсеткіштерінің мәні, жергілікті жердің көрінісіне (ландшафтына) және жобаланған жолдың, халық шаруашылығында алатын орнына байланысты. Жалпы көлік желісінде осы нақты автожолдың (немесе оның бір учаскесінің) мәнін сипаттайтын негізгі критерийі оның категориясы болып табылады. Автожолдардың бес категориясы бар (1-кесте) [20].

Қазіргі уақытта жол категориясы – қозғалысқарқындылығының дамуына және халық шаруашылығымен, әкімшілікте алатын орнына байланысты белгіленеді. Қозғалыстың перспективалы қарқындылығы экономикалық іздестірулер, мәліметтерінің негізінде және жиынтық түрде екі бағытта есептеледі.

1-кесте – Қазақстан Республикасындағы техникалық параметрлер бойынша автомобильдік жолдардың жіктелуі

| Жолдар параметрлері  | Жолдардың техникалық категориясы |                  |                             |                             |                      |
|--|----------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------|
|  | I                                | II               | III                         | IV                          | V                    |
| Автомобиль жолының халықшаруашылық және әкімшілік мәні                             | Авто магистраль                  | Жылдамды автожол | Автожол (респуб/жергілікті) | Автожол (респуб/жергілікті) | Автожол (жергілікті) |
| Екі бағытта автомобильдер қозғалысының тәуліктік қарқындылығы                      | 7000 астам                       | 7000-3000        | 3000-1000                   | 1000-100                    | 100 кем              |
| Қозғалыстың есептік жылдамдығы, км/сағ   | 150 астам                        | 120              | 100                         | 80                          | 60                   |
| Жүргін жолдың ені, м   | 15 астам                         | 7,5              | 7,0                         | 6,0                         | 4,5                  |
| Қозғалыс жолағы ені, м   | 3,75                             | 3,75             | 3,5                         | 3,0                         | 4,5                  |
| Ескерту – СНИП РК 3.03-09-2006 Автомобильные дороги әдебиеті бойынша құрастырылған |                                  |                  |                             |                             |                      |

Сонымен қатар, қозғалыстың есептік қарқындылығы, бірлікте, перспективалы кезеңнің соңғы жылындағы қозғалыстың орташа жылдық – тәуліктік қарқындылығы ретінде қабылданады. Егер жылдың ең қарбалас айында орташа айлық- тәуліктік қарқындылық, экономикалық іздестірулер мен есептеулер негізінде бекітілген орташа жылдық тәуліктік шамасынан 2 есе артқанда, соңғы жол категориясының белгісін 1,5 есеге арттыру қажет. Қарқынды қозғалысты есептеу бойынша, әр келкі жол категориясы қажет болған жағдайда, жобаларда жолдың ең жоғарғы категориясы қабылданады. Жол категориясын белгілеген уақыттағы перспективалы кезеңі, жоспардың элементтерін жобалауда, жолдың көлденең және тік ұзындығы 20 жылға пайдалану мерзіміне жоспарланады, жер асты жолын 30 жылға жобаланған уақытта, жол жамылғыларын жобалағанда перспективалы кезеңі олардың қызметінің жөндеу аралық мерзімін ескере отырып алынады. Есептік кезеңнің бастапқы жылы ретінде жол жобасын (немесе жолдың дербес учаскесі) аяқталған жыл алынады.

Автожолдардың категориялық сипаттамасынан өзге, жол инфрақұрылымының элементі ретінде, автожолдарды күтудің сапа деңгей көрсеткіштерін қарастыру қажет. Автомобиль жолдарының жағдайын жақсарту жұмыстарының кешені жол құрылысымен екі бағытқа бөлетін жолақтардың бояуларының жиі өшіріліп қалу кедергілерін жою, жол қауіпсіздігін ұйымдастыруды қамтамасыз ету, жол жиектеріндегі көгалдандыру жұмыстары, сонымен қатар қыс мезгіліндегі қозғалысты қалыпты күйде ұстап тұру қажет. Бұл шаралар жыл ағымындағы мезгілдерді ескере отырып, барлық жолдардың ұзындығы бойынша орындалады [21].

Автожолдардың күту сапасын бағалау деңгейі, құрылымдық элементтерінің кемшіліктерін тексеру арқылы жүзеге асырылады және ұпаймен бағаланады. Автожолдардың күту деңгейі жоғарғы, орташа және

колдануға болатындай деп бөлінуі мүмкін және «Автомобильді жолдардың күту деңгейін бағалаудағы басшылық» баға беру әдістемесі бойынша бағаланады.

Автомобильдік жолдар жалп түрде келесідей болып жіктеледі:

- халықаралық жолдар;
- республикалық жолдар;
- жергілікті жолдар.

Халықаралық жолдар деп бірнеше мемлекеттердің территориясынан өтетін және мемлекеттер арасындағы құрлықтық байланысты қалыптастыратын жолдарды атаймыз. Республикалық жолдар бір мемлекет ішінде аймақтарды байланыстыратын жолдар және жергілікті деп бір аймақ немесе өңір территориясындағы жолдар қарастырылады.

Жолдардың қалыптасуында көптеген теориялар бар. Халықаралық көліктік дәліздердің қалыптасу тұжырымдамасы экономикалық белсенді орталықтардың арасындағы байланыстың дамуына негізделген. Француз экономисті П.Потьең теориясына сәйкес, даму осьтері болып табылатын негізгі көліктік арналар бойынша басты өнеркәсіптік орталықтар арасында қатынас өрбиді. П.Потьең даму осьтері теориясын өсу полюстерінің теориясын жасаған Ф.Перрудың зерттеулері толықтырды. Бұл теорияның мәні жаңалықтар кернеулігі теңсіздік жағдайында болатын күш өрісі бар экономикалық кеңістікте таралатынына негізделеді. Әр полюстің сыртқа итеруші және ішке тартушы күштері болады және басқа полюс (фокус) жүйелерімен өзара әрекет етеді. Бұл фокустар функционалды өсу полюстері болып табылады. Жаңалықтар көшбасшы саланың аймағында топталады, және егер пульсивті болса, онда өсу полюсі пайда болады. Аймақтық өсу полюсі пульсивті салалар кешені бар қалаларда қалыптасады және «агломерациялық аймақта орналасқан және өзінің әсер ету аймақтарының барлығында экономикалық өсу жағдайын жасайтын дамушы және кеңеюші салалардың біртұтас жиынтығы» [22]. Қызылорда үшін, аймақтық өсу полюсі ретінде, ең пульсивті, яғни жағымды мультипликативті ықпал ететін сала – көліктік кешен етіп қарастырайық. Перру тұжырымдамасының құндылығы, оның аймақтық теорияларды аймақтық дамуда кешенді бағыттарды жасауға жақындатуына негізделді және аймақтық теориядағы көптеген зерттеулер үшін негіз болды. Өсу полюстері теориясын дамытудағы Ф.Перрудың ізбасарлары келесілер:

- испан ғалымы Х.Р.Ласуэн, ол өсу полюстері мен жаңалықтар диффузиясының тұжырымдамасына негізделген қалаландыру теориясын жасады;

- француз экономисті П.Моран, ол кеңістіктік экономикалық теорияның негізін қалады;

- француз экономисті Ж.Кудвиль, ол географиялық, математикалық және экономикалық кеңістіктер негізінде аймақтың нақты экономикалық аудан ретінде анықталуын ұсынды;

- П.Потье, ол даму осьтерінің тұжырымдамасын жасады. П.Потьең тұжырымдамалары көлік желілерінің әсерін, қалалық иерархия теорияларын

және өсу орталықтары теорияларын байланыстыруға және осы негізде заманауи аймақтық теория дамуында ілгері басуға жағдай жасайды [23].

Жол инфрақұрылымының келесі элементіне жасанды құрылыс жатады. Жасанды құрылыстар жолдардың өзендермен, терең сайлармен, қыраттармен және өзгеде кедергілерімен қиылысқан жерлерінде жүргізіледі. Автомобиль жолдарының негізгі жасанды құрылыстары: көпірлер, жол айрықтары, жер асты жолдарымен, эстакадтардың салынуы т.б. жатады.

Жолдың жаңа құрылыс және қайта жөндеу жұмыстары сенімділікті, ұзақ уақытқа дейінгі жарамдылығын, құрылысты пайдаланудағы үздіксіздігін, сонымен қатар көлік қозғалысымен жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажет. Экономикалық заңнамаларға сәйкес көлік және жол желісінің, жер асты және жер үсті жолдарының жаңа құрылысы мен қайта жөндеу жұмыстары көлік қатынастарының дамуын ескеру қажет, себебі көпірлермен басқа да жасанды құрылыстар уақыт өте келе «тар» болып қалмас үшін жалпы айтқанда жол инфрақұрылымының дамуына кедергі келтірмеуі тиіс [21, 92 б.].

Су жолдарымен қиылысқан жағдайда, кемемен жүзу, ағаш ағызу шарттарын орындау қажет.

Соңғы уақытта жер көлемінің жеткіліксіздігінен, жер бағасының жоғарлауымен, тасымалдау арақашақтығын қысқарту мақсатында тоннель жолдарының құрылыстарына ерекше көңіл бөлуде. Жер асты жолының құрылысының 1 километрге кететін шығынының бағасы, жол үсті құрылысының бағасымен салыстырғанда 4-10 есе жоғары, алайда көліктің жол жүру ұзақтығының қысқаруы нәтижесінде жанар-жағар май материалдарының үнемделуі, қоршаған ортаның ластануының азаюы, жүкті жеткізу уақытының қысқаруы т.б. құрылысқа кеткен шығынды өтеп алады.

Сол себепті жергілікті жердегі жол құрылысының жалғасуының техникалық шешімдері жоспар элементтері бойынша, көлденең ені және ұзындығы бойынша, кескіннің негізгі байланысы, жолдардың қиылысуымен, қабысу түрлері, жол кесімімен жер жамылғысының құрылымы, жаңа және қайта жөндеуден өтетін жасанды құрылыстардың жобалары, еңбек өнімділігінің жоғарлауына ықпалын тигізу қажет, отын-энергетикалық ресурстары үнемделуі тиіс. Құрылыс пен қолданудың бағасымен еңбек ауқымдылығының төмендеуі, автомобиль көлігі мен жол шаруашылығының өзіндік құнын төмендету мәселесін шешуге көмектеседі.

Шешімдердің келесідей нұсқа болжамдарын (оптимистік, пессимистік және орташа (экономикалық) техникалық-экономикалық көрсеткіштермен салыстыру қажет, оларға жатады: көлік құралдарының қозғалысына арналған инженерлік құрылыс құралдарының бағасы; көлікті жөндеуге және күтуге кеткен шығын; құрылыс және пайдалану кезінде қоршаған табиғи ортаға кері әсер тигізу, сонымен қатар күтуге кеткен шығындар; экологиялық тепе-теңдікпен балық қорларын қорғау; тасымалдаудың өзіндік бағасы; қозғалыс қауіпсіздігі; жол шаруашылығының қызметін көрсетудегі өндіріс- шарттары, жол территориясының және басқа да факторлардың өзгеруі жатады [24].

Жол инфрақұрылымының маңызды элементтерінің бірі болып – жолдардың орналасуы, сонымен қатар жолдардың қауіпсіздік құрылғылары жатады.

Жолдардың орналасуына жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдары (қоршаулар, белгілер, бағыттау құралдар, жарық түсіру желілері, бағдарламалар, қозғалысты басқаратын автоматтандырылған жүйелер) көгалдандыру, шағын архитектуралық формалар жатады. Жеткізу жылдамдығына, жүк сақтауға, қозғалыстың қауіпсіздік жағдайын жақсартуға бағытталған техникалық құралдар әсер етеді. Бұл мақсаттарға жол қоршаулары қызмет етеді, қолдану жағдайына қарай қоршаулар екі топқа бөлінеді. Бірінші топтағы қоршауларға бөгет құрылыстары (биіктігі 0,75 м кем емес) көлік құралдарының қауіпті жол бөліктерінен, көпірлерден, жол айрықтарынан, сондай-ақ қарсы бағытта келе жатқан көлік құралдарымен қақтығысудан және үлкен кедергілерден, құрылыстарға соқтығысуды болдыртпайтын өткелдер (биіктігі 0,6 м кем емес) жатады. Екінші топтағы қоршауларға торлармен, сүйеніш конструкциялары және т.б. (биіктігі 0,8-1,5 м) жатады, бұл қоршаулардың жаяу жүргіншілердің қозғалысының реттелуіне, жануарлардың жолға шығуын болдыртпас үшін жасалған [25].

Автожол шаруашылығы – көлік шаруашылығының құрама бөлігі болып табылады, оның құрамына автомобильдік жолдар, жол құрылыстары және қызметті жүзеге асыруға қажетті басқа да мүлік түрлері кіреді.

Басқаруды және ұйымдастыруды қамтамсыз ететін автожол шаруашылығының негізгі элементтері болып автомобильдік жолдар табылады.

Олар белгілі-бір жылдамдықпен есептелген жүктермен қауіпсіз қозғалысты қамтамсыз етуге арналған инженерлік құрылыс кешенін құрайды. Автомобильдік жолдар жер қыртысынан және жол жабындылары төселетін жасанды құрылыстардан (көпірлерден, тоннелдер және т.б.) тұрады. Жол жабындысы өз кезегінде: негізгі бөлік, қосымша қабаттан, жол киімінен (беткі қабат) тұрады.

Сонымен қатар жолдар дабылдарымен, белгілерімен және нұсқауларымен жабдықталады. Автомобильдік жолдар аймағында қозғалыстың үзіліссіздігін қамтамсыз ететін әртүрлі кәсіпорындар болады: жанар май құю станциялары, техникалық күту станциялары және т.б. Олардың барлығы автожол инфрақұрылымын құрайды. Өткізу қабілеттілігін қамтамсыз ететін параметрлерге тәуелді автомобильдік жолдар бірнеше категорияларға бөлінеді.

Автожол шаруашылығының келесі элементі – жол кәсіпорындары. Автокөлік кәсіпорындарының негізгі мақсаты – жолдарды сақтау, оның түзетілуін және жұмыс қабілеттілігін, автокөліктік құралдардың экономикалық қолданылуын және тасымалдау үрдісін ұйымдастыруын қамтамсыз етеді.

Жол шаруашылығы автокөліктің тиімді жүрісін қамтамсыз етуі тиіс. Жоғарыда келтірілген жол терминологиясы аясындағы зерттеулер оның стандартизациялануы мен үйлестірілуі көлік кешенінің дамуында ерекше мәнге ие екендігін көрсетті. Ұлттық экономикадағы техникалық прогрестің дамуы, ақпараттық технологиялардың енуі, нарық шарттары, дәстүрлі

терминологияның нақтылануын және жаңа ғылыми анықтамалар мен түсініктемелерді талап етеді. Бұл көлік саласында қолданатын базалық түсініктердің шатастыруын болдыртпайды, мемлекеттік саясат пен мемлекеттік реттеу органдарының бірігуін қамтамасыз етіп, сонымен қатар халықаралық қарым-қатынастарды кеңейте түседі.

## **1.2 Автожол шаруашылығын басқарудың объективті қажеттілігі және ерекшеліктері**

Автожол шаруашылығын басқару жүйесінің дұрыс ұйымдастырылуы, автокөлік қызметінің тиімділігін қамтамасыз етумен тікелей байланыстылығы автожол шаруашылығын басқарудың объективті қажеттілігі негіздейді.

Экономиканың бұл саласын басқару ерекшелігі тек қана Қазақстан экономикасы үшін маңыздылығымен ғана емес, сонымен қатар ұйымдардың, автожол шаруашылығында қызмет ететін өнеркәсіптік кәсіпорындардың, автомобиль иелерінің және басқа да субъектілерінің автокөлік құралдары қоршаған ортаға жоғары зиян көздерге жатады, сол себепті осы саланы басқарудың өзіне тән ерекшеліктері бар:

- біріншіден, республикамыздың жол-көлік кешенінің негізгі даму бағыттарын анықтауда, ол Қазақстан Республикасының Үкіметімен 2006 жылдың 11 сәуіріндегі «2015 жылға дейінгі көлік стратегиясының» қабылдануынан көрінеді [26]. Стратегияда экономиканың нақты секторының жандануы мен жаңару жағдайында, көлік саласының алдына қойылған жаңа мәселелерді, ҚР ЖКК еуропалық және халықаралық көлік торабына интеграциялану үрдісінің белсенуін, көлік қызметіне сұраныстың өсуін ескере отырып, автожол шаруашылығының әрі қарайғы даму мәселелері бойынша шешім қабылдау бағыттары анықталынған;

- екіншіден, жол саласы кәсіпорындарын бір орталықтан басқару жүйесін ескеру қажет;

- үшіншіден, жарғы мен әрбір ережелерде қарастырылған автожол қызметкерлерінің тәртібіне жоғарғы дәрежелі талаптардың қойылуы;

- төртіншіден, автокөлік кәсіпорындары мен мекемелерінің қызметін реттейтін ережелер, нормалар, стандарттардың сақталуын бақылайтын ерекше жүйенің жұмыс жасауы.

Автожол жүйесін басқару бір орталықтан жүзеге асыралады, ол орталық Қазақстан Республикасының Көлік және Коммуникация Министрлігі болып табылады. Ол 2000 жылдың 11 мамырында бекітілген ҚР Президент Жарлығының Ережесінің негізінде қызмет атқарады. Министрлік атқарушы биліктің орталық органы болып табылады, оның қызметі ҚР Министрлер Кабинетімен үйлестіріледі. ҚР КжКМ – көлік пен жол шаруашылығы облысында, ҚР әуе кеңістігін қолдану аясында, жаңа жолдарын ашу мен гидрографиялықты теңіз жолында қамтамасыз етуде мемлекеттік саясаттың жүзеге асырылуын қамтамасыз ететін, атқарушы биліктің орталық жүйесіндегі басты орган [27].

Қазақстан Республикасындағы жолдар мемлекет иелігінде болғандықтан,

оларды күтуді басқару және жалпы автожол инфрақұрылымының дамуын мемлекеттік органдар жүзеге асырады.

Бірақ соңғы жылдары автокөлік және автожол саласының құрылымы бірнеше рет қайта ұйымдастыруға душар болған болатын. Қазіргі таңда Қазақстан Республикасының Көлік және Коммуникация Министрлігі көліктің барлық түрлерінің қызметін жалпы үйлестіру мен басқаруды жүзеге асыратын автожол саласындағы бағдарламалардың әкімшілігі болып табылады.

Сонымен қатар республикалық деңгейде автомобиль жолдарын басқару министрліктің құрылымдық бөлімшесі – Автомобильдік жолдар комитетіне жүктелген. Оның жалпы міндеттері – салада мемлекеттік бағдарламаны жүзеге асыру, Комитеттің негізгі міндеті – автожол секторында қызметтің өркениетті нарығының дамуына жәрдем беру. Комитет алдын-ала бекітілген жылдық шектеу шегінде алдыңғы жылға жол жұмыстарының республикалық бағдарламасын әзірлейді және конкурстық негізде жұмысты орындаушылармен келісім-шарт жасауды ұйымдастырады.

Салада жүргізілген қайта құрылымдау барысында аталған Қазақстан Республикасы Президентінің халыққа Жолдауында атап өтілген мемлекеттік басқару жүйесін жетілдіру нәтижесінде және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 30 шілдедегі №744 қаулысына сәйкес «ҚазАвтоЖол ҰК» АҚ Автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық оператор болып белгіленді және де аймақтар бойынша филиалдарын құру жүзеге асырылды [28]. Оның қызметіне конкурстар ұйымдастыру, жалпы қолданыстағы автожолдарды жобалауды ұйымдастыру, құрылыс және қайта жөндеуді жүргізу; ағымдағы, орта және толық жөндеу жұмыстары; ұстау және қолдану; республикалық маңызы бар автомобильдік жолдарды және участкілерді сенімді басқару жатады. Осы құрылымдарға барлық жөндеу жұмыстарын ұйымдастыру мен қабылдау, жол қозғалысының қауіпсіздігі және бекітілген автожолдардың тәуліктік (жылдық) қызметі жүктелген [29]. Конкурстарды ұйымдастыру негізгі қызметтерінің бірі болып табылғанымен, жасалған нәтижелерді қабылдау мекеменің функцияларына жатпайды. Жүргізілген жұмыстарды қабылдау арнайы мекемелер жүзеге асырылады. Бұл шараның мақсаты саладағы «ашықтылықты» қамтамасыз ету, жемқорлықты азайту.

Қазіргі таңда автомобиль жолдарының республикалық желісі территориялық басқарманың балансында тұр. Ал жергілікті желістер 1999 жылдан бастап жергілікті бюджеттерден қаржыландырылады.

Көлік және Коммуникация Министрлігі жүйесінде «Казахавтодор» РММ мекемесі конкурс негізінде ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау жұмыстарын және т.б. автожол саласының тұрақты қызметін қамтамасыз ететін бірқатар жұмыстарды атқарады. Автожол қызмет нарығы, «Казахавтодор» РММ басқа, 35-тен астам әр түрлі жекеменшік және еңбекті ұйымдастыру нысандары құрылыс бөлімшелеріне ұсынылған [30].

Саладағы мемлекеттік басқару және шаруашылық қызмет функциялары 1995 жылы бөлінген болатын, бірақ тек 90-шы жылдардың аяғында ғана автомобильдік жолдарды күту және жөндеу облысындағы нарық қалыптаса

бастады. Осы нарықтың негізін мемлекеттік кәсіпорын «Қазақавтодор» РММ және оның облыстық филиалдары, сонымен бірге әртүрлі меншік түрлеріндегі және еңбектің ұйымдастырылуымен құрылыс бөлімшелері құрды. Бірақ тәжірибеде ағымдағы профилактикалық жұмыста және жолдарды қыстық күтіп ұстау жұмыстарын мердігерлік тәсілмен атқару барысында бірнеше мәселелерді тапты. Біріншіден, жеке компаниялардың техникалық жабдықталуының жоғары болмауы салдарынан, талап етілетін көлемде жұмыстарды орындау мүмкін болмады, ал олардың қаржылық жағдайы жаңа заманауи жол техникаларын сатып алуға келмеді. Екіншіден, бәсекелік орта нарық қатысушылары арасында, ақпараттық алмасуға жәрдем берген жоқ, ол шешімдерді оперативті қабылдауға кедергі тудырып отырды [31].

Сонымен бірге жергілікті өңірлерде жолаушылар тасымалы және автомобильдік жолдар саласы бойынша ортақ мемлекеттік саясатты жүзеге асыратын жергілікті атқарушы орган «Қызылорда облысының жолаушылар тасымалын және автомобильдік жолдарды басқару» Мемлекеттік мекемесі құрылған. Бұл құрылым тікелей облыстың әкімдігіне бағынады да, тек соның құзыреті аясында қызмет жасайды. Басқарма қоғамдық көлікті дамыту, жолаушылар тасымалдау және автомобиль жолдар саласындағы мемлекеттік саясатты жүзеге асыру, облыстық маңыздағы автомобиль жолдарын дамытудың өңірлік бағдарламаларын әзірлеу, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары саласындағы облысаралық ынтымақтастықты жүзеге асыру, облыстық маңыздағы жолдарды ұстау мен күтуге құқықтарды бөлуге және т.б. шараларын жүргізеді.

Автожол шаруашылығын құралдар, нысандар, әдістер мен автомобиль жолдарының құрылысын ресурспен қамтамасыз ету жөндеуді қайта жүргізу үрдістерінің, бір толық жиынтығы түрінде ұйымдастырылған, жалпы жол шаруашылығын басқару жүйесінің кіші жүйесі болып табылатын -иерархиялық құрылымдалған жүйе ретінде анықтауға болады.

Шартты түрде автожол шаруашылығы үш негізгі сфераны қамтиды [32]:

1. материалды-техникалық ресурстар нарығы – мұнда жол шаруашылығының мұқтажына қажетті материалдар сатып алынады;
2. жол шаруашылығында жұмысты өндіру (құрылыс, қайта жөндеу, жөндеу және жол қызметі);
3. жол сервисінің дамуының себебінен, ресурстық тасқындар құрылған уақытта жолдарды пайдалану.

Жүк шамасынан асып кеткені үшін, көлемі үшін кедендік төлемдер, алымдар транзитті жолдардан түсетін таза табыс болып табылады. Жолдарды салу мен қолдану барысында пайда болатын мультипликаторлы әсерді есепке алып отыру қажет. Жол бойында көлік инфрақұрылымы: жанар май құю, тұрақтар, мейрамханалар, жол жиегіндегі кафелер, медициналық пункттер және дәмханалар қалыптасады. Ол халықтың жұмыс бастылығын қамтамасыз етеді, соның салдарынан салықтардың төлемі ұлғаяды, жүктерді тасымалдау шығындары қысқарады. Осы факторлардың барлығы өз кезегінде өнімнің өзіндік құнын төмендетіп, тауар өндірушілердің табыстарын көбейтеді, әсіресе



халық шаруашылығында, тауардың өзіндік құнында тасымалдау шығындары, құрамында жоғары болатын тауарларды өндіретін салаларда. Тауардың өзіндік құнының төмендеуі отандық тауар өндірушілердің өнім шығару бойынша және өндірісті кеңейту бойынша, мүмкіндіктерін жоғарылатады, ол экономикалық өсуге жағымды әсер етеді, ал біршама салаларды экспорт әлеуеті жоғарылайды.

Сонымен қатар әлеуметтік фактордың да орны бар – жолдардың қауіпсіздігін көтеру. Жыл сайын жаман жолдардың салдарынан жол-көлік апаттарынан адамдар қайтыс болады. Жақсы жолдардағы жол апаттарының саны аз болады. Жол шаруашылығының экономикалық мәнін және белгілі бір көрші мемлекеттермен жүк тасымалдарының транзитін зерттеулер көрсеткендей тауарларды жылдам әрі арзан етіп тасымалданбаса, кәсіпкерлік субъектілері дұрыс қызмет жасай алмайды. Дамымаған жол және порт инфрақұрылымы қазіргі таңның өзінде экспорттың тежеуіші болды, себебі ұлғайып келе жатқан жүк көлемін игере алмауда [33]. Біздің климаттық жағдайлар мен территорияның ұзындығына байланысты, инфрақұрылымдық шығындар көптеген тауарлар мен қызметтер құнының үлкен бөлігін құрайды. Сонымен қатар, заманауи жақсы дамыған көлік инфрақұрылымы мен жақсы жолдар Қазақстанның географиялық ерекшеліктерін бәсекелік артықшылықтарға айналдыруы мүмкін.

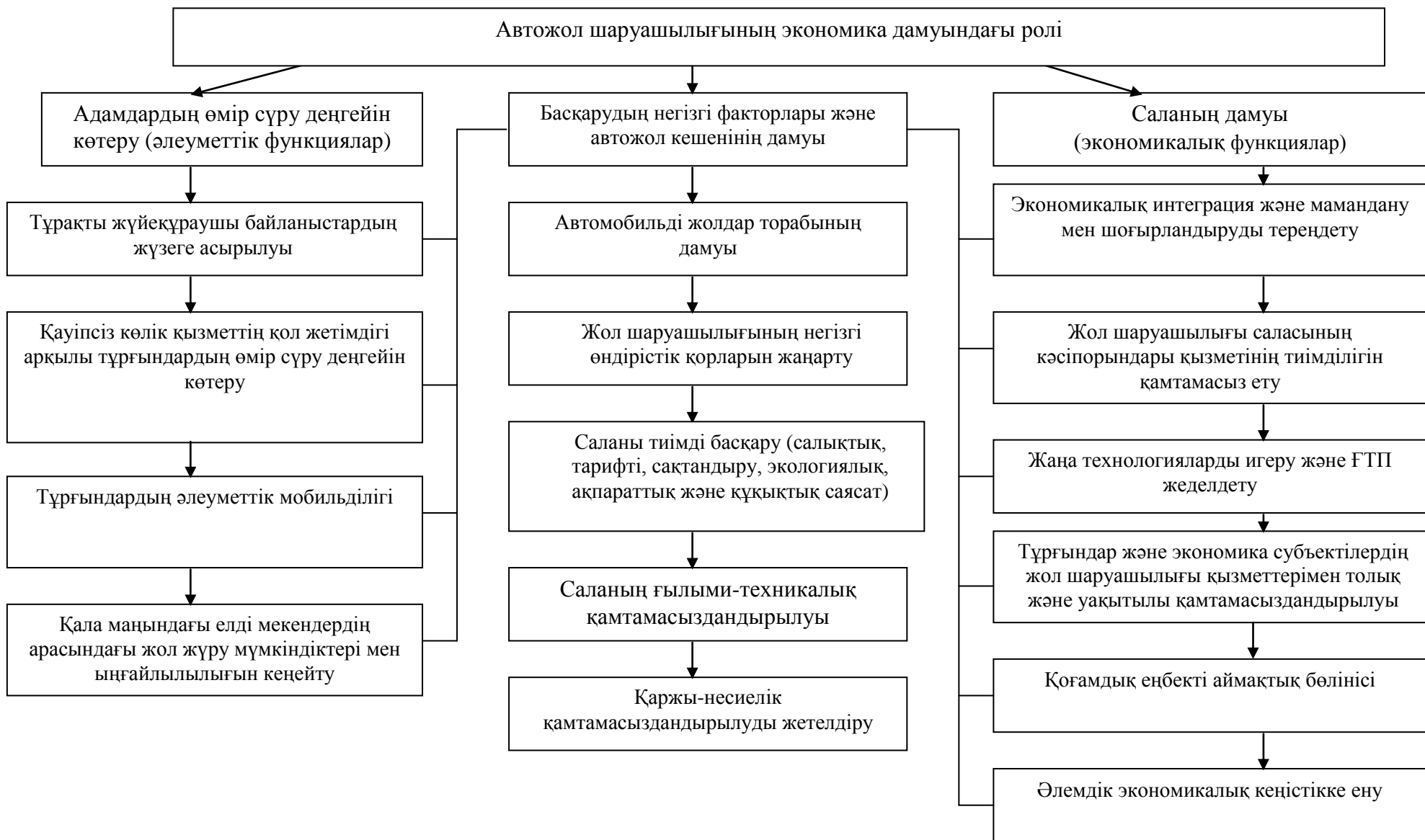
Саланың дамуы айтарлықтай деңгейде басқару үрдісінің тиімділігіне, оның механизмінің дамығандығына байланысты болып келеді. Басқару – адамның, әлеуметтік ортаның және жамағаттың әртүрлі объектілерге және қоршаған ортада ағып жатқан үрдістерге, онда қатысып жүрген адамдар мен олардың қарым-қатынастарына үрдістерге белгілі-бір бағыттылықты беру мақсатымен және қажетті, талапты, бағытты нәтижелерге жету үшін саналы түрде әсер ету болып табылады [34]. Зерттеулердің нәтижесінде, біріншіден, жол шаруашылығын басқару – бұл саналы үрдіс, яғни басқарушы алдын-ала қолданылатын басқарушы ықпалдарын ойластырып, бағыттап, сезген. Екіншіден, басқару бұл әрбір емес, көп жағдайда объектіге ақпаратты әсер ету. Осымен байланысты басқарудың маңызды қасиеті – жүзеге асырылуға бағытталған мақсаттардың болуы. Басқару жол кәсіпорынының белгілі-бір мақсаттарға жетуге, өзінің талаптарын жүзеге асыру, қажеттіліктерін қанағаттандыру, қажетті нәтижеге жету себебінен пайда болады [35].

Мемлекет және қоғам бөлшегі бола тұра автожол саласының экономикалық объектілерін, үрдістерін, қатынастарын басқару келесідей белгілермен сипатталады:

- жол шаруашылығы өндіріс, айналыс және тауарды, қызметті тұтыну сияқты негізгі экономикалық үрдістерге тікелей әсер ете отырып, жалпы әлемдік экономиканың, мемлекет және қоғам экономикалық жүйесінің ажырамас бір бөлігі ретінде қарастырылады (5-сурет);

- басқару кеңінен таралған, табиғатта және қоғамда ойламаған түрде және нысанды кездеседі;

- адамзат тарапынан адамдар өмірін сүруі, оны жалғастыруы және жақсаруын қамтамасыз етуі үшін қоршаған ортаға әсерін түсінеді [33, 25 б.].



5-сурет – Автожол шаруашылығының экономика дамуындағы ролі

Ескерту – әдебиет көздерін талдау негізінде автормен жасалған

Осы көзқарас жоғарыда «басқару» түсініктемесін тұжырымдау кезінде қолданылған болатын. Жол шаруашылығының экономикасында басқарудың субъектілері мен объектілерінің, басқарушы ықпалдардың және кері байланыс каналдарының әртүрлі нысандары кездеседі. Субъектілер ретінде мемлекеттің заңды, атқарушы, құқықтық органдары, басқарудың салалық, ведомствалық, территориялық органдары, экономикалық объектілер меншік иелері, жол кәсіпорындарын басқару органдары, шаруашылық басшылар, менеджерлер табылады.

Басқару объектілері – бұл әлемдік экономика, мемлекет, аймақ, өңір және қала экономикасы, сала, кәсіпорын экономикасы, экономикалық ресурстар және еңбек құралы түріндегі өндіріс факторлары, еңбек ұжымдары, жұмыскерлер және т.б.

Басқарушылық ықпалдар көп жағдайда заңдар, үкімдер, заңды нормативті актілер, мемлекеттік бағдарламалар, органдар өкімімен, жоспарлар, ережелер, нұсқалар, ережелер мен нормалар, басқарушылар бұйрықтары, жарлықтар, қаулылар арқылы жүзеге асырылады [36].

Жалпы көз қараста жол шаруашылығын жүргізудің механизмі ретінде жол кәсіпорынының жұмыс жасауы және дамуы үшін жағымды жағдай жасауына ықпал етуге мақсатты түрде бағытталған құралдар мен жабдықтар жиынтығын түсінеміз.

Қазіргі заманғы шаруашылық жүргізу механизмінің экономикалық тетіктері автожол кешені қызметінің әлеуметтік-экономикалық табиғатына сәйкес келеді және жол мен жол инфрақұрылымының құрылыс өндірісінің дамуындағы және нарық жағдайында айырбастаудың ең маңызды факторының бірі болып табылады.

Баға және тарифтер жүйесі, қаржы-несиелік тетіктер, салықтар және т.б. жол шаруашылығы экономикасын басқарудың экономикалық тетіктеріне (құралдар) жатады. «Тетіктер» түсінігі объектінің экономикалық жағдайын өзгертетін құрал ретінде қолданылуын, жол кәсіпорыны экономикасының дамуында бетбұрыстың жүзеге асырылуын қамтиды. Экономикалық тетіктердің алуан түрі немесе жалғыз түрі жалпы экономиканы реттеу және кәсіпорын деңгейінде экономикалық үрдістерге әсер ету құралдары ретінде қолданылады [37].

Қазіргі жағдайда жол шаруашылығын басқарудың экономикалық механизмі реттеледі және жетілдіріледі. Басқару механизмін жетілдіру салада, аймақта және ұлттық экономикада қалыптасатын келіспеушіліктерді жою құралы болып табылады. Солай бола тұра, экономикалық қызығушылықтар тіркесуі оңтайлы нәтижелерде қызығушылықтардың жалпы және толық қамтамасыз етілу негізінде жүзеге асырылады.

Өндіріс ауқымы мен техникалық прогрестің дамуына байланысты жол шаруашылығын басқарудың экономикалық механизміне жаңа талаптар қойылуда. Экономикалық қызығушылықтардың сәйкестігінің төменгі шамада қамтамасыз етілуін, олардың сәйкес келмеуінің нақты себептерін анықтаудың және экономикалық басқару жүйесін жетілдіру бойынша шараларын жасауда

бөлімдерін анықтау мақсатымен басқару механизмінің тиімділігін жан-жақты зерттеу маңызды мәселе болып табылады.

Жол шаруашылығын басқарудың экономикалық механизмі қызметті және кәсіпорынды, саланы және халық шаруашылығының дамуын жоспарлау, залалсыздық, қаржыландыру және несиелеу, баға қою, экономикалық ынталандыру көмегімен басқару бойынша ұйымдастырылған шаралар жүйесін құрайды. Оның құрамына жалпы, яғни орталықтан құрылған және жеке – қызмет ерекшеліктерін ескеретін, сәйкес салалар мен кәсіпорын, ережелері мен нормалары жатады. Жеке ережелер мен нормалар өз кезегінде орталық органдармен ендірілетін ережелер, нұсқаулар мен қаулылар, сонымен қатар министрліктер, кәсіпорынның және ұйымдардың өздері жасап бекіткен ережелер және нормалармен анықталады [38].

Қазіргі заман жағдайында жол құрылысы өндірісінің тиімділігі экономикалық тетіктердің көмегімен күшеюде. Бірақ тәжірибе көрсетіп отырғандай, кейбір тетіктердің кәсіпорынның не бөлімшелердің жұмыс нәтижелеріне әсері әлі жеткілікті емес.

Экономикалық тетіктер нысаны бойынша әкімшілікті болып келуі мүмкін, көп жағдайда солай да болады. Өндірістік қызметтің нәтижелеріне экономикалық тетіктердің бірлесе, бірегей ынталылық жүйесін құрай отырып және өндірістік айналымның барлық кезеңдерін қамтыған жағдайда пәрменділігі жоғарылайды. Жоғарыда айтылғаннан, жол өндірісінің тиімділігін дамыту мақсатымен экономикалық механизмді әрі қарайғы жетілдіру үшін әрбір экономикалық тетіктің амалын қарастырумен қатар, оларды жиынтық түрде де зерттеу қажеттігі шығады. Сол себепті шаруашылық есепті тетіктерді дұрыстап, барлық жүйені өндіріс тиімділігін арттыруға бағыттау қажет.

Экономикалық тетіктер өзінің ынталандырушы функцияларын жол өндірісін басқарудың барлық деңгейінде бірдей шамада көрсетеді деп ойлау қате болып табылады. Ынталандырудың экономикалық тетіктері басқарудың әр деңгейі үшін нақты сипаттамасы болады [39].

Жол шаруашылығын басқарудың экономикалық әдістері мен тетіктері ретінде өндірістің тиімділігін жоғарылатуға және жоғарғы нәтижелерге жетуге қызығушылықтары бар шаруашылық бөліктердің жоспарлау, ынталандыру, шаруашылық өзара қарым-қатынас, есеп және қызметті бағалау қағидаларының кешенді қолданылуын түсінеміз.

Жалпы түсінігінде әдіс (латынның *methodos* – зерттеу) – табиғат құбылыстарын зерттеу тәсілі, қарастырып отырған объектіге көз қарас, шынайылықта анықтаудағы жоспарлы жол. Басқару әдісі мемлекеттік-басқарушылық қызметтің функцияларын тәжірибеде жүзеге асыру және мақсаттарға жету құралы болып табылады [40]. Экономикада адамдарды, жұмыскерлерді, өндірістік ұжымдарды басқару әдістері мен тәсілдерін: ұйымдастыру-бөлушілік, экономикалық, әлеуметтік-психологиялық, құқықтық, сонымен қатар басқару үрдісінің әдістерін ажырата білу қажет.

Әдістердің жиынытығын екі топқа бөледі: жалпығылымдық және арнайы мамандандырылған әдістер. Олардың айырмашылығы өлшемдерінде.

Жалпы ғылымдық әдістер менеджмент әдістерінің негізін құрай отырып, белгілі бір көз-қарастарға негізделген осы жүйенің әдістемесін құрайтын әдістемелік жабдық түрінде қарастырылады.

Спецификалық әдістер. Өлшемдер: мәселенің, ынталандырудың мазмұнын анықтау, ұйымдастырушылық нысандары және салаларында осы әдістерді қолдану. Мазмұны: ұйымдастыру-бөлгіштік, экономикалық, әлеуметтік-психологиялық әсер ету тәсілдер тобы. Мотивация: материалды, материалды емес, бағындырушылық. Қолдану аясына байланысты: жалпы және жергілікті. Менеджментте әдістердің қалыптастыру қағидалары: мәселелерді шешуде ғылыми негізделген тәсіл; толық суреттеу қағидасы (мәнін, негізін және т.б. ашу); басқару әдістерінің негізін қамтамасыз етудің қағидасы мен әрбір мәселенің шешілу әдісін толық сипаттау (көлемі, шешілетін мәселелердің ақпараттарының құрамы).

Жол өндірісін басқаруда әдістер жүйесі ерекше орын алады. Әдістер көмегімен объектінің әлеуметтік-экономикалық дамуы жүзеге асырылады және кәсіпорынның нарықтық экономика мақсаттары іске асырылады. Нарықтық қатынастардың дамуы көптеген жаңалықтарды, өндірісті басқару әдістерінің мазмұны мен сипатының түбегейлі өзгерісіне алып келеді [41]. Басқару әдістері кешенді түрде қолданылады, олар әртүрлі бөліктерге тұтасты қолданылады. Басқару функциялары белгі бір әдістер, яғни олардың олардың жүзеге асырылу тәсілдері арқылы іске асырылады.

Экономикалық әдістер өндірісте ақша-құндық құралдардың, тауарлардың бөлінуі мен айырбасы, сонымен қатар кәсіпорындарда шаруашылық қызметті басқаруда қолданылады. Экономикалық әдістердің ролі – инновациялық үрдісті, техникалық прогресті жеделдетуде, ең жоғарғы өндірістік көрсеткішке төменгі шығындармен жетуде болып табылады [42].

Халық шаруашылығы мен тиімді нарықтың дамуы ынталандыруына нарық экономикасының негізгі факторларына өзара қатынасын нығайтуда барлық экономикалық тетіктер әсер етуі қажет. Ол деген сөз: өндірістің интенсификациясы мен оның әлеуметтік бағыттылығын кеңейту үшін шаруашылық жүргізу және басқару құралдарының жүйелі қолданылуы; экономикалық және құқықтық әдістермен мемлекеттік басқару деңгейі жоғарылаған кәсіпорындарда шаруашылық және қаржылық қызметті басқару мен реттеудің тиімді сәйкестендірілуі; қоғамның қажеттіліктерін толығырақ қанағаттандыруына экономикалық тетіктердің әсерін күшейту.

Нарықтың тұрақтану мен тұрақтауында экономикалық әдістердің әлдеқайда тиімді қолданылуы үшін қызметтің әр саласы мен түрлеріне дифференциацияланған тәсіл қажет. Дифференциация экономикалық ынталандыруды қажет ететін салаларға артықшылықтар беру үшін, прогресивті салаларда (Қазақстанда мұнай өндірісі, құрылыс) дифференциация салықтарда, пайыздық мөлшерлемелерде, жалақы деңгейінде, ұзақ және қысқа мерзімді несиелер беруде көрінеді [43].

Экономиканың қарқындап дамуында соңғы мақсаттарға жету үшін микродеңгейде басқарудың экономикалық әдістер жүйесін нарықтың тиімді,

әлеуметті-бағытты талаптарына сай келтіру қажет.

Жол шаруашылығын басқару механизмі өзара байланысқан элементтерден тұрады, олардың көмегімен басқару функциялары жүзеге асырылады, олар: кәсіпорын дамуының мақсаттары мен міндеттері; қойылған мақсаттарға жету жолдарын жасау; сала экономикасының пропорциялы және үйлесімді өсуін қамтамасыз ету; материалды, еңбек және қаржы ресурстарын бөлу және тиімді пайдалану; кәсіпорын, министрліктер және арнайы мекемелердің шаруашылық қызметін оперативті реттеу және үйлестіру; жоспарлы міндеттердің орындалуы мен шаруашылық қызметтің нәтижелерін есептеу және бақылау.

Басқару механизмінің элементтері: салалық және аймақтық дамуының тиімді тіркесуін қамтамасыз ететін соңғы нәтижелерді перспективалы және ағымдық жоспарлау жүйесінен; ынталандыру шаралары мен нәтиже деңгейінің объективті тәуелділігіне негізделген коммерциялық нәтижелерді экономикалық ынталандыру жүйесінен тұрады.

Сонымен, басқарудың экономикалық әдістерінің қағидаларын нақтылы түрде іске асыратын басқару механизмі, ұлттық экономиканы басқарудың ең маңызды бөлігі болып табылады.

Менеджмент – бұл нақты нәтижеге жету үшін әлеуметтік-экономикалық және әлеуметтік-техникалық жүйелерді басқару.

Жол шаруашылығы менеджменті – шаруашылықтың нарықтық жүйесінде саладағы ұйымдарды басқарудың ерекше түрі, оған төмендегілер тән:

- бәсекелестік, кәсіпкерліктің және шаруашылық шешім қабылдау еркіндігін, жұмыс күші, капитал қозғалысы, еркін баға құруының миграциялық механизмдерінің болуын ұйғаратын экономика дамуының нарықтық механизмдері;

- нарықта жол кәсіпорнының іс-әрекетін бейімдеу, бәсекелестік артықшылықтарды қолдану, ол біріншіден, адами факторға бағытталмаған жағдайда, екіншіден, менеджерлердің жоғарғы кәсібилігісіз, үшіншіден, менеджердің шығармашыл көз қарас, идеялары болмаса, мүмкін емес [44] .

Осылайша жол шаруашылығы менеджменті қазіргі заманғы басқару әдебиеттерінде баламалы түсініктердің жиынтығы ретінде қарастырылады, олар 6-суретте келтірілген.

Қазіргі заманғы арнайы әдебиеттерде менеджменттің көптеген функциялары қарастырылады, мысалы: болжау, жоспарлау, ұйымдастыру, мақсат қою, персоналды ынталандыру, бақылау, есеп және талдау. Менеджменттің өзгеше функцияларын жүзеге асырудың әдістері мен техникасы әрбір менеджердің кәсіби қызметінің негізінде жатыр.

Басқару үрдіс ретінде. Менеджмент функцияларын жүзеге асыру уақыт және ресурстарын шығындарына алып келеді. Ресурстардың шектеулілігі басқару функцияларының өзара байланысы және өзара тәуелділігін есепке ала отырып, тиімді бөлуді және қолданылуын қажет етеді. Осы себептен басқарудың барлық проблемалары басқару процестері призмасы арқылы қарастырылады, яғни ресурстарды нәтижелерге айналдыру іс-әрекетінің дәйекті жүргізілуі. Мысалы: коммуникация және шешім қабылдау процестері,

өндірістік (технологиялық) және сатып алу процестері, және көптеген т.б [44, 67 б.].



6-сурет – Жол шаруашылығы менеджменті және басқару баламалары  
Ескерту – әдебиет көздерін талдау негізінде автормен жасалған

Басшылық – бұл менеджерлер. Менеджментті көп жерлерде басқарушы функцияларын білікті жүзеге асыратын адамдармен (менеджерлермен) теңестіреді. Менеджер – арнайы дайындықтан өткен адам. Басқару субъектілері ретінде, менеджерлер бірнеше рольдерді жүзеге асырады, оның ішінде:

- шешімдерді қабылдаушы ролі. Менеджерлер даму стратегиясын таңдау, ресурстарды бөлу, оперативті қызметті жүзеге асыру және т.б. облыстарда шешімдерді қабылдау бойынша жауапкершілік артады;

- ақпаратты рольдер. Менеджер қызметі басқару шешімдерін қабылдауға қажетті ақпаратты жинау мен қабылдауға тікелей байланысты болып келеді. Қазіргі ақпараттың артылу жағдайында оның жетіспеушілігі орын алады. Дәл осы себептермен менеджердің заманауи ақпараттық технологияларды, коммуникация құралдарын қолдана алуы және орындаушыларға ақпаратты жинақтап, анық жеткізуі міндетті талаптардың бірі болып табылады;

- тұлғааралық рольдер. Менеджер ұйым ішінде және сыртында да қарым-қатынастарды орнатады. Ол идеяларынан адамдар артынан ергісі келетін көшбасшы болуы тиіс. Менеджер қандай сауатты болмасын, жалғыз өзі іс бітірмес [43, 87 б.]. Сол себепті менеджер келесідей жеке қасиеттерге ие болуы тиіс:

- жоғары борыштылық және ісіне деген берілгендік;
- адамдармен адалдығы және серіктестерге сенімі;
- өз ойларын жеткізе алуы және иландыруы;
- персоналға сыйластықпен қарау;

- өзінің дене және ой күштерін тез қалпына келтіре алу қасиетінің болуы және т.б.

Ұйымдағы менеджер позициясына байланысты жүзеге асырылатын функциялар сипаты әртүрлі болуы мүмкін, бірақ әрбір менеджер шешімді жиналған ақпарат негізінде қабылдайды және ұйымды басқарады, қабылданған шешімді іске асыру барысында персоналмен қарым-қатынаста болады.

Автожол саласында кәсіпорындарды басқаруды үш позициялардан қарастыруға болады:

- функциялар жүйесі ретінде;
- басқару шешімдерін қабылдау процесі ретінде;
- ұйымдастырушылық жүйе ретінде.

Басқару процесінің функционалдық көзқарасы тұрғысынан қарағанда басқару процесі функцияларының жүзеге асырылуымен байланысты болып келеді. Әрбір басқару функциясы өзіндік үрдіс болып табылады, себебі сол сияқты өзара байланысты іс-әрекеттер топтамасынан тұрады. Басқару процесі (үрдісі) барлық функциялардың жиынтығы болып табылады. Қазіргі уақытта бұл қандай басқару функциялары деген бірегей пікір қалыптаспаған. Көбінесе келесідей функцияларды бөліп көрсетеді: мақсат болжау, жоспарлау, ұйымдастыру, бақылау. Мотивация, белсендендіру, үйлестіру және талдау функциялары басқарудың барлық кезеңдерін түйіндейді. Басқаруға деген функционалды көзқарас басқару процесінің толық циклының маңызды жақтарын сипаттауға мүмкіндік береді [40, 104 б.].

Басқару шешімдерін қабылдау процесі сияқты басқару белгілі бір өзара байланысқан кезең салдарын орындауды тұжырымдайды. Көрсетілген процестің құрылымдық тәсілдерінің әртүрлілігі шешім қабылдау процесінің келесідей негізгі кезеңдерін мақсатты түрде бөліп көрсетумен сипатталады; шешім қабылдау критерилері мен шектеулерін топтастыру; баламаларды әзірлеу (шешімді іздеу); баламаны таңдау және бағалау; шешімді жүзеге асыру [44, 68 б.]. Қабылдау процесінің маңызды ерекшелігі осы процестің әрбір кезеңінде әртүрлі кезеңнің түрлі тіркестерімен орындалуында. Бұл шешім қабылдау процесінің әрбір кезеңі өз кезегінде, мақсатты анықтауды, шешімді іздеуді және т.б. және шешімді таңдау («доңғалақтағы доңғалақ» қағидасы) мен негіздеудің сәйкес әдістерін қолдану процесімен байланысты.

Басқару ұйымдастырушылық жүйе секілді шешім қабылдау технологиясының құрамын, функцияларын, құқықтары мен жауапкершілігін реттейтін басқару органдарының өзара байланысының болуымен және бұндай жүйені құру басқарудың барлық органдары жоба мақсатына жетуді қамтамасыз етуімен сипатталады.

Қарастырылған үш аспектіні ескере отырып «жол шаруашылығын басқару» түсінігіне біздің көзқарасымыз бойынша келесідей анықтама беруге болады. Жол шаруашылығын басқару – бұл белгілі бір миссияны жүзеге асыруға бағытталған нақты мақсатты, ұйымдық құрылымға байланысты іс-шараларды жоспарлау және оның орындалу барысын бақылаумен байланысты басқару шешімдерін қабылдау және жүзеге асыру процесі.



Жол шаруашылығын басқару ғылыми негізделген және тәжірибе жүзінде дәлелденген келесідей қағидаларға негізделуі қажет:

- Селективті басқару қағидасы. Бұл қағиданың мәні – қызметті дамытудың басым бағыттарын қолдауда.

- Нақты мақсатты қамтамасыз етуде жобаның мақсатты бағдарлану қағидасы. Бұл қағида инвестицияға деген қажеттілік пен оны жүзеге асыру мүмкіндігінің арасында өзара байланысты орнатуға бағытталған. Осыған орай нақты жобаның нақты мақсаттары қажеттілікке бағдарланса, аралық аталған жобаның нақты мақсаттарына бағдарланады.

- Басқару цикл толықтығының қағидасы. Бұл қағида кәсіпорынның жүйе ретіндегі құрамдас бөліктерінің тұйық тәртіптілігін көрсетеді. Басқару процесінің толық циклы: қажеттілікті анықтаудан бастап алынған нәтижені басқаруға дейінгі барлық шешімнің жиынтығын көрсетеді.

- Өндірістік процестер кезеңділігі мен жобаны басқару процесінің қағидасы. Аталған қағида жобаны қалыптастыру мен іске асырудың әрбір кезеңін толық сипаттауды көрсетеді. Кезеңділік қағидасы аталған жағдайды анықтаудың сыртқы талаптарын қанағаттандыруда жаңа жағдайға сапалы түрде өту кезеңдерін орындау барысындағы ақпараттың жинақталу құрамын көрсетеді.

- Өндірістік процестерді ұйымдастырудың иерархиялығы мен оларды басқару процесі қағидасы иерархияның белгілі бір кезеңіне сәйкес келетін қызметтің әртүрлі деңгейінен ұсынуды көрсетеді. Қызметтің барлық деңгейлері төменгі деңгей жоғарғы деңгейге бағынатындай, ал (қабылданатын шешім, мақсат, аралық және нақты нәтиже) жоғары деңгейдегі процесс жағдай төменгі деңгейдегі жағдайды анықтау барысында міндетті етіп келісіледі.

- Басқару шешімдерін өңдеу барысындағы көп нұсқалық қағидасы [44, 84 б.]. Өндірістік процестер басқару процесінде ескеру қажет белгісіз факторлардың өзара қатаң әсерінен туындайды. Анықталмағандық деңгейін төмендету үшін жобаның нақты мақсатының құрамын таңдауда баламалы шешімдердің көп нұсқалылығына, оған жетудің баламалы тәсілдеріне, жұмыстың кешенді қамтамасыз етілуіне, жұмысты орындау ұзақтығы мен құны, материалды техникалық ресурстар мен орындаушыларды ынталандыру жағдайына өту қажет.

Осылайша автожол шаруашылығы басқарудың экономикалық әдістерінің қағидаларын нақтылы түрде іске асыратын механизмдері негізінде жүзеге асыралатын ерекше басқару үрдісінің сипатына ие.

### **1.3 Көлік инфрақұрылымында автожол шаруашылығын басқарудың шетел тәжірибесі**

Географиялық орналасу жағдайына байланысты Қазақстан үшін көлік автожол қатынастарының еуропалыққа қосылуы, дүниежүзілік көлік желісіне бірігуі аса маңызды роль атқарады. Сондықтан жол қызметі саласында дүниежүзілік тәжірбиені үйрену, инновациялық көліктік техниканы меңгеру, қозғалыстағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін жаңа тәжірбиені қолдану, шет

мемлекеттердің нормативтік іс-құжаттармен танысу, бірінші кезекте Еуропа елдерімен тәжірибе алмасу қажет.

Автожол желісінің даму деңгейі мен жұмысының тиімділігі экономикалық өсудің, мемлекеттік территориясының тұтастылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету және тіршілік әрекетінің жаңасапалы деңгейге өтудің басты міндеті болып табылады. Экономикалық көрсеткіштердің өсуін қамтамасыз ету елдің алғышарттарының бірі. Көлік шығындары тауардың өзіндік құнына да кіреді. Тауарлардың тез арада ауысу қажеттілігі экономиканың табыстылығының көлік инфрақұрылымына, әсіресе автомобиль жолдарына байланысты.

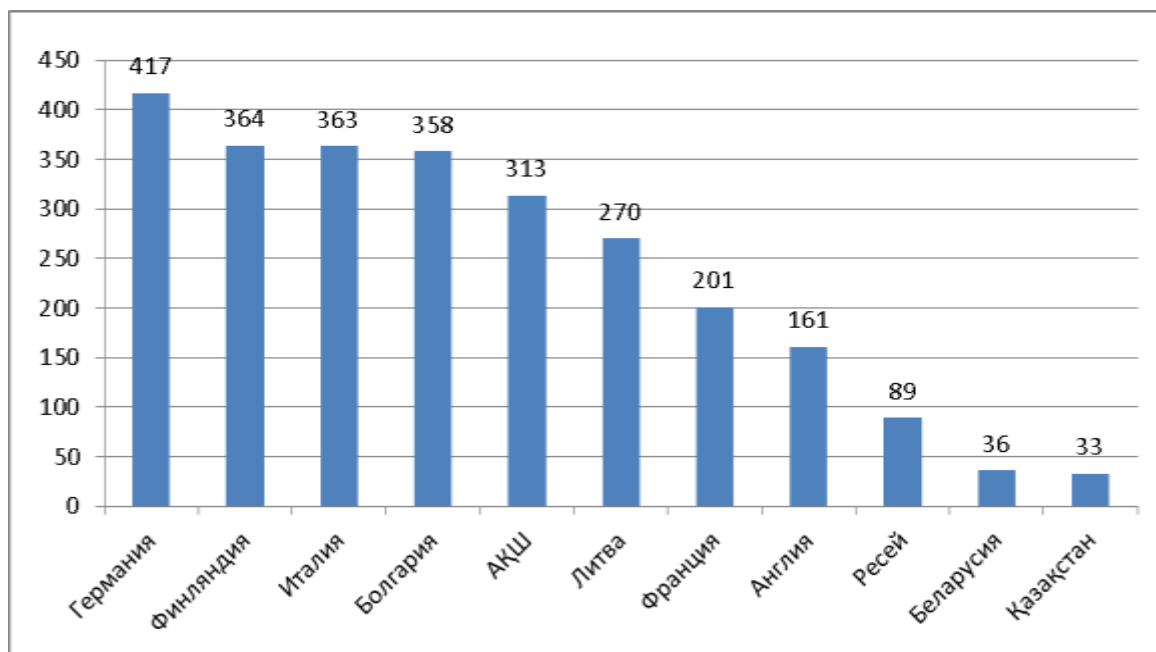
Жүргізіліп жатқан автожолдарды басқару механизмінің тиімділігі төмен болған жағдайда, зерттеліп отырған проблеманы реттеудің шетелдік тәжірибесін қарастыру қажет. Шетелдік тәжірибе көрсетіп отырғандай мемлекет және аймақ деңгейінде автожол шаруашылығын басқаруды реформалау көптеген дамыған елдерде аймақтық дамытуды ынталандыру мақсатында инфрақұрылымдық жобаларға үлкен қаражаттар бөлінеді [45].

Отандық және шетелдік стандарттардың, автожолдар құрылысымен және оны пайдаланудағы (эксплуатация), басқа да көлік құрылысында, сапаны бақылау ұйымдарында, құрылыстық материалдың реттелуі мәселелеріндегі ұқсастық және оны сынақтан өткізу әдісі «үйлесімділік» атауына ие болды. Сонымен қатар барлық елдерде жол саласындағы терминологиялар, автомобильдермен, жол қатынасындағы техникалық-эксплуатациялық параметрлерінің үйлесімділігімен, стандартизациялық талаптары зерттеу пәні болып табылады. Бірқатар мемлекеттерде (Польша, Германия, Чехия) автожолдардың профильдік терминологиясы бойынша ұлттық стандарттарға ие. Автомобильдермен жол қатынастарындағы техникалық-эксплуатациялық параметрлерінің үйлесімділік талаптары, интеграциялық жеке автожолдар желісінің бірігуіне келтіретін кедергілерді жояды.

Шетелдерде тұрғындардың қажеттілігін қанағаттандыратын автомобильді жол торабының дамуы мемлекеттік басқару органдарының басты мәселелері болып табылады. Көптеген мемлекеттерде жол торабтарын құру автомобиль жолдар торабының даму көрсеткіштерін және сәйкес қаржы көлемін бекітетін мемлекеттік бағдарламалар негізінде шешілген. Нәтижесінде тек автомобильді жолдар саласында ғана емес, жалпы елдің әлеуметтік-экономикалық дамуына әсер етті.

7-суретте көрініп тұрғандай, Германияда бір адамға шаққандағы жол шығындары 417 АҚШ долларын құрап отыр, ол Белларусия мен Қазақстанның ең төменгі көрсеткіштеріне сәйкес 11 және 12 есе төмен [46].

Барлық елдердегі автомобилизацияның өсуі, нақты айтқанда негізгі күшті автожол саласының, жол және инфрақұрылымының жақсаруына көңіл бөлуде. Жұмысқа жету үшін 10-ағылшынның 7-еуі автомобильді қолданса, 5% - күнделікті жол жүру үшін темір жолды қолданады, 11% - қоғамдық көлікті, 3% - велосипедпен қатынаса, тұрғындардың 10%- жаяу қатынайды [47].



7-сурет – Өртүрлі елдерде бір тұрғынға шаққандағы жол жұмыстарының шығындары (АҚШ долларында)

Ескерту – [46] әдебиет негізінде жасалған

ЕС мемлекеттерінде, тұрғындар, жұмысқа қатынасу үшін орташа есеппен 38 минут жұмсаса, жұмысқа қатынасу үшін ең көп уақыт жұмсайтын ағылшындар үшін 45 – минут, ал ең аз уақыт жұмсайтын итальяндықтар – 23 минут.

Тұрғындардың жеңіл автомобильдермен қамтылу көрсеткіштері RAC FOUNDATION автоқызығушылық қоғамдық қорының зерттемелері бойынша, жүргізушілер мен жолды пайдаланатындар үшін, жеке көліктеріндегі ыңғайлықты, жол кептеліс әсерінен жету ұзақтығына қарамастан, қоғамдық көлікке отыруды қаламайды.

Ұлыбритания үкіметі, Лондон қаласының орталығында, тарифті төмендету мақсатында тәжірибе өткізілді, 2003 жылдың 17 ақпанынан бастап «Жол кептелісі үшін ақы» (congestion charging) төлемін енгізді, ол 3фунт ст. құрады. (АҚШ доллар шамасында) [46, 152 б.]. Болжам бойынша қала орталығына көліктің ағылуы 20% қысқартылады, ал баж 130 млн қосымша фунт стерлинг түседі, көлік бюджеті 1,2 млрд. фунт стерлинг құралады деп жоспарланған. Алым-салықтан түскен табысты қаржы көзі ретінде, қоғамдық көліктердегі функцияларды жетілдірумен, модернизациялануына және альтернативті қозғалыс әдістерін көбейтуге (автобустармен, маршрут сандарының өсуі, метро және рельстік көліктерін инвестициялауға, жаяу жүргіншілермен, велосипедистер үшін жол жағдайын жақсарту), сонымен қатар «Лондонның жол жүйесін жақсарту» және басқа да жобаларды жүзеге асыруға жұмсау қарастырылған. Үкімет Лондон қаласындағы жол инфрақұрылымының дамуымен, модернизациясына алым-табыстың аз мөлшердегі пайызын ғана жұмсайды. Автокөлік иелерінен алынатын қаржы көздері, басқа көлік

түрлерінің дамуына жұмсалады, ал жүргізушілер болса, ақысы төлеген, кептеліссіз жол қызмет түрін пайдалануға мүмкіндіктері болмай отыр.

Жергілікті билік шығынға ұшыраған, қоғамдық көліктерді ұсынатын кәсіпорындарға субсидия беру арқылы, шығындарын қысқартуға, қызмет көрсету нәтижелігіне және пайдалылығына кері ықпал етуде. Егер жекеменшік компания жол ақысын алса, соған сәйкес сапалы қызмет көрсетілуі тиіс, көрсетілген қызмет сапасы төмен болған жағдайда, қызметі тоқтатылып қалуы мүмкін. Сондықтан нарықтық жағдайда, жол ұзақтығын қысқартуға, нақты жол инфрақұрылымын жақсартуға лайық «Жол ақысын» енгізген жөн.

Айта кететін жайт «жол кептелісі үшін ақы» және «жол ақысын төлеу» тұжырымдамалары, шығындар статьясы бойынша, саяси айырмашылығы бар, ал жеке адам басынан ақы алу процесі бірдей. Шын мәнісіне келетін болсақ «жол кептелісі үшін ақы» салық болып есептелгенімен, белгілі бір мәселені шешуге бөлінетін қаржы, саясаткерлердің үлесінде қалып қояды, ал «жол ақысын төлеу» керісінше көрсетілген қызмет үшін төленеді және бұл қаржы көздері, тікелей жол инфрақұрылымының жақсаруына жұмсалады. Жалпы Лондондық тәжірибені сәтті бағалауда, Британ үкіметі үшін «congestion charging» концепциясын енгізу, барлық территорияларда жол кептелісін азайту құралы ретінде қарастырылып отыр. Тәуелсіздік комиссияның тапсырысымен, Transport pricing and Investment in England компаниясының жүргізген зерттеулері көрсеткендей, Британ үкіметінің көлік саясаты өзгермеген жағдайда, 2010 ж. автожолдардың жұмысбастылығы 25% ұлғаяды деп болжауда [48].

Жол кептелісі үшін алынатын ақы, концепциясы табыстылығы қарбалас уақытындағы автожолдарды көп пайдаланатын учаскелеріне қатысты, жол кептеліс үшін алынатын алымдар, жол кептелісін азайтатын бір ғана нәтиже болып көрінеді. Бұл мәселе бойынша зерттеу мамандарының бағалауы өзара қарама-қайшылықты тудырады. «Жол кептелісі үшін алынатын ақы» концепциясын енгізу нәтижесінде, Лондон орталығы жоспардан тыс 20% -дан 30%-ға дейін автомобильдер саны азайған [47, 581-582 б.]. Ол қозғалыстың орташа жылдамдығы 10% арттыруына алып келсе, ал екінші жағынан көлік ағымының төмендеуімен, орталық бюджет 64 млн фунт стерлингті жоғалтты.

Сонымен қатар тәуелсіз көздердің бағалауы бойынша Лондон орталығындағы интенсивті қозғалыс, 2000 жылдан бастап 25% төмендесе, жол инфрақұрылымы жақсармағандықтан, қозғалыстың орташа жылдамдығы азайған [47, 643б.]. Жол инфрақұрылымының жақсаруына ірі инвестиция қажет, бірақ керекті сома мемлекет бюджетінде әрқашанда бола бермейді. Жол инфрақұрылымын сақтау оны эксплуатациялау мен дамыту үшін, жаңа жолдар салумен қолданысқа жарамды етуі мүмкін. Ол қайта қаржыландыру, жол ақысын алу, жаңа жол салықтар белгілеумен, баж салықтарын алуға, жеке инвесторларды тарту арқылы жүзеге асыруға болады.

Жаңа жолдар мен ескі жолдардың құрылысы үздіксіз жалғасуы мүмкін емес, ол тегін жолдардың ақылы жолға ауысуы жол пайдаланушылардың наразылықтарын туғызады. 1997 жылы Оңтүстік Калифорния штатында (АҚШ)

1-95 жұмысбасты автожолдыақылы жолға ауыстыруда, сәтсіздікке ұшырады [47, 623-624 б.]. Мұндай жобалар, қоғамдық қолдауға ие болмады, себебі сол жолды пайдаланушылар, артық ақша төлеуге қарсылық білдірді. Қазіргі таңда жол ақысын енгізу мәселесі қайта туындауда, себебі ең ұзын 1-95 автожол торабы күрделі жөндеуден өткізу үшін, жөндеу жұмыстарына 2-3 млрд.доллар қажет. Сонымен қатар бұл трасса 15 штат территориясын өтіп, он бес штаттың алтауынан жол ақысы алынады. Оңтүстік және Солтүстік Каролина территориясында қозғалысқа арналған төрт жолақты бағыт бар, Солтүстік Каролина кеңесімен, Оңтүстік Каролина кеңесінің зерттеулері бойынша жүк тасымалымен жолаушылар тасымалының кедергісіз тасымалдануы үшін сегіз жолақты авто торабы қажет. Автожолдарды кеңейту үшін жеке капиталдың тартуынсыз, жол ақысын түскен қаражаттының жетуін-жетпеуін уақыт көрсетеді. Жол инфрақұрылымының дамуына баж салығын жинаумен жол ақысын алу логикалық дұрыс тәсіл, ал арнайы төленетін салықтар тікелей автожолдардың жұмсалмағандықтан, жол ақысының төлену механизмін бұзады. Мысал ретінде АҚШ-тың Миссури штатындағы тұрғындар жанар-жағармай салығының жоғарлауына наразылық білдірген, бұл салықтан түскен табысты автожолдарының жөндеуіне жұмсамақ болған, алайда жолды тікелей пайдаланушылар төлеуі тиіс деген шешімге келді.

Германия мемлекетінің автожол шаруашылығын мемлекеттік басқару жүйесі икемділік және бейімділігімен, жергілікті басқару органдарының кең өкілеттіліктерімен ерекшелінеді және автожол шаруашылығын мемлекеттік басқарудың үш деңгейінің де өкілеттіліктер аясы нақты бөлініп, заңмен анықталған.

«Федералды маңыздағы автожолдар туралы» Заңы көптеген федералды деңгейдегі өкілеттіліктерді федералды жерлерге беруге мүмкіндік береді. Оның деңгейінде федералды автожолдардың құрылысы және пайдаланылуы Жоғарғы жер ведомстволарына автожол шаруашылығы бойынша сұрақтар жүктелген. Бұл құрылымдар Германиядағы федералды автомобиль жолдарының құрылысы мен пайдаланылуын қамтамасыз ететін негізгі звенолары болып табылады.

Германия заңдарындағы көптеген ережелерін мемлекеттік органдардың құзыреті бойынша жол қызметінің құқықтық негіздерін орнату үшін пайдалануға болады.

Жанар-жағармайға ең жоғары мөлшердегі салық бекітілген, Германия үкіметі жол инфрақұрылымы мен экологияны жақсартуға бөлінген қаржы басқа бағытқа жұмсалған. Германия мемлекеті автобаны пайдаланатын жүк автомобильдеріне баж салығын енгізуді, сонымен қатар мемлекет территориясында автокөліктеріне жанар-жағар май құятын компанияларға, баж салығын төлеу бойынша жеңілдіктер көрсетуді жоспарлауда. Жыл сайынғы көлік баж салығының жаңа төлемдері, неміс үкіметінің бағалауы бойынша 2,8 млрд евроны құрауы тиіс. Жергілікті территорияда жанар-жағар май құятын жүк автомобильдеріне, көрсетілетін жеңілдіктерге, 600 млн евроны бөлу жоспарланған [49]. Бір жағынан, барлық жүк автомобильдерінің, Германия территориясында, жанар-жағар май құюға ынталандыру, мемлекеттегі жол

инфрақұрылымының жақсаруына, жұмсалатын қаржы ұлғаяды. Екінші жағынан жол салығын жанар-жағар май салығымен байланыстыру көлік компанияларынан түсетін қаражат тізбегін қиындатып, жол инфрақұрылымының жақсаруына қызығушылық танытқан эксплуатацияны жүзеге асыратын жол операторларының, автожол желісінің жөндеу жұмыстары мен дамуына кері әсерін тигізеді. Сондықтан салық механизмінің жеңілдіктерін ұсынудан гөрі, баж салығын енгізіп, жанар-жағар майға төленетін салықты төмендету, әлдеқайда нәтижелі болар еді [50].

Мемлекеттік компаниялардың дәстүрлі мысалы ретінде жемқорлық пен шенеуніктердің бюджеттен ақшаны жымқыруы және табысты жасырған компаниялардың бірі МТА (Metropolitan Transportation Authority). Бұл компания 60-шы жылдары құрылып, көптеген мемлекеттік қоғамдық көліктерді жалпы бір жүйеге біріктірді. Қазіргі уақытта дағдарысқа ұшырап, бірақ жол ақысын көтеріп, мемлекеттік дотацияны алуға үмітті [51]. Мемлекеттік компаниялардың менеджментінің нашарлығы мен қызмет нәтижелілігінің төмендеуі, жеке меншік тасымалдаулармен бәсекелестікке түсе алмай отыр, сол себепті өз ерекшеліктерін мемлекет есебінен қамтамасыз етуге тырысады.

Ал жеке меншіктегі компаниялар шығындарын азайту арқылы және қызметінің нәтижелігін жоғарлатып табыс табуда, сонымен қатар салық төлеу арқылы бюджетті толықтырады.

Қазақстан үшін Германияның автожол шаруашылығын басқару механизмі бағалы болуы мүмкін. Бұл мемлекеттегі жол шаруашылығын басқару тәсілдері икемділігі мен бейімділігімен сипатталады. Сонымен қатар жергілікті басқару органдары кең мүмкіндіктерге ие, елдің автожол шаруашылығы менеджментінің барлық деңгейіндегі жиынтық өкілеттілік нақты бөлінген және заңнамалық түрде анықталған. «Федералды маңызы бар автожолдар туралы» заңында өкілеттіліктің қомақты бөлігін федералды деңгейден федералды территорияларға бөліп беру мүмкіндіктері қарастырылған [52]. Автожол шаруашылығы бойынша, оның ішінде жергілікті деңгейлерде жолдардың құрылысы мен эксплуатациясы бойынша сұрақтарды Жоғарғы жер ведомствалары қабылдайды. Осындай механизмнің нәтижесінде Германияда федералды жолдардың құрылысы мен эксплуатациясы Жоғарғы жер ведомстваларымен қамтамасыздандырылады. Яғни, елдің жол инфрақұрылымының тиімді жұмысы жергілікті биліктің ұйымдастарушылығына байланысты болады. Егер осындай тәжірибе мүмкіндігін Қазақстанда қарастыратын болсақ, мұндай жағдай өзінің жағымды және жағымсыз да нәтижелерін алып келуі мүмкін. Жолдарды жөндеу мен салу жұмыстарын қаржыландыруға мемлекет бюджетінен үлкен ақша қаражаттарын бөлу қажеттіліктерінің болмауын жағымды жақтарына жатқызуға болады, себебі ресурстар жергілікті деңгейде жинақталады. Автожол шаруашылығын орталықсыздандырудың жағымсыз әсеріне автожол саласындағы заңнамаларға сәйкес қызмет етуін және ақшаның мақсатты қолданылуын қадағалаудың күшейтілу қажеттілігін айтуға болады. Мұндай жағдай апробация кезінде ерекше назар аударуды қажет етеді.

Сауд Арабиясында көлік жүйесінің мемлекет тарапынан қаржыландыруды шектеп, жеке инвесторларға қолайлы жағдай жасау жоспарлануда. Қазіргі уақытта мемлекеттегі ұлттық автожол желісі 46 мың шақырымды құрайды [47, 552-554б.]. Автожолдар желісін күтуге бюджеттен қаржы бөлінгенімен жаңа жолдар құрылысын жүргізуге және қайта жөндеу жұмыстарына қаржы жеткіліксіз. Жол инфрақұрылымын дамыту мақсатында үкімет тарапынан Тарифпен Абха қалаларын қосатын құны 900 млн АҚШ долларын құрайтын жоғары жылдамдықтағы автомобиль торабын салу жобасы жүзеге асырылуда. Жеке операторлар жобаға қаражат бөлу есебінен, құрылысқа кеткен шығынды өтеп алуға және жол торабын басқару арқылы табысқа жету мүмкіндіктері бар. Мемлекет тарапынан жеке операторларға қатаң саяси тарифті енгізілмеуі тиіс және бастапқы шығындардың жеке операторларға есептелмеуі қажет, себебі әлеуметтік маңызы бар жобалар тиімсіз болып келеді.

Жеке меншік компаниялар табысты тасымалдауды жүзеге асырады, ал мемлекет үшін әлеуметтік мәселелерді жеке компаниялардың көмегімен шешу үшін көлік саласына қаржы бөлетін кәсіпкерлердің қызметтік іс-әрекетіне шектеу қойылмағаны дұрыс [53].

Франция үкіметі жол компанияларын жекешелендіру арқылы бюджетті 8 млн евроға толтыруды көздеп отыр. Қазіргі уақытта Франция мемлекетінде 8 ірі жол операторлары жұмыс істейді, солардың ішінде ASF (Autoroutes In Sud De La France) компаниясының 49% мемлекеттік акциясы сатылса, қалған 51% акциясы сатылады және Sanef (Autoroutes Du Nord et de Est de la France), SAPKR (Autoroutes Paris-Rhin-Rinne) компанияларының 49% акциясы сатылымға түсті. ASF ірі француздық жол операторы болып есептеледі, бұл компания меншігіне ең ірі еуропалық автоторабы жатады және Escota жол концессиясына құқылы. Компанияның табысының 98% жол ақысынан түскен табыс құрайды. Sanef және SAPKR компанияларын, ASF компаниясымен салыстырғанда көлемі жағынан кішігірім болып келеді, бұл компаниялар 1800 және 1500 шақырымға жуық автожолдарды пайдаланады.

Франция мемлекетінің көлік министрі жол инфрақұрылымының бөлшектенуіне қарсы, сонымен қатар бір бүтін статусты сақтап қалу мемлекетке қосымша 15 млн евро табыс әкеледі деп ұйғарады. Бұл қаржы көздері жол инфрақұрылымын жөндеу жұмыстарын жүргізуге көзделген. Қазіргі уақытта салық төлеушілердің қаржыларын арықтық механизм жағдайымен үйлестірілмейді, жол шаруашылығындағы жеке меншік операторлардың өзінде бұл механизм жүргізілмейді [54].

Мемлекет иелігіндегі жол компаниялары жекешелендірілсе, мемлекетке жол инфрақұрылымын жаңғырту міндеттелмейді, бұл жеке меншік компанияның тапсырмасы болып есептеледі. Мемлекет көлік инфрақұрылым жүйесін түбегейлі өзгертпеген жағдайда, мемлекеттік жолдарды жекешелендіру уақытша тиімсіз болуы мүмкін, мемлекеттік жолдардың сатылымынан түскен бюджеттің толықтырылуын есептемеген жағдайда орын алады.

Жол инфрақұрылымының элементтерінің бірі ретінде – жолдардың орналасу объектісі болып саналады. Бұл элемент мазмұнына, жол қозғалысын

ұйымдастырудағы ақпараттық және техникалық құралдар жатады (қоршаулар, белгілер, бағыттаушы құралдар, жарық желісі, бағдарламалар, қозғалысты автоматизациялық басқару), жол қозғалысының қауіпсіздігіне тікелей әсер етеді.

AA Motoring Trust ассоциациясының есеп беруінде Британдық автомобиль жолдарының қауіпсіздігіне тікелей әсер ететін апат жағдайын тудыратын негізгі факторлардың бірі болып ағаштар және жол жиегіндегі жарық түсіру сапасы жиі кедергі келтіреді. Жол апатын азайту шараларының бірі болып жол бойына жақын орналасқан қозғалмайтын объектілерінің алынып тасталуы, жол белгілерінің нақтылығы мен ақпаратты белгілерінің орнатылуы жатады. Бұл шаралар үлкен қаржыны қажет етпейді, сонымен қатар жол апатының 50–60%-ға дейін қысқартады [55]. Бірақ Ұлыбританияда темір жол қауіпсіздігін сақтау үшін миллион доллар жұмсалуда. Зерттеу нәтижелері көрсеткендей жол инфрақұрылымына жұмсалған 10 млн фунт стерлинг қаржысы әлдеқайда нәтижелі, себебі жүздеген адамның өмірі құтқарылады, темір жол саласына бөлінген қаржы жылына бір адамды құтқарады. Аз шығындалатын бағдарламалардың бірі – жүргізушілердің автомобильдер арасындағы арақашықтықты бағалауда және соқтығысуды болдырмау үшін жол ортасында орналасқан гүл бақшаларын айтуға болады. Бұл бағдарлама АҚШ-тың Пенсильвания штатындағы бірнеше жолдарында жүзеге асырылған. Бағдарламаның негізі «2-секундтық ереже» деп аталады, себебі 2-секунд ішінде жүріп өтетін, автомобильдер арасындағы қашықтық қауіпсіз деп есептеледі. Бірлік уақытының шамасы және концепция арақашықтығы көз мөлшерімен есептелінді, жол ортасындағы гүл бақшасы 35 метр сайын ірі шеңбер түрінде орналастырылды (қозғалыс кезінде, бұл нүкте дөңгелек болып көрінеді). Жүргізуші 70 м қауіпсіздік қашықтығын сақтау үшін және қауіпті жол учаскелерінен сақтану үшін, жүргізуші 2- нүктелі арақашықтықты сақтауы қажет. Зерттеулер көрсеткендей, қашықтықтың дұрыс сақталмауы себебінен болатын апаттардың саны 60% қысқарған. Сонымен қатар басқа да апат түрлері азайып, жолдағы ықтимал проблемаларды бағалаумен шолу жақсарды.

Жол қозғалысының қауіпсіздігіне жоғарыда атап өткен факторлардан өзге:

- автомобиль қозғалысының жылдамдығы;
- көлікті жүргізу сапасы;
- жүргізушінің жауапкершілік деңгейі;
- автосалонда телематикалық құралдарды пайдалану (ұялы телефон, борттық компьютер, новигациялық құралдар);
- жүргізушінің шаршауы;
- қауіпсіздік белбеуін пайдалану және т.б көрсеткіштер әсер етеді [47, 534 б.].

Жол инфрақұрылысын жетілдіру мәселесінде жол бойындағы құралдардың орналасуы «жол қозғалысын ұйымдастырудағы техникалық құралдарына» автоматты фотокамера, спутникті бейне бақылау, көлік құралының орналасқан жерін бақылайтын навигациялық жүйелер жатқызуға болады.

Көлікті суретке түсіріп алатын автоматты фотокамералар жол ережесін



бұзушыларды іздестіруге және ақылы автожолдарды қолданудағы төлемдердің төленуін бақылайды. Автоматты пунктеріндегі фотокамералардың орнатылуы автожолдардың өткізу қабілеттілігін сақтай отырып, жол ережесін бұзушыларды ұстауға болатын бір ғана мүмкіндік ретінде қарастырылады. Автоматты фотокамерада көліктің номері көрінбес үшін адам бойының биіктігіндей ғана жерден көрінетін және ең үлкен бұрыштағы жоғарыдан төменге қарай (фотокамералар осылай орналасады) орналасқан фотокамераға жүргізушілер көлігінің номерін пластикалық панельмен жабуға тырысады. Әйтсе де технологиялық прогресс жаңа құралдарды ұсынуда.

Ұлыбританияның көлік министрі автомобиль көлігінің кептелісімен күресу жоспарын құруда әрбір автомобиль көлігі үшін спутниктік бақылау камерасын орнату мәселесі қарастырылуда [47, 575 б.]. Спутниктік геопозициялық бақылау жүйесі жол ережелерінің сақталуына, әсіресе жылдамдықты арттыруда барлық көлік қозғалысын бақылауға ақылы автожолдарды пайдаланғандағы автоматты түрде шоттың ашылуын көрсетеді. Жүргізушілердің өз келісімімен көлікке «Қара жәшік» жүйесін орнату заңға қайшылық келтірмейді, қазіргі уақытта көлік жылдамдық уақытын есептейтін тахографиялар, коммерциялық жүк көлігінде орнатылуда. 2003 жылдан бастап Германия мемлекетінде және 2006 жылы Англияда бақылау жүйесі тахографиялардың спутниктік навигацияларымен біріктірілуі жүк автомобильдері үшін міндетті болып есептелді. Жүргізушілерді осындай жүйелерді өз автомобильдеріне орнату үшін сақтандыру сомасын төмендетті.

Тағыда бір техникалық прогресстің жетістіктерінің бірі – Еуро Одақтың инфрақұрылымдық жобаларының бірі, спутниктік Galileo навигациясын ойластырлуы [55, 13 б.]. Бұл жүйеге 30 – спутник және жерден бақыланатын екі орталықтан құралған. Еуропалық спутникті навигациялық Galileo жүйесі 2014 жылдан бастап енгізілмек. Бірінші демонстрациялық спутник жүйесі 2005 жылы 28 желтоқсанда енгізілген (Giove-A). Навигациялық жүйе азаматтық қызметкерлер тарапынан басқарылады, автомобильдік, теңіз, темір жол көлігінде, әуе тасымалдауларында қолданылатын жағдайда, көлік құралының орналасқан орнын дәлме-дәл анықтап отырады. Тасқынды жүйе азаматтық қызметтермен басқарылады және автомобильде, өзен-көл, темір жол мен әуе тасымалдарында қолдан көлік құралының тұрған орнын 1 метр қашықтыққа дейін анықтай алады. GALILEO спутниктік тасқын жүйесі бағдарламасының аналогы АҚШ-та GPS, Ресейде ГЛОНАСС, Қытайда Бэйдоу болып табылады.

Жүкті тасымалдаудың «есіктен есікке дейінгі» ыңғайлы амалы бүкіл дүние жүзіндегі автомобиль тасымалында маңызды мәнге ие болуда. Мысалы, Американдық автотасымалдаудың қауымдастығы (ЖТА) президентінің айтуы бойынша экономика жүк көліктерінің тасымалдары арқасында «қоймадағы тауар қорларының қысқаруына, жеткізу тізбегін оңтайландыруға, ұсталымдарда төмендетумен тұтынушыларға қызмет көрсетуді жақсартуға мүмкіндік алды» [56]. Оңтүстік Корея үшін автомобиль тасымалдарының маңыздылығы келесі сандардан көруге болады. 2003 жылдың мамырында жүк көліктері жүргізушілері ереуілі елдің ең ірі ұлттық портының жұмысына тосқауыл қойды

және 456 млн. доллар көлемінде шығын әкелді [47, 550-551 б.]. Жүргізушілер табыс салығын төмендетуді, ақылы жолдардың төлемін төмендетуді және отынға жәрдемақыны енгізуді талап етті. Барлық талап етулер қанағаттандырылды ма, бірақ тамыз айында кәсіподақ басшылығымен 30 мың жүргізушілер жұмысқа шықпай жүк және кеме көліктері компаниялары тарапынан еңбек ақыны жоғарылату мен еңбек жағдайларын жақсартуды талап етті. Осының салдарынан Пусан портында (BUSARI) жүк тиеу көлемі 60% қысқарды. Цемент, қола, дөңгелек және тігін өнімдерінің экономикалық жоғалтылуы 11,3 млн. АҚШ доллар шамасын құрады. Тасымалдаудың көлемді құлдырауын болдыртпау үшін үкімет жүк тасымалдау үшін әскер жүк көліктерін қолданды, бірақ жүк ағымын қалпына келтіру мен экономикалық зиянды бұл шаралар қысқарта алмайды.

Темір жол мен автомобиль көліктерінің салыстырмалы нәтижелігі туралы сарапшылар тұжырымдамасы бойынша соңғы жылдары бөлінді. Көптеген экономисттер теміржол инфроқұрылымын қаржыландыру мен қолдау экономикалық тиімсіз деп санайды. Басқалар темір жолдың нәтижесіздігін көре тұра, автомобиль тасымалы немесе бюджет есебінен қаржыландыруды ұсынады, сәйкесінше қиылысу жәрдемақысына тыйым салынады. Қазіргі таңда ЕС заңдарында қиылысу жәрдемақыларының қағидалары, яғни белгілі бір салада тұтынушылардың әртүрлі топтары арасында бағалық ауыртпалық үлестірімі есебінен тауарлар мен қызметтерге ортақ жалпы ұсталымдардың баға бекіту дәрежесін арттыру [50, 41 б.] қолдануға тыйым салынған және «жол жүру үшін жол жүруді дамыту» үшін тыйым салу ақылға сыймайды.

Австралиядағы жол тасымалы өсімнің жоғарылау әлеуетіне ие. Теміржол инфроқысымы бұл континентте әлсіз дамудың себебінен салмағы 150 т жететін автопоездар тасымал үшін жоғары қолданыста.

Жолдағы жүктемені бір қалыпты бөлу (үлестіру) үшін бір немесе екі жүргізуші басқаратын тартқышқа 3-4 тіркеме жалғастырып қосады. Мұндай автопоездың жалпы ұзындығы 50 м-ге дейін жете алады, ал осьтердің үлкен көлемі (15-16) Австралия автожолдарының жол жамылғысының қауіпсіздігін қамтамасыз етеді [57].

Қажет болған жағдайда автопоезд толығымен жолсыз жермен қозғала алады, осыған орай жолинфроқұрылымын қолданға кеткен қаражат нөлге дейін төмендейді (қысқарады). Үлкен жүк көтерімділік ыңғайлы кесте (ГРАФИК) пен тасымалдау амалы автожол инфрақұрылымын құру мен қолдауға кеткен аз қаржылық шығын автомобиль көлігімен тасымалдаудың өзіндік құнын төмендетуге мүмкіндік береді, әрі оны бәсекеге қабілеттірек ете алады.

Әр елде көлік түрлерінің дамуы әртүрлі, Еуропада темір жолымен жүк тасымалдау көлемі 10%, АҚШ-та жалпы тасымалдау көлемінің 40%-ын құрайды. АҚШ теміржол лоббиі құқықтық амалдарымен бұның қалыптасқан дәстүрлі артықшылығын бекітуді және жүк ағымының қозғалысын өз пайдасында сақтауға ынталанады. Автопоездармен бақталастықты болдыртпау үшін SHIPA заңнамасын талқылау ұсынылады – инфроқұрылымды сақтау мен тас жол қауіпсіздік Акті. Оның негізгісі болып үлкен жүк трэйлерін ақырындап

қолданудан шығару (16 метрден және 1 тоннадан асатын) және жаңа автопоездарды ендіруге тыйым салу, себебі олардың адам құрбанынан жол апатына түсуі басқа жүк автомобильдеріне қарағанда 11% жоғары [58]. Тас жол қозғалысында қауіпсіздікті қадағалайтын, Ұлттық қызмет есебінде соңғы бес жылда жүк көліктерінің қатысуымен болатын өлім мен жол апаттары саны төмендеуде. Осылайша жүк тасымалының теңгерімін заңнамасын басқару шараларын қолдана бірсаладан екіншіге ауыстыру, экономикалық көз-қарастан, нақтыланған негіздемесі жоқ, әрі экономикалық өсімнің төмендеуіне тасымал ұсталымдары мен өзіндік құнның өсуіне ықпалын тигізіп аймақтық штаттың ерекшелігін икемді ескеруге септігін тигізбейді.

Англиядағы темір жолдармен стратегиялық басқару шенеуніктері (STRATEGIC RAIL AUTHORITY) теміржол және автомобиль көліктерінің бәсекелестігі туралы сұрағына мүлдем басқаша келді. Олар өздері қарбалас уақытынан тыс кездегі қозғалыста поезді автобуспен ауыстыруды, сондай-ақ кішігірім бекеттерде персонал санын қысқартып, оларды тек билет сататын автоматтармен жабдықтауды ұсынды [56, 87 б.]. Солтүстік Англиядағы теміржолды иемдену құқығын беретін сайысқа қатысатын компаниялар мұндай жаңа енгізулердің қандай экономикалық пайда әкелетінін есептеуі керек. Жаңа тасымал операторының мақсаты болып ұсталымдардың максималды төмендеуі хабарлау тиімділігінің жоғарлауымен жол жүру қауіпсіздігі, ал бұл үшін әр көліктің артықшылықтарын тиімді қолдануға пайдалану қажет: жол жүру жылдамдығы мен қауіпсіздігі кесте мен автобустарда үлкен емес жолаушылар ағымының бағыты икемділігі.

Әрбір көлік түрі жүк және жолаушы тасымалының құралы болып табылады, ең тиімді көлік пен бағыт қозғалысын таңдауды тұтынушы өзі таңдауы тиіс.

Шетелдік тәжірибенің талдамасы аймақтық бағдарламалардың ядросы болып соңғы он жылықтықта инфрақұрылымдық жобалар болып табылады. Мемлекеттің аймақтық дамуға әсер етудің тиімді тәсілі болып таяу арада инфрақұрылымның даму деңгейі және ең бірініші кезекте – автомобильді жолдар табылады.

Қазақстан өзінің кең аумағы және едәуір халық саны бойынша бірнеше Еуропа елдерімен салыстырғанда жоғары, ал жол торабының ұзындығы мен тығыздығы көрсеткіштері бойынша артта қалуда.

ҚР автомобильді жол шаруашылығы секторының дамуын талдау мен шетел тәжірибесімен салыстырылуы жол шаруашылығының дамуының артта қалу себептерін көрсетеді. Яғни ол реформалардың бірмезгілде жүргізілмеуі, жеткіліксіз қаржыландыру, жол салаларын тиімсіз басқару, сонымен қатар жол шаруашылығының нормативті-құқықтық базасын жетілдіруде кейін қалу болып отыр.

Дамыған елдерде – Англия, Жапония, Германия және т.б., жол шаруашылығы бойынша материалдарды зерттеу нәтижесінде, ол елдерде барлық келіп түскен қаражаттар жол қорларында жинақталып және кейіннен жолдарды күтіп ұстау мен жөндеуге және жаңа жолдар құрылысына

бағытталатыны анықталды. Онан қалған қаражаттар қорларда жинақталады да, сонан соң бағыт нысандары бойынша жұмсалады.

Елімізде жол шаруашылығында осындай жағдайдың туындауының негізгі себебі «Жол қорлары туралы» Заңның жойылуы болып отыр. Қалған барлық жетекші елдерде осындай Заңдар бар, ол елдің бюджеттік проблемасына тәуелсіз жол тораптарын дамытуға қаржылық мүмкіндіктерді қалыптастырады.

Жол шаруашылығының көптеген мамандарының пікірі бойынша ең ұтымды және тиімді болып жол қорларының мемлекеттің жол әкімшілігінің қарауында болу тәжірибесі болып отыр. Әрбір мемлекеттің ұлттық байлығы ретінде автомобиль жолдардың сақталуы мен дамуына ерекше мән бере отырып ҚР үшін жол шаруашылығын басқару бойынша дербес мемлекеттік құрылым құрылу қажет және оның аясында ақша құралдарының нақты құрылу көздерін анықтаумен жол қызметінің қаржыландыру жүйесін бірыңғайлау тиіс.

Еліміздің автожол шаруашылығының халықаралық тәжірибеден артта қалуының негізгі себептеріне реформалардың біркелкі жүзеге асырылмауы, автожол салаларын тиімсіз басқару, жол желілерін реттеудің нормативтік-құқықтық жаңартылуын тежеу, сонымен қатар қажетті деңгейдегі қаржыландырудың болмауы және осы механизмнің жетілмегендігі болып отыр. АҚШ, Сауд Арабиясы, Англия, Германия, Франция және т.б. мемлекеттердегі жол қорларының жағдайы бойынша материалдарды зерттеу нәтижесінде жаңа жолдарды күту, жөндеу және салу қорда жинақталған қаражаттар арқылы жүзеге асырылатынын байқадық [47, 151 б.]. Жол қорларындағы қалдық қаражаттарды автожол қызметі мақсаттық бағыттарға жұмсайды. Мұндай саясат тұрақты ақша резервтерінің болуын қамтамасыз етеді, ол өз кезегінде жолдардың жабындылары мен жолды пайданудадер кезіндегі қажетті күту жұмыстарын жүргізуге мүмкіндік береді. Қазақстан Республикасына осы тәсілді қолдану мүмкіндігін қарастыруға болады, себебі автожол саласында инвестициялық қорлардың болуы дамыған мемлекеттердегідей ұлттық экономиканың дамуына қызмет етеді.

Шетел тәжірибесін зерттеу негізінде келесідегідей автожол шаруашылығын басқару жүйесінің элементтерін ұсынуға болады (2-кесте).

Қазақстан Республикасында автожол шаруашылығын басқаруда қарастырылып отырған ұсыныстарды назарға ала отырып, автожолдарың пайдалану тиімділігін көтеруге және көлік инфрақұрылымын дамытуға жағымды жағдайлар жасауға болады.

Автожол шаруашылығының басқарудың салалық ерекшелігіне байланысты басқаруда келесі элементтердің ескерілуі маңызды:

- басқару органдары - автожол шаруашылығының деңгейлік басқаруға неізделуі;

- нормативтік-құқықтық қамтамасыздандыру - жол қызметтерінің жұмысын бірыңғай стандарттарға сәйкестендіріп, жол желілерін жөндеу, салу және күту барысында қабылданған шаралардың бірімәнділігін ғана сипаттауға мүмкіндік береді;

- жолдарды күту мен жөндеу еселілігі, автомобиль жолдарын салу

саясаты - автожол инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы аясында жүзеге асырылуы тиіс.

2-кесте – Қазақстан Республикасының автожол шаруашылығын басқару жүйесін құруға ұсынылатын элементтер

| Элемент   | Сипаттамасы   |
|---|---|
| Басқару органдары   | Автожол шаруашылығын қадағалайтын, орталық органның қаулысына сәйкес жеке шешім қабылдау мүмкіндігімен территориялық қағиданы басқарудың көпдеңгейлі жүйесі   |
| Нормативтік-құқықтық қамтамасыздан дыру                                 | Автомобиль жолдарының орналасуы мен орны бойынша ерекшелігі бар барлық субъектілерге бірегей нормативті актілер тізімі. Бұл жол қызметтерінің жұмысын бірыңғай стандарттарға сәйкестендіріп, жол желілерін жөндеу, салу және күту барысында қабылданған шаралардың бірмәнділігін ғана сипаттауға мүмкіндік береді |
| Жолдарды күту мен жөндеу еселілігі, автомобиль жолдарын салу саясаты    | Жолдарды салу және күту бойынша технологиялар мен ұсыныстарды қатаң қадағалау. Құрылыс автожол инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы аясында жүзеге асырылуы тиіс.   |
| Автожол шаруашылығын қаржылық басқару                                   | Ақша қаражаттарын жинақтау қорларын құру, мемлекеттің автожол жабындыларын қадағалайтын орталық органның рұқсаты бойынша, қажетті уақытында бөлініп отырылуы  |
| Материалдық-техникалық база   | Материалдық-техникалық базаның тұрақты жаңартылуы, жол жабындылар құрылыс саласында жаңалықтарды біліп отыру, автожол шаруашылығын материалды-техникалық қаржыландыруға бюджет және одан тыс ресурстары шығындарының көбеюі.  |
| Кадрлық ресурстар   | Бейімді жұмыстарды атқаруға тек жоғарғы білікті мамандарды тарту, автожол ісін персоналға оқытуға шетел мамандарын шақырту, тұрақты біліктілікті көтеру   |
| Инновация-жобалық жұмыстар  | Жол салу барысында тиімді жаңалықтарды енгізуді қарастыратын инновациялық негізде жаңа жолдарды жобалау.  |
| Ескерту – [58, 59, 60, 61] әдебиеттері негізінде автормен құрастырылған |   |

- Автожол шаруашылығын қаржылық басқару – жол шаруашылығына жұмсалатын қаржы-қаражаттар қозғалысын реттеу.

- Материалдық-техникалық база - автожол шаруашылығын материалды-техникалық қамтылу деңгейі.

- Кадрлық ресурстар - сауатты кадрлық саясаттың жүзеге асырылуы;

- Инновация-жобалық жұмыстар - тиімді жаңалықтарды енгізуді қарастыратын инновациялық негізде жаңа жолдарды жобалау.

Шетелдік мемлекеттердің тәжірибесіне қарасақ, жолдардың территориялық қағидалар бойынша басқарудың жетілдірілген көпдеңгейлі механизмнің болуы, тұрақты түрде ресурстары бар қаржылық құралдардың арнайы қорларында жинақталуы автожол шаруашылығын басқарудағы жетістіктерінің негізі болып табылады. Сонымен қатар маңыздысы, мемлекеттік басқару органдары деңгейлерінде жол жабындыларына көлік жүрісін қамтамасыз ететін арнайы орын ретінде емес, ұлттық экономиканың тиімділігінің бірден-бір факторы ретінде шаруашылықты басқару саясатын қайта құру қажеттілін айқындайды.

## **2 АВТОЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН БАСҚАРУ ПРОБЛЕМАЛАРЫН ТАЛДАУ**

### **2.1 Қазақстан Республикасындағы автожолдарын пайдалану жағдайы мен проблемалары**

Қазақстанның географиялық орналасуы, Еуразияның әр түкпірінен біздің ел арқылы өтетін транзиттік ағындардың қозғалысын тарихи анықтады. Осы орайда ең жоғары нәтижеге жету үшін алдымен Батыс Еуропада, содан соң бүкіл Еуразия континентінде көліктік дәліздер қалыптастырылуда. Оларды құруды бастаушылар болып, әртүрлі халықаралық ұйымдар табылады, соның ішінде Еуропалық экономикалық комиссия (ЕЭК) және БҰҰ-ның Азия мен Тынық мұхит аймағы үшін Экономикалық және әлеуметтік комиссиясы (АТМЭЭК).

Қазақстандағы автомобиль жолдарының ұзындығы 128 мың км құрайды, оның ішінде 97,4 мың км – жалпы пайдаланымдағы жолдар және 42,4 мың км – өндірістік кәсіпорындарға, рудниктерге, фермерлерге және орман шаруашылығына, технологиялық жолдар қызметін орындайтын басқа да өндірістерге кіре берістер түріндегі шаруашылық жолдар [62].

Бүгінгі күні жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының тығыздығы мыналарды құрайды:

- 32 км 1000 км<sup>2</sup>-ға;
- 5,78 км 1000 тұрғынға;

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының тығыздығы мыналарды құрайды:

- 8,44 км 2 аудан 1000 км-ге;
- 1,55 км 1000 тұрғынға.

Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары маңызы бойынша ұзындығы 23,5 км – республикалық маңызы бар жолдар және ұзындығы 73,6 км жергілікті маңызы бар жолдар болып бөлінеді.

Жалпы пайдаланымдағы жолдардың үлкен бөлігі асфальт-бетон және қарақиыршықтас жамылғылары – 65 %, қиыршықтасты-шағылтасты жолдар – 29,3 %, жамылғысыз, топырақтағы жай-күйі бүгінгі күні барлық желі бойынша 5,3 % болады.

Соңғы 11 жыл ішінде автожолдарды дамытуға, оның ішінде жергілікті жолдарға 1 263,1 млрд. теңге бөлінген болатын, егер 2001 жылы 7,7 млрд теңге қаржыландырылған болса, 2011 жылы 189,5 млрд. теңге қаржыландырылған. Осы жылдары 97,1 мың км жалпы пайдаланыстағы жолдар ішінен 44 мың км аса жолдар қайта жасау және жөндеу жұмыстары жүргізілген, соның ішінде республикалық желілер – 24,4 мың. км. [63].

2014 жылғы 1 қаңтарға республикалық маңызы бар автожолдар желісінің жай-күйі мынадай: жақсы – 31 %; қанағаттанарлық – 50 %; қанағаттанарлықсыз – 19 %.

Жергілікті маңызы бар автожолдардың жай-күйі: жақсы – 17%; қанағаттанарлық – 49 %; қанағаттанарлықсыз – 34 %.

2014-2018 жылдар кезеңінде шамамен 21,6 мың км автожолды қайта жөндеуден өткізу және жөндеу жоспарлануда, оның ішінде 4,0 мың км – реконструкциялау, 7,6 мың км – республикалық маңызы бар автожолдар және 10 мың км жергілікті маңызы бар жолдар жөндеу жоспарланған [63, 6 б.].

Қазақстан Республикасының автожол кешенінің қазіргі жағдайға жетуіне жүргізілген шаралардың септігі оғары. 1993 жылы Алматы қаласында Экономикалық Үлтымақтастық Ұйымына (ЭБҰ) енетін елдердің көлік министрлерінің жиыны өтті, онда аймақтық көліктік инфрақұрылымның даму жоспары қабылданды. Жоспар бөлімдерінің бірінде аймақтағы тұрақты байланысты және ЭБҰ-на мүше құрлықішілік елдердің теңіз порттарына қол жетімділігін қамтамасыз ететін, автомобиль жолдар желісін анықтау қарастырылды. Аталған желі БҰҰ АТМЭӘК қамқорлығында континентте қалыптасатын, Азиаттық тас төселген жолдар жүйесіне енгізу үшін ұсынылған. Қазақстан Республикасы осы желі құрамына жалпы ұзындығы 11,8 км болатын ұлттық автомобиль жолдарының тізімін ұсынды [64].

1995 жылы ҚР министрлер кабинеті халықаралық ынтымақтастыққа арналған автомобиль жолдарының тізімін бекітті (1995 жылдың 26 сәуірінде қабылданған №557 Қаулы) [65]. Бұл тізімге қосылған автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы 13 мың км астам болды.

2010 жылы Қазақстан БҰҰ ЕӘК халықаралық автотораптар туралы Келісімге қосылды және өз автотораптарының бір бөлігін әлемдік ынтымақтастыққа пайдалануға ұсынды.

Сонымен қатар ТМД елдерінің мемлекетаралық экономикалық комитеті шеңберінде оның мүшелерінің ұсыныстары бойынша ТМД халықаралық автомобиль жолдарының тізімі жасалды.

Қазақстанда шаруашылық қызметті жүргізу жалпы қағидаларымен регламенттеледі. Мысалы, лицензиялау мен сертификаттау жүйелері арқылы, жүзеге асырылатын белгілі-бір арнайы талаптар мен шектеулер жоқ. Тек халықаралық деңгейде, әлеуметті маңызды қалалық жолаушыларды тасымалдау және мобилизациялық дайындықты қамтамасыз ететін (жүк автокөлігіне қатысты) қызмет түрлері ерекшелікті құрайды.

Халықаралық автомобилді тасымалдау Қазақстан Республикасы қол қойған үкіметаралық келісімдерге сәйкес жүзеге асырылады. Ұлттық тасымалдаушыларға, халықаралық тасымалдауға құқық беретін және шет ел тасымалдаушыларын ішкі нарыққа кіруді, шектейтін реттеу құралы Қазақстан Республикасының Көлік және Коммуникация Министрлігі анықтайтын рұқсат контингенті болып табылады. Ұлттық тасымалдаушыларға жәрдем беру және халықаралық тасымалдауды дамыту үшін, Қазақстан Республикасының халықаралық автомобильдік тасымалдаушылар одағы құрылған (Каз АТО), ол 1994 жылы Автомобильдік көліктің халықаралық одағына мүше болды (МСАТ) [66].

Күнделікті бағыттардың қызмет көрсету құқығын ашық тендерлер өткізу процедуралары арқылы қалалық жолаушы траспортының қызметі жергілікті атқарушы органдармен регламенттеледі. Қазақстан Республикасында қазіргі



кезде іске асырылатын тасымалдау моделі, ішкі инвестицияларды тартуға және оған дейін шығынды болып табылатын тасымалдау қызметін көрсету мәселелерін тарифтерін өсірмей шешуге мүмкіндік береді.

Қазіргі жағдайда Еуропалық және Азиялық автокөлік жолдарының субаймақтық жүйелерінің интеграция үрдісі жүріп жатыр. Ол көптеген мемлекеттерге, ірі порттарға, көлік терминалдары мен шиеліністерге шығуды қамтамасыз етеді және де халықаралық автотасымалдау нарығына жағымды әсер етеді [67].

Халықаралық байланыста қолданылатын республика желісіндегі автомобильдік жолдарды үш негізгі бағытта бөлуге болады.

- солтүстіктік – Ресейге және әрі қарай транзитпен Еуропаға және Алыс Шығысқа;

- шығыс – Қытайға және әрі қарай Оңтүстік Шығыс Азия елдеріне

- оңтүстіктік – Орталық Азия және әрі қарай Кавказ елдеріне, Иран және Түркияға.

Осы бағыттағы қазақстандық автотрассалардың сәйкес учаскілері, құрама бөлігімен Азиялық шосселік жолдарға (АЛТИД жобасы), ЭСКАТО эгидасымен экономикалық қызмет ету ұйымдарын құрастырушы мемлекеттерге, ТРАСЕКА жобасына (Еуропалық одақ) және де ТМД елдерінің халықаралық автомобиль жолдар желісіне кіреді

Жалпы қолданыстағы қазақстандық трассаларынан негізінен 85 % шамасында жолдың ені 7-8 м болатын екі жолақты қозғалыс жолдары III және IV техникалық категориясына жатады. I категорияға жататын төрт жолақты жолдар негізінен Астана, Алматы және кейбір облыс орталықтарына жақын аймақта орналасқан. Олардың автомобильдік жолдар желісіндегі ұзындығы 1% аспайды [30, 28 б.].

Қазақстандағы жалпы қолданыстағы автомобиль жолдары толығымен мемлекеттің меншігі болғандықтан, оларды қамтамасыз етуді және бүкіл автожолдар инфрақұрылымын дамытуды мемлекеттік органдар жүзеге асырады.

Автожолдар саласын басқарудың жалпы құрылымы бірнеше рет қайта құруға ұшырады. Қазақстан Республикасының көлік және коммуникация Министрлігі көліктің барлық түрлерінің қызметін үйлестіру мен толық басқаруды жүзеге асырады және автожолдар саласындағы бағдарламалардың ұйымдастырушысы болып табылады.

Сонымен қатар республикалық деңгейде автомобиль жолдарын басқару министрліктің құрылымдық бөлімшесі – автомобиль жолдары Комитетіне жүктелген. Оның негізгі функциялары саладағы мемлекеттік саясатты жүзеге асыруға, сәйкес құқықтық, нормативті және техникалық актілер жасауға, инвестициялық және ғылыми-техникалық бағдарламалар қалыптастыруға, жолдарды дайындауға және т.б. қатысты болып келеді. Комитет белгіленген жылдық шектеулер шеңберінде алдағы жылға жол жұмыстарының республикалық бағдарламаларын жасайды және конкурстық негізде жұмыс атқарушылармен келісімдер жасауды ұйымдастырады. Өтпелі кезеңде

комитеттің басты міндеті – автожол секторында өркениетті қызмет нарығының дамуына жағдай жасау.

Кешендегі соңғы жүргізілген қайта құрылымдау барысында Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 30 шілдедегі №744 қаулысына сәйкес «ҚазАвтоЖол» АҚ Автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық оператор болып белгіленді және де аумақтар бойынша филиалдарын құру жүзеге асырылды. Олардың функциялары автожол шаруашылығындағы конкурстарды ұйымдастыру, жол төсемдерін техникалық қадағалау мен құралнамалы тексеруді ұйымдастыру, автомобиль жолдарының қажетті төлемдерін күрделі және орташа жөндеу бойынша ұсыныстар жасау, ағымдық сақтандыру жұмыстарына және жолдарды қыста қамсыздандыруға қажетті ақша қаражаттарын анықтау кіреді [68].

Саладағы мемлекеттік басқару мен шаруашылық қызметтің функциялары 1995 жылы бөлінген, бірақ тек 90-жылдардың соңына қарай автомобиль жолдарын қамсыздандыру және жөндеу саласында қызмет нарығы қалыптаса бастады. Бұл нарықтың негізін мемлекеттік кәсіпорын «Қазақавтожол» РМК және оның облыстық филиалдарымен қатар әр түрлі меншік формасындағы және еңбекті ұйымдастыру формасындағы, құрылыстық бөлімшелер құрады. Алайда тәжірибеде автомобиль жолдарын ағымдық сақтандыру және қыстық қамсыздандыруды жүзеге асырудың тізбекті (келісімшарттық) әдісі барысында әртүрлі проблемалар анықталды. Біріншіден, жеке меншік компаниялардың техникалық қарулануы жеткілікті болмағандықтан, жұмысты қажетті көлемде орындау мүмкін болмады, ал олардың қаржылық мүмкіндіктері жол техникасын жаңартуға немесе ауыстыруға жеткіліксіз болды. Екіншіден, бәсекелік ортада нарық қатысушылары арасында ақпараттық алмасу мүмкіндігі төмен болды, бұл шешім қабылдаудың жеделдігіне кедергі болды.

Жол шаруашылығына жұмсалатын шығындардың тиімділігі шетелдік зерттеушілердің есептеулерімен дәлелденеді, олардың ойынша орташа қарқынды қозғалысты жолда автомобиль жолдарын қамсыздандыру мен жөндеуге жұмсалған инвестицияның әр доллары пайдаланушыға 3 долларға дейін таза табыс әкеледі [69].

3-кесте – 2008-2012жж. аралығында қатынас жолдарының пайдалану ұзындығы (мың км.)

| Жол түрлері  | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж. | 2012ж. | Ауытқу,<br>2012/2008 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| Жалпы қолданыстағы темір жолдар  | 15,1   | 15,1   | 15,0   | 14,8   | 15,3   | 1%                   |
| Жалпы қолданыстағы автомобиль жолдары  | 93,6   | 96,8   | 96,0   | 97,1   | 97,4   | 3,5%                 |
| Құбыр жүргізу тораптары  | 16,3   | 20,4   | 20,2   | 20,2   | 20,2   | 19,3%                |
| Су кеме қатынасы жолдары   | 4,1    | 4,1    | 4,1    | 4,1    | 4,2    | 2%                   |
| Ескерту – Қазақстан Республикасындағы көлік 2008-2012. Статистикалық жинақ.-Астана, 2013.- 90 б. әдебиет негізінде құрастырылған |        |        |        |        |        |                      |

Қазіргі таңда Қазақстандағы автомобиль жолдары желілерін дамыту көліктік инфрақұрылым дамуының басым стратегиялық міндеттерінің бірі болып табылады. Қазақстанның геосаяси басымдықтары халықаралық экономикалық қатынастар шеңберінде, негізгі транзиттік дәліз ретінде елдің ерекше орналасуымен анықталады. Қазақстан Республикасының кең территориясында темір жол желілері мен кеме жүретін өзен жолдары жеткілікті дамымаған, сондықтан бірінші кезектегі маңызға автомобиль көлігі ие және ол дамыған автомобиль жолдарының желісін қажет етеді. 4-кестеде көрсетілгендей, көліктік жолдар ішінде автомобиль жолдары басым болып келеді.

4-кесте – 2008-2012жж. аралығында ҚР жалпы қолданыстағы автомобиль жолдары (мың км)

| Облыс атауы                            | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж. | 2012ж. | Ауытқу,<br>2012/<br>2008 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------|
| Ақмола облысы                          | 7887   | 7888   | 7886   | 7886   | 8111   | 224                      |
| Ақтөбе облысы                          | 5978   | 5970   | 6091   | 6091   | 6091   | 113                      |
| Алматы облысы                          | 9617   | 9472   | 9472   | 9472   | 9482   | -135                     |
| Атырау облысы                          | 2752   | 2752   | 2752   | 3915   | 3915   | 1 163                    |
| Батыс Қазақстан облысы                 | 6512   | 6512   | 6527   | 6531   | 6531   | 19                       |
| Жамбыл облысы                          | 4993   | 5203   | 5305   | 5280   | 5291   | 298                      |
| Қарағанды облысы                       | 8908   | 8844   | 8844   | 8844   | 8844   | -64                      |
| Қостанай облысы                        | 9514   | 9515   | 9515   | 9515   | 9517   | 3                        |
| Қызылорда облысы                       | 3312   | 3345   | 3337   | 3338   | 3360   | 48                       |
| Маңғыстау облысы                       | 2423   | 2489   | 2489   | 2489   | 2586   | 163                      |
| Оңтүстік Қазақстан облысы              | 5209   | 8348   | 7289   | 7289   | 7198   | 1 989                    |
| Павлодар облысы                        | 5667   | 5666   | 5666   | 5665   | 5658   | -9                       |
| Солтүстік Қазақстан облысы             | 9003   | 9005   | 9003   | 8998   | 8998   | -5                       |
| Шығыс Қазақстан облысы                 | 11837  | 11837  | 11842  | 11842  | 11836  | -1                       |
| Қазақстан Республикасы бойынша барлығы | 93 612 | 96 846 | 96 018 | 97 155 | 97 418 | 3 806                    |
| Ескерту – [70]                         |        |        |        |        |        |                          |

2012 жылдағы жағдай бойынша Қазақстан Республикасындағы жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарының ұзындығы 97,4 мың км болса және 2008 жылмен салыстырғанда 3,5 %-ға, яғни 3,8 мың км артты, соның ішінде ең көбі Оңтүстік Қазақстан облысында – 1 989км-ге, Атырау облысында – 1163 км-ге, Жамбыл облысында –298 км-ге артты. Республиканың территориялық көлемдерін ескеретін болсақ, аталған сандар өте аз және автомобиль көлігінің дамуы үшін жеткіліксіз болып табылады [70, 43 б].

Жергілікті қолданыстағы автомобиль жолдарының ұзындығы статистикалық жалпы қолданыстағы қатты төсемді, автомобиль жолдарының тығыздығы 2012 жылдың соңында территорияның 1000 шаршы км-не шаққанда 32 км болды және жыл ішінде 1,1 км-ге өсті [71].

Осылайша, ресми статистиканың мәліметтері қатты төсемді автомобиль жолдарының республика территориясында, тең бөлінбегендігін көрсетіп отыр. Қатты төсемді жолдардың жоғары тығыздылығына халқының тығыздылығы жоғары (Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан, Ақмола облысы), ауыл халқы басым (Алматы, Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан), ауылдық аудандарының, кенттерінің және ауылдық округтерінің саны көп (Ақмола, Алматы, Шығыс Қазақстан, Қостанай, Павлодар, Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан) аймақтар ие.

5-кесте – 2008-2012жж. аралығында ҚР жалпы қолданыстағы қатты төсемді автомобиль жолдарының тығыздығы (территорияның 1000 шаршы км-не шаққанда; км)

| Облыс атауы                            | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011 ж. | 2012ж. | Ауытқу, 2012/2008 |
|--|--------|--------|--------|---------|--------|-------------------|
| Ақмола облысы                          | 53,6   | 53,6   | 53,6   | 53,5    | 53,4   | -0,2              |
| Ақтөбе облысы                          | 17,2   | 17,1   | 17,9   | 17,8    | 17,8   | 0,6               |
| Алматы облысы                          | 42,3   | 41,7   | 41,6   | 41,6    | 41,7   | -0,6              |
| Атырау облысы                          | 19,1   | 19,1   | 19,6   | 21,3    | 26,1   | 7,0               |
| Батыс Қазақстан облысы                 | 31,0   | 31,0   | 31,0   | 31,1    | 31,1   | 0,1               |
| Жамбыл облысы                          | 33,9   | 35,4   | 36,1   | 35,9    | 36,7   | 2,8               |
| Қарағанды облысы                       | 20,5   | 20,4   | 20,4   | 20,4    | 20,4   | -0,1              |
| Қостанай облысы                        | 40,4   | 40,4   | 40,4   | 40,4    | 40,4   | 0,0               |
| Қызылорда облысы                       | 12,2   | 12,3   | 12,3   | 12,3    | 12,3   | 0,1               |
| Маңғыстау облысы                       | 13,4   | 13,4   | 13,4   | 13,8    | 14,5   | 1,1               |
| Оңтүстік Қазақстан облысы              | 43,7   | 56,9   | 55,5   | 55,5    | 55,3   | 11,6              |
| Павлодар облысы                        | 39,1   | 39,1   | 39,4   | 39,4    | 39,3   | 0,2               |
| Солтүстік Қазақстан облысы             | 71,8   | 71,8   | 71,8   | 72,4    | 72,6   | 0,8               |
| Шығыс Қазақстан облысы                 | 39,1   | 39,1   | 39,1   | 39,1    | 39,1   | 0,0               |
| Қазақстан Республикасы бойынша барлығы | 30,9   | 31,5   | 31,5   | 31,6    | 32,0   | 1,1               |
| Ескерту – [70, 44 б.]                  |        |        |        |         |        |                   |

Осы себептердің барлығы қала сыртындағы жерлерге қатынау үшін қатты төсемді автомобиль жолдарының салынуын қажет етті. Қазақстан Республикасындағы жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарының ұзындығының 84,0 мың км-н қатты төсемді жолдар құрайды, соның ішінде: қара қиыршық тасты, қара тас жол және топырақ асфальтті – 43795 км (52,4%); ұстастырғыш материалдармен өңделмеген ұсақ тасты және қиыршық тасты – 26433 км (31,6%); цементті бетонды және бетонды асфальтті жолдар – 13406 км (16,0%). Сонымен қатар сегіз облыста (Ақтөбе (9,6%), Атырау (12,2%), Шығыс Қазақстан (4,6%), Жамбыл (7,4%), Батыс Қазақстан (7,2%), Қостанай (12,6%), Қызылорда (1,2%), Павлодар (9,8%)) цементті бетонды және бетонды асфальтті жолдардың ұзындығының үлес салмағы республика бойынша (16,0%) көрсеткішпен салыстырғанда төмен [72].

6-кесте – 2012жылдың 01 қаңтарына Қазақстан Республикасында жалпы қолданыстағы автомобильдік жолдар ұзындығы, км

| Облыс атауы                               | Жолдар,<br>жалпы                          | Соның ішінде                       |  |   |       | Қара<br>топырақты |
|---|---|------------------------------------|--|---|-------|-------------------|
|   |   | Қатты<br>жабындымен<br>жабылғандар | олардың ішінен                                 |   |       |                   |
|   | Цемент бетонды<br>және асфальт<br>бетонды |                                    | Қара шиыршық,<br>қара шоссе, қара<br>асфальтті | Қара шиыршық<br>және гравийлі<br>байл. матер. -<br>өңделмеген |       |                   |
| Ақмола облысы                             | 8 111                                     | 8 058                              | 1890   | 2860  | 3308  | 53                |
| Ақтөбе облысы                             | 6 091                                     | 5 359                              | 526  | 2517  | 3292  | 732               |
| Алматы облысы                             | 9 482                                     | 9 336                              | 2048   | 6348  | 1075  | 146               |
| Атырау облысы                             | 3 915                                     | 3 442                              | 929  | 1981  | 532   | 473               |
| Батыс Қазақстан облысы                    | 6 531                                     | 5 744                              | 982  | 1910  | 2682  | 787               |
| Жамбыл облысы                             | 5 291                                     | 5 291                              | 705  | 3793  | 793   |                   |
| Қарағанды облысы                          | 8 844                                     | 8 726                              | 1542   | 3771  | 3413  | 118               |
| Қостанай облысы                           | 9 517                                     | 8247                               | 983  | 4959  | 2305  | 1270              |
| Қызылорда облысы                          | 3 360                                     | 3 250                              | 132  | 3897  | 1361  | 110               |
| Маңғыстау облысы                          | 2 586                                     | 2 373                              | 1590   | 597   | 656   | 214               |
| Оңтүстік Қазақстан облысы                 | 7 198                                     | 7 103                              | 1757   | 4978  | 368   | 95                |
| Павлодар облысы                           | 5 658                                     | 5 422                              | 459  | 2451  | 1763  | 236               |
| Солтүстік Қазақстан облысы                | 8 998                                     | 8 485                              | 2206   | 2248  | 2566  | 513               |
| Шығыс Қазақстан облысы                    | 11 836                                    | 11 192                             | 589  | 6198  | 4405  | 644               |
| Қазақстан Республикасы бойынша<br>барлығы | 97 418                                    | 92 060                             | 16556  | 46265   | 29239 | 5358              |

Ескерту – Қазақстан Республикасындағы көлік жұмысының негізгі көрсеткіштері. ҚР статистика агенттігі. Жедел деректер // [электронды ресурс: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)] негізінде құрастырылған

6-кестенің мәліметтерінен республикада қара қиыршық тасты, топырақ асфальтті, ұсақ тасты және қиыршықтасты төсемді жолдардың үлесі жоғары екенін көруге болады. Жамбыл (82,5%), Оңтүстік Қазақстан (75,2%), Қызылорда (71,7%), Атырау (68,5%), Алматы (67,0%), Қостанай (58,4%) облыстарында қиыршықтасты, қара тас жол мен ұсақ тасты және қиыршықтасты төсемді жолдар артықшылыққа ие. Маңғыстау (56,0%), Солтүстік Қазақстан (31,4%), Ақмола (21,4%), Алматы (21,6%) облыстарында цементті бетонды және бетонды, асфальтті жолдардың ең жоғары ұзындығы тіркелгендігін атап өткен жөн [73]. Аталған жағдай бұл аймақтарда республика экономикасының стратегиялық маңызды салалары орналасқандығымен, түсіндіріледі, Маңғыстау облысында – өнеркәсіп, Солтүстік Қазақстан облысында – ауыл шаруашылығы, Алматы облысы біршама ірі дамыған сауда-қаржы аймағы болып табылады, ал Ақмола облысында жолдардың дамуы ел астанасының Астана қаласына көшірілуімен байланысты.

Сонымен қатар, жалпы қолданыстағы жолдар желілерінің дамуындағы ерекше өткір сәйкессіздіктер Қызылорда, Шығыс Қазақстан, Батыс Қазақстан, Жамбыл облыстарында қалыптасқан. Республикадағы 6281 ауылдық елді мекендердің 4868-і (77,5%) қатты төсемді автомобиль жолдары бойынша байланыспен қамтамасыз етілген, 160 аудан орталықтары мұндай жолдармен толықтай қамсыздандырылған. Қатты төсемді автомобиль жолдары бойынша байланыспен Қарағанды (100%), Атырау (92,0%), Ақмола (90%), Павлодар (90,0%), Маңғыстау (88,0%) және Жамбыл (87,0%) облыстарының елді мекендері неғұрлым толығырақ қамтылған. Қатты төсемді автомобиль жолдары бойынша байланыспен қамтамасыз етілудің төмен деңгейі Қызылорда (54,0%), Ақтөбе (57,0%), Солтүстік Қазақстан (60,0%) облыстарының елді мекендерінде байқалады. Республика аймақтары бойынша аудан орталықтары қатты төсемді автомобиль жолдары бойынша байланыспен толық қамтамасыз етілген. Жалпы алғанда, Қазақстанның автомобиль жолдарының желілері қысқа мерзім ішінде, 1970-1985 жылдар аралығында облыс және аудан орталықтарының арасында тез арада қатынас орнату мақсатында қалыптасқан [74]. Республика халық шаруашылығының көлік байланыстарына деген жоғары қажеттіліктерін және жол құрылысына бөлінген шектеулі ресурстарды ескере отырып, автомобиль жолдары желілерін қалыптастыру сатылы әдіс арқылы жүзеге асырылды. Бірінші сатыда жол қабаты құрылғыларының негізінен жергілікті материалдардан және 5-7 жыл қызметке есептеліп жасалуы, және одан кейін артып келе жатқан автомобиль қозғалысының талаптарына сәйкес күшеюі қарастырылған. Алайда, зерттеулер көрсеткендей, жол саласының жеткіліксіз қаржыландырылу салдарынан жол саласының төзімділігін, жоғарылату шаралары уақытында жүргізілмеді. Сонымен қатар, автомобиль жолдарының дамуы, автокөліктің даму қарқындарынан біршама кейін қалып қойды. Бұл жағдай, жолдарда көптеген ауыр және көпосытты автомобильдердің пайда болуынан байқала бастады, олар үшін салынған жолдар ыңғайлы болмады.

Автомобиль жолдарымен жүк және жолаушылар айналымы жыл өте қарқынды өсуде. 2008 жылы ҚР бойынша жүк айналымы 63 481 млн.т.км және

жолаушылар айналымы 106 877 млн.ж.км құраса, 2012 жылы сәйкесінше 132 297 млн.т. және 184 828 млн.ж. құрады [70, 54 б.]. Осыған орай, жүк айналымының өсуіне байланысты жолдың сапасы қажетті дәрежеде болуы тиіс. 6-7 тонна осьтік жүктемеге есептелген көптеген жолдар өздерінің төзімділік сипаттамалары бойынша, заманауи көлік ағындарына және қозғалыстың жоғары қарқындылығына сәйкес келмейді. Сол себепті жолдар халық және экономика қажеттілігін қанағаттандыра алса, заманауи сапалық дәрежеге сәйкес келген жағдайда, жүкайналымы өңірдің экономикалық әлеуметтік-экономикалық дамуына үлкен әсерін тигізеді сөзсіз.

Жалпы жүк айналымы материалды өндірістің ерекше түрі ретіндегі көлік өнімінің шартты-табиғи экономикалық көрсеткіші. Көліктің жүкайналымы тасымалданатын жүктің салмағы, тасымалдау қашықтығына, жол сапасы, және инфрақұрылымына байланысты болады. Жүкайналымын тиімді басқару үшін жұмыс нәтижелелігін құрастыратын факторлар іс-әрекетінің есебін жүргізіп отыруы қажет [75]. Біздің ойымызша, жүк айналымы нәтижесіне жағымды және жағымсыз әсер ететін факторлар мәнін анықтап алу қажет. Ол үшін көп факторлар іс-әрекеті бар жағдайында әрқайсысының әсерін, көлік саласы мен жүкайналымы факторлардың өзара байланысын негіздеу, көпфакторлы регрессия модель-теңдеуін құру арқылы жүкайналымына әр фактордың әсер ету деңгейін анықтау, факторлар арасындағы тығыздықты сандық бағалау мақсатында көп факторлы корреляция-регрессиялық талдау қолданылды [76].

Факторларды регрессия теңдеуіне дәйекті қосу көмегімен іріктеу және кейінгі тексеру жүзеге асырылған.

Жүк айналымы дамуына (Y) келесі факторлармен корреляциялық байланысын қарастырдық:

X1 – автомобиль жолдарының ұзындығы, мың км;

X2 – автокөлік құралдары, мың. бірлік;

X3 – көлік қызметінің баға индексі, мың.тг.;

X4 – көлікке салынатын барлық қаржы көздері есебінен негізгі капиталға инвестициялар, млн.тг.;

X5 – барлық шығарылған тауарлар, млн.тг.

Зерттеу математикалық-статистика әдістерін қолдана отырып, Excel қолданбалы программасында және есептеу техникасы құралдарымен жасалды.

Жоғарыда аталған факторлармен корреляциялық талдау жүргізіліп, олардың арасында мультиколлинеарлы байланысты көрсетті. Бұл мультиколлинеарлы байланысты жою үшін, табиғи көрсеткіштерін пайызға ауыстырып қайта есептелген кезде арасында мультиколлинеарлы байланыс жойылды [77]. Бірақ қоскорреляция коэффициенттері, тек негізгі капиталға инвестиция, млн.тг (X4) және тауарлардың өндірісі арасында, млн.тг (X5) коэффициенттері басқаларға қарағанда байланысты көрсетті (t факт 2,68, t факт 2,67 соответственно). Барлық факторлармен нәтижелілікті қарастыратын болсақ, онда  $R^2=0,65$ , сол себепті бұл көпфакторлы регрессия моделінде  $F=7,68$ ;  $r=0,81$  тең екендігін көрсетті.

Көпфакторлы регрессиялық модель теңдеуі келесідей көрсетіледі:

$$Y=13,9539+0,13365x6+0,607704x10 \quad (1)$$

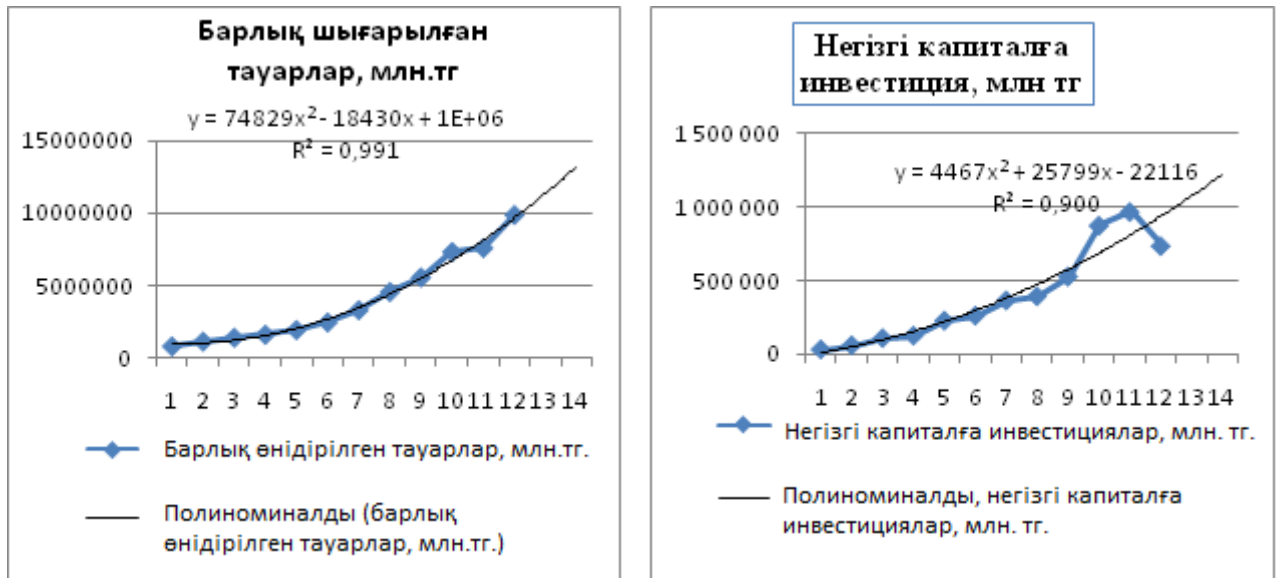
Қорытынды жасай отырып, жүкайналымы негізінен келесі факторларға байланыстылығы нақты айқындалды ол:

1) көлікке салынатын барлық қаржы көздері есебінен негізгі капиталға инвестициялар, млн.тг;

2) барлық шығарылған тауарлар, млн.тг.

Екі фактор бойынша орташа өзгерісті алып, Y-тің болжамды мәні келесі екі жылға есептелді. Бірнеше жылдарға болжам бөлігін, белгілі бір теңдеу арқылы есептеуге болады. Аталған функция графикалық суреттеме негізінде көлікке салынатын барлық қаржы көздері есебінен негізгі капиталға инвестициялар, млн. (X4) және барлық шығарылған тауарлар, млн.тг (X5) (8-сурет), яғни біз полиномиалды функция трендінің теңдеуін қабылдаймыз:

$$Y=a+b_1t+b_2t^2 \quad (2)$$



8-сурет – Көлікке салынатын барлық қаржы көздері есебінен негізгі капиталға инвестициялар (X4) мен шығарылған тауарлар (X5) факторларының графикалық суреттемесі

Ескерту – [76, 77] әдебиет негізінде автормен жасалған

Алынған теңдеуге t=13 мәнін қоя отырып, 2014жылға жүкайналымының болжамын жасауға болады, ол орташа есеппен негізгі капиталға инвестициялар (X4) 1 068 194 млн.тг, млн.және барлық шығарылған тауарлар, млн.тг (X5)12519802 млн.тг құрайды және де 2014 жылы жүкайналымы 342, 8 млн.т.км. құрайды

Егер 2015 жылға болжам жасайтын болсақ, негізгі капиталға 114 % құраса, ал қаржылық дағдарыс салдарынан тауарлар өндірісі төмендеп 117 % құраса, онда жүкайналымы өзгерісі орташа есеппен 101% немесе 349млн.ткм құрайды.



Жүргізілген талдау нәтижесінде жүкайналымға негізгі капиталға инвестициялар, млн. (X4) және барлық шығарылған тауарлар, млн.тг (X5) әсер етеді, оны факторлар арасындағы корреляциялық байланыс растайды, тауарлар өнімі ұлғайған сайын жүк айналымы да өседі.

ҚР тауарлардың жүк айналымы негізінен темір жол, автожол және су жолымен жүзеге асырылады. Жол сапасы пропорционалды түрде жүкайналымына әсер етеді, яғни жол сапасы жоғарылаған сайын жүк айналымы да жоғарылайды. Сәйкесінше, жолдардың сапсына қажетті көлемде қаражат жұмсалып, жүк айналымын жоғарылату арқылы көлік-экономикалық байланысты нығайту қажет.

Автомобильдер өздеріне ыңғайлы емес жолдарды бүлдіріп, ал жолдар өз кезегінде автомобильдерді уақытынан бұрын істен шығара бастаған кезде оғаш жағдай пайда болды.

Экономикалық тұрғыдан жол факторының рөлін бірнеше тұрғыдан, қарастыруға болады: жолдарды салу мен пайдалануға салынған, инвестициялардың тиімділігі; жолдардың техникалық төмен деңгейі мен жол желілерінің жеткіліксіз дамуынан, халық шаруашылығының шығындары; қоғамдық өндірістегі жол факторының рөлі.

Жолдың жоқтығынан пайда болатын, шығындар негізгі үш топтан құралады: автомобиль көлікіның тікелей шығындары, экономиканың басқа салалары мен сфераларының шығындары және жалпы қоғам шығындары. Жол желілерінің жеткіліксіз дамуынан пайда болатын, шығындардың алғашқы екі түрі ақшалай сипатта және оларды белгілі бір нақтылық деңгейінде есептеуге болады. Ал шығындардың үшінші түріне келетін болсақ, оларды ақшалай түрде нақты есептеуге болмаса да, маңызы өте жоғары [78].

Жолдың жоқтығынан және оның сапасының төмендігінен пайда болатын, автомобиль көлікіның тікелей ақшалай шығындары қозғалыс жылдамдығының төмендеуінен, автомобиль өнімділігінің төмендеуінен, олардың тоқтап қалуынан, сонымен қатар жанар майға, жөндеу мен техникалық қызметтерге байланысты қосымша шығындардың салдарынан тасымалдаудың өзіндік құнының жоғарылауы мен жол-көліктік апаттардың шығындарынан көрінеді.

Жылдамдықтың төмендеуіне, қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төнуіне әкеліп, соғатын автомобиль жолдарына тән кемшіліктерге төсемдердің тегіс еместігі, тайғақтығын және онда шұңқырлардың болуын, жол жиегінің жеткіліксіз кеңдігін және нашар жағдайын, профиль мен жоспарды көрудің шектеулілігін, созылық дөңбешіктер мен құламаларды, жаяу адамдар жүретін жолдардың, велосипед жолдарының, қоғамдық көлік үшін жабдықталған аялдамалардың болмауын, жол белгілерінің дұрыс орнатылмауын, елді мекендердің жарықпен жеткіліксіз қамтылуын және т.б. жатқызуға болады. Жол қабаттарының тозу мөлшері, қозғалыс қарқындылығына, ауа райы жағдайларына және жолдың барлық қабаттарының сапалы жағдайына тәуелді болып келеді. Жол бетінде іздердің, жарықтардың және кедір-бұдырлардың болуы, жол сапардың жайлылығын төмендетеді және тасымал құралдарының қозғалысына қауіп төндіруі мүмкін. Жол төсемдеріндегі жарықтар мен кедір-бұдырларда

жиналатын су тайғақтық қауіпін жоғарылатады. Жол бетінде жарықтардың және кедір-бұдырлардың болуы, жолда қауіпсіз қозғалыс траекториясын сақтауды қиындатуы мүмкін. Жол бетіндегі үлкен шұңқырлар уақтынан, бұрын тозуға немесе тасымал құралының бұзылуына, немесе жүргізушінің автомобиль жүргізуде бақылаудан айырылуына әкелуі мүмкін.

Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдары желілерінің техникалық деңгейі, қазіргі қозғалыс талаптарына толық жауап бермейді. Статистикалық мәліметтер бойынша, қазіргі кезде автожолдардың жалпы ұзындығының шамамен 60%-ы төзімділік талаптарына сәйкес келмейді, 20%-ы – толығымен бұзылған және жол төсемдерінің толық қайта жасалуын қажет етеді. Республика жолдарында автомобильдер жанармайды, дамыған елдермен салыстырғанда бір жарым есе көп шығындайды. Нашар жол жағдайларында, Қазақстанда автомобильдерге қызмет көрсету құны 2,5-3,5 есе артады, ал автомобильдердің қызмет ету мерзімі 30%-ға төмендейді [79].

Қазақстан Республикасы мен оның аймақтарындағы автожолдар секторының қазіргі жағдайы сауда серіктестерімен тиімді экономикалық өзара қарым-қатынас қалыптастыруға кедергі болып тұр. Қазақстанда 1991 жылдан бастап жол құрылысы мен оны жөндеуге қажетті қаржыландыру көлемі жүйелі түрде төмендеп келеді. Дағдарыстың және бюджеттегі мемлекеттің барлық табысын шоғырландыру, қажеттілігінің салдарынан Жол қорының жойылуы да салаға үлкен әсерін тигізді.

Осыған байланысты, Президент әр жолдауында автомобиль жолдарының маңыздылығын атап өтеді. Алдымыздағы 10 жылда жол инфрақұрылымының қажеттіліктеріне 2,3 млрд. доллар мөлшерінде инвестиция тарту жоспарланып отыр.

7-кесте – ҚР 2010-2012жж. аралығында жол шаруашылығына қаражаттар мен ресурстарды тарту және қолдану, млн. теңге

| Көрсеткіш атауы  | 2010ж.  | 2011ж.  | 2012ж.  | Ауытқу<br>2012/2010 |
|--|---------|---------|---------|---------------------|
| Барлық ресурстар<br>соның ішінде:  | 22101,5 | 20236,7 | 25168,1 | 3066                |
| есептілік кезеңінің басындағы<br>қалдық                                      | 258,2   | 441,9   | 21,9    | -236,3              |
| есептілік кезеңіне бөлінген ресурстар  | 22359,8 | 19794,8 | 25146,2 | 2786,2              |
| Шығындалған ресурстар – барлығы<br>соның ішінде:                             | 21636,0 | 20204,5 | 25134,6 | 3498,6              |
| күрделі салымдар<br>оның ішінде –  | 13736,7 | 12101,0 | 15410,0 | 1673,3              |
| күрделі жөндеу жұмыстарына<br>жолдарды ағымдық жөндеу мен<br>қамсыздандыруға | 5224,2  | 5352,9  | 7347,9  | 2321,7              |
| басқа да шығындарға  | 7183,9  | 6234,9  | 7019,8  | -164                |
| Есептілік кезеңінің соңындағы<br>қалдық                                      | 715,3   | 1868,6  | 2704,8  | 1989,5              |
| Есептілік кезеңінің соңындағы<br>қалдық                                      | 456,6   | 32,2    | 33,5    | -423,1              |
| Ескерту - ҚР Қаржы Министрлігінің материалдары негізінде құрастырылған       |         |         |         |                     |

2012 жылы жол шаруашылығына 25168,1 млн. теңге, ал 2011 жылы – 20236,7 млн. теңге шығындалды (7-кесте). 2012 жылы шығындалған ресурстардың жалпы көлемінің көп бөлігі (61,3%) күрделі салымдарға, соның ішінде 29,2%-ы күрделі жөндеу жұмыстарына, 27,9%-ы жолдарды ағымдық жөндеу мен қамсыздандыруға, 10,7%-ы басқа да шығындарға бағытталды.

2012 жыл барысында жалпы қолданыстағы қатты төсемді автомобиль жолдарының 6504 км жөнделді (2011 жылы – 7895 км). 2012 жылы жөнделген қатты төсемді жолдардың сметалық құны – 15954,3 млн. теңгені құрады, бұл алдыңғы жылдағы осындай көрсеткіштен 39,2%-ға артық болды [80].

Жоғарыда айтылғандардың негізінде жол саясатының мақсаты – бар жолдардың жұмыс істеу тиімділігін жоғарылату және жаңа сапа стандарттарына сәйкес келетін, жаңа жолдар салу болып табылады деген қорытынды жасауға болады. Осыған байланысты аталған сала проблемаларына көңіл бөлуді белсендендіру, ішкі және сыртқы қаржыландыру көздерін тарту, жол шаруашылығын басқару жүйесін жетілдіру қажет.

Қазақстанда автомобильді магистральдік дамуы жол саясатын жүзеге асыруда белсенді ықтимал мен мүмкіндіктерге де және қатал шектеулерге де ие.

Бұл саланың даму мүмкіндіктерінің қатарына келесілерді жатқызуға болады:

- Қазақстанның автомобиль жолдары шекаралық және орталық аймақтардың сауда мүдделерін қамтамасыз етеді. Осылайша, мысалы, Қазақстан Республикасындағы барлық жүк тасымалдау көлемінің 76%-ы автомобиль көлігіне тиесілі.

- Қазақстанның халықаралық сауда қатынастарына қатысуы, автомобиль тасымалының халықаралық тәжірибесінің қалыптасуына жағдай жасайды.

- Қазақстанда халықаралық тасымалдар жүзеге асырылатын алты автокөліктік торап бар. Бұл тораптар Еуропаға шығуды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, Қазақстанда қатаң шектеулер де бар, олар:

- Қатынас жолдарының тығыздығының төмендігі. 2012 жылы республиканың жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарымен қамтамасыз етілуі территорияның 1000 шаршы км-не шаққанда 33,7 км болды, бұл көрсеткіш Украина және Белоруссиямен салыстырғанда 6-7 есеге, Ресеймен салыстырғанда 2 есеге төмен [81].

- Қолданыстағы автомобиль жолдарының төсемдерінің заманауи нормаларға сәйкес келмеуі. Кеңес Үкіметі кезеңінде 6-7 тонна осьтік жүктемеге есептелген жолдардың көпшілігі өздерінің төзімділік сипаттамалары бойынша, қазіргі көлік ағындарына және қозғалыстың жоғары қарқындылығына сәйкес келмейтін болды.

- Автожолдар желілерінің төмен техникалық деңгейі. Қазақстанның автомобиль жолдарының бестен бір бөлігі толық бұзылған, ал 60% жол құрылымының сапасы бойынша қозғалыс талаптарын қанағаттандырмайды.

- Экологиялық аспект. Жақын территорияларда улағыш заттарды шығару

және ластау экологиялық жағдайды төмендетеді.

- Жөндеуді қажет ететін жолдарды қысқарту. Соңғы кездері жыл сайынғы қажетті жөндеу жұмыстарының жоспарына сәйкес жылына 23-24 мың км жол өңделуі керек, қазір бұл көрсеткіш төмендеді және жылына 6-7 мың км құрайды. Мамандардың есептеулері бойынша, 1 км жолдың күрделі жөндеуіне кететін қаржы орта есеппен 200 мың АҚШ долларын құрайды [82].

Жол саласына жүргізілген талдау республикада, қалыптасқан автомобиль жолдарына қатысты дәстүрлі көзқарасты түбегейлі өзгерту қажеттілігін көрсетіп отыр, бұл көзқарас бойынша олардың экономиканың барлық салаларының жедел дамуы мен әлеуметтік-экономикалық жағдайдың тұрақтылығы үшін жағымды жағдайлар жасаудағы ролі жеткілікті бағаланбайды.

Осының алдында әрекет еткен жол желілерін, мемлекеттік басқару жүйесі тиімді емес болғанын атап өткен жөн. Көлік шаруашылығын қалдықты қаржыландыру, қағидасы автомобиль жолдарын салу және сапалы жөндеу проблемасын түпкілікті шешуге кедергі болды. Осыған байланысты жол шаруашылығын тиімді басқару, республикалық және жергілікті деңгейлерде бірыңғай көліктік стратегия жасау проблемалары өзекті болды.

Жол құрылысы саласында бірыңғай көліктік стратегияны жүзеге асыру келесі шаралардың орындалуын қарастырады:

- автомобиль жолдарын салуға ірі инвестицияларды тарту;
- инвестициялық жобалардың орындауға мемлекеттік басқару органдарының атаулы жауапкершілігі;
- автожолдар құрылысын автоматтандыру, ең жақсы әлемдік технологияларды қолдану;
- автомобиль жолдары құрылысына халықаралық сапа стандарттарын енгізу.

Осылайша, әлемдік жүйеге сәйкестендірілген, дұрыс көліктік-коммуникациялық желі салудағы, жалпыұлттық міндетте автомобиль жолдары желілерін жедел дамыту, маңызды рөлге ие. Осы орайда соңғы жылдары автомобиль жолдары желілерін кеңейтуге және сапасын халықаралық стандарттарға дейін жоғарылатуға көңіл бөлініп отыр.

Республикамыздың территориясы бойынша жүк ағындарының көбею жағдайы мен перспективалары алты негізгі халықаралық көлік дәліздерін айқындауға мүмкіндік берді. Олар бойынша автомобиль жолдары желілерінің дамуы Қазақстанға ең басты екі стратегиялық міндетті шешуге мүмкіндік береді: республиканың ішкі континентальдық мемлекет ретінде теңіз порттарына шығуы және автокөліктің транзиттік рұқсатын үш негізгі бағыт бойынша ұйымдастыру: Ресей, Еуропа және Балтық елдері; Қытай, Жапония, Оңтүстік Шығыс Азия елдері; Орта Азия және Кавказ елдері, Иран, Түркия [82, 38 б.].

Мемлекеттік бағдарламаға сәйкес, республикалық маңызы бар жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарын қайта құрастыру, қалпына келтіру және жөндеу бойынша жұмыстар қарқынды жүргізіліп жатыр. Бұл жағдайда басым

бағыттар ретінде халықаралық бағыттар белгіленіп отыр.

Автомобиль жолдары желілерінің дамуын жеделдету үшін мемлекет бюджеттен үлкен көлемде қаржы құралдарын бөлуде және пайдалы шарттарда шетел инвестицияларын тартуда. Осылайша, Алматы-Астана автомобиль жолын қалпына келтіру үшін Азиаттық, Халықаралық және Мұсылман даму банктерінің, Сауд Арабия даму Қорының және «Абу Даби» даму Қорының инвестициялары тартылды [83].

Тендерлерді уақытында өткізу, мердігерлерді мұқият таңдау және жоғары маманданған бақылау автожолдар құрылысы бойынша, мемлекеттік бағдарламаларды жүзеге асырудың нақты сызбасын жасауға мүмкіндік берді. Оның дәлелі – ұзындығы 1220 км Алматы-Астана автожолын қалпына келтіру, барысында атқарылған жұмыстың көлемі.

Халықаралық конкурстық процедуралармен, банктермен қаржыландырылатын бағалау есептерінің нәтижелері бойынша, қалпына келтіру жұмыстарына келесідей белгілі шетел компаниялары тартылды: «Тодини» (Италия), «Энергопроект» (Югославия), ИРДО (Иран), «Интес-Исот» (Түркия), «Ексен» (Түркия), «Менсел» (Түркия) и «Балфор Битти» (Ұлыбритания). Олармен бірге «Қазақстан жолдары», «Жезқазған жолдары», «Желдорстрой» және «Прогресс» корпорациясы сияқты отандық компаниялар да сәтті жұмыс істеді. Олар жұмысты уақытынан бұрын аяқтады және оны халықаралық стандарттар деңгейінде орындады. Бұны халықаралық қаржы институттарының талаптарына сәйкес жол құрылысы жұмыстарының сапасын, қадағалау мен кеңес беру үшін тартылған Австралияның, Жапонияның және Сауд Арабиясының компанияларының өкілдері де растады [84].

Қойылған міндетті орындау үшін 19 асфальт-бетон зауыттары және 13 қиыршықтас зауыттары іске қосылды. Жол құрылысы аймақтарында 400 адамды құрайтын шетел персоналынан басқа 7 мыңнан астам отандық мамандар мен жұмысшылар тиімді қызмет етті.

8-кесте – 2008-2012 жылдар аралығында ҚР автомобиль жолдарын қалпына келтіру бойынша жұмыстардың түрлері

| Жұмыстар атауы   | Өлшем бірлігі | Қалпына келтіру кезеңі |        |        |         |        | Барлығы |
|--|---------------|------------------------|--------|--------|---------|--------|---------|
|  |               | 2008ж.                 | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж.  | 2012ж. |         |
| Асфальт-бетон төсеу  | Т             | 90112                  | 319232 | 165517 | 1061924 | 860050 | 2496835 |
| Астыңғы қабат құрылысы   | м/куб         | 75800                  | 94765  | 105468 | 519254  | 393155 | 1188442 |
| Жер жұмыстары  | м/куб         | 303200                 | 435563 | 439207 | 1250737 | 557454 | 2986161 |
| Ескерту – ҚР статистика агенттігі, «ҚР Құрылыс» статистикалық 2008-2012жж. аралығындағы жинақтар негізінде құрастырылған |               |                        |        |        |         |        |         |

Қалпына келтіру кезеңі барысында 2,51 млн. тоннадан астам асфальт-бетон қоспасы төселді, оның 75%-дан астамы соңғы 2 жыл ішінде төселді (8-кесте) [85]. Осылайша, жұмыс көлемі толық орындалып, Алматы-Астана, Астана-

Щучинск және «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автомагистралі пайдалануға берілді.

Қазір Алматы-Бішкек аймақтық автожолын қалпына келтіру бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр. Жобаны жүзеге асыру үшін Еуропалық және Азиаттық даму банктерінің инвестициялары тартылды және «Трансстрой» (Россия), «Догуш-Ескен» (Түркия) және «Алсим Аларко» (Түркия) компанияларымен келісімшарттарға қол қойылды [67, 92 б.].

2003 жылы «Тодини» (Италия) және «Алсим Аларко» (Түркия) компанияларымен Атырау-Орал және Қостанай облысының шекарасы – Қарабұтақ-Ақтөбе автожолдарының алғашқы километрлерін төселді. Бұл жобаны жүзеге асыру үшін Жапония халықаралық ынтымақтастық банкінің қаржы құралдары тартылды.

Ресей Федерациясының шекарасы – Риддер жолының құрылысы мен Кунград пен Нукус бағытындағы Өзбекстанның шекарасы Бейнеу-Ақжігіт автожолын, сонымен бірге Үшарал-Достық автожолын жөндеу жұмыстары жалғасуда [67, 99 б.].

Сонымен қатар, 2007 жылдан бастап «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» автотрассасын қайта жөндеу бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр, оның Қазақстан территориясындағы ұзындығы 2048 км. Аталған жобаны қаржыландыру Бүкіләлемдік Даму Банкі мен Мұсылмандық Даму Банкінің қаржы құралдары бойынша жүзеге асырылып жатыр. Алынған қаражаттарды қайтару мерзімі 25 жылды құрайды және қаражатты қайтару үрдісі құрылыс аяқталғаннан кейін жүзеге асырылады, жалпы сомасы 5,5 млрд. АҚШ долларын құрайтын Қарыз туралы келісімге қол қойылды. Жоба Еуропа мен Батыс Қытаймен сауда-көлік байланысының негізгі звеносы. Жұмыс бес облыс (Алматы, Ақтөбе, Қызылорда, Жамбыл және Оңтүстік Қазақстан) аумағында жүргізілуде. 4,5 мың бірлік техника, 30 асфальт-бетон және 28 цемент-бетон зауыттар және 34 бөлшектеу құрылғылары жұмылдырылған. 35 мыңнан астам жол құрылысшысы (оның ішінде 34,4 мың адам – қазақстандық персонал және 579 адам – шетелдік персонал) тартылды [86].

Бұл бағдарлама жол саласындағы ауқымды, әлеуметтік-экономикалық жобалардың бірі болып табылады. Жобаның аяқталуы 2019 жылға дейін созылады деп қарастырылуда.

2013 жылғы 23 қаңтарда Қазақстан Республикасы Үкіметінің кеңейтілген отырысында Қазақстан Республикасының Президенті берген тапсырма шеңберінде автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау бойынша жұмыстар бірнеше бағыттарда жүзеге асырылуы қарастырылған, олар:

- 1) Астана – Қарағанды – Балқаш – Құрты – Қапшағай – Алматы – 1257 км;
- 2) Астана – Павлодар – Семей – Қалбатау – Өскемен – 951 км;
- 3) Астана – Арқалық – Шалқар – Бейнеу – Ақтау – 1 527 км.

Еліміздің ауқымды шарасы «ЭКСПО-2017» дайындалу шеңберінде ҚР көлік және коммуникация министрлігінде Астана – Теміртау (178 км), Астана

– Павлодар (413 км), Астана қаласын Оңтүстік – Батыста айналу (31 км), Шортанды – Зеренді (80 км) жобаларын жүзеге асыру қарастырылуда [63, 76.].

Осылайша, жоғарыда айтылғандардың негізінде, республика экономикасының қан жүретін жүйесі деп жиі аталатын автомобиль жолдары мемлекет қызметінің, алуан түрлі аспектілеріне үлкен әсерін тигізеді деген тұжырым жасауға болады. Соңғы уақыт тәжірибесінен, Қазақстанда автомобиль жолдарын салуды, қайта құрастыруды, қалпына келтіру мен жөндеуді ұйымдастырудың және оның инфрақұрылымының отандық жүйесі қалыптасқанын көруге болады. Бөлінген қаражат құралдарын толық игеру, орындалатын жұмыстардың қарқындылығы мен сапасы халықаралық стандарттар деңгейінде автомобиль жолдары желілерін модернизациясын тиімді жүргізу елдің экономикалық өсуіне және халықтың өмір сүру деңгейіне ықпал ететін транзиттік потенциалды жоғарылатуға мүмкіндік беретініне сенімділікті нығайтады.

## **2.2 Қызылорда облысындағы өңірлік жол инфрақұрылымының дамуын бағалау**

Кейінгі жылдары Қазақстан экономикасында, соның ішінде Қызылорда облысында елеулі жандану болып, нәтижесінде аймақтың болашақтағы қажеттілігіне сәйкес көлік инфрақұрылымының сандық және сапалық жағдайын үйлестіру қажеттілігі туындады.

Облыста теміржол желісінің және басқа да қатынас түрлерінің жеткіліксіз дамуына байланысты автомобиль жолдары ерекше роль атқарады.

Бүгінгі күні, облыстың елді мекендері арасында тұрақты көлік қатынасының болуы жалпы аймақтың экономикалық дамуына, әсіресе ауылдық жерлердің дамуына әсер ететін, негізгі факторлардың бірі болып отыр. Сонымен қатар, елді мекендер мен аудан, облыс орталықтары арасында тұрақты жолаушылар тасымалдауды жүзеге асыру тікелей автомобиль жолдарының жағдайына байланысты, маңызды әлеуметтік мәселелердің бірі болып табылады.

Жол инфрақұрылымы ішкі аймақтық көлік қызметінен басқа, аймақаралық және транзиттік тасымалдау қажеттілігін қамтып, аймақаралық көлік дәлізі қызметін атқаруда [87].

Сондай-ақ, әлемде болып жатқан, саяси және техногендік жағдайларға байланысты, облыстың елді мекендері арасында тұрақты көлік қатынасын қалыптастыру мәселесі қорғаныс және жұмылдыру тұрғысынан алғанда да ерекше маңызға ие болып отыр.

Сол себептен автомобиль көлігімен тасымалдау көлемінің өсуі облыс аумағынан өтетін халықаралық көлік дәліздері арқылы, транзиттік тасымалдаудың дамуына, аймақаралық сауданың ұлғаюына, пайдалы қазбалардың жаңа кен орындарының игерілуіне, халықтың тұрмыстық жағдайының өсуіне, қызмет түрлерінің көбеюіне, кәсіпкерліктің дамуына, өндіріс көлемінің өсуіне тікелей байланысты болады.

Инфрақұрылым – бұл ұдайы өсу жағдайыларын қамтамасыз ететін өндірістік және өндірістік емес салалардың кешені: жол, байланыс, көлік, білім беру, денсаулық сақтау. Негізгі өндірістік инфрақұрылым – энергиямен қамсыздандыру, көлік және байланыс [88].

Жол инфрақұрылымы, көлік инфрақұрылымының құрамдас бөлігі болып табылады. Қазіргі уақытта оның дамуына үлкен көңіл бөлінуде. Елбасы Н.Ә.Назарбаев 2010 жылғы Қазақстан халқына Жолдауында және 2010 жылы 15 мамырда Астанада өткен «Нұр-Отан» халықтық-демократиялық партиясының кезектен тыс XII съезінде жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарын салуға, қалпына келтіруге және жөндеуге, сонымен бірге көлік инфрақұрылымын дамытуға ерекше көңіл бөлді [89]. Сонымен қатар, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 9 желтоқсандағы №1227 қаулысымен бекітілген «Қазақстан Республикасының автожол саласын дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасына» сәйкес облыстық мәслихаттың 2006 жылғы 29 наурыздағы XXIV сессиясында №268 шешіммен бекітілген «Қызылорда облысының 2006-2012 жылдарға арналған облыстық және аудандық (қалалық) маңыздағы автомобиль жолдарын дамыту бағдарламасы» қабылданды [90].

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйегінде №1006 қаулысымен «Қазақстан Республикасының 2010-2014 жылдарда көлік инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы» қабылданған болатын [91]. Бұл бағдарламаның мақсаты – көлік қызметіне экономика мен халықтың қажеттілігін толық көлемде қанағаттандыратын көлік-коммуникация кешенін дамыту болды.

ҚР көлік және коммуникация Министрлігінің жанындағы Қызылорда облысының Жолаушылар көлігі мен автомобиль жолдарының Басқармасымен «2011 – 2015 жылдарға арналған Жолаушылар көлігі мен автомобиль жолдары Басқармасының стратегиялық жоспары» жасалды.

Қазақстан Республикасы мен оның аймақтарының дамуын анықтайтын бағдарламалар мен басқа да құжаттардың проблемасы басымдылықтармен, нақты анықталған шешімдердің және оны жүзеге асыру механизмдерінің жоқтығы болып табылады. Қаржыландырудың жеткіліксіздігі жағдайында көптеген сфераларды қамту және міндеттердің кең қойылуы барлық күштерді негізгі бағыттарға шоғырландыруға мүмкіндік бермейді. ҚР-да 10 жылдан астам жүріп жатқан реформалар шеңберінде шамамен 200-ден астам бағдарлама жобасы жасалды, оның 50% жүзеге асырылған жоқ, ал 40% жартылай жүзеге асырылды [91].

Орта мерзімді перспективаға арналған ҚР «Жол картасы» атты әлеуметтік-экономикалық даму бағдарламасының негізгі міндеттерінің қатарында «бәсекеге қабілетті халықаралық көліктік дәліздерді қалыптастыру» белгіленген болатын, бұл Қызылорда облысы үшін аса маңызды болып табылды. Аталған сұраққа мемлекеттік органдардың тиісті көңіл бөлуі арқасында, Қызылорда облысы территориясында көпфункционалды көліктік тораптардың дамуы неғұрлым жедел қарқындымен жүзеге асырылды, және бұл



аймақтың халықаралық және ұлттық еңбек бөлінісінде лайықты орынға ие болуына мүмкіндік берді [92].

Дамыған жол инфрақұрылымы көлік құралдарына арналған инженерлі құрылғыдан өзге жолда қызмет көрсететін объектілерді қамтиды. Шет елдермен салыстырғанда отандық көлік желісінде, соның ішінде Қызылорда облысының автожолдар желісінде, жол бойындағы қызмет көрсететін объектілермен аз қамтамасыздандырылған. Бұл жағдай халықаралық тасымалға кері әсерін тигізеді, жүктің жеткізілу жылдамдығын азайтады және көлік торабтарының бәсекелестігін төмендетеді.

Осыған орай автожолдардың жол бойындағы қызмет көрсететін объектілер тарапынан қамтамасыз етілуін, жолда қызмет көрсету коэффициентін енгізуді ұсынамыз (K r.s).

Автожолдардың жол бойындағы қызмет көрсететін объектілер тарапынан қамтамасыз етілуін, жолда қызмет көрсету коэффициентін енгізуді ұсынамыз (K r.s).

$$K_{r.s.} = \sum K_i / L_e \quad (3)$$

Мұндағы,  $K_i$  – жол бойындағы қызмет көрсететін объектілер саны,  
 $L_e$  – автожолдар желісінің ұзындығы;

9-кесте – 2011-2012 ж.ж. Республикалық жолдар бойында қызмет көрсететін объектілер

| Жол қызмет объектілері  | Республикалық жолдардағы жол қызмет объектілерінің саны |                             |        |                             |
|---|---|-----------------------------|--------|-----------------------------|
|   | 2011ж.  |                             | 2012ж. |                             |
|   | дана  | сонымен қатар<br>1 км жолға | дана   | сонымен қатар<br>1 км жолға |
| Тұрақтама алаңы   | 3160  | 0,069                       | 3112   | 0,066                       |
| Эстакадалар   | 573   | 0,012                       | 570    | 0,012                       |
| Жуу пунктері  | 270   | 0,006                       | 288    | 0,006                       |
| Сағу орындары   | 3254  | 0,072                       | 3661   | 0,078                       |
| Тамақтану орындары  | 3095  | 0,067                       | 3369   | 0,072                       |
| Мейманхана, кемпинг   | 265   | 0,006                       | 281    | 0,006                       |
| АЖҚС  | 2395  | 0,072                       | 3790   | 0,081                       |
| ТҚКС  | 728   | 0,016                       | 817    | 0,017                       |
| Мед.пункттер  | 521   | 0,011                       | 527    | 0,011                       |
| Байланыс пунктері   | 786   | 0,017                       | 708    | 0,015                       |
| Басқалары   | 7292  | 0,159                       | 8232   | 0,175                       |
| Барлығы   | 23393   | 0,505                       | 25382  | 0,540                       |
| Ескерту – Министрлік қызметінің негізгі бағыттары бойынша статистикалық мәлімет, ҚР КжКМ материалдары негізінде құрастырылған |   |                             |        |                             |

2011 жылмен салыстырғанда 2012 жылда жол бойындағы қызмет көрсететін объектілердің жалпы саны 23239-дан, 25382-ге дейін өскен, бұл өсім жанар- жағар май бекеттерінің, сауда нүктелерінің, тамақтану пунктерінің өсуін қамтамасыз етті. Тұрақ алаңдарының саны эстакада және байланыс

пункттері сан жағынан 1 шақырым жолға азайған [93]. Бұл кемшіліктер жол бойындағы қызмет көрсетулер деңгейінің төмендеуін сипаттамайды, керісінше берілген көрсеткіштер негізінде оңтайлы байланыстың дамуымен, коммерциялық жүк көліктерінің навигациялық жүйесінің және сауда-саттық нүктелерінің, тамақтану пунктерінің өсуіне, автомобиль тұрақтарының, жүргізушілердің демалу орындарының көбею мүмкіндіктері қарастырылады [94].

10-кесте – Жол қызмет көрсету коэффициенті

| Көрсеткіштердің атауы                                      | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж. | 2012ж. |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Жолда қызмет көрсететін объектілер, (дана)                 | 23449  | 23641  | 23142  | 23239  | 25382  |
| Республикалық автожолдардың ұзындығы, км(шақырым)          | 23503  | 23495  | 23494  | 23494  | 23485  |
| Жол сервисінің коэффициенті                                | 0,9    | 1,0    | 0,9    | 0,9    | 1,1    |
| Ескерту – [93,94] әдебиет негізінде автормен құрастырылған |        |        |        |        |        |

Жол бойындағы 2011 жылы қызмет көрсету объектілері коэффициенті мен 2012 жылғы коэффициентімен салыстырғанда өсуі, бұл жағдай жол инфрақұрылымының даму стратегиясына оң әсерін тигізеді. 2010 жылы жол қызмет объектілер санының азаюы ҚР жүргізіліп жатқан «Батыс Еуропа-Батыс Қытау» ірі жобаларының құрылысы жұмыстарының есебінен.

ҚР Президентінің «Қазақстан-2050»: қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси курсы» Стратегиясы» халыққа жолдауында негізгі мәселе болып жаһандық инфрақұрылымдық интеграция бағдарламасынан және көлік жүйесі инфрақұрылымынан алда болатын инфрақұрылымдық орталықтарды дамыту бағдарламаларын құру болды. Осының негізінде №725 Президент Жарлығымен 2014 жылдың 13 қаңтарындағы «2020 жылға дейін Қазақстан Республикасы көлік жүйесі инфрақұрылымының дамуы мен интеграциясы» мемлекеттік бағдарламасы бекітілді [95]. Бағдарламаның стратегиялық мақсаты болып Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын құру және де әлемдік көлік жүйесіне қосылу және елдің транзиттік ықтималдылығын жетік қолдану болып табылады.

Біздің ойымызша, барлық автомобиль тораптары ТМД, Азия және Еуропа елдері арасындағы көліктік дәліз болып, және соның салдарынан халықаралық маңызға ие болғандықтан облыстың ерекше геосаяси орналасуына байланысты республика қарамағындағы облыстық автожолдардың үлес салмағы орташа қазақстандық көрсеткіштен жоғары болуы тиіс. 2012 жылы Қызылорда облысының автожолдары ұзындығының республикалық, территориялық және жергілікті жолдарға бөліну қиылыстарының құрылымы ҚР бойынша құрылымнан өзіндік ерекшеліктері бар. Қызылорда облысы үшін республикалық автожолдар үлесінің жоғарылауы, және соған сәйкес оларды камсыздандыруға республикалық бюджеттің қаржы құралдарының өсуі

халықаралық тасымалдаушылардың аймақтық көлік желілеріне тартылуына жағдай жасайды.

Қызылорда облысы бойынша жергілікті маңызы бар (облыстық және аудандық, (қалалық)) автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы 2013 жылдың 1 қаңтарына 2250 км құрады. Оның 274 км облыстық жолдарға, 1976,5 аудандық жолдарға жатады.

Соның асфальто-бетонды жамылғысымен 13 км, қара қиыршық тасты жамылғысымен 1197 км, қиыршық тасты жамылғысымен 471 км болса, топырақты 569,5 км жетті, бұл 2007 жылмен салыстырғанда 285 км жолға көбейді.

Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың I және II санаттағы жолдары жоқ, III санаттағы жолдардың ұзындығы 13 км, IV санаттағы – 1444 км, V санаттағы – 224 км құрайды [96].

Ал облыс бойынша көпірлердің жалпы саны 132, жалпы ұзындығы 3829 шаршы метрге жетті.

Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі №245 «Автомобиль жолдары» туралы заңының 3 бабының 7 тармағы басшылыққа алынып, аудандық тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық бөлімдері аудан көлеміндегі иесіз қалған автомобиль жолдарын түгендеп, аудан әкімдіктерінің қаулыларымен бекітіліп, аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының тізіміне өзгерістер енгізілу жұмыстары жүргізілген.

Облыстық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы облыс көлемінде жаңадан тізімге енгізілген автомобиль жолдарын нақтылап, ережелерге сәйкес тиісті құжаттар әзірлеп, жалпы республика бойынша автомобиль жолдарының тізіміне енгізілуіне әзірленген толық негіздемелер Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Автомобиль жолдары комитетіне ұсынылып, тиісті құжаттармен дәлелденіп, келісімі алынған.

Жолдардың бірыңғай желісін қалыптастыру әлі аяқталған жоқ, қазіргі желінің құрылымы елдің экономикалық аймақтарын жеткілікті тиімді және дұрыс байланыстырмайды, сонымен қатар аймақ ішіндегі елді мекендер арасындағы қатынас облыс және аудан орталықтары арқылы жүзеге асырылады. Бағыттар қашықтығының ұзаруы автомобиль көлігінің жүрісінің көбеюіне және тораптардың шамадан тыс жүктелуіне әкеліп соғады. Бұл ҚР бойынша автомобиль жолдарының тығыздығы территорияның 1000 шаршы км-не шаққанда 2008 жылғы 30,9 км-ден 2012 жылы 32 км-ге дейін жоғарыласа да, халық шарушылығының күннен күнге жоғарылап келе жатқан қажеттіліктері мен халықтың әлеуметтік және экономикалық қажеттіліктерін қанағаттандырмайды. Сонымен қатар, аймақтар бойынша бұл көрсеткіштің айырмашылығы өте жоғары, мысалы, Оңтүстік Қазақстан облысы территорияның 1000 шаршы км-не 55,3 бастап, Солтүстік Қазақстанда 72,6 км-ден дейін. Ал Шығыс Қазақстанда бұл көрсеткіш 2012 жылы 1000 шаршы км-не шаққанда 39,1 км болды. Халық санына қатысты Қазақстан бойынша автомобиль жолдарының тығыздығы (1000 адамға шаққанда 5,0 км) дамыған

елдермен салыстырғанда 2-3 есеге төмен. Мысалы, бұл көрсеткіштің мәні АҚШ-та шамамен 13 км, Финляндияда шамамен 10 км, Францияда – 15,1 км. ТМД елдерімен салыстырғанда, бұл көрсеткіш Украинаға (3,3 км) немесе Ресейге (5,3 км) қарағанда аздап жоғары [74, 206 б.]. Қызылорда облысы бойынша халық санына қатысты қатты төсемді автомобиль жолдарының тығыздығы орташа қазақстандық көрсеткіштен төмен және 1000 адамға шаққанда 12,3 км құрайды.

Автомобильдендірілу деңгейі, қозғалыстың жоғары қарқыны апаттылыққа тікелей әсер етеді. Бірақ Қазақстанда автомобильдендірілу және олардың қозғалысының қарқыны ең жоғары деңгейде емес, ал көлік құралдарының орташа жылдық жүрісі дамыған елдермен салыстырғанда біршама төмен, алайда апаттылық жоғары (11-кесте).

11-кесте – Жеке елдердегі жол-көлік оқиғаларында қаза болғандардың 2008-2011жж. көрсеткіштері, 100 мың адамға

| Мемлекеттер  | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011 ж. | Өзгеріс,<br>2011/2008 |
|--|--------|--------|--------|---------|-----------------------|
| Австрия  | 6,82   | 6,24   | 5,72   | 5,24    | -1,58                 |
| Болгария   | 8,43   | 7,4    | 6,01   | 5,17    | -3,26                 |
| Чех Республикасы   | 8,62   | 6,94   | 5,92   | 5,63    | -2,99                 |
| Эстония  | 9,72   | 7,19   | 5,24   | 7,17    | -2,55                 |
| Финляндия  | 5,5    | 4,73   | 4,69   | 4,52    | -0,98                 |
| Германия   | 4,82   | 4,45   | 3,95   | 4,27    | -0,55                 |
| Греция   | 13,83  | 13,42  | 11,57  | 10,69   | -3,14                 |
| Венгрия  | 9,97   | 8,51   | 7,37   | 6,71    | -3,26                 |
| Израиль  | 5,79   | 5,03   | 5,14   | 4,87    | -0,92                 |
| Латвия   | 14,23  | 9,61   | 9,05   | 7,66    | -6,57                 |
| Қазақстан  | 28,9   | 27,9   | 24,4   | 30,2    | 1,3                   |
| Ескерту – ӘДҰ еуропалық мәліметтер базасы негізінде автормен құрастырылған |        |        |        |         |                       |

2012 жылы Қазақстанда қаза болғандар саны 100 мың адамға шаққанда жағымды өзгеріске ие 30,2 адамнан астам болды, Грецияда – 10,69; Израиль – 4,87; Германия – 4,27 адам. Апаттылықтың ең төмен көрсеткіштері Швецияда белгіленген (3,8 адам) [97].

Бұл көрсеткіштер Қызылорда облысы бойынша одан да нашар: 2010 және 2011 жылдары 22, ал 2012 жылы – 94, ал 2013 жылдың бастапқы 4 айында – 22 адам қаза болды.

Жол апаттарының және онда қаза болған адамдардың көбеюі жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін шұғыл шаралардың қабылдануын талап етеді.

Қызылорда облысы бойынша жолдардың жағдайы, негізінен облыстық және аудандық маңызы бар жолдар IV техникалық санатқа, ал кейбір ауылдық

елді мекендерге апаратын жолдар – V техникалық санатқа жатады. Төсемдері әртүрлі автомобиль жолдары және топырақ жолдар қозғалыс жылдамдығы бойынша да, осьтік жүктемесі бойынша да талаптарға сәйкес келмейді және жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етпейді.

Саланың басты техникалық проблемасы – жол төсемдері қасиеттерінің үдемелі жоғалуы. Облыстағы жолдардың көп бөлігі 60-80 жылдары жобаланып, салынды, ол кезде автомобиль осіне есептелген жүктеме 6 тоннадан аспайтын болды. Бүгінгі таңда ось жүктемесі 12-15 тоннаға дейін жеткізілді. Облыстық және аудандық маңызы бар жолдар бойынша бұл жүктемеден аздап асып кететін үлкен жүк көліктерінің қозғалыс қарқындылығы ғана оларды болашақта бұзылудан сақтайды.

2011 жылдың соңына қарай облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары бойынша ақаусыздық көрсеткіші 40,5 % болды немесе жолдардың және оларға арналған жасанды құралдардың 59,5 %-ның ақауы бар және бұзылу сатысында тұр [98].

Жоғарыда айтылғандай, автожолдардың сапасы жол апаттары себептерінің төрттен бір бөлігінен жоғары көлемді құрады. Желінің көліктік-пайдаланушылық жағдайын сақтау және жақсарту сұрағы аса маңызды болып табылады. 2010 жылы қажетті сапа деңгейіне желі ұзындығының 7,6% сәйкес келмеді, ал 1997 жылы жолдардың 28% қанағаттанарлықсыз жағдайда болды. Апаттылықты төмендететін факторларға келесілер жатады: бөгеу түріндегі қоршаулар орнату; жол шеттерін нығайту; апаттық жағдайларда көлік құралдарының жолдан қауіпсіз шығып кетуін қамтамасыз ету; жол таңбаларын салу; елді мекендердің және көліктік қиылыстардың жол жүру бөліктерінде сыртқы жарық орнату; жаяу жүрушілерге арналған жолдардың санын көбейту; жол белгілерін орнату және уақытында ауыстыру; сыртқы жарнамалар мен жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін нормативтік талаптарды қатаң сақтаумен орналастыру; жасанды жол құралдарын (көпірлер, жол өтпелері) уақытында күрделі жөндеу, қайта құрастыру, жоспарлы алдын-алу шараларын жүргізу және әсіресе қыс мезгілінде сапалы қамсыздандыру, сонымен бірге жүргізушілердің жайлы еңбек және демалыс жағдайларын қамтамасыз ететін шаралар (тамақтану бекеттерін, сауда-саттық кәсіпорындарын, кемпингтер мен мотельдерді, ЖЖМ, ТЖО санын көбейту және жүргізушілік мәдениетті жоғарылату).

Қызылорда облысы бойынша автожол саласын қаржыландыру көлемі соңғы 5 жылда 23,2 млрд. теңге болатын жөндеудің барлық түрімен 1151 км автожол қамтылды және 2007 жылдан бастап республикалық бюджеттен жергілікті жол желілеріне трансферттер бөлініп жатыр [99].

2012 жылдың соңына қарай облыстық және аудандық маңызы бар автожолдардың 60% жағдайының жақсартылды.

2012 жылы республикалық және жергілікті бюджеттерден облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын, понтондық көпірлерді және паром өткелдерін қайта құрастыруға, күрделі, орташа, ағымдық жөндеуге және қамсыздандыруға 4735,8 млн теңге бөлінді. Ол 2008 жылбен салыстырғанда

40,9 %-ға артқан. Республикалық және облыстық бюджеттен бөлінетін негізгі қаражат көздері жолдардың орташа жөндеу шараларына жұмсалады. Яғни, құрылыс немесе жандандырудан, жолдарды күту басымдылық ретінде қарастырылады.

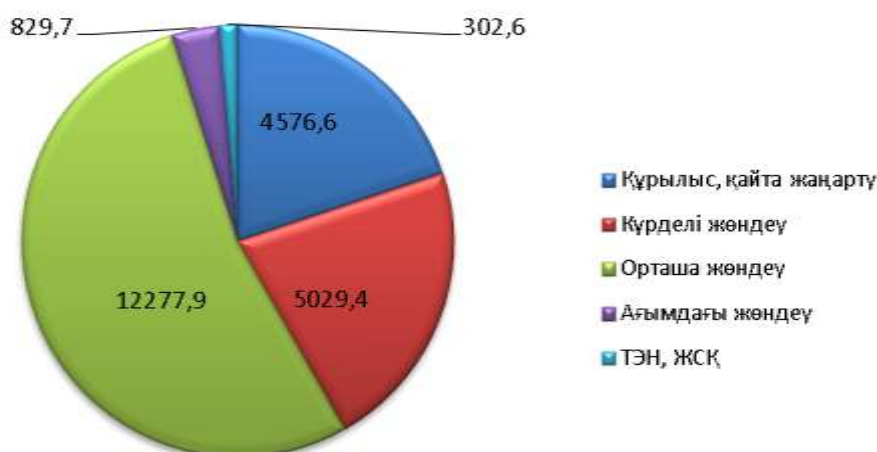
12-кесте – 2008-2012 жылы Қызылорда облыстық және аудандық маңыздағы автомобиль жолдарына бөлінген қаржы көлемі, млн. теңге

| Жұмыс түрлері          | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж. | 2012ж. | Ауытқу, 2012/2008, % |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| Құрылыс, қайта жаңарту | 1402,1 | 427,6  | 1481,4 | 400,4  | 865,1  | -62                  |
| Күрделі жөндеу         | 999,4  | 2096,8 | 526,9  | 557,9  | 848,4  | -17,8                |
| Орташа жөндеу          | 206,0  | 5472,4 | 1603,2 | 2361,4 | 2634,9 | 92,2                 |
| Ағымдағы жөндеу        | 107,3  | 257,9  | 137,9  | 250,3  | 76,3   | -40,6                |
| ТЭН, ЖСҚ               | 81,3   | 90,8   | 9,3    | -      | 121,2  | 32,9                 |
| Барлығы                | 2796,1 | 8345,5 | 3758,7 | 3596,1 | 4735,8 | 40,9                 |

Ескерту – Қызылорда облысының облыстық және аудандық маңыздағы автомобиль жолдарында және елді мекен көшелерінде 2006-2012 жылдары атқарылған жұмыстар туралы статистикалық ақпарат // Қызылорда облысы ЖТЖАЖБ материалдары негізінде автормен құрастырылған

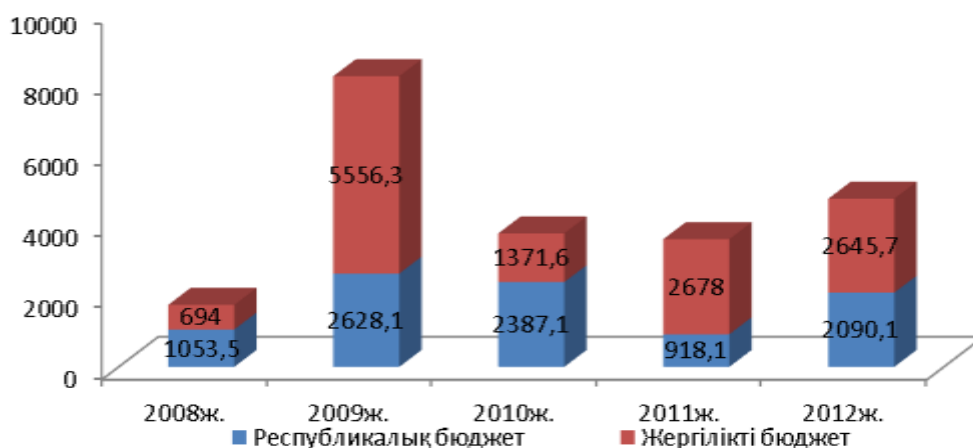
Облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарын камсыздандыруға және ағымдық жөндеуге нормативті қажеттілік 447,0 млн. теңгені құрайды. Жергілікті бюджеттен 2012 жылы 164,7 млн. теңге бөлінді, бұл қажетті соманың 37% құрайды [100].

2008-2012 жылдар аралығында Қызылорда облысының автомобиль жолдарына бөлінген барлық қаржы көлемінің атқарылған жұмыстар бойынша үйлестірілімі 9-суретте көрсетілген.



9-сурет – Қызылорда облысының автомобиль жолдарына бөлінген барлық қаржы көлемінің атқарылған жұмыстар бойынша үйлестірілімі, млн. тг  
Ескерту – Қызылорда облысы ЖТЖАЖБ материалдары негізінде автормен жасалған

Қарастырылып отырған мерзім аралығында Қызылорда облысының автомобиль жолдарын дамытуға республикалық және жергілікті бюджеттен барлығы 23232,2 млн тг қаржы көлемі бөлінген. Оның 52%, яғни 12277,9 млн тг - орташа жөндеуге, 22 % , яғни 5029,4 млн тг –күрделі жөндеуге, құрылыс, қайта жаңғыртуға - 20 % , 4576,6 млн тг, ағымдағы жөндеуге- 4%, яғни 829,6 млн тг және ТЭН, ЖСҚ-ға 302,6 млн тг жұмсалған.



10-сурет – 2008-2009 ж.ж. Қызылорда облысының автомобиль жолдарына бюджеттен бөлінген қаражат динамикасы, млн. тг

Ескерту – Қызылорда облысы ЖТжАЖБ материалдары негізінде автормен жасалған

Қызылорда облысы бойынша 2009 жылы автомобиль жолдарының жергілікті бюджеттен 5556,3 млн тг, оның ішінде 4393,6 млн тг орташа жөндеу жұмыстарына бөлінген болатын. Ол 2008 жылмен салыстырғанда 84,1% жоғары. 2012 жылы бөлінген қаржы 2008 жылмен салыстырғанда 41 %-ға жоғары қаражат бөлінген. Ол 2011-2015 жылдарға Қызылорда облысының өңірлік даму бағдарламасы аясында жүзеге асырылуда.

13-кесте – Қызылорда облысы аудандары бойынша жол жұмыстарына 2013ж. 01 шілдесіне бөлінген қаржы көлемі, млн. теңге

| Қала, аудан атаулары | Барлық бөлінген қаржы | Қаржыландыру көздері |                   |
|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|
|                      |                       | Республикалық бюджет | Жергілікті бюджет |
| Арал                 | 176,6                 | 105,7                | 70,9              |
| Қазалы               | 301,6                 | 190,4                | 111,2             |
| Қармақшы             | 632,0                 | 450,0                | 182,0             |
| Жалағаш              | 668,6                 | 551,2                | 117,4             |
| Сырдария             | 129,1                 | 40,9                 | 88,2              |
| Шиелі                | 221,7                 | 36,6                 | 185,1             |
| Жаңақорған           | 515,9                 | 200,0                | 315,9             |
| Қызылорда қаласы     | 585,0                 | 215,4                | 369,6             |
| Барлығы:             | 3230,5                | 1789,4               | 1 440,3           |

Ескерту – ЖКжАЖБ жарты жылдық есебінің материалдары негізінде құрастырылған

13-кестеде 2013 жылға Қызылорда облысының аудандары бойынша республикалық және жергілікті бюджеттен бөлінген қаржы көлемі келтірілген.

2013 жылға жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарына жөндеу жұмыстарын жүргізуге республикалық және жергілікті бюджеттен барлығы – 3 015,1 млн. теңге бөлінген [101].

Соның ішінде:

1. Республикалық бюджеттен 1 574,8 млн. теңге қайта жаңарту және күрделі жөндеу жұмыстарына бөлінді, немесе 2012 жылмен салыстырғанда 512,3 млн. теңгеге артып отыр.

2. Жергілікті бюджеттен қайта жаңарту, күрделі, орташа, ағымдағы жөндеу, күтіп ұстау жұмыстарына және жобалық-сметалық құжаттамалар дайындауға 1 440,35 млн. теңге бөлінді, немесе 2012 жылмен салыстырғанда 733,65 млн. теңгеге артып отыр.

2.1. Облыстық бюджеттен 1 311,35 млн. теңге төмендегі жұмыстарға бөлініп отыр:

1) Қайта жаңарту жұмысы бойынша 45,7 млн. теңгеге:

- Жаңақорған ауданындағы Төменарық елді мекені тұсынан Сырдария өзенінен қалқымалы көпір салуға 45,7 млн. теңге, бағдарлама әкімшісі аудандық тұрғын-үй коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөліміне нысаналы трансферт ретінде бөлінді.

2) Орташа жөндеу жұмыстары бойынша 1 157,7 млн. теңге, барлығы 19 жолға, 3 облыстық маңыздағы, 15 аудандық маңыздағы жолдарға және Қызылорда қаласының көшелеріне қаралды.

3) Облыстық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасының облыстық маңызы бар автомобиль жолдарына ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау жұмыстарына – 35,7 млн. теңге бөлінді.

4) Жобалық-сметалық құжаттамалар әзірлеуге 72,225 млн. теңге бөлінді.

Оның ішінде:

- Қызылорда қаласындағы аспалы темір жол өткелінің құрылысына техникалық-экономикалық негіздемесін аяқтауға 750,0 мың теңге, бағдарлама әкімшісі облыстық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы арқылы игеріледі.

- облыстық маңызы бар «Жалағаш-Жосалы» автомобиль жолының 20 км, «Самара-Шымкент-Жаңақорған-Түгіскен-Келінтөбе» автомобиль жолының 30 км күрделі жөндеу жұмыстарына жобалық-сметалық құжаттама дайындауға 11,5 млн. теңге, бағдарлама әкімшісі облыстық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы арқылы игеріледі [101, 4 б.].

Қызылорда облысы географиялық орналасуы Жібек жолы бойында болғандықтан, ол біртұтас көліктік ағындарды қамтамасыз ету үшін көптеген сұрақтарда еуропалық және халықаралық стандарттарды ұстануы керек. Еуропалықтармен қатар, азиялық тасымалдаушыларға да бағыттала отырып, жолдың техникалық сипаттамаларының қатарында жол төсемінің жағдайы мен төзімділігін де ескерген жөн. Еуропа елдерінде оське есептелген жүктеме негізінен 11,5 тоннаны құрайды, ал Ресейдегі жалпы қолданыстағы жолдар



осыке 6 тоннадан 10 тоннаға дейін есептелген, осыған сәйкес, жол төсемдерінің тозу жылдамдығын төмендету мақсатында жол қабаттарын күшейту бойынша шаралар қолдану қажет. Жол желілерін жоспарлау барысында тұрғылықты қала көшелерін транзиттік көліктің жүруі үшін қолдануды болдырмау керек, транзиттік ағындар айналма бағыттарға сәйкес жүруі тиіс. Қызылорда облысында орталық көшелері бойынша транзиттік көлік құралдары өтетін елді мекендер (Ақжарма, Шаған, Жанакорған аудандары) бар, олар арқылы «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» халықаралық көліктік дәліз бөлігінің өту себебінен бұл елді мекендерді айналып өту үшін жаңа жолдар құрылысының жобалары жасалды [102].

Техникалық параметрлері көлік құралдарының көліктік-пайдаланушылық сипаттарына, соның ішінде қозғалыс қарқындылығы мен осьтік жүктемелерге сәйкес болатын заманауи тораптарға қажеттілік, сараптаушылардың ойынша, 6000 км-ден жоғары көрсеткішті құрайды. Шетел тораптарындағы орташа қозғалыс жылдамдығы отандық тораптармен салыстырғанда екі есеге жоғары. Жол желілерінің төмен техникалық сипаттамалары, сараптаушылар бағалауы бойынша, жылына 12 млрд теңгені құрайтын экономикалық шығынға әкеледі. Жолдардың техникалық деңгейін жоғарылату өнімнің өзіндік құнындағы көліктік құрамдас бөлікті төмендетуге, жүру қабілеттілігін жоғарылатуға, соның салдарынан 15-20%-ға қозғалыс жылдамдығын, жүкті жеткізу жылдамдығын жоғарылатуға және оның сақталу көрсеткіштерін жақсартуға мүмкіндік береді.

Республикалық және облыстық бюджеттен автожол шаруашылығын дамытуға қаражат көлемі жыл сайын қарастырылғанымен, саладағы негізгі проблемалар жыл өте жойылмауда. Осы мәселені анықтау мақсатында облыстық деңгейде автожол шаруашылығындағы басқарушы мамандардың көзқарасын және автожол шаруашылығын басқарудың сапасын талдау үшін әлеуметтік сұрауды жүргізу қолданылды.

Сауалнама Қызылорда облысының автожол шаруашылығында қызмет ететін компанияларда жүргізіліп, жол шаруашылығындағы бағалылық бағыттарды анықтауға мүмкіндік берді. Зерттеу осы саладағы басқарушылар, мамандар және жұмыскерлер арасында жүргізілді. Респонденттердің арасынан ерекше көңіл менеджерлерге бөлінген болатын, себебі олар әкімшілік құрылымына жатады және басқарудың күнделікті үрдісінің барлық қыр-сырларын жете түсінеді.

Зерттеудің эмпирикалық базасы болып 2013 жылдың қыркүйек-қазан айларында облыс бойынша автожол кешенінде қызмет ететін ұйымдарда жүргізілген әлеуметтік сұрау болды. Зерттеу салыстырмалы тәсілдеме негізінде жүргізілді [103].

Зерттеу жүргізудің негізгі мақсаты болып автожол кәсіпорындарындағы басқарудың заманауи деңгейіндегі проблемаларды тануға мүмкіндік беретін ақпаратты жинақтау болды. Зерттеуге келесідей мәселелер қойылды:

- жауаптары қажетті ақпаратты алуға мүмкіндік беретін сұрақтар тізімінен тұратын зерттеу жүргізу бағдарламасын дайындау;

- зерттеу жүргізілетін ұйымдар тізімін анықтау;
- анкеталардың дұрыс толтырылуын қамтамасыз ететін қағидалар мен әдістерге негізделген мониторинг жүргізуді ұйымдастыру;
- мониторинг нәтижелерін өңдеу және талдау.

Автор тарапынан жүргізуге қажетті сауалнамалық сұрақтар әзірленді. Сауалнама жалпы саланы басқарудың ұйымдастырушы-басқарушылық сұрақтарымен қатар, техникалық-тұтынушылық сұрақтары бар 85 сұрақтан тұрды. Зерттеуде жүйелік ықтималды таңдау қолданылды.

Зерттеудің мақсатты аудиториясы болып Қызылорда облысы бойынша ЖКЖАЖБ, «Казавтожол» ҰК» АҚ, «Дорстрой» ЖШС, «Қызылордажолдары» ЖШС, «Қызылордажол зертханасы» ММ мекемелерінің менеджерлері мен қызметкерлері болды. Жалпы 85 адам 5 компаниядан сұралған болатын (14-кесте).

14-кесте – Мекемелерде сұралғандар құрылымы

| Компаниялар атауы                | Сұралғандар % |          |              |
|----------------------------------|---------------|----------|--------------|
|                                  | Басшылар      | Мамандар | Қызметкерлер |
| Қызылорда облысы бойынша ЖКЖАЖБ  | 9             | 8        | 6            |
| «Казавтожол» ҰК» АҚ              | 7             | 5        | 4            |
| «Дорстрой» ЖШС                   | 9             | 7        | 4            |
| «Қызылордажолдары» ЖШС           | 6             | 3        | 3            |
| «Қызылордажол зертханасы» ММ     | 8             | 4        | 2            |
| Ескерту – автормен құрастырылған |               |          |              |

35-57% аралығында ұйым немесе бөлім басшылары, 28-38% – жетекші мамандар, 15-50% қызметкерлерге, яғни мекемеде басшы қызметін атқармайтын респонденттер құрады.

Сауалнамада қарастырылған сұрақтар жиыны келесілерге бағытталған:

- басқару жүйесі мен оның сапасын талдауды, объективті ақпарат негізінде, басқарушылық шешімдерді қабылдайтын тұлғалар тарапынан субъективті бағалау элементтерімен толықтыру;

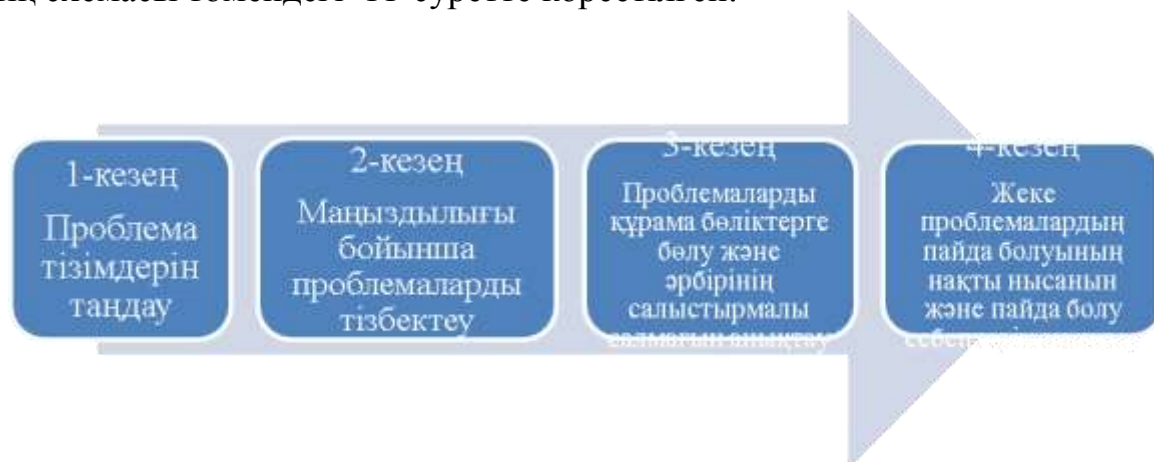
- автожол шаруашылығын басқару жүйесінде ұйымдастырудың проблемалық тұстарын анықтау;

- автожол шаруашылығын дамытудың стратегиялық мақсаттары мен мәселелерін құрастыру негізінде басқарушылар мен қызметкерлердің басқару сапасын күшейтудегі артықшылықтары бойынша көзқарастарын анықтау.

Сауалнама жүргізудің негізгі қағидасы болып алынған ақпараттардың толық құпиялылығы болды. Сол себепті анкеталық сұрақтарда респонденттің аты-жөнін анықталатын сұрақтар болған жоқ. Осы шарттардың сақталуы респонденттердің сұраушыларға қосымша сенім артып, ашық жауап берулеріне септігін тигізді.

Сауалнама жүргізудің нәтижесінде саланы басқарудың сандық және

сапалық көрсеткіштері анықталды. Толтырылған анкеталардағы мәліметтерді компьютерлік теру және олардың өңдеу Microsoft Word және Microsoft Excel құжаттық пакеттері көмегімен жүзеге асырылды. Нәтижелерді талдаудың логикалық схемасы төмендегі 11-суретте көрсетілген:



11-сурет – Сауалнама нәтижелерін өңдеу кезеңдері

Ескерту – [104] әдебиеті негізінде автормен жасалған

Бұл тәсілді қолдану, диссертация бойынша зерттеулерді жүргізіп, саланы басқаруда нақты ұсыныстар беру үшін ғылыми іргетасын қалауға мүмкіндік берді. Әлеуметтік сұрау нәтижесінде автожол саласын басқару жүйесінің картасы жасалған болатын (15-кесте).

Басқару жүйесінің картасы бес баған және алты жолақтан тұратын матрица болып табылады. Бағандарда автожол саласындағы мекемелердің басқару жүйесіндегі күшті және әлсіз жақтарын көрсететін негізгі компоненттер, ал жолақтарда оларды бағалау дәрежесі қойылған. Матрицаның бағаны мен жолағының қиылысы әрбір зерттеліп отырған компоненттер бойынша белгілі бір басқару деңгейіне сай респонденттердің үлес салмағы бойынша ақпаратты қамтиды.

15-кесте – Автожол саласын бақсару жүйесінің картасы

| Компоненттер бағасы              | Сала жағдайы | Басқару сапасы | Мекеменің қызметі | Инвестициялық қызмет | Басқарушылық құзыреттілік |
|----------------------------------|--------------|----------------|-------------------|----------------------|---------------------------|
| Жоғарғы деңгей                   |              |                | +                 |                      |                           |
| Ортадан жоғары                   |              | +              |                   |                      |                           |
| Ортаңғы деңгей                   | +            |                | +                 | +                    | +                         |
| Ортадан төмен                    |              |                |                   |                      |                           |
| Төменгі деңгей                   | +            | +              |                   | +                    | +                         |
| Бағалау қиын                     |              | +              |                   |                      | +                         |
| Ескерту – автормен құрастырылған |              |                |                   |                      |                           |

Компонент 1. Сала жағдайы. Бірінші компонент аясында саланың дамуындағы проблемаларды сипаттайтын көрсеткіштер талданған болатын (16-кесте). Оларға: саланың даму деңгейі, қызметті ұйымдастыру, автожолдардың техникалық параметрлері, жол техникаларының тозу дәрежесі, саладағы «мөлдірлік», саланы ақпараттандыру, қолданушылар тарапынан қанағаттанушылық, басқару сапасын жоғарылату, қолданушыларға тәуекелді төмендету, жол инфрақұрылымының жағдайы, жолдардағы қауіпсіздік, елді мекендердің байланысы, халықаралық дәрежеге жету және т.б.

16-кесте – Бірінші компонент бойынша респонденттердің жауаптары

|   |       |
|---|-------|
| 1. ҚР автожол шаруашылығын даму дәрежесін басқару ?   | %     |
| дамымаған   | 3,85  |
| нашар дамыған   | 11,54 |
| орташа жағдайда   | 84,62 |
| дамыған   | 5,2   |
| жақсы дамыған   | 0,3   |
| 2. ҚР автожол саласының ерекшеліктері неде?   | %     |
| Аймақтардағы жол-құрылыс саласының мемлекеттік қаржыландыруға тәуелділігі, автомобиль жолдарын үнемі жөндеу және күтіп ұстау                    | 58,2  |
| ҚР жолдардың жоғарғы дәрежедегі тозығының жетуі және қанағаттанарлықсыз жолдардың сапасы, тығыздығының төмендігі және төменгі өткізу мүмкіндігі | 28,5  |
| Жол апаттары оның ішінде жол-көлік апаттарының үлесі;   | 6,25  |
| Елді мекендерден өтетін жолдардың қанағаттанарлықсыз деңгейі  | 1,25  |
| 3. Автожол саласының басты проблемалары неде?   | %     |
| қаржы қаражаттарының жетіспеуі  | 35,6  |
| басқарудың әлсіз жүйесі   | 11,2  |
| бақылаудың әлсіз жүйесі   | 13,4  |
| білікті мамандардың жетіспеуі   | 5,6   |
| жол техникаларының тозу дәрежесі  | 11,4  |
| автожолдардың техникалық параметрлері   | 2,5   |
| жол инфрақұрылымының төменгі жағдайы  | 1,5   |
| елді мекендермен байланыстың нашарлығы  | 0,4   |
| жолдардағы қауіпсіздіктің төменгі дәрежесі  | 3,4   |
| Ескерту – авторлық зерттемелер негізінде құрастырылған  |       |

Компонент 2. Автожол саласын басқару сапасы. Жол компанияларын басқару индекстері алты критерийлерді қамтиды, олар:

- 1) басшылық;
- 2) аудит;
- 3) жарғы және мекеменің жарғылық нормативтері;
- 4) басқарушыларды марапаттау;
- 5) дамытушы факторлар;
- 6) басқарушылардың құзыреттілігі және білім деңгейі.

1. Басшылық:

- басқарушылар тәуелсіз болуы тиіс;

- басқарудың тиімді құрылымы;
- жоспарлаудың оңтайлы жоспарлары;
- тиімді коммуникациялық үрдіс;
- басқарушылық дағдылар;
- шешімді қабылдаудың тиімді әдістері.

## 2. Аудит:

- ішкі бақылау;
- конкурсты жеңіп алған компания қызметінің мониторингі.

## 3. Компанияның жарғысы және жарғылық нормативтер:

- жарғылық ережелерді сақтау;
- іскерлік этика және мінез-құлық ережесін сақтау.

## 4. Мекеме басқарушыларын марапаттау (критерийлер):

- барлық жоспарлар, нысандар және басқару әдістері және олардың баламалары қажетті дәрежеде;

- жоспарлардың қабылданғанға дейін немесе қайта бағалағанға дейін оларды бекіту қажеттілігі;

- егер нәтижелі жұмыс орындалса, басшылар қосымша сый-ақылар алу мүмкіндіктері қарастырылуы.

## 5. Дамытушы факторлар:

- басқарушылардың инновациялық дағдылары;
- IT технологияларды қолдану.

## 6. Басқарушылардың білім деңгейі:

- басқарушылардың құзыреттілігін жоғарылату;
- басқарушылардың білім деңгейін анықтау.

Басқарудың құрылымы және тиімділігі маңызды деп танылып жалпы бағалаудан 40% алды; келесі білімділік деңгейі – 21%; аудиторлық қызметтің тәуелсіздігі және тұтастылығы – 17%; дамытушы факторлар – 9%; ынталандыру жүйесі – 9%; жарғы – 4%.

Компонент 3. Мекеменің қызметі. Бұл компонентті бағалау автожол саласына жағымды әсер ету көрсеткіштері бойынша жүргізілді, олар: қаржылық қызметтегі проблемалар (бюджет қаражаттарының жетіспеуі, есеп жүйесінің әлсіздігі), басқарудағы проблемалар (тиімсіз басқару нысандары мен әдістері, менеджмент қызметіндегі бақылаудың түсініксіздігі), қызметті жоспарлаудағы қателіктер (қате іс-әрекет нұсқасын таңдау, іс-әрекеттің мақсатты жоспарының жоқтығы), мемлекеттік органдарың қызметі (мемлекеттік қарыздар, бюджеттік қаржыландыру, конкурстық саясат, қосымша шектеулер/талаптар енгізу) (17-кесте).

«Саладағы мекемелер қызметін бағалау» сұрағына 64,2% респонденттер аз нәтижелі, 21,54% - сол дәрежеде қалды және 13,85% - жоғарғы жетістікке жетті деп бағалады. «Саланың жоғарғы қызметіне немесе жеткен деңгейдегі дамуды ұстап тұруға не себеп болды» деген сұраққа тек 14,29% басқару сапасы деп жауап берді, үлкен бөлігі – басқарушылық команданың тиімді қызметі, ұйымдастырушылық құрылымның өзгеруі, стратегиялық жоспардың жүзеге асырылуы деп жауап берді.

17-кесте – Үшінші компонент бойынша респонденттердің жауаптары

|   |       |
|---|-------|
| 1. 2012 жылды 2010 жылмен саладағы басқару органдарының қызметін бағалау                  | %     |
| аз жетістікте   | 64,62 |
| сол қалпында қалды  | 21,54 |
| жоғарғы жетістікте  | 13,85 |
| 2. Саланың жоғарғы қызметіне немесе жеткен деңгейдегі дамуды ұстап тұруға не себеп болды? | %     |
| Басқарушылық жүйенің тиімді жұмысы  | 52,38 |
| Ұйымдастырушылық құрылымының өзгерісі   | 14,29 |
| Басқару сапасы  | 14,29 |
| Саланың стратегиялық жоспарын жүзеге асыру  | 14,29 |
| Бөлімшелерде бизнес-үрдістерді басқару  | 9,80  |
| Саланың/ мекеменің бәсекеқабілеттілігі  | 9,80  |
| Мекеменің инновациялық қызметі  | 9,80  |
| Кадрлық саясат/ персоналмен жұмыс   | 4,60  |
| Шығындарды төмендету  | 4,60  |
| Жаңа әріптестерді тарту   | 4,60  |
| Инвесторларды тарту   | 4,60  |
| Конкурстарды өткізу   | 4,60  |
| Қызметтің тиімді стратегиясы  | 4,60  |
| Жаңа технологияларды ендіру   | 4,60  |
| 3. Саладағы кәсіпорындардың тиімді қызметіне не кедергі болды?                            | %     |
| Қаржылық проблемалар (қарызды қайтару, инвестицияларды тарту)                             | 28,0  |
| Шикізат пен материалдарға бағаның көтерілуі   | 19,7  |
| Тиімді ұйымдастырылмаған қызмет   | 12,5  |
| Саладағы кәсіпорындардың төменгі бәсекеқабілеттілігі                                      | 12,5  |
| Басқару сапасының төменгі дәрежесі  | 6,8   |
| Мемлекет саясаты  | 6,8   |
| Салық және салықты басқару  | 6,8   |
| Энергоресурстарға жоғарғы баға  | 6,8   |
| Ескерту – авторлық зерттемелер негізінде құрастырылған                                    |       |

«Саладағы кәсіпорындардың тиімді қызметіне не кедергі болды» деген сұраққа 28% - қаржылық мәселелер (қарызды қайтару, инвестицияларды тарту), 19,7% - шикізат пен материалдарға бағаның көтерілуі, 12,5% - тиімді ұйымдастырылмаған қызмет, кәсіпорынның бәсекеқабілеттілігінің төмендігі деген жауаптар алынды.

Компонент 4. Инвестициялық қызмет. Компонент қаржылық басқарудың сала және саладағы компаниялар тиімділігіне әсерін сипаттайтын көрсеткіштерді қамтыды (18-кесте).

Инвестициялық қызметті бағалауда респонденттердің 46,15% аз нәтижелі деп қарастырды, 41,54% - сол дәрежеде қалды және 12,31% - жоғарғы жетістікке жетті деп бағалады. Сұралғандардың 46,15% қаржылық қызметтегі проблемаларды атап өтті; 64,62% қаржының жетіспеуін саланың дамуындағы тоқырау ретінде қарастырылды; 21,54% іскерлік белсенділіктің төмендеуін атайды.

18-кесте – Төртінші компонент бойынша респонденттердің жауаптары

|   |       |
|---|-------|
| 1. 2012 жылды 2010 жылмен саладағы инвестициялық қызметті бағалау   | %     |
| аз жетістікте   | 46,15 |
| сол қалпында қалды  | 41,54 |
| жоғарғы жетістікте  | 12,31 |
| 2. Сіздің ойыңызша, автожол шарашылығы үшін қаржыландырудың қай механизмі тиімді?   | %     |
| мемлекеттік бюджет тарапынан  | 24,62 |
| автожол қорларынан қаржыландыру   | 21,54 |
| МЖӘ жүйесінің қызметі   | 18,7  |
| аймақтық деңгейде қосымша салықтар  | 12,3  |
| 3. Саланың дамуын тежейтін негізгі проблемаларды атаңыз?  | %     |
| қалыптасқан қаржы жүйесі, автожолдарды қаржыландыру ұзақ мерзімді негізде жүзеге асырылуы тиіс  | 24,4  |
| қосымша қаражат көздерінің аздығы   | 12,4  |
| жол шаруашылығына бағытталған республикалық және жергілікті бюджеттегі шығын көлемнің жеткіліксіз тұрақтылығы және болжалдылығы                               | 22,5  |
| жоспарлау және шығындарды жүзеге асыру процедураларының асыра бюрократияландырылуы  | 11    |
| жыл соңында игерілмеген бюджеттік қаражаттарды қайтарып алу тәжірибесіне сәйкес басқару органдарының өз уақытысында жоспарларды орындау мүмкіндігінің болмауы | 27,5  |
| жол шаруашылығында ескірген баға қою саясатының қолданылуы, нәтижесінде құрылыс жұмыстарының қымбаттауына әкеледі   | 12,4  |
| қаржыландыру үрдісінің ашық жүргізілмеуі  | 36,7  |
| Ескерту – авторлық зерттемелер негізінде құрастырылған  |       |

Саланың дамуын тежейтін негізгі проблемаларға 63% қаржылық жүйесінде деп таниды, 27,5% - жыл соңында игерілмеген бюджеттік қаражаттарды қайтарып алу тәжірибесіне сәйкес басқару органдарының өз уақытысында жоспарларды орындау мүмкіндігінің болмауы, 36,7% қаржылық көмек көрсетудегі ашықтықтың болмауы және 11% жоспарлау және шығындарды жүзеге асыру процедураларының асыра бюрократияландырылу болып қарастырады.

Компонент 5. Басқарушылық құзыреттілік. Басқарушылар стратегиялық жоспарлауға қатысатын, қабылданған мемлекеттік бағдарламаларды жүзеге асыруда, тәуекелдерді бақылауда, атқарушы менеджерлерді бағалауда белсенді қатысатын басқарудың іскерлік органы ретінде қарастырылады [105].

Салада басшылықты таңдау қағидалары: кәсіби және іскерлік репутациясы, бизнес-орталықтарда ықпалдылығы, меншік иелеріне адалдылық, ағымдағы жағдайларға жаңа көзқарас беру, саяси орталарда ықпалдылығы, басты атқарушы менеджерге адалдылық (19-кесте).

Автожол шаруашылығындағы барлық ұйымдардың қызметі тұрғындардың, мемлекеттің және бизнестің жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарымен минималды уақыт шығындарымен қозғалыстың қолайлылығындағы қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін жол желісін құруға

мақсатталған.

### 19-кесте – Бесінші компонент бойынша респонденттердің жауаптары

|   |       |
|---|-------|
| 1. Сіздің ойыңызша, төменде көрсетілген пікірлердің қайсысы басшылықтың шынайы жағдайына, статусына сәйкес?   | %     |
| бұл стратегиялық жоспарлауға қатысатын, тәуекелдерді бақылауда, атқарушы менеджер қызметін бағалауда, белсенді қатысатын басқарудың іскерлік органы | 65,38 |
| бұл атқарушы менеджерлер қызметін қадағалаушы орган өкілдік орган   | 20,38 |
| бұл уәкілдік орган, ұйымның тек міндетті атрибуты болып табылады  | 11,54 |
| жауап беру қиын   | 2,7   |
| 2. Басқарушыларды таңдау қағидалары   | %     |
| кәсіби және іскерлік репутация  | 57,69 |
| бизнес орталықтарда ықпалдылығы   | 46,15 |
| меншік иелеріне адалдық   | 38,46 |
| ағымдағы жағдайларға жаңа көз-қарас беру  | 38,46 |
| саяси орталарда ықпалдылығы   | 23,08 |
| басты атқарушы менеджерге адалдылық   | 7,69  |
| Ескерту – авторлық зерттемелер негізінде құрастырылған  |       |

Анкеталау нәтижесінде автожол саласын басқаруда негізгі проблемалар ретінде келесілерді атауға болады:

- сала жағдайы (автожол шаруашылығындағы жобалар мен іс-әрекеттерді негізгі және кезеңдік жоспарлаудың дәйексіздігі) - 58%;
- инвестициялық қызмет (жеткіліксіз қаржыландыру, қосымша қаражат көздерін игеру) - 42 %;
- басқару сапасы (басқару сферасында және объектілердің құрылысында мамандардың жетіспеуі) - 25 %;

Анкеталық талдаулар респондент басқару сапасымен қанағаттанушылықты бағалады, бұл көрсеткіш екі топқа талданған: 1) басқарушылар мен жетекші мамандармен; 2) мекеме қызметкерлерімен (20-кесте).

### 20-кесте – Басқару сапасына байланысты ҚР автожол шаруашылығындағы мекемелерінің табыстылық құрылымы

| Мекемелердің атауы               | Басқару сапасына басқарушы мен маман қанағаттану деңгейі,% | Басқару сапасына қызметкерлердің қанағаттану деңгейі,% | Басқару сапасына қамтамасыздандырыл атын ұйымның табыс үлесі,% |
|----------------------------------|--|--|--|
| Қызылорда облысы бойынша ЖКЖАЖБ  | 52   | 22   | 11,44  |
| «Казавтожол» ҰК» АҚ              | 63   | 46   | 28,98  |
| «Дорстрой» ЖШС                   | 39   | 31   | 12,09  |
| «Қызылордажолдары» ЖШС           | 26   | 22   | 5,72   |
| «Қызылордажол зертханасы» ММ     | 37   | 36   | 13,32  |
| Ескерту – автормен құрастырылған |  |  |  |



Басқару сапасымен басқарушылар мен мамандардың қанағаттану деңгейі және басқару сапасымен қызметкерлердің қанағаттану деңгейінің көбейтіндісі бізге басқару сапасын жоғарылату есебінен ұйым табысының үлесін береді. 20-кестеден көрініп тұрғандай, басқару сапасымен қамтамасыздандырылатын мекеменің табыс деңгейі төменгі дәрежеге ие және 5,72%-дан 28,98% аралығында тербеледі. Яғни, автожол кәсіпорындарының басқару сапасын көтеруге айтарлықтай резервтері бар екенін көрсетеді.

Жүргізілген анкеталық зерттеу нәтижелері автожол саласында нақты проблемалардың барын анықтап, өз кезегінде автожол саласында басқару жүйесін жетілдіру бойынша ұсыныстар жасау қажеттілігін көрсетеді.

Сонымен Қызылорда облысының автожол шаруашылығын талдау нәтижесінде облыстық деңгейде жол саласындағы ақаулар орынсыз еместігі көрінеді. Оған елдегі жол саласын басқарудың үйлескен тиімді жүйесінің болмауы себеп болып отыр, негізгі кемшіліктер автожол кешенін орта мерзімдегі жоспарлау, сол жоспарға сай қызметті аймақтық деңгейде ұйымдастыру және бағдарламалардың территориялық аспектіде жүзеге асырылуы және жүзеге асырылуына бөлінген қаражаттардың тиімді игерілуін бақылау бағыттарында көрінеді. Қазіргі таңда ҚР ТжК министрлігімен жүзеге асырылып жатқан 14 бюджетті бағдарлама бар. Бағдарламалардың жүзеге асырылуына бөлінген қаржылық қаражаттардың жетіспеуінен инфрақұрылымдық объектілердің құрылысы аяқталмаған, жол саласында бақылаудың төмендігі бюджетке түсірілетін қаржылық жүктеме біркелкі болмауынан инфрақұрылымдық міндеттер орындалмаған, себебі инвестициялық жобаларды жүзеге асыратын альтернативалық қаржылық механизмдер жоқ. Ал жолдар, инфрақұрылым құрылысы, қайтажасау, жөндеу инвестициялық жобалардың, бағдарламаларда қойылған міндеттердің орындалмауы аймақтық, ұлттық экономиканың айтарлықтай шығындарына, ҚР әлеуметтік-экономикалық даму қарқынына инфрақұрылымдық шектеме болып табылады.

### **2.3 Қызылорда облысындағы автожол желісін басқару ерекшеліктерін талдау**

Қызылорда облысының автожолдар желісінде халықаралық көліктік дәліздер (ХҚД) аймақтарының қалыптасуына әсер ететін факторларға тоқталмастан бұрын, халықаралық көліктік дәліздердің қалыптасуының жалпы қағидаларын қарастырайық.

Көліктің жеке түрлеріне тән ерекше проблемалармен қатар, республиканың көлік кешенінің дамуының жалпы басты проблемасы халықаралық байланыстарды қамтамасыз ететін бағыттар бойынша тасымалдау жағдайларын және әлемдік көліктік жүйеге қосылудың негізі ретінде трансконтиненталды қатынастағы тасымалдау жағдайларын жетілдіру болып саналады.

Елдің әлемдік экономикаға сәтті қосылуына кедергі болатын себептердің бірі Қазақстанның көліктік-коммуникациялық мүмкіндіктерінің шектеулілігі

болып табылады.

Біріншіден, республика теңіз жолдарына тікелей шыға алмайды. Екіншіден, Қазақстан жердегі әлемдік көліктік тораптармен көршілес елдердің, соның ішінде экономикалық және саяси тұрғыдан тұрақсыз жағдайдағы кейбір ТМД мемлекеттерінің территориясы арқылы байланысқан. Қалыптасқан жағдайда Қазақстанның әлемдік көліктік жүйеге қосылуында тиімді экономикалық дамуының негізгі шарттарының бірі, ең алдымен, халықаралық стандарттарға бейімделу, Қазақстан Республикасының территориясы арқылы өтетін халықаралық дәліздерді дамыту және жетілдіру, басқа елдердің баламалы бағыттарына қарағанда жақсырақ жағдайлар жасау, сауда-көліктік мәселелерді шешу және өзінің экспорттық, импорттық және транзиттік мүмкіндіктерін белсенді дамыту болып табылады.

Көліктік жүйе өндірістік инфрақұрылымның маңызды құрамдас бөліктерінің бірі болып табылады, оны жетілдіру экономикалық өсу үшін, шаруашылықтың барлық салаларының дамуы үшін, өндіріс пен нарықтың тиімді қызмет етуі үшін қажет. Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің даму стратегиясы және оны орындау бойынша шаралар 2006-2012 жылға дейінгі автожол саласын дамытудың мемлекеттік Бағдарламасында анықталған болатын.

Бағдарламаны қаржыландырудың жалпы көлемі 829589 млрд. теңгені құрады, оның ішінде халықаралық көліктік дәліздерді дамытуға 24283,4 млрд.тг., көлік жолдарын модернизациялауға 4128 млн.тг., жол бойынша ғылыми жұмыстарға 46 млрд.тг бөлінді [106].

2001 жылдың 27 сәуірінде №566 «Қазақстан Республикасының көліктік дәліздерінің даму тұжырымдамасы» атты Үкімет Қаулысының қабылдануы халықаралық байланыстарға транспорттық қызмет көрсетуді жақсарту үшін және әлем нарықтарында тауарлар мен қызметтердің бәсекеқабілеттілігін жоғарылату үшін Қазақстанның көліктік коммуникацияларының халықаралық қатынас жолдарына қосылуының маңыздылығын растайды [107]. Аталған Тұжырымдаманың жасалуы «Қазақстан-2050» Стратегиясының басымдылықтарының бірін жүзеге асыруды жалғастыру болып табылады, яғни әлем нарығында отандық көліктік-коммуникациялық кешеннің бәсекеқабілеттілігін қамтамасыз ету және Қазақстан территориясы арқылы өтетін сауда ағындарын көбейту.

Қазақстан мен басқа мемлекеттер арасындағы тасымал көлемінің өсуі, сонымен қатар Батыс пен Шығыс арасындағы тасымал үшін елдің транзиттік орналасуы көліктік инфрақұрылымды жетілдіру жолымен көліктік байланыс дамуының басымдылығын түсіндіреді. Көліктік инфрақұрылымға және қозғалыс құрамына талаптарды бірыңғайлау халықаралық қатынастарда көліктік дәліздерді жасауға мүмкіндік береді.

1995 жылдан бастап Қазақстан БҰҰ АТМЭӘК «Азияда жердегі көліктік инфрақұрылымның дамуы» атты жобаға белсенді қатысып келеді, ол үйлестірілген үш компоненттен тұрады: Азиялық тас жолдар, Трансасиялық темір жол торабы, жер бетіндегі тасымалдарды оңтайландыру сұрақтары.

2004 жылы Шанхайда Азиялық автомобиль жолдары бойынша Үкіметаралық келісімге қол қойылды. 2007 жылдың мамырында Қазақстанда аталған келісімге қосылу үшін қажетті ішкі мемлекеттік процедуралар жүргізілді.

2008 жылдың мамырында АТМЭӘК-мен Корей Республикасының қаржылық қолдауымен «Солтүстік Шығыс және Орталық Азия» қатынасында халықаралық интермодальдық көліктік дәліздерді операцияландыру» атты жаңа жоба ұсынылды.

Жоба аяқталған ЕЭК/АТМЭӘК бірлескен «Еуро-Азиялық көліктік байланыстарды дамыту» (2007) және АТМЭӘК «Солтүстік Шығыс Азия үшін интеграцияланған халықаралық тасымалдар және логистикалық жүйелер» (2006) жобаларының жалғастырушы сатысы болып табылады.

Жоба интермодальдық көліктік тасымалдар мен логистикалық жүйелерді дамытудың көрінісін жүзеге асыру мақсатында Азия және Тынық Мұхит елдерінде көліктің дамуы бойынша Пусан декларациясына сәйкес жасалған, бұл жобаға 2006 жылдың қарашасында Пусан қаласында (Корей Республикасы) болған Министрлік көліктік конференцияда қабылданған Аймақтық Әрекеттер Бағдарламасының (АӘБ) I сатысы (2007-2011) кіреді. Сәйкес үкіметаралық келісімдермен қалыптастырылған Азиялық тас жолдар (АН) және Трансазиялық темір жол желілері (ТАР) АӘБ-мен аталған көріністі жүзеге асырудың екі басты құрамдас бөлігі ретінде анықталды.

ҚР ТКМ бұл жобаны жүзеге асыру бойынша сарапшылар жиналысына қатысты (Ташкент 2009 жылдың 4-5 мамыры) [84, 72 б.].

Көліктік дәліз – бұл әр түрлі көлік құралдарының сәйкес түрлері бар, белгілі бағытта келісілген түрде қызмет ететін және халықаралық деңгейдегі стандарттарға жауап беретін тораптық көліктік коммуникациялардың біртұтас жиынтығы [108]. Қазақстанның халықаралық коммуникацияларына еуропалық және азиялық елдердің экономикасын «байлауға» қабілетті көліктік дәліздерді жасау оған толығымен интеграцияланған мемлекет болуға, сонымен қатар жүк транзитінде табыс табуға мүмкіндік береді. Бүгінгі таңда транзиттер өтетін елдер, халықаралық сарапшылардың бағалауынша, жылына шамамен 100 млрд. АҚШ доллары көлемінде табыс табады. Жүктерді көлік дәліздері арқылы тасымалдау кезінде жүкті жеткізу құны мен уақыты азаяды, мультимодальдық және интермодальдық қатынастардың басымдылықтары неғұрлым толық орындалады, тасымалдау қауіпсіздігі жоғарылайды. Оған Қозғалыс құрамына және көлік жолдарының құқықтық-нормативтік сұрақтарындағы және оған қойылатын талаптар мен техникалық нормалардағы айырмашылықтардың жойылуы арқылы қол жеткізіледі.

Көліктік дәліздердегі жұмыстың тиімділігін жоғарылату көлік жолдары мен құралдарына, жасанды ғимараттарға, қызмет көрсету кешеніне қойылатын бірыңғай техникалық талаптар жасау арқылы, алдыңғы қатарлы технологияларды енгізу арқылы, ақпараттық коммуникацияларды үйлестіру негізінде бірыңғай ақпараттық кеңістік жасау арқылы қамтамасыз етіледі.

Қазақстан негізгі халықаралық дәліздердің (ТРАСЕКА, Солтүстік-

Оңтүстік, Ортаазиялық дәліз, Трансазиялық темір жол торабы) қатысушысы бол тұра, трансевропалық азиялық көлік желілеріне қосылу бойынша белсенді жұмыстар жүргізуде.

Сараптаушы болжамдарға сәйкес, 2015 жылы Азия мен Еуропа арасындағы тауар айналымы жылына 1 трлн. долларға дейін өседі.

Қазақстан территориясы бойынша автомобиль жолдарымен қатар, темір жол трассалары да өтеді. Автомобиль көлігі көбінесе негізінен еуропа елдерінен импортталатын ақырғы өнімдер мен тұтыну тауарларын тасымалдау үшін қолданылады, ал темір жол көлігі – Орталық Азиядан экспортталатын шикізаттарды тасымалдау үшін және балтық және тынық мұхит порттары арасындағы контейнерлік тасымалдар үшін қолданылады. Қазіргі уақытта өңделген және дайын тауарлардың экспортының доғарылауы байқалуда [108, 71 б.].

Сонымен қатар, Ресей, Қытай және Оңтүстік Шығыс Азия елдерінің 7-8% деңгейінде жыл сайынғы тұрақты экономикалық өсуі бұл елдердің өнеркәсіптік және тұтыну тауарларының импортына қажеттіліктерінің жоғарылауына себеп болады. Бұл, өз кезегінде, сауда көлемінің және құрлықаралық автомобиль тасымалдарының көбеюіне әкеледі.

Оған қоса, БСҰ-на Қытай мен Қырғызстанның мүшелігімен бірге Ресейдің жоспарланған енуі олардың, сонымен бірге Еуропа мен Тынық Мұхит елдері арасындағы сыртқы сауда айналымының өсуіне жағдай жасайды. Бұл өз кезегінде Қазақстан территориясы арқылы өтетін транзиттік тасымалдарға жағымды әсерін тигізеді [108, 72 б.].

Еуразия орталығындағы ірі транзиттік территория ретінде Қазақстанның даму перспективалары, көліктік инфрақұрылымның дамуы транзиттік ықтимал тұжырымдамасымен стратегиялық түрде байланысты. Негізі ықтимал ірі, алайда инфрақұрылымның қазіргі жағдайында оның тәжірибеде жүзеге асырылуы туралы айту қиын. Ол үшін елде трансконтинентальдық жүк қозғалысының қалыптасқан сызбанұсқаларына сәйкес келетін және туризм үшін тиімді (аса маңызды) заманауи тораптар желісін жасау керек. Қазақстан арқылы Оңтүстік Шығыс Азиядан Еуропаға, Еуропадан Орталық және Оңтүстік Азияға, Сібірден Түркияға және Жақын Шығысқа ең қысқа бағыттар өтеді. ҚР Көлік стратегиясының авторлары өз уақытында Қазақстан арқылы өтетін халықаралық тораптар желісінің тұжырымдамасы екі басты бағытқа негізделуіне сүйенді. Біріншісі – «Шығыс – Батыс» (бір жағынан Ресей мен Еуропа мемлекеттері, екінші жағынан – Қытай, Жапония және Оңтүстік Шығыс Азия елдері). Екіншісі – «Сотүстік – Оңтүстік» (бір жағынан Ресей мен Еуропаға жол, екінші жағынан – Орталық Азия мен Кавказ елдеріне, одан әрі Парсы шығанағына және Түркияға қарай жол). Бұл бағыттардың әрқайсысы бойынша қалыптасқан көлік дәліздері қазір бар. Үкімет Қазақстанды олардың толық құнды буыны ету міндетін қойды, бұл кейбір трансконтинентальдық бағыттарды біршама қысқартуға мүмкіндік береді. Көліктік стратегия шеңберінде «негізгі сызықтар» және «тірек тармақ» қағидасы бойынша байланыстырылған негізгі тораптар мен аралық бағыттарды кең меридианды

орналастыру үлгісі негізге алынды [108, 79 б.].



12-сурет – ҚР көлік дәліздерінің даму перспективалары  
Ескерту – [63, 81, 91] әдебиеттері негізінде жасалған

Қазақстан арқылы өтетін транзит «Шығыс – Батыс» бағытында аса перспективалы. Бұл Қытайдың, әсіресе оның батыс аймақтарының даму қарқындарымен түсіндіріледі. Батыс аймақтарды қамту бойынша Қытай жобалары ТМД және Еуропа елдері үшін өнім өндіретін Қытайдың өнеркәсіптік дамушы аймақтарынан үлкен транзиттік жүк ағындарын тарту үшін жағдай жасайды. Бұл жерде Ляньюньган шығыс қытай портынан Батыс Қытай, Қазақстан және Ресей арқылы Мәскеуге, Санкт-Петербургке және Балтық елдеріне қарай қозғалып, Еуропаға шығаратын жаңа дәліз туралы айтылып отыр. Осы «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» бағытының бөлігі Қазақстан арқылы өтетін транзиттік автоторап болады. Қазақстан территориясы арқылы еуропалық және азиялық автожолдар жүйесіне қосылған 6 негізгі халықаралық автомобиль дәліздері өтеді. 2015 жылдарға дейінгі көлік стратегиясына сәйкес 2019 жылы жалпы ұзындығы 8 290 км болатын осы халықаралық транзиттік дәліздердің құрылысын толық аяқтау жоспарланып отыр [108, 82 б.].

Қазақстанның Пекиннен Берлинге дейін «жасыл» автокөліктік дәліз жобасын салу бойынша перспективалық ұсынысы аса маңызды стратегиялық мәнге ие, оның жұмыстары кластерлік бағдарлама шеңберінде жүргізіліп жатыр. Жобаға сәйкес, Қытай – Қазақстан – Еуропа қатынасында кідіріссіз контейнерлік автотасымалдарды ұйымдастыруды қамтамасыз ету жоспарланып отыр. Қарастырылып отырған тасымалдар көлемі 10 мыңға дейін тасымал құралдарын қатыстырумен жылына 80 мың контейнерді құрайды. 2005 жылдың қазанында Пекин – Берлин – Брюссель бағыты бойынша сынамалы автокеруен сәтті өтті.

Халықаралық автомобиль дәліздерінің аймақтары болып табылатын алты негізгі әрекет етуші бағыттар:

- Ташкент – Шымкент – Тараз – Бішкек – Алматы – Хоргос (Жібек жолы). Ұзындығы 1150 км. Аталған бағыт бойынша концессиялық негізде Алматы – Хоргос (301 км), Ташкент – Шымкент – Жамбыл облысының шекарасы (203 км), Үлкен Алматылық айналма автомобиль жолы (65 км) аймақтарын қалпына келтіру жоспарланып отыр.

- Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – Самара. Ұзындығы 2029 км. РФ қайта құру аумақтарының шекарасы – Орал – Ақтөбе (118 км) және Қарабұтақ – Ырғыз – Қызылорда обласының шекарасы аймақтарын және Самара – Шымкент (63 км) автожолдарын қалпына келтіру.

- Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл. Ұзындығы 1724 км. Астана – Қарағанды (238 км) автомобиль жолдарын бірінші техникалық санатқа көшірумен қалпына келтіру. Астана – Щучинск (224 км) аймағының Астана – Петропавл автомобиль жолдарын Көкшетау арқылы қалпына келтіруді аяқтау көзделіп отыр.

- Астрахань – Атырау – Ақтау – Түркменстан шекарасы. Ұзындығы 1402 км. Атырау – Бейнеу (94 км) автожолдар аймағын қалпына келтіру. .

- Омск – Павлодар – Семей – Майқапшагай. Ұзындығы 1094 км. Ұзындығы 90,5 км РФ (Омск) шекарасы – Майқапшагай (ҚХР-на шығатын жол) автомобиль жолдарын қалпына келтіру [108, 113 б.].

- Астана – Қостанай – Челябинск. Ұзындығы 891 км. Астана – Қостанай – Челябинск (91 км) автожолын қалпына келтіру.

Аталған жобалардың аяқталуы бойынша I және II техникалық санаттағы автожолдардың үлесі 18%-дан 65%-ға дейін жоғарылауы керек. Жаңа жобалар оське есептелген жүктемені қазіргі 6 тоннадан 13 тоннаға дейін жоғарылату үшін жол қабаттарын қатайту арқылы жүзеге асырылады [108, 87б.].

Осылайша, Қазақстан территориясы бойынша өтетін алты көліктік дәліздің ішінде біреуінің, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік дәлізінің Қызылорда облысының территориясында бөліктері бар. Аталған жол Еуропа мен Қытайды байланыстыратын басты халықаралық көліктік бағыт болып табылады. Бұл Қызылорда облысының көпфункционалды көліктік торап ретінде және бірыңғай көліктік желіде аймақтық көліктік инфрақұрылымды, соның ішінде жол инфрақұрылымын басымды дамытудың пайдасына қосымша дәлел. Халықаралық көліктік дәліздер құрамында көмекші ғимараттар, жол бойында қызмет көрсету объектілері, жолды қамсыздандыру объектілері (қорғаныш ғимараттары, қозғалысты басқару құралдары, жол белгілері және т.б.) үлкен маңызға ие.

Сонымен, Қазақстан территориясында халықаралық көліктік дәліздерді қалыптастыру мен дамытудың мақсаттары келесілер болып табылады:

1. Қазақстандық сыртқы сауда тасымалдарының тиімділігін жоғарылату;
2. Елдің экономикалық қауіпсіздігін нығайтатын халықаралық келісімдер мен шарттар негізінде олардың жүзеге асырылуын қамтамсыз ету;
3. Отандық коммуникацияларға бейтарап елдердің транзиттік

тасымалдарын тарту және соның есебінен қосымша табыс табу.

Халықаралық көліктік дәліздер тұрақты, ірі жүк және жолаушы ағындары бойынша қалыптасады. Олардың Қызылорда облысында даму қарқындарын, бағыттарын және перспективаларын қарастырайық. Алдымен автокөліктік жүк ағындарының қарқындары мен бағыттарын талдаймыз.

Халықаралық көліктік қызмет нарығында Қызылорда облысы көліктік инфрақұрылымның дамуы үшін перспективалы аймақ ретінде сипатталады. Бұл басымдылықтарды оған Азия республикаларын Еуропамен байланыстыратын ежелгі «Жібек жолы» бойындағы географиялық орналасуы және тарихи қалыптасқан халықаралық байланыстары береді. Ұлы Жібек жолы – әлемдік өркениет тарихындағы неғұрлым маңызды жетістіктердің бірі. Тармақталған керуен жолдарының желілері Жерорта теңізінен бастап Қытайға дейін Еуропа мен Азияны басып өтті және ежелгі заман дәуірі мен орта ғасырларда Батыс пен Шығыстың сауда қатынастары мен мәдениеттерінің арасындағы байланыстың басты құралы ретінде қызмет етті.

Жібек жолының неғұрлым ұзын бөлігі Орта Азия мен Қазақстан территориялары арқылы өтті. Қытайдан жібекке, Үндістаннан дәмдеуіштермен және асыл тастармен, Ираннан күміс бұйымдармен, византиялық маталармен, түрік құлдарымен, афрасиабтық қыш бұйымдармен және басқа да тауарлармен тиелген керуендер Мерв және Хорезм көгалдары арқылы, Қарақұм және Қызылқұм шөлдері бойымен, Сарыарқаның ұшы-қиырсыз далаларымен өтіп, Памир, Тянь-Шань, Алтай және Қаратау тауларының асуларын артта қалдырған [109].

Қызылорда облысы Ұлы Жібек жолының тарихи орталығы болып табылады, бұл оның өңірдің дамуына үлкен ықпалын тигізді, және оны қазақ халқының тарихы мен мәдениетінің 500-ден астам ескерткіштері дәлелдейді. Олар қазақ халқы қайраткерлерінің архитектуралық және археологиялық ескерткіштері мен кесенелері.

Әртүрлі көлік түрлерін біріктіру негізінде көпфункционалды көліктік торап қалыптастыру транзиттік тасымалдардың тиімділігін жоғарылатыуға, көптеген халықаралық тасымалдаушыларды тартуға және осы негізде облыс территориясы бойынша өтетін көліктік дәліздер аймақтарын дамытуға және техникалық жаңартуға мүмкіндік береді. Аймақтың көліктік желілерінде кез-келген көліктік дәліз үшін жағымсыз болып табылатын «тұйыққа тірелу әсерін» болдырмау және Самара және Жезқазған аймақтары бойынша аймақтық жол инфрақұрылымын нығайту арқылы аралық бағыттарды дамыту қажет. Қызылорда облысын басты транзиттік дәліз ретінде дамыту Бағдарламаның негізгі міндеттерінің бірі болып табылады. Ол үшін халықаралық және жергілікті қатынастарда жүк және жолаушы ағындарының дамуын болжау және тексеру, автожолдардың техникалық параметрлерін жақсарту, соның ішінде облыстың автожолдар желісінде I санаттағы жолдардың үлес салмағын, осы арқылы олардың өткізу қабілеттілігін жоғарылату, темір жол және әуе көліктерін дамыту бойынша шараларды жүзеге асыру қажет.

Көліктік коммуникациялардың жүктемесі ауданаралық және жергілікті

тасымалдардан, экспортты-импорттық және транзиттік тасымалдардан құралады. Өзінің географиялық орналасуы салдарынан облыс үшін транзиттік болып облыс территориясы арқылы өтетін басқа мемлекеттердің тасымалдарымен қатар, Қазақстанның түрлі аймақтарының шетел мемлекеттерімен қатынасындағы тасымалдар да табылады.

Жүк көтеру салмағы 3,5 тоннадан асатын көлік құралдарын көліктік бақылауға алған Қызылорда облысы бойынша автомобиль жолдары комитетінің мәліметтері бойынша, 2008-2012 жылдар аралығында жүк тасымалдау көлемінің өсу қарқындары қалыпты сақталды. 2010 жылы 2011 жылмен салыстырғанда тасымалдар көлемі 28%-ға өсті, ал 2008 жылы өсу көрсеткіші тек қана 1,3%-ға өсті, одан кейін бұл көрсеткіш 2013 жылы 9%-ға, ал 2012 жылы 12%-ға өсті [110].

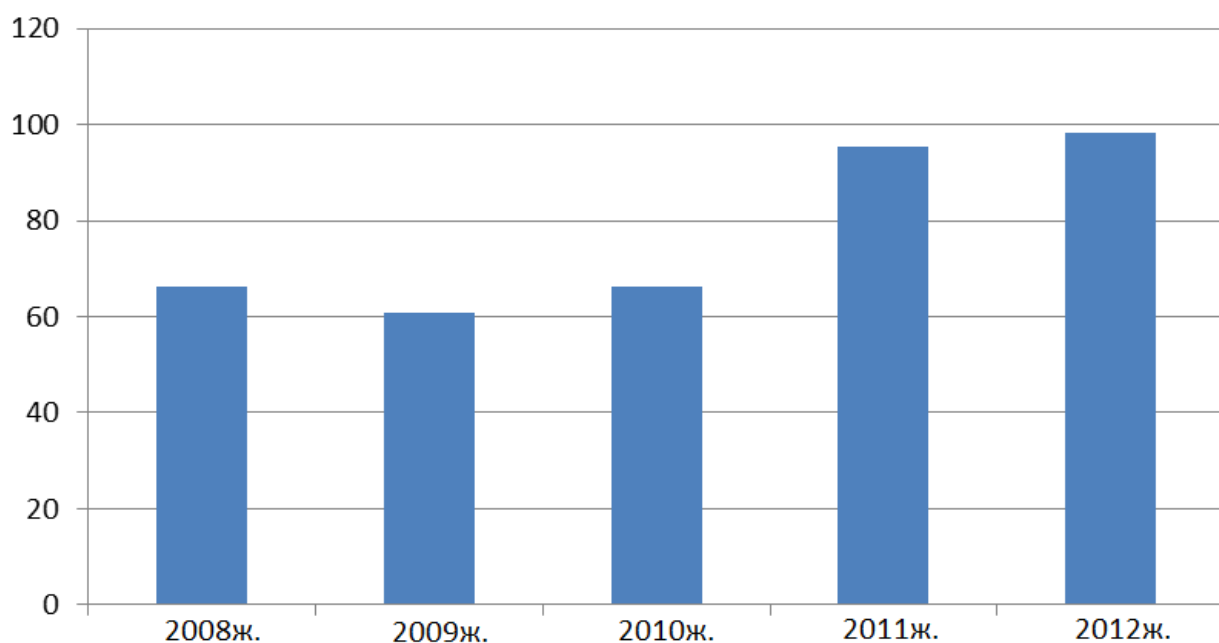
21-кесте – 2008-2012жж. Қызылорда облысы шекарасы арқылы автомобиль көлігімен тасымалданатын жүк көлемі, мың тонна

| Тасымал көлемі  | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж. | 2012   | Ауытқу<br>2012/2008 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| Жүк тасымалының жалпы көлемі  | 432003 | 453278 | 473475 | 513433 | 453278 | 21275               |
| Соның ішінде:<br>Облысқа әкелінгендер   | 258700 | 254367 | 216361 | 254367 | 254367 | -4333               |
| Облыстан шығарылғандар  | 115678 | 98564  | 84564  | 98564  | 95342  | -20336              |
| Транзит   | 89236  | 67351  | 66347  | 67351  | 12323  | -76913              |
| Ескерту – Қызылорда облысы бойынша автомобиль жолдары комитетінің мәліметтері негізінде құрастырылған |        |        |        |        |        |                     |

Автомобиль көлігімен тасымалданған облысқа әкелінген жүктер көлемі 2008-2012 жылдар аралығында шығарылған жүк көлемінен жоғары болды. Әкелінгендер мен шығарылғандар арасындағы айырмашылық 2008 жылы 220 мың тонна, ал 2012 жылы 431 мың тонна болды. 2008 жылы 2012 жылмен салыстырғанда көлем 10%-ға, ал 2009 жылы 2008 жылмен салыстырғанда 25%-ға жоғарылады, 2001 жылы өсу 14%, ал 2002 жылы 24% болды.

Облыс бойынша соңғы жылдары жалпы қолданыстағы жолдардың 1000 км аса жолдар қайта жасау және басқа да жұмыс түрлері жүргізілді. ҚР КжКМ мәліметтері бойынша Қазақстанда жыл сайын 100-600 км жолдарға жөндеу жұмыстары жүргізіледі, шынайы түрде 1000 км жол жөнделуі тиіс. Сол себепті соңғы жылдары облыстан транзиттік ағым азайған.





13-сурет – 2008-2012 жылдар аралығында Қызылорда облысындағы автомобиль көлігімен тасымалданған жүк тасымалдау көлемі, млн. теңге  
Ескерту – [110] әдебиет негізінде автормен жасалған

13-суретте көрініп тұрғандай, жалпы облыс бойынша жүк тасымалынан түсетін табыс өсуде. Оған себеп Қытай мемлекетімен арадағы экономикалық қарым-қатынастың дамуы, сол арқылы шикізат тасымалының өсуі және мемлекеттің әлеуметтік бағдарламаларды жүзеге асыру барысында құрал-жабдықтар тасымалының жоғарылауы болып отыр.

Аталған көліктік қызмет сектордың қазақстандық тасымалдаушылармен монополиялануы көліктік дәліздердің дамуына және оларды қамсыздандыруға инвестиция тартуға кедергі болады. Қызылорда облысында көліктік дәліздерді қалыптастыру аймақтар арасындағы және ҚР мен басқа мемлекеттер арасындағы көліктік-экономикалық байланыстарды нығайту және дамыту үшін, экономикалық бірлікті сақтау үшін, отандық көліктік қызмет нарығының бәсекеқабілеттілігін халықаралық деңгейге көтеру үшін қажет.

Осыған байланысты, басты міндеттердің бірі көліктік ағындарды тиімді ұйымдастыру және басқару болып табылады. Оның неғұрлым сапалы орындалуы үшін облыста жүк ағындарын үйлестіретін бірыңғай орталықты қалыптастырған жөн. Бұл қызмет жүк иелері мен жүк тасымалдаушыларға пайдалы болар еді, әртүрлі көліктердің арасындағы өзара әрекеттің оңтайландырылуына, жүк тасымалының арзандауына және жеделдетілуіне, мультимодальды тасымалдардың дамуына және жалпы аймақ экономикасының сауықтырылуына себеп болар еді.

Қызылорда облысы мен Еуропа және Азия елдері арасындағы байланыстың дамуы, олардың өзара әрекеттесуінің тереңдетілуі көліктік инфрақұрылымды дамытуды қажет етеді. Аймақтың географиялық орналасуы инвесторлардың қызығушылығын туғызады және бұл Қызылорда облысының

көліктік потенциалы оның еуропалық және азиялық нарықтарға қатысы бойынша «шлюздік» жағдайының барлық басымдылықтарын пайдалана отырып жүзеге асырылатындығына үміттендіреді.

Қызылорда облысы арқылы Батыс Еуропаға экспорттық-импорттық және транзиттік жүк ағындары өтеді. Сарапшылар Батыс пен Шығыстың көліктік байланыстарының жақсаруын және еңбек ағындарының өсуін болжап отыр. Облыс территориясында халықаралық тасымалдарды жүзеге асыру үшін шекаралық өткелдер бар, соның ішінде 4 автомобиль, 5 темір жол, 2 әуе өткелдері қызмет етеді. Қызылорда облысындағы құрғақ жолды шекаралық өткелдердің тығыздығы аса жоғары емес, 312 км шекараға – 4 өткел.

АӨП «Мынтай» арқылы шекарадан өтетін құралдар 10%-дан (2008 ж) 21%-ға (1998 ж) дейінгі көрсеткішті құрайды, ал аталған өткізу пункті арқылы жүктерді тасымалдау көлемінің жалпы тасымал көлеміндегі үлесі 1998 жылы 2%, ал басқа жылдары 1%-дан төмен болды. Ол арқылы жүктерді өткізу жалпы салмағы 5 тоннаға дейін болатын көлікті өткізудің техникалық мүмкіндіктерімен және аталған пунктке Өзбекстан жақтан жанасатын автожолдар экологиялық қорғалатын аймақтармен өтуімен шектеледі.

АӨП «Кондоз» техникалық мүмкіндіктері күніне 750 автомобиль өткізуге есептелген, нақты өткізу қабілеттілігі бойынша бұл пункттің көрсеткіштері қалған пункттардың көрсеткіштерінен 2-5 есе жоғары. Ол арқылы өтетін көлік құралдарының саны 0,8%-дан (2008 жыл) 1,7%-ға (2002 жыл) дейінгі көрсеткішті құрайды. Аталған өткізу пункті бойынша жүк тасымалдау тіпті жүзеге асырылмайды деп айтуға болады. Оның қуаттылықтары жалпы салмағы 7,5 тоннадан асатын жүк автомобильдерін өткізуді шектеу себебінен және инфрақұрылымның әлсіз дамуы салдарынан толық мөлшерде қолданылмады, нәтижесінде ол жол жабылды.

2012 жылы Қазақстанға басқа елдерден автомобиль көлігімен 14449 мың тонна жүк әкелінді, ал 7435,4 мың тонна жүк шығарылды, яғни импорттық жүкті тасымалдау көлемі экспорттыққа қарағанда 2 есе жоғары. Дәл осы тенденция Қызылорда облысында жүкті әкелу/шығару барысында да қайталанып отыр. Жалпы тасымал көлемінде Қызылорда облысына автомобиль көлігімен әкелінетін және шығарылатын жүк көлемінің үлесі сәйкесінше 6,25 % және 6,35% тең, ал бүкіл Қызылорда облысының экономикасының ЖАӨ бойынша ҚР масштабындағы ЖАӨ бойынша үлесі тек қана 0,34 % болды [108, 14 б.]. Қызылорда облысының шекарасы арқылы өтетін жүк көлемдерінің үлкен үлесі Қызылорда облысының көпфункционалды көліктік торап ретінде дамуының және аймақ территориясы бойынша халықаралық көліктік дәліздердің өту перспективаларының пайдасына тағы бір дәлел.

Автокөліктік қызметті жүзеге асыра отырып, аймақтың көліктік кешені 40-тан астам мемлекеттермен өзара әрекет етеді. Ең басымдысы Ресеймен тауар айналымы болып табылады, 2012 жылы Ресейден ҚР-ға әкіленген жүктің жалпы көлемінің ішінде Қызылорда облысына әкелінгендердің үлесі 31,5% және шығарылғаны 47,4% болды. Бұл жүк ағындарын жүк түрлері бойынша жіктей отырып, олардың құрылымында ҚР-да облыстан шығарылатын

жүктердің 63% «шикізат, бұйымдар», 5,6% «тамақ өнімдері», оның ішінде 4% «алкогольді және алкогольсіз сусындар», 8% «қағаз, целлюлоза, бұйымдар» және 11% «минералды шикізаттар» болып табылады. Облысқа жүк әкелу барысында оның 10% «орман, ағаш бұйымдары, бұйымдар» және «құрылыс материалдары», 4% «пластмасса және бұйымдар» және «әртүрлі жабдықтар мен құралдар», 6% «жуу құралдары, парфюмерия, лактар, бояулар» және 7,7% «қыш және әйнек» үлесіне тиеді. Жалпы әкелінген көлемінде 39% құрайтын тамақ өнімдерінің ішінде 29% - «көкөністер, өңдеу өнімдері». Басқа жүктердің үлесі 3%-дан 0,03%-ға дейінгі үлесті құрайды. Облыстан жүк шығарудың шикізаттық бағытталуы өзінің өңдеу өндірістерінің дамуына кедергі болады және аймақ экономикасының дамуына жағымсыз әсер етеді. Сонымен қатар, қарқынды жүк тасымалдау Қытаймен, Германиямен және Литвамен жүзеге асырылып жатыр. Осы елдерден және Қазақстанның басқа да аймақтарынан Қызылордаға әкелінетін жүк түрлерінің көлемі жалпы тасымал көлемінде 10-15% құрайды, ал Қытайға, Германияға және Литваға шығарылатын 7-8%, ал Қазақстанның басқа аймақтарына шығарылатын жүк 60% құрайды [108, 25 б.]. Бұл облыстың жүк ағындарының ҚР-ның басқа аймақтарына бағытталғандығын және импорттық жүктер есебінен өз қажеттіліктерін қанағаттандыратындығын көрсетеді. 2012 жылы өзара әрекет жүзеге асырылатын барлық елдерден Қызылорда облысына әкелінген жүк көлемі шығарылғанмен салыстырғанда артық болды. Аталған қарқындар Қызылорда облысының экономикасын зерттеулерде де байқалып отыр.

Осылайша, Қызылорда облысының автокөліктік жүк ағындарында жүк тасымалдау көлемінің өсу тенденциялары барысында жүк шығару көлемдерінен жүк әкелу көлемдері артық болып отырғаны, жүк ағындарының шикізаттық бағытталуы және оларды облыстың өткізу пункттері бойынша тарату теңсіздігі байқалып отыр. Одан әрі тасымал көлемдерін көбейту қажеттілігі өткізу пункттерінің және оларға жанасатын жолдардың инфрақұрылымының әлсіз дамуынан, және мемлекеттер арасындағы шешілмеген саяси және экономикалық қайшылықтардан сақталып отыр. Экономикалық интеграция мемлекеттер арасындағы өндірістік-технологиялық байланыстарды кеңейту мен тереңдетуді, бір-біріне экономикалық қызметті тиімді жүзеге асыру жағдайларын жасауды және өзара тосқауылдарды жоюды қарастырады [108, 82 б.]. Бұл мәселелердің шешілуі жүк ағындарының өсуіне, және соған сәйкес көліктік қызмет нарығында жұмыс істейтін кәсіпорындар табысының жоғарылауына жағдай жасайды, бұл өз кезегінде салық түсімінің жоғарылауы мен жаңа жұмыс орындарының пайда болуы арқылы әлеуметтік-экономикалық жағдайға жағымды әсер етеді. Қызылорда облысы ЕО-пен қатынастың және Батыс – Шығыс бағытындағы жүк ағындарының жалғыз бағыты емес, сондықтан халықаралық тасымалдаушылар үшін аймақ территориясы бойынша өтетін бағыттардың бәсекеқабілеттілігін жоғарылатуға мүмкіндік беретін аймақтың инвестициялық тартымдылығын жоғарылату басты міндеттердің бірі болып табылады.

Сонымен қатар, ХТД қалыптастыру үшін жолаушылар тасымалы да

маңызды. Олардың тенденциялары мен перспективаларын қарастырайық.

Көліктік желі көліктік жүйе элементтерінің бірі болып табылады. Автомобиль жолдары басқа қатынас жолдарымен қатар өз кезегінде көліктік желінің элементі болып табылады. 2012 жылдың соңында Қызылорда облысы бойынша тығыздығы территорияның 1000 шаршы км-не шаққанда 305 км болды және 2010 жылмен салыстырғанда 0,3 %-ға жоғарылады. Қатынас жолдарының ұзындығы, олардың құрылымы, техникалық сипаттамалары халыққа және шаруашылық байланыстарға көліктік қызмет көрсету деңгейін көрсететін көліктік қамтамасыз етілу көрсеткіштерін қалыптастырады.

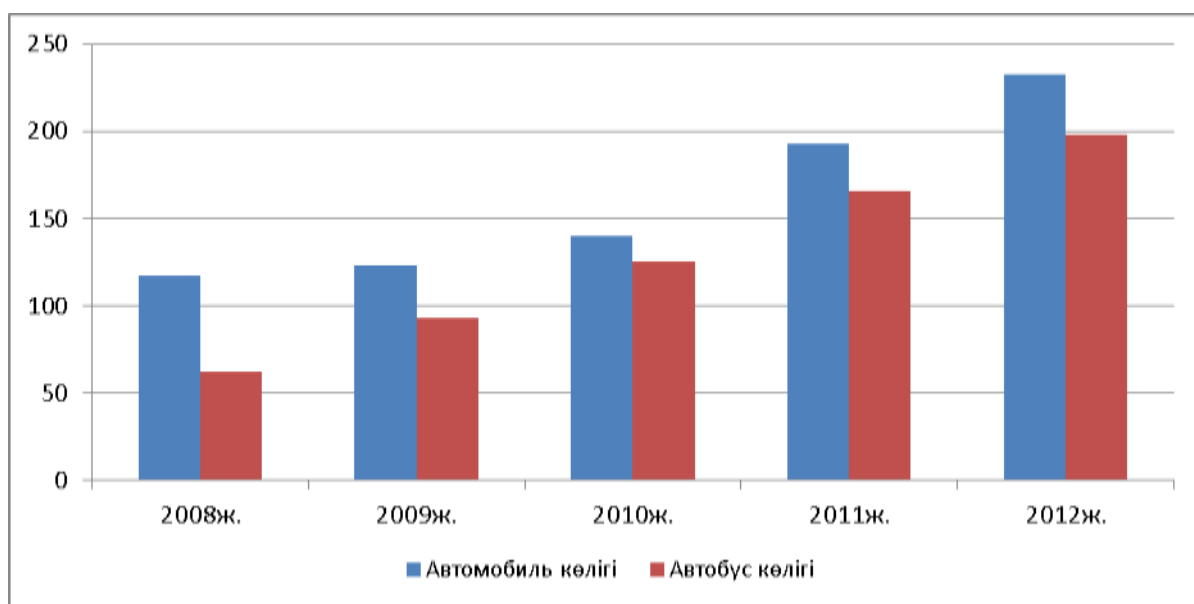
Қызылдорда облысындағы тұрғындардың жеңіл автокөлікпен қамтамасыз ету көрсеткіші төмен, 2012 жылы 15,5 дананы құрады [111]. Барлығы ҚР халықтың жеңіл автомобильдермен қамтамасыз етілуі орта есеппен 21,3 дананы құрайды, 2008ж. салыстырғанда 5,9% автокөлікпен қамтамасыздандырылу өсіп отыр, тұрғындардың жеке автокөлікпен қамтылған ең жоғары көрсеткіш Алматы қаласы (34,1 дана) [108, 93 б.]. Қызылорда облысында да тенденция сақталған, яғни халықтың жеңіл автомобильмен қамтылуы жыл өткен сайын өсуде. Қалыптасқан жағдай және халықаралық көлік дәліздерінің Қызылорда өңірінен өтуі дамыған жол инфрақұрылымын талап етеді. Сондықтан аймақтық жол инфрақұрылымының жақсаруы, автожолдарда жүру мүмкіндігінің және автожолдардың күтім дәрежесі, облыстық көлік инфрақұрылымының дамуында, басты бағыттарының бірі болуы тиіс.

22-кесте – 2008-2012жж. ҚР бойынша халықтың жеке меншік жеңіл автомобильдермен қамтамасыз етілуі

| Облыс атауы                               | 2008ж. | 2009ж. | 2010ж. | 2011ж. | 2012ж. | Ауытқу<br>2012/2008,<br>% |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------------|
| Ақмола                                    | 15,5   | 15,7   | 19,5   | 21,5   | 18,8   | 3,3                       |
| Ақтөбе                                    | 15,4   | 14,8   | 14,9   | 17,9   | 15,9   | 0,5                       |
| Алматы                                    | 19,2   | 16,4   | 19,0   | 21,1   | 23,8   | 4,6                       |
| Атырау                                    | 8,1    | 8,6    | 16,0   | 18,4   | 23,1   | 15                        |
| Батыс Қазақстан                           | 14,0   | 15,3   | 14,9   | 17,1   | 15,7   | 1,7                       |
| Жамбыл                                    | 9,6    | 11,3   | 13,5   | 15,1   | 21,7   | 12,1                      |
| Қарағанды                                 | 13,5   | 14,2   | 16,7   | 19,0   | 23,2   | 9,7                       |
| Қостанай                                  | 15,4   | 15,7   | 17,5   | 19,7   | 18,9   | 3,5                       |
| Қызылорда                                 | 8,7    | 9,1    | 10,6   | 12,0   | 15,5   | 6,8                       |
| Маңғыстау                                 | 17,7   | 15,9   | 18,3   | 20,3   | 16,6   | -1,1                      |
| Оңтүстік Қазақстан                        | 12,8   | 12,4   | 13,3   | 15,0   | 14,3   | 1,5                       |
| Павлодар                                  | 15,2   | 16,7   | 17,9   | 20,1   | 19,8   | 4,6                       |
| Солтүстік Қазақстан                       | 17,9   | 12,7   | 23,7   | 26,2   | 26,5   | 8,6                       |
| Шығыс Қазақстан                           | 10,6   | 11,1   | 18,6   | 21,1   | 22,5   | 11,9                      |
| Астана қ.                                 | 22,8   | 24,3   | 29,9   | 26,4   | 30,4   | 7,6                       |
| Алматы қ.                                 | 31,1   | 30,7   | 21,5   | 34,4   | 34,1   | 3                         |
| Қазақстан Республикасы<br>бойынша барлығы | 15,4   | 15,5   | 17,8   | 20,3   | 21,3   | 5,9                       |
| Ескерту – [110, 111]                      |        |        |        |        |        |                           |

Қызылорда облысы халқының өздерінің жеңіл автомобильдерімен қамтылуы 2008 жылмен салыстырғанда 6,8%-ға артып отыр. Сонымен қатар аймақ тұрғындарының жалпы қолданыс автобустарымен қамтылуының Қызылорда облысы бойынша көрсеткіші ҚР бойынша көрсеткіштен 2 есе төмен. Жолаушыларды жалпы қолданыс көліктерімен тасымалдау барысында автобус саябағының үлесі жалпы тасымал көлемінің ішінде 42% және 44% жолаушы айналымын құрайды.

Қызылорда облысының географиялық орналасуы, оның туристік-рекреациялық және тарихи маңызды кешен ретіндегі жағдайы және Батыс Еуропа мен Азия елдерінің арасындағы көпір болуы облыс шекарасы арқылы жолаушылардың қатынасын зерттеудің өзектілігін анықтады. Бақылауына жүк көтеру мүмкіндіктері 3,5 тоннадан асатын көлік құралдары мен сыйымдылығы 8 адамнан асатын автобустарды алатын Қызылорда облысының жолаушы көлігін және автожолдарын басқару бөлімшесінің (ЖКАЖБ) мәліметтері бойынша, 2008-2012 жылдары жолаушылар тасымалының жалпы көлемі жоғарылады және 117,4 млн адамнан (2008 жыл) 232,4 млн адамға дейін (2012 жыл) 1,8 есеге өсті (14 сурет). Тасымалдың жалпы өсу тенденциясын оңтүстік бағытында жолаушылар тасымалының 3,5 есеге өсуі қамтамасыз етті, 61 мың адамнан 2011 жылы 93 мың адамға дейін жетті, ал 2012 жылы – 93 мың адам болды.



14-сурет – 2008-2012жж. автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдау көлемінің динамикасы

Ескерту – Көлік. ҚР статистика агенттігінің Қызылорда облысының статистика департаменті. Статистикалық бюллетень материалдары негізінде автормен жасалынған

Мүмкін, жолаушылардың 2000-2008 жылдар аралығында автомобиль көлігімен жол жүруге қызығушылығының төмендеуіне дамыған темір жол желілерінің және Батысқа қарағанда, Шығыс бағытында әуе қатынастарының

дамуы себеп болған шығар.

Алайда, жолаушыларды тасымалдау көлемінің 2008-2012 жылдар аралығындағы тенденцияларына сәйкес, Автомобиль көлігімен Солтүстікке, яғни Қазақстан Республикасының басқа аймақтары бағытындағы қозғалысы географиялық жақын орналасқан Батыс Еуропа және Азия елдері бағытындағы қозғалысқа қарағанда перспективалы емес деген қорытынды жасауға болады. Бірақ 2008 жылы Өзбекстанмен шекарасы арқылы өтетін жолаушы ағындарының күрт төмендеуі автобүпен жол жүруге қызығушылықтың жоғалуының себебі уақыттың көп шығындалуына байланысты деп қарастыруға болады. Шекаралардан өту кезінде кейбір саяси шешімдер және шекаралық серіктестік үрдістерінің әлсіреуі байқалады. Сонымен қатар, Қызылорда облысының жол инфрақұрылымының жағдайы оны аймақ экономикасының дамуына қосымша көмек болатын ірі жолаушы ағындарының қозғалысы үшін транзиттік территория ретінде қарастыруға мүмкіндік береді.

Жолаушыларды өткізу облыс территориясында орналасқан барлық АӨП бойынша жүзеге асырылады. Негізгі тасымал көлемдері оңтүстік бағытында болды. 2011 жылы 2010 жылмен салыстырғанда тасымал көлемдерінің өсу қарқындарының ең жоғары көрсеткіші (64%) болды, ал басқа жылдары ол 48%-дан 60%-ға дейінгі аралықта болды. 50%-дан көп жолаушылар 2012 жылы облыс шекарасын шығыс бағыт бойынша өтті, ал 2008 жылы тенденция батыс бағытта болды. Облыс территориясы бойынша жолаушылар тасымалының үлес салмағы 2011 жылы – 190 мың адам болды, бұл көрсеткіш 2006 жылмен салыстыру бойынша 2,2 есеге төмендеген. 2008-2012 жылдар аралығында жолаушы тасымалының үлес салмағының төмендеу тенденциясы байқалады, бұл батыс бағытта автобүспен тасымалдаудың жалпы көлемінің төмендеуін көрсетеді [102, 14 б.].

Әрине, жолаушы тасымалына Қырғызстанның және Польшаның, Ресейдің Еуро Одаққа енуі және осы елдерге қатысты визалық тәртіптің енгізілуі тікелей әсер етеді. Біздің ойымызша, жолаушы ағындары көлемінің төмендеу тенденциялары уақытша және кейбір саяси сұрақтар реттелгеннен кейін ҚР-ның басқа мемлекеттермен және мемлекеттің аймақтарымен өзара әрекетіндегі экономикалық, туристік және басқа сипаттағы мүдделер жоғарылай түседі. Бұл ынтымақтастықтың дамуы үшін инфрақұрылымды үздіксіз жетілдіріп отыру керек: жолдың техникалық параметрлерін жоғарылату, олардың сапасын жақсарту, жол бойындағы қызмет ету объектілерінің санын көбейту және т.б. Алдағы 20 жылға көліктік стратегияны талқылау барысында экономиканың көліктік секторына мемлекеттің шамадан тыс араласуы мен жеке меншік жолдар салу қажеттілігі туралы көп айтылып жүр. Мамандардың бағалауы бойынша, жолдың құны қайтарылуы үшін қозғалыс қарқындылығы күніне 30-40 мың автомобильді құрауы керек. Сарапшылардың болжаулары бойынша, 2025 жылға қарай автомобильді қолданатын отбасылар саны 10 отбасының ішінде 8-н құрайтын болады және халық қозғалысы 50%-ға жоғарылайды [108, 97 б.]. Қызылорда облысының территориясында жеке меншік жол аймақтары және оған қатысты жасанды жол құралдары пайда болатын болса,

жолаушыларға, жүк иелеріне, жүк тасымалдаушыларға, жүк қабылдаушыларға және басқа да жол пайдаланушыларына қызмет көрсету сапасы жақсарады. Одан түскен табыстарды проблемалы аймақтарда жаңа жолдар салу үшін қолдануға болады.

Жүргізілген талдау жұмыстарының нәтижесінде республика бойынша және өңірлік деңгейде автожол саласында орын алған проблемалары айқындалды. Қазіргі жаһандық даму үрдісінде және ҚР әлемдік дәрежеде жүргізіп отырған саясаты, мемлекеттер арасындағы байланыс күшейттіп, тауар өндірісі, сәйкесінше тасымал қатынастарының нығаюына септігін тигізеді. Жақын арада мемлекетімізде жүргізілетін ЕХРО-2017 әлемдік шарасы осының айғағы, яғни экономиканың және халықтың қажеттіліктері уақыт өте артуда. Осыған байланысты автожол шаруашылығының сапалы қызметі және халықаралық талаптарға сәйкестілігі қазіргі таңда мемлекет алдында тұрған негізгі мәселесі және әрбір өңірдің басты векторы болып табылады.

### **3 АВТОЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫН БАСҚАРУДЫ ЖЕТІЛДІРУДІҢ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ**

#### **3.1 Қызылорда облысының жол шаруашылығын басқару тұжырымдамасын әзірлеу**

Автожол шаруашылығын теориялық және тәжірибелік зерттеу нәтижелері негізінде мақсатты бейнелік сараптамасынан нарықтық экономика шартына аймақтық көліктік жүйенің дамуы мен біріктірілген, перспективалық басқару үлгісі әзірленді.

Көлік инфрақұрылымын басқарудың біріктірілген үлгісі көліктің барлық құраушыларының және республикалық деңгейдегі, облыс территориясында орналасқан көліктік-экономикалық байланысты қамтуға әрі мемлекет ішіндегі және одан шет көліктік тасымалдауға қатысатын объектілердің жиынтығын қарастырады.

Аталмыш үлгі ғылыми-тәжірибелік қызығушылықтарды танытады, себебі ол құрылымды және көліктік жүйенің параметрін, негіздеу, оның тұрақты функционалдығының тиімділігін жоғарылатуға, көліктік қызметтің мазмұнын анықтауға мүмкіндік береді.

Экономика тиімділігінің радикалды жоғарылау есебін шешу кезінде инфрақұрылым бағыттарының қатарының шартын сонымен қатар көліктік кешенді құруды қажет етеді. Жалпы, халық шаруашылығының және халыққа қызмет көрсету сферасында, оның жұмысының экономикалық тиімділігінің жоғарылауы аймақтың экономикасының өз уақытындағы, сапалы және толық қанағаттанарлық қажеттілігі, Қызылорда облысының көліктік инфрақұрылымының стратегиялық мақсатын құраушылары болып табылады. Көліктік инфрақұрылымның дамуының артта қалуы – материалдық және өндірістік ресурстардың шектеулі болуы, сонымен қатар осы саланың перспективалық болжауларының қателіктері болып табылады. Көліктік объектілердің шаруашылық әдістері мен принциптері жұмыстың сапасына, мобильділігіне, жеке меншіктің, кәсіпкерліктің, бәсекелестіктің көп түрлі формаларын түпкілікті өзгертеді. Сондықтан жұмыстың сапасына, мобильділігіне тиімділікті қамтамасыз етуге көліктік сфераның сенімділігіне жаңа талаптар қойылады [112].

Алайда, көліктік қызмет көрсету сұранысының және оның перспективаларының өсуі қатарында стратегиялық мәселелер сақталады, әлі де жеке алғанда басқарудағы дамудың кешенділігі және осы сфераның функционалдылығы, есеп пен есеп берудегі жүйеліліктің жоқтығы, құрылымдық қайта қалыптасу аяқталмаған. Республикадағы автожолдардың даму қарқыны мен жай-күйі автомобильдендіру қарқынымен сәйкес келмейді, негізгі қордың ескіру тенденциясы және олардың тиімсіз қолданысы сақталады, көліктік желілердің реттелуі әкімшілік сәйкессіздік қалыптасқан. Аймақтағы және нарықтағы оның позициясының әлсіздігі республиканың әлеуметтік-экономикалық дамуының тоқтап қалуы, көбіне, халықаралық көліктік жолдардың құрамындағы автомобильдік магистральдардың дамуының артта



қалуына, жол желісінің қанағаттандырмайтын күйі, жолдардың басты бөліктерінің жоғарғы дәрежеде ескіруі және жасанды құрылыстарға байланысты. Сондықтан да автомобиль жолдар желісінің сақталуы және дамуы үшін, жол желісінің көліктік-пайдаланушылық сапасын жақсарту және қауіпсіздік қозғалысының жоғарылауына бағытталған іс-шараларды жүзеге асыруда үлкен мағынаға ие.

Қызылорда облысының жол шаруашылығының ең басты мәселелеріне жататындар:

1. Қанағаттандырылмаған көліктік-пайдаланушылық күйі және республикалық, аймақтық мағынаға жалпы пайдаланудағы автомобильдік жолдардың желісінің жоғары дәрежеде ескіруі облыс тұрғындарының және экономикалық қажеттіліктерінің жол желісі дамуының артта қалуы. Қызылорда облысының жалпы пайдаланудағы автомобильдік жолдардың дамуының өзекті мәселелері болып табылады:

- автомобиль жолдарының жалпы ұзақтығынан жалпы қолданыстағы Қызылорда облысының аймақтық мағынасына 94%-на жуығы жолдардың IV-V техникалық санатына жатады. Сондықтан облыс ҚР-ның субъектілерінің арасында соңғы орындардың бірін алып отыр;

- аймақтық жолдар мен көпір құрылысының беріктігі жолда ауыр салмақты көліктердің қозғалысына жол бермейді. Қызылорда облысындағы жол желісі негізінен ескі норматив бойынша және 60-100 кН есебіндегі жүкке есептелінген;

- жалпы пайдаланудағы қатты қабатпен қапталған жолдардағы жергілікті ауылдық тұрғындардың көбі жол желісімен байланысты емес, ал осыған байланысты 23 мыңнан астам адам мезгіларалық уақытта әлемнен шет қалады;

- Қызылорда облысының ірі қалаларын қысқа жолдағы ауданаралық байланыспен қамтамасыз ететін және транзиттік топтардың өтуі аймақтық мағынадағы қозғалыстардың және хордалық жолдардың жоқ болуы. Қазіргі таңда аймақаралық транзиттік желілер Қызылорда облысы қалаларының орталық көшелеріне қарай жылжуы, кептеліс тудырып, көліктік жол апатының санын көбейтіп және экологиялық жағдайды нашарлатады. Аймақтық және аудандық автожолдардың диагностикасының нәтижесі, автомобильдік жолдардың желісіне және жасанды құрылыстарға күрделі жөндеудің керек екендігін көрсетеді, себебі көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштердің шамалық талаптары, аралық жөндеу уақытылы орындалмаған.

Сонымен қатар, жол желісінің төменгі көліктік-пайдаланушылық анықтамасы, 1993-2005 жылдар аралығындағы аймақтық және аудандық мағынасы ретінде бұрын болған ішкішаруашылық автомобильдік жолдардың жол желісіндегі баланс 6579 км қабылданғандықтан қанағаттанбайтын күйде және автокөліктің техникалық талаптарын орындамаған жағдайға байланысты. Қазіргі уақытта осы жолдардың 80% жедел жөндеуді, жан-жақты күрделі жөндеуді немесе қайта құрастыруды талап етеді. Қызылорда облысы жол желісінің мәселелеріне жалпы қолданыстағы жоғарғы сатыда ескірген автомобиль жолдары жатады.

Қызылорда облысының автомобиль жолдарының төмен көліктік-пайдаланушылық жағдайы, олардың халық қоныстанатын аймақтан өтуі жол-көліктік жағдайдың ауырлығы мен олардың санының өсуіне байланысты болады. 2012 жылы Қызылорда облысындағы аймақтық және аудан көлеміндегі автомобиль жолында 129 жол көлік апаты болды, осы апаттардан 47 адам қайтыс болып, 2013 жылдың тоғыз айында 307 жол оқиғасы болып, 79 адам көз жұмған [113]. Осыған байланысты жол қозғалысындағы қауіпсіздікті көтеру мәселесі бірнеше іс-шаралар мен жұмыстарды өткізуді талап етеді, соның ішінде Қызылорда облысының адамдарының денсаулығы мен өмірін сақтау бойынша әлеуметтік-экономикалық шешімнің орындалуын қадағалауы тиіс.

2. Бюджет қорларына қатысты Қызылорда облысының жол шаруашылығын қаржыландырудың көлемі жеткіліксіз, жол жұмыстарын қаржыландырудың қосымша қайнар көздерін тарту белсенділігі төмен. Қызылорда облысында жол жүйесінің нормативтік көліктік-пайдаланушылық жағдайын қамтамасыз етуге, сонымен қатар құрылысқа және аймақтық, аудандық және жергілікті жолдарды қайта құруға арналған қаражаттық қорлардың жеткіліксіздігі белгіленеді. Қызылорда облысының қаражаттық құралының жол жүйесін салыстырмалы қамтамасыз етуі ҚР-ның басқа субъектілерімен салыстырғанда әлдеқайда аз.

Жол шаруашылығын толық қаржыландырмау нәтижесінде автомобиль жолдарын қайта құру бойынша жұмыс көлемін қажетті дәрежеде өткізу қамтамасыз етілмейді, тіпті жаңа жол объектілерінің құрылысы жүзеге аспайды.

Жол жұмыстарын орындауға арналған бюджеттен тыс құралдардың арқасында қаржыландырудың қосымша қайнар көздерін тарту мүмкіншіліктері қолданылады.

Жол шаруашылығының дамуында пайда болған тенденциялардың сақталуы кезінде толық қаржыландырылмау шарасыз:

- автомобиль жолдарының көліктік-пайдаланушылық жағдайының және жасанды салулардың нашарлауы;
- онан арғы даму және Қызылорда облысының автомобиль жол желісінің толық жетілдірілу мүмкіндігінің болмауы;
- сандық жоғарылауы және жол-көліктік оқиғалардың ауырлықтары;

Қызылорда облысының көптеген елді мекендер арасында тәуліктік байланысты қамтамасыз ету мүмкіндігінің болмауы;

3. Жол шаруашылығын басқару саласындағы мәселелер. Қызылорда облысының жол шаруашылығының әдістемелік, нормативтік және ақпараттық қамтылуының жетілмегендігімен байланысты басқарудың негізгі мәселелеріне келесілер жатады:

- мақсаттарды анықтау әдістемесі дамымаған және Қызылорда облысының жол шаруашылық дамуы бағыттарының әлеуметтік-экономикалық және көліктік даму қажеттіліктерінен шығуы, яғни жол жұмыстарын қайта қарастырудың тиімді жүйесін және олардың мониторингін құруға мүмкіндік бермейді.

- автокөліктік жолдармен басқару облыстық және аудандық органдарына арналған мақсаттық көрсеткіштердің бекітілген номенклатурасы жоқ, оларды қайта құру әдістері мен мониторингі өңделмеген, жол жүйесін дамыту бойынша шаралардың нәтижелігін бағалау, яғни ақырғы нәтижеге жетуге бағытталған саланы басқарудың тұтас жүйесін ұйымдастыруға мүмкіндік жоқ.

Жол саласында пайда болған жоспарлау жүйесі, қаржыландыру және жол жұмыстарының орындалулары жол жұмыстарының бөлек түрлерінің орындалуына және бөлінген қаражаттық құралдардың дер кезінде игерілінуіне айрықша бағытталған. Мұндай жүйе автомобиль жолдарын пайдаланушылардың мүдделеріне сай келетін жол желісі бойынша жоғарғы көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштерінің жетістіктерін толық көлемде шешуге жол бермейді. Ол өз кезегінде, жол кәсіпорындарының жол киімдерінің құрылым сенімділігіне және ұзақ мерзімді қамтамасыз етілуіне қызығушылық білдірмейтіндігін көрсетеді, материал сыйымдылығының азаюы және автомобиль жол қызметінің аралық жөндеу уақытының артуы және жол салулары жұмыс өндірісін және жоспарлау уақытын қысқартады:

- аймақтық, аудандық және жергілікті мағынада автокөлік жолдарының жағдайы туралы нақты ақпараттар толық емес көлемде болады;

- автокөліктік жолдарды пайдаланушылар туралы өзекті ақпараттар жоқ, (көліктік құралдардың қозғалыс жылдамдықтары мен интенсивтілігі, корреспонденциялар, сапалы мінездемелердің пайдаланушыларын бағалау, жол желілірін дамыту);

- «Кері байланыс» механизмі жоқ, себебі автокөлік жолын пайдаланушылар жол шаруашылығымен ұсынылатын қызмет сапасына да (автокөлік жолын пайдаланушылардың қасиеттеріне, олардың көліктік-пайдаланушылық мінездемелеріне), басқару органдарының қызмет бағасына да әсер ете алмайды.

Аталған мәселелер жоспарлау жүйелері, қаржыландыру және жол жұмыстарының орындалуы сәйкесінше Қызылорда облысының автокөлік жолдарын пайдаланушылардың талаптарына сәйкес жол шаруашылығының тиімді дамуын қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

4. Саланы қамтамасыз етуші және жол шаруашылық кәсіпорындарының даму мәселелері.

Жол шаруашылығының маңызды мәселелері қатарына келесілер жатады: жол кәсіпорындарының жұмыс нәтижелілігі; олардың технологиялық артта қалушылығы, Қызылорда облысында жобалау ұйымдарының жоқ болуы; нарықта мердігерлік жол жұмыстарының бәсекеқабілеттілік деңгейінің жеткіліксіздігі.

Облыстағы жол кәсіпорындарының дамуын тоқтатын негізгі факторлар қатарына төмендегілер жатады:

- негізгі факторлардың жоқтығы, технологиялық жабдықтардың жоқтығы (немесе моральдық және физикалық ескірулердің болуы), жөндеу жұмыстарын орындауға мүмкіндік бермейді, әсіресе асфальтты жабу жұмысында;

- жол жұмыстарының тапсырысына деген тұрақсыздық пен ықшамдылық

(жыл сайын тендерлерге шағын көлемді жұмыс тапсырыстары ұсынылады) яғни жол шаруашылық кәсіпорындарына өндірістік базаны дамыту негізінде құралдар салуға, жұмыстың одан әрі жалғасатындығына кепілдіктің және салынған құралдарды қайта қайтарып алу мүмкіншілігінің болмауына байланысты жаңа технологиялар мен жабдықтарды енгізуге мүмкіндік бермейді;

- өз кезегінде, қысқа мерзімді келісімдер үшін жол кәсіпорындары өндіріске деген тапсырыстарды жоғары және сапалы материалдармен қамти алмайды, сондықтан да өндірушілер осындай материалдар өндіру қуаттылығын жасамайды;

- несиелік қорлар құнының жоғары болуы көптеген жол кәсіпорындарына несиелік құралдарды татуға мүмкіндік бермейді, яғни ол жол кәсіпорнының тұрақсыздығына алып келеді;

- сауда саттық жүргізу және мердігерлермен келісім жасау үрдісінің ұзақтығы, тапсырыс берушілерге өндіріс құжаттамасы жеткіліксіз сапада тапсырылуы, құрылыс жүргізуге арналған аумақтарды босатуға байланысты мәселелер көп жағдайда уақыттың созылуына және күтпеген жол жұмыстарының қымбаттауына алып келеді, яғни ол кәсіпорынның қызметіне кері әсерін тигізеді.

Соңғы уақытта жоғарыда көрсетілген, облыс жол кәсіпорындарының дамуын баяулататын себептер қатарына аймақтық нарықтың монополиялық жағдайында жеке құрылыс заттарын өндірушілердің пайда болуына байланысты мәселелер де қосылады, яғни ол бағаның едәуір өсуіне алып келеді.

Толық қаржыландырмаудың нәтижесінде автомобиль жолдарын жөндеу және сақтау бойынша нарықта толық бәсекелестікті дамыту жағдайы жасалмайды. Жеке ұйымдардың автомобиль жолдарын жөндеу және сақтау жұмыстарын жүзеге асыруына байланысты назарларының қарастыратындығын атап көрсету қажет және сейкесінше сауда саттыққа қатысуға, жолдарды жөндеу және сақтау жұмыстарының толық кешенінің сапалы орындалуына негізделген шығындар пайда алуды қамтамасыз етпейді немесе тіпті аз мөлшерде болады [114]. Жол шаруашылығындағы мұндай жұмыс жағдайы жол шаруашылығы кәсіпорындарына жеткілікті жоспарлы түрде дамуына мүмкіндік бермейді және Қызылорда облысының барлық мамандандырылған жол мердігерлік кәсіпорындарының жұмысына жағымсыз түрде әсер етеді.

Жол шаруашылығының маңызды мәселелері қатарына: жол кәсіпорындары жұмысының тиімділігінің төмендігі, оның технологиялық артта қалуы, Қызылорда облысындағы жобалық ұйымдардың қатыспауы, тізбекті жол жұмысы нарығындағы бәсекелестіктің жеткіліксіз деңгейі жатады. Облыстың кәсіпорындағы жолды дамытуда ұсынатын негізгі факторлар қатарына келесілер жатады:

- негізгі қорлардың тозуы, асфальт-бетонды жабындымен жұмыс жасағанда жөндеу жұмыстарын орындауға мүмкіндік бермейтін технологиялық құрал-жабдықтардың болмауы;

- жол жұмыстарына тапсырыстардың тұрақсыздығы мен қысқа мерзімділігі, яғни жол шаруашылығы кәсіпорындары үшін өндірістік базаның дамуы үшін қаржы салу, жаңа технология мен құрал-жабдықтандыруды ендіруде жұмыстың болашақтағы жалғасуына және жұмсалған қаражаттың қайту мүмкіндігіне кепілдің болмауы;

- өз кезегінде қысқа мерзімді келісімдердің әсерінен жол кәсіпорындары жоғары сапалы және жаңа материалдарға тапсырысты таратпайды, сондықтан өндірушілер мұндай материалдардың өндіріс бойынша қуаттылығын жасап шығармайды:

- несие ресурстарының жоғары құны көптеген жол кәсіпорындары үшін қарыз құралдарын алуларына мүмкіндік бермейді, ал бұл жол кәсіпорындарының қаржылық тұрақсыздығына алып келеді;

- сауда жүргізу үшін процедуралардың ұзақтығы және мердігерлермен келісімшарт жасау, тапсырысшының жобалық құжаттандыруды жеткіліксіз сапада беруі, құрылыс үшін территорияны босату мәселелері мерзімінің жоғарылауына және жол жұмысының негізсіз қымбаттауына алып келеді, яғни кәсіпорынның қызметіне кері әсер етеді;

- соңғы уақытта жоғарыда аталған облыстың жол кәсіпорындарының дамуына кедергі келтіретін себептерге жергілікті нарықтарда монополиялық жеке құрылыс материалдарын өндірушілердің пайда болуымен байланысты бағаның өсуіне әсер ететін мәселелер қосылуда.

Жеткіліксіз қаржыландырудан автомобиль жолдарын жөндеу мен ұстану жұмысы нарығында толық бәсекелестіктің дамуы үшін шарттардың қатыспауы жүзеге асады. Жеке ұйымдардың автомобиль жолдарын жөндеу мен жүзеге асыру бойынша жұмысты орындауда қызығушылықтары төмендейді, сәйкесінше сауда-саттыққа қатысуға да, жолды жөндеу бойынша кешенді жұмысты сапалы орындауға кететін шығынды да, оның минимальды мөлшеріндей табыс алып келуді қарастырмайды [115]. Мұндай жол шаруашылығындағы жұмыстың жағдайы жол шаруашылығы кәсіпорны үшін жоспарлы дамуға мүмкіндік бермейді және Қызылорда облысының мамандандырылған тізбекті жол кәсіпорындарының барлық жұмысына кері әсерін тигізеді.

Қызылорда облысының жол шаруашылығын басқару жүйесі аталған мәселелерді жол кәсіпорындары қызметіне тиімді ықпал ету тетігі мен қаржыландырудың жеткіліксіз көлемінің болуына байланысты шеше алмауда.

5. Жол шаруашылығын нормативтік-құқықтық қамтамасыз ету. Жол шаруашылығын басқару құрылымы мүмкіндіктерінің қосымша қаржы көздерін тарту, жол жұмысын орындау үшін ұзақ мерзімді келісімдерді жасау, автомобиль жолдарын басқарудың барлық деңгейімен өзара байланыстың тиімді жүйесін ұйымдастыру көбінесе Қызылорда облысындағы жол шаруашылығын нормативтік-құқықтық қамсыздандырумен байланысты мәселелермен шектеулі болуы.

Бұл мәселелерді шешілуі жаңа нормативтік-құқықтық актілерге өзгеріс енгізуді және қазіргі талаптарға сай нормативтік құжаттарды әзірлеуді, қайта

әзірлеуді қажет етеді.

Осыған байланысты Қызылорда облысының жол шаруашылығын басқару жүйесін кешенді және жүйелік әдістердің негізінде қайта құрылымдау қажет. Ұсынылып отырған тұжырымдама нәтижелерді басқаруға шығынды басқаруды қосуды қарастыратын бюджет процесін қайта құрылымдау жағдайын қарастыратын мәселелерді оңтайлы шешу мен бюджеттік жоспарлаудың бағдарламалық-мақсатты әдістеріне өтуді қарастырады.

Жол шаруашылығы аясындағы жинақталған көкейтесті мәселелер басқарудың бар жүйесінен ерекшеленетін жол саласының жаңа құрылымын қалыптастыруға бағытталған құрылымдық-функционалдық өзгерістерді өткізу есебін жүргізуге түрткі болады, ол мыналарды қамтамасыз етуі мүмкін:

- жол-құрылыс мерзімі ағымында автомобиль жолын жөндеу, қайта құрылымдау, құрылыс жобасын жүзеге асыру жағдайының өзгерісіне, қолда бар ресурстарды қайта бөлу және қарыз ресурстарын оперативті тарту мүмкіндіктеріне оперативті жауап қайтару;

- жол жүйесін жөндеу мен қалыптастыру бойынша құрылыс пен жұмысты үздіксіз қаржыландыру;

- жол жүйесін соның ішінде автомобиль жолдарының сызығын пайдалануда кіріс есебінен дамытуды қаржыландырудың қосымша көздерін тарту;

- жол шаруашылығын дамыту үшін жеке бизнестің ресурстары мен тәжірибелерін, басқарушылық технологияның тиімдісін таңдау.

Бюджет процесін қайта құрылымдау жағдайында бағдарламалық-мақсатты әдісті қолдану арқылы тұжырымдамада ұсынылған мәселелерді шешу төмендегілерге мүмкіндік береді:

- автомобиль жолдарының сапасы мен жағдайын көліктік-пайдаланушылық жақсарту өз кезегінде көлік құралдары қозғалысының ыңғайлылығын жоғарылату және жол жағдайларының әсерінен жол-көліктік оқиғалар санының төмендеуіне алып келеді;

- жол жүйесінің тұтастай жөндеуі мен жөндеудің нормативтік мерзіміне өту;

- халық орналасқан бөлігінің санының өсуі есебінен автомобиль жолдарының тұрақты жабындымен қолдануымен жыл бойғы байланысы бар халықтың көліктік жетіспеушілігін жекелеп жою;

- жол кәсіпорнының жұмысының тиімділігін жоғарылату және Қызылорда облысындағы жол жұмысы нарығында бәсекелестік ортаны жасау қажет.

Қызылорда облысындағы жол шаруашылығын қайта құрудың басты мақсаты біздің ойымызша, экономикалық өсім қарқынын жылдамдату үшін автомобиль жолына максималды салымды қамтамасыз ету, халықтың өмір сүру жағдайын жақсарту, еңбек өнімділігін жоғарылату және соңғы өнімнің өз құнын көліктік құраушыларының төмендеуі есебінен экономиканың бәсеқабілетті саласы, халықтың жылжымалылығының өсуі және басқа да саладағы жол жүйесінің дамуынан мультикативті әсерді жасау болып табылады.

Халық пен экономика қажеттіліктері қамтамасыз ету мақсатында

Қызылорда облысының жол шаруашылығын дамытуды оның негізгі тетіктерін қайта құрылымдауды қамтамасыз ету қажет:

- көліктік-пайдаланушылық жағдайын жақсарту бөлігінде қабілеттерінің өсуі, қозғалыстың қауіпсіздігі мен орнатылу деңгейін жоғарылату жолымен автомобиль жолының желісі;

- жол-пайдаланушылық және жол-құрылыс ұйымын құрайтын, жобалық және ғылыми-зерттеу институттарының, жол жұмысы үшін материал, машина және құрал-жабдық өндірушілер оның өнім, жұмыс, қызмет сапасын жоғарылатуға бағытталған, еңбек өнімділігінің өсімі және инновациялық технологияларды енгізуден тұрады;

- жол шаруашылығын басқару жүйесі жол желісін жоспарлау және қаржыландыру сұрақтарын кіргізе отырып, өткізілетін іс-шаралардың тиімділігін бағалау;

- жол шаруашылық кәсіпорнын және автомобиль жолдарын басқару органдарын кадрлық қамтамасыз ету жүйесі.

Республикалық, жергілікті және аймақтық деңгейде жол шаруашылығын басқарудың тізбектелген жүйесін жасау мемлекеттің оңтайлы шығын жұмсай отырып, автомобиль жолын тұтынушылардың қажеттілігін максималды қанағаттандыруға бағытталған, бұл Қызылорда облысының дамуындағы басымды бағыттардың бірі болып саналады.

Қызылорда облысының жол шаруашылығын дамытудағы алға қойған мақсатқа жету үшін келесі маңызды міндеттерді шешу қажет:

1) жол тораптарының өткізу мүмкіндіктерін арттыру мен тиісті нормативті талаптар, республикалық, аймақтық немесе аудандық маңыздағы автокөлік жолдары байланыстарының артуын қамтамасыз ететін Қызылорда облысында жалпы пайдаланылатын автокөлік жолдарының тіреу тораптарын дамыту;

2) көліктік-пайдаланушылық жағдайдағы мақсатты көрсеткіштерге жету және республикалық, аймақтық немесе аудандық сипаттағы автокөлік жолдарын жалпы пайдалануды дамытуға бағытталған жол шаруашылығын дамытуды жоспарлау жүйесін жетілдіру, сонымен бірге автокөлік жолдарының өмірлік циклін жобалауға негізделген жол қызметін жоспарлау жүйесін енгізу;

3) Қызылорда облысының жол шаруашылығын басқару функциясын және құрылымын реформалау, кадр саясатын реформалау;

4) басқару технологияларын жетілдіру;

5) бюджеттік құралдарды және жол шаруашылығы мүліктерін пайдаланудың тиімділігін арттыруға бағыттылған қаржыландыру жүйесін қалыптастыру, Қызылорда облысындағы көпшілік пайдаланатын автокөлік жолдарын салу мен қайта құрылымдауда автокөлік жолдарын қаржыландырудың жаңа қайнар көздерін тарту;

6) автокөлік жолдарын негіздеу және жөндеу, қайта құрылымдау, салу, жобалаудың сапасымен басқару жүйесін жетілдіру, жол қызметіндегі аймақтық стандарттарды жасау;

7) Қызылорда облысының жол шаруашылығын дамыту қызметінің нормативтік-құқықтық базасын жетілдіру;

8) автокөлік жолдарының торабын дамыту және көліктік-пайдалану мониторингінің жүйесін жетілдіру, басқару шешімдерінің тиімділігін бағалауды зерттеу және қол жеткізілетін нәтижелерді бақылау жүйесін енгізу.

Қызылорда облысының жол шаруашылығын дамытудағы жоғарыдағы аталған міндеттердің әрқайсысын шешу үшін мерзімі, ресурсы және орындалуы бойынша келісілген іс-шаралар кешенін жүзеге асыру талап етіледі. Қызылорда облысының республикалық, аймақтық және аудандық сипаттағы автокөлік жолдарын жалпы пайдаланудың тірек торабын дамытуға бағытталған негізгі міндеттердің бірін шешуге келесі іс-шараларды жүзеге асырудың есебінен қол жеткізілу керек:

- әрекет етуші автокөлік жолдарын қайта құрылымдау, жол жабынына мүмкіндіктерді иеленудің артуы, жасанды құралдарды жаңарту, сонымен бірге алыс қоныс тепкен пункттердің айналма жолдарын салу, барлық автокөлік жолдары бойынша перспективті қоныс тепкен көпшілік пайдаланатын автокөлік жолдарымен нақты жабылған тұрақты жыл бойғы байланыстарды қамтамасыз ету;

- тұрақты экономикалық өсу аймағына, аз қабатты салудың және мәдени мұраның жаппай объектісіне, сонымен бірге халықаралық және аймақ аралық көліктік торап жүйесіне кіретін көпшілік пайдаланатын автокөлік жолдарын салу;

- жол торабын жөндеу және негіздеу бойынша кешенді жұмыстарды өткізу, республикалық, аймақтық немесе аудандық сипаттағы автокөлік жолдарының жағдайын көліктік-пайдалану деңгейін қажет ету үшін жолдарды салу бойынша іс-шараларды өткізу, тиісінше жол талаптары бойынша жол-көліктік оқиғалардың санын азайту.

Аталған іс-шараларды жүзеге асыру Қызылорда облысындағы жол шаруашылығын қаржыландыру деңгейі мен әлеуметтік-экономикалық даму талаптарына байланысты болып табылады. Бізбен Қызылорда облысында жол шаруашылығын дамыту Тұжырымдамасындағы осы факторларды есепке ала отырып республикалық, аймақтық немесе аудандық сипаттағы автокөлік жолдарын дамыту және жаңарту бағдарламасының үш нұсқасы жасалды:

- төменгі нұсқа – жол шаруашылығы қызмет етуінің тиісінше үрдісін сақтау, мазмұны бойынша жұмыстың төмен деңгейі, жол торабын толығымен жөндеу және күтіп ұстау, жалпы пайдаланатын автокөлік жолдарының жекелеген учаскелерін, Қызылорда облысының экономикалық дамуы мен халқының қажеттіліктерінен жол құрылысының қарқыны бойынша артта қалушылықтың сақталуымен қайта құрылымдау мен салу бойынша жұмыстарды өткізуді көздейді;

- орта нұсқа - өз негізінде бюджеттік жоспарлаудың жол шаруашылығы басқармасы органының қызметінің ең соңғы көлемді және маңызды нәтижесіне жетуге бағытталған, жол торабын жаңарту және жөндеу, мазмұны бойынша жұмыс көлемінің кешенін артықшылықты өткізумен байланысты, Қызылорда облысының аймақтық сипаттағы I және II сыныптарындағы автокөлік жолдары үшін нормативті жөндеуаралық уақытқа сәйкес орындалатын, жұмыс көлемі



үлес салмағының өсуімен I сыныпты аймақтық сипаттағы автокөлік жолдарының тірек торабының қажетті көліктік-пайдаланушылық қамтамасыз етілуімен автокөлік жолдарының көпшілік пайдаланатын және бағыттарының дамуы және жаңартуы үшін маңызды жобаларға ресурстардың шоғырлануы жағдайындағы мақсатты әдісін көздейді;

- максималды нұсқа – өз негізінде толығымен жөндеу, жөндеу және автокөлік жолдарын аймақтық және аудандық сипаттағы негіздеу бойынша Қызылорда облысындағы көпшілік пайдаланатын автокөлік жолдарының торабын қаржыландыру жұмыстарында нормативтік қажеттіліктер бойынша жұмыстарды өткізу есебінен Қызылорда облысындағы көпшілік пайдаланатын автокөлік жолдарының торабын қайта қалпына келтіру және жаңарту бойынша іс-шараларды қаржыландыруды көздейді. Нақты нұсқадағы іс-шараны өткізу аймақтық немесе аудандық сипаттағы жөндеуаралық нормативті мерзім бойынша қажеттіліктерден және негіздеу жұмыстары бойынша қызметті 100% көлемінде қаржыландырудан автокөлік жолдарын жөндеу және негіздеу бойынша талап етілетін жұмыс көлемін қаржыландыру және орындау 2015 жылғы көшу кезінде көзделеді.

Бағдарламаның әр нұсқасы үшін республикалық, аймақтық немесе аудандық сипаттағы автокөлік жолдарын қайта құрылымдау мен салу, жөндеу, негіздеу бойынша жұмыстардың көлемі есептелінген және оларды қаржыландыруға қажеттіліктер анықталған.

Республикалық, аймақтық және аудандық сипаттағы автокөлік жолдарын дамыту бағдарламасының әртүрлі нұсқаларын жүзеге асыру нәтижелерінің қысқаша сипаттамасы төмендегі кестеде көрсетілген.

23-кесте – Қызылорда облысының 2015 жылға дейінгі жол желісінің түрлі даму нұсқаларын жүзеге асырудағы қысқаша қорытындылар сипаттамасы

| Ең төмен нұсқа  | Ұсынылатын нұсқа   | Максималды нұсқа   |
|---|--|--|
| 1   | 2  | 3  |
| Қызылорда облысының 2015 жылға арналған республикалық маңызы бар автокөлік жолдарын дамыту бағдарламасының нұсқаларын жүзеге асырудағы қорытындылар сипаттамасы:  |  |  |
| 2015 қарай – 100% құрайтын республикалық мазмұны бар автокөлік жолдарының мәнінің деңгейі мен көліктік-эксплуатациялық көрсеткіштерін нормативтік жөндеу аралық мерзімдері мен жұмысты қаржыландыру көлемінің мазмұны бойынша қаржыландыру; | 2015 қарай – 100% құрайтын республикалық мазмұны бар автокөлік жолдарының мәнінің деңгейі мен көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштерін нормативтік жөндеу аралық мерзімдері мен жұмысты қаржыландыру көлемінің мазмұны бойынша қаржыландыру; | 2015 қарай – 100% құрайтын республикалық мазмұны бар автокөлік жолдарының мәнінің деңгейі мен көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштерін нормативтік жөндеу аралық мерзімдері мен жұмысты қаржыландыру көлемінің мазмұны бойынша қаржыландыру; |

23-кестенің жалғасы

| 1  | 2  | 3   |
|--|--|---|
| <p>- ҚР Үкіметі қаулысымен белгілеген орындалу көлемі бойынша басым объектілерінде құрылыс және қайта құру жұмыстарын жүргізу;</p>   | <p>- автомагистраль және жылдам жолдар жүйесін жасау барысында ең алдымен халықаралық көліктік дәліз, тар жерлерді жою жасанды ғимарат пен жол шешілулерін қалпына келтіру есебінен басым объектілерде құрылыс пен қайта құру жұмыстарын жүргізу;</p>  | <p>- ең алдымен халықаралық көліктік дәліз бағыты бойынша автомагистраль және жылда жол жүйесін жасау барысында құрылыс пен қайта құру жұмыстарын жүргізу;</p> <p>- нормативтік талаптарға сай жасанды ғимараттарды қайта құру мен аймақтық маңызы бар автокөлік жолдар қиылысының түрлі деңгейде жол шешілулерін салу, автокөлік жолдарының ұзындық деңгейінің көбеюі арқасында автокөлік жолдар желіміндегі тар жолдарды жою;</p> <p>- Қызылорда облысының автокөлік жолдарының жалпы қолданылуы бойынша жол қозғалысының қауіпсіздігі мен сенімділігінің жоғарылауы;</p> |
| <p>2015 жыл мерзіміне Қызылорда облысы бойынша аймақтық мәні бар автокөлік жолдарының бағдарлама нұсқаларын жүзеге асыру барысындағы қорытынды сипаттамалары:</p>  |  |   |
| <p>Жөндеу жұмыстарының аяқталмау көлемінің жоғарылауы және де жол желісі тозуының жоғары деңгейі мен оның дамуы мен жаңғыртуына кететін шығын көлемінің төмен болуы – 2015 жылға қарай аймақтық маңызы бар автокөлік жолдар желісінің азып-тозуына алып келеді;</p> <p>-Қызылорда облысының аймақтық маңыздағы басым жерлердегі автокөлік жолдарының тірек желісінің төмен мүмкіндігі бар жол қозғалыс қауіпсіздігі шартына сай көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштерді қамтамасыз ету;</p> | <p>2015 жылға қарай жұмыс аралық мерзімдері бойынша артта қалуды қысқарту және жөндеу жұмыстарын аяқтамау көлемін төмендету;</p> <p>нормативтік талаптар деңгейінде 1 кластағы аймақтық маңызы бар автокөлік жолдарының көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштерін аяқтау мен қамтамасыз ету;</p> <p>-II және III кластағы аймақтық желі бойынша жол қозғалысының қауіпсізді шартына сай рұқсат етілетін автокөлік жолдар мазмұны мен жөндеу жұмыс көрсеткіштерінің көліктік-пайдаланушылық қамтамасыз етілуі;</p> | <p>2015 жылға қарай – жол қозғалысының қауіпсіздік шартына сай рұқсат етілетін аймақтық маңызы бар автокөлік жолдар желісін қамтамасыз ету және 2015 жылға қарай нормативтік қажеттіліктер бойынша жөндеу жұмыстарын іргелі жөндеу мен мазмұны бойынша 100% орындау;</p> <p>-Қызылорда облысындағы жол учаскелерінің қайта құру мен жаңадан салу арқасында аймақтық маңызы бар автокөлік жол желісінде аймақ-аралық бағыттар құру;</p>  |

## 23-кестенің жалғасы

| 1  | 2   | 3  |
|--|---|--|
| <p>-аймақтық маңызы бар бөлек бірінші кезектегі объектілерді салу және қайта құру.</p> | <p>-Қызылорда облысындағы жол учаскелерінің қайта құру мен жаңадан салу арқасында аймақтық маңызы бар автокөлік жол желісінде аймақ-аралық бағыттар құру;<br/>                     - Аймақ-аралық бағыттарда аймақтық маңызы бар автокөлік жолдар учаскелерін салу және қайта жаңғырту;<br/>                     - Қызылорда облысында жалпы қолданыстағы автокөлік жолдардың түрлі деңгейдегі қиылыс орындардағы жол өтпесін салу, қаланы айналып өту жолдарын салу;<br/>                     - 15 елді мекенді аймақтарда қреберіс жолдарын салу.</p> | <p>- аймақтық маңызы бар автокөлік жолдарының басым учаскелерін салу және қайта жаңғырту, сонымен қатар, аймақтық және аудандық маңызы бар автокөлік жолдары желісінің дамуындағы жоғарғы деңгейдегі қажеттіліктерін қамтамасыз етуге бағытталған шараларды жүзеге асыру;<br/>                     - Қызылорда облысында жалпы қолданыстағы автокөлік жолдардың түрлі деңгейдегі қиылыс орындардағы қалаларды айналып өту жолдарын салу;<br/>                     - 15 елді мекен аймақтарда 26 кіреберіс жолдарын салу.</p> |
| <p>Ескерту – әдебиет көздерінің негізінде автормен құрастырылған</p>                   |   |  |

Тұжырымдаманың ұсынылған нұсқасын таңдау үшін салыстырмалы талдау жасау әдіснамасы мен бағдарламалық шаралардың әлеуметтік-экономикалық тиімділігін бағалау қарастырады:

- арнаулы индикаторлар мен жол жұмыстары бағдарламасының нұсқалар көрсеткіштері мен олардың республикалық, аймақтық, аудандық маңызы бар мәселелерді шешуге байланысты деңгейінің анықтамасы.

- өнімділік күштер және халықты жайғастыру мен дамыту, өмір сүру деңгейінің жоғарылауы мен автомобилизация деңгейінің өсуіне негізделген түрлі бағдарламаның нұсқалары үшін автокөлік жолдардағы перспективалық қозғалыстың интенсивтілігін анықтауға бірегей шешім қолдану.

- жол жұмыстарының көлемі мен нұсқалар бойынша шаралардың құнын анықтау.

- Қызылорда облысының әлеуметтік-экономикалық дамуына әсер ететін бағдарламалық нұсқаларды жүзеге асырудың автокөлікке қызмет етуі мен экологиялық ахуалын анықтау.

Бағдарлама нұсқаларын кешенді бағалаудан өткізуде белгілердің келесі топтарын қолдану ұсынылған:

1) бағдарлама нұсқасының арнаулы индикаторлары;

2) бағдарламалардың әртүрлі нұсқаларға арналған автокөлік жолдар желісінің созылымдығының өзгерісі;

3) республикалық, аймақтық, аудандық маңызы бар автокөлік жолдарының нормативтік көліктік-пайдаланушылық талаптарға сәйкестілік бағалау;

4) бағдарламалардың нұсқаларының іске асыруының қорытындылары бойынша құрылыс, қалпына келтіру, іргелі жөндеу және жөндеу жол жұмыстарының көлемдері;

5) Қызылорда облысының аймақтық маңызы бар жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының желісімен әрдайым жыл бойына созылған байланыстағы елді мекен санының өсуі.

Бағдарлама нұсқасының мақсаттық индикаторлары – Қызылорда облысының жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ақылы және тегін желілерін дамыту және жаңарту бойынша республикалық, аймақтық, аудандық маңызы бар мәселені шешу деңгейін, қатты жабындалған жолдар бойынша әрдайым байланыста болатын ауылдық елді мекен көлемі мен басқа да көрсеткіштерді қамтиды (Қосымша А).

Егер де бағдарламаның түрлі нұсқалары жүзеге асырылған жағдайда автокөлік жолдар желісінің ұзындығының өзгеруі республикалық, аймақтық, аудандық маңызы бар автокөлік жолдарының техникалық деңгейінің өзгеруі мен ұзындықтың өсуін сипаттайды.

Бағдарламаның әртүрлі варианттарын жүзеге асыруда көліктік ағымдардың қозғалу шарттарының негізгі мінездемелері мыналардан тұрады:

- нормативтік көліктік-пайдаланушылық талаптарға автожол жүйесінің сәйкес келу бағасын;

- ыңғайлылық талабынан шыға отырып, көліктік ағымдардың қозғалу шарты қамтамасыз етілмейтін нормативтік жүктелімнің көбеюінен Қызылорда облысындағы жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы және меншікті салмағы және үнемділігі және қозғалыстың қауіпсіздігі;

- өткізу мүмкіндігі бойынша шектеулерді жоюдағы автокөлік жолдарының ұзындығының өсуі; апаттылық деңгейі.

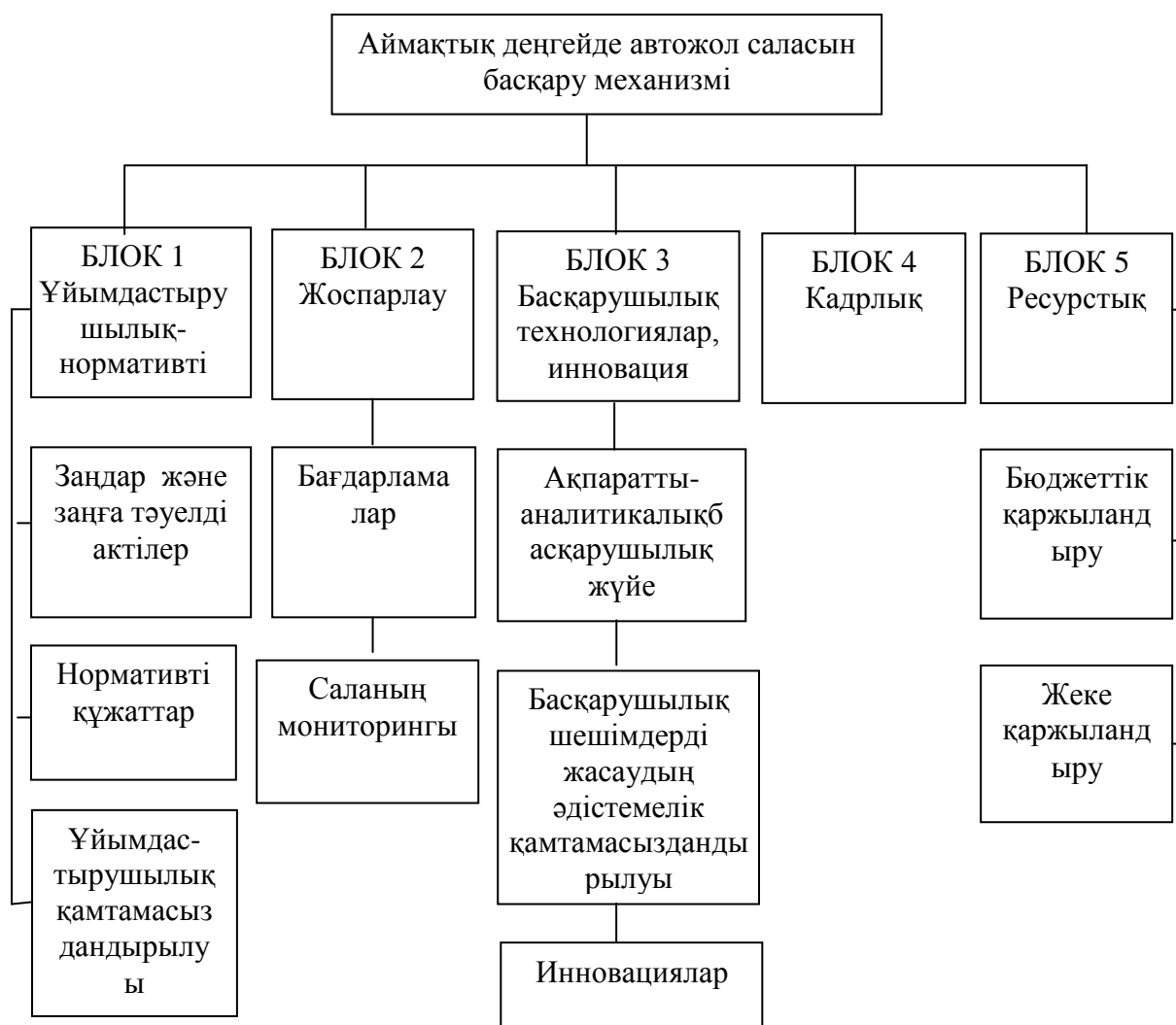
Максималды нұсқадағы іс-шараларды жүзеге асыру үшін мүмкін болатын қаржылық шектеулерді, сонымен қатар тек жергілікті міндеттерді шешетін конвенцияның минималды нұсқаларының кемшіліктерін ескере отырып, Қызылорда облысының жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының көліктік-пайдаланушылық жағдайын жақсартуға көмектесетін реализацияға ортақ нұсқа ұсынылып отыр. Тұжырымдаманың ұсынылатын варианты Қызылорда облысының жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының жүйесінің дамуына бағытталған. Бағдарлама автокөлік жолдарының құрылысы мен қайта құруының артықшылықты жобаларын орындауда іс-шаралар тізімін құрайды. Бұл нұсқа қозғалыстың интенсивті перспективасымен сәйкес, автокөлік жолдарының техникалық параметрлерін қарастырады.

Республикалық бағыттағы жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының құрылысы мен қайта құру объектілерін жоспарлау бағдарламалық-мақсатты әдісті пайдалану негізінде өңделген жол жүйесі дамуының ұсынылған нұсқаны «Автокөліктік жолдар» бағдарлама форматында көрсетілген.

Аталған тұжырымдаманың жүзеге асырылуы үшін заманауи жағдайларға сай басқару механизмі қажет. Автожол шаруашылығын басқару механизмі жол саласының әлеуетін арттырып, тұрақты дамуды қамтамасыз етеді.

Автожол саласын басқарудың аймақтық механизмі, біздің пайымдауымыз бойынша, келесі блоктарды қамтуы қажет (15-сурет):

- ұйымдастырушылық-нормативті блок;
- жоспарлау блогы
- басқарушылық технологиялар, инновация блогы;
- кадрлық блок;
- ресурстық блок.



15-сурет – Аймақтық деңгейде автожол шаруашылығын басқару механизмі  
Ескерту – автормен жасалған

Әр блок өзінше бірнеше элементтерден тұрады, олардың әрқайсысы тұжырымдаманың жүзеге асырылуында маңызды функционалдық роль атқарады.

Ұйымдастырушылық нормативтік блок. Жол саласын тиімді дамытуға сәйкес заңнамалық және заңға тәуелді нормативтік актілердің жасалуын және

қабылдануын қажет етеді. Жол шаруашылығындағы нормативтік және ұйымдастырушылық база ҚР Конституциясына, ҚР заңдарына, ҚР Президентінің жарлығы мен жолдауларына және облыстың ұзақ және орта мерзімді болашаққа әлеуметтік-экономикалық даму болжамдарына негізделеді. Бұл блок мемлекеттік бағдарламалармен қарастырылатын, саланың даму бағытындағы ұйымдастырушылық және жүзеге асыру бойынша әдістер мен құралдарды қамтиды:

- Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерінің даму концепциясы, ҚР Үкіметінің 27 сәуір 2001 жылғы N566 қаулысымен қабылданған [116];

- Қазақстан Республикасы Президентінің «Қазақстан жолы-2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» стратегиясы» атты халқына жолдауы, 17 қаңтар 2014 ж.;

- «2011-2015 жылдарға арналған Қызылорда облысын дамыту» бағдарламасы;

- 2007-2024 жылдарға Қазақстан Республикасының тұрақты дамуға өту концепциясы [117];

- Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйегінде №1006 қаулысымен «Қазақстан Республикасының 2010-2014 жылдарда көлік инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы» [118];

- № 725 Президент Жарлығымен 2014 жылғы 13 қаңтарындағы «2020 жылға дейін Қазақстан Республикасы көлік жүйесі инфрақұрылымының дамуы мен интеграциясы» мемлекеттік бағдарламасы [119].

Қазіргі таңда жүзеге асырылып жатқан барлық бағдарламаларды талдай отырып, көлік саласындағы мемлекеттік бағдарламалар көлік саласының тұтастай дамуын сипаттайды, ал автожол саласын көлік инфрақұрылымының элементі ретінде қарастырады, осыған байланысты, біздің ойымызша, автожол саласын басқару сферасында мемлекеттік саясаттың жүзеге асырылуының мақсаты, міндеттері және механизмін анықтайтын автожол саласын басқару тұжырымдамасын жасау және қабылдау қажет.

Өңделіп жатқан Тұжырымдама мен Бағдарлама жағынан қарасақ, нормативтік-құқықтық қамтамасыздандырылудың негізгі проблемаларына жаңа нормативтік-құқықтық актілерді жасаумен байланысты қиыншылықтарды және автомобиль жолдары заңында, сонымен қатар Қызылорда облысының жол шаруашылығын дамыту жолдарын болжайтын стратегиялық құжаттарда анықталған іске асырылып жатқан нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкестендіру.

Қызылорда облысының Әкімшілігінің жол саласындағы қызметінің ашықтығы және мөлдірлігін жоғарылату мақсатында жол құрылысындағы ең елеулі жобаларды (объектілері), сонымен қатар Қызылорда облысы территориясында жол қызметін жүзеге асыру облысындағы артықшылықтар бойынша қабылданатын шешімдерді көпшілікке жариялау және қоғамдық сараптамаларды өткізу механизмдерін жасау, облыстың жол шаруашылығы сферасында мемлекеттік қызметтерді көрсету бойынша шаралар жүзеге

асыратын Қызылорда облысының мемлекеттік биліктің атқарушы органдарында қоғамдық кеңестерді және де облыстың жол шаруашылығында алқалық органды, құрамына аталған кеңестің өкілдерін қосып құру.

Қазіргі таңда заңнама жол шаруашылығы сферасындағы мүмкін қарым-қатынасарды реттейтін нормативтік-құқықтық актілер құрамында жоқ, сонымен қатар біршама құқықтық актілер ескірген және де заңнама нормаларына сәйкес келмейді.

Жоспарлау блогы. Жол шаруашылығын жоспарлау жүйесінің көлік-қолдану жағдайының мақсаттық көрсеткіштеріне жетуге және Қызылорда облысының жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарын дамытуға бағытталған тиімділігін жоғарылату және жетілдіру мәселелерін шешу, ол келесідей шаралардың жүзеге асырылуында қамтамасыз етілуі мүмкін: автомобиль жолдарын дамытудың ұзақ мерзімді және орта мерзімді мақсатты бағдарламаларды енгізу; жол жағдайының мониторингы әдістерін, техникалық диагностикалау қызметтерін, көлік құралдары қозғалысының интенсивтілігі мен жылдамдығы туралы, көлік құралдарының құрылымы туралы, корреспонденциялар және автомобиль жолдарын қолданудың басқа да параметрлерін, сонымен қатар жол жиегіндегі сызықтарды жолдарды бұру жиегі туралы ақпаратты жинақтау жүйесінің әдістерін дамыту.

Мақсаттық көрсеткіштерге жетуге бағытталған жоспарлау жүйесін құруда және көрсетілген шараларды жүзеге асыруда мемлекеттік биліктің барлық деңгейлері қатысуы тиіс. Қажетті автомобильдік жолдардың және оларда жасанды құрылыс көлік-эксплуатациялық жағдайының мақсаттық көрсеткіштерге жетуде есеп, жоспарлау, мониторинг және бақылау жүйесін құру мемлекеттік бюджеттен көмек ретінде және облыстық бюджеттен субсидия ретінде аймақтық маңызы бар автомобиль жолдарын қаражаттарды бөлудің нақты критерийлерін жасауға мүмкіндік береді.

Басқарушылық технологиялар, инновациялар блогы. Аталған блок аясында, біз, басқарушылық технологияларды келесі бағыттарда жетілдіруді ұсынамыз:

- жол шаруашылығында ақпараттық-аналитикалық басқарушылық жүйесін құру;

- тиімді басқарушылық шешімдердің тәсілдері мен әдістемелік қамтамасыздандырылуын әзірлеуін және жүзеге асыру қағидалары, әдістерін жасау мен жүзеге асыру;

- автожолдарды салуда инновациялық технологияларды енгізу.

Жол шаруашылығында басқарушылық технологияларды жақсарту бойынша шараларды жетілдіру аясында келесілерді ескеру қажет:

- қойылған көрсеткіштерге жету мақсатында ведомстваға бағынышты ұйымдардың тиімді қызметін жоспарлау және мониторингалаудың бірыңғай салалық ақпараттық жүйесін жасау, сонымен қатар мемлекеттік статистикалық мәліметтер базасының дамуы, интеграция және қол жетімділігін қамтамасыз ету мен ведомствалық ұйымдарға жобаларды басқаруды және басқарушылық есептерді жасауды қолдаудың заманауи ақпараттық жүйелерді енгізу

негізінде;

- ақпаратты алу кіші жүйесін, салалық мәліметтер базасының кіші жүйесін, ақпаратты өңдеу және жіберу кіші жүйелерін құрамына енгізетін жол шаруашылығында ақпараттық-аналитикалық жүйесін құру;

- қойылған мақсаттар бойынша ресурстарды жоспарлау және бөлуге мүмкіндік беретін басқарушылық есепті жасау, сонымен қатар нәтижелерге қол жетуді бақылауды қамтамасыз ету және аталған міндеттерді шешілуі үшін басқарушылар мен лауазымды тұлғалардың жеке жауапкершілігін анықтау;

- ұдайы әлеуметтік сұрауларды жүргізу жолымен жол шаруашылығын басқару органдары және пайдаланушылар арасында кері байланыс механизмдерін енгізу;

- қызметтің тиімділігін жоғарылату мақсатымен инновацияларды автожол саласына ендіру. Уақытша өсу болуы мүмкін, бірақ өсу емес, себебі әрбір әлеуметтік-экономикалық жүйе тұрақты дамуды қамтамасыз ететін ресурстарға ие бола алмайды.

Автомобиль жолдар құрылысы көрсетіп отырғандай, инновация мен жаңашылдықтарға ие болу жеткіліксіз. Олардың тиімді енуін қамтамасыз ететін шаралар жүйесі қажет. Мұндай жүйелердің негізгі құраушылары болып ақпараттық, нормативтік, экономикалық, кәсіби (кадрлық) және олардың жүзеге асырылуын ұйымдастырушық қамтамасыздандыру. Құраушылардың біреуінің болмауы, инновациялық ортаның қалыптасуын жоққа шығарып, инновациялық әлеуетті төмендетеді, яғни инновациялық белсенділіктің төмендеуі қарастырылады, ол жол шаруашылығының үрдіс ретіндегі дамуында инновациялық қызметтің жойылуына алып келеді. Нәтижесі алдын-ала белгілі болатын басқа қызмет түрлеріне қарағанда ғылыми қызмет жаңа білімнің көбеюіне әкеледі. Басқа сөзбен айтқанда, оның нәтижесі дәстүрлі емес. Осыған байланысты, ғылым деген әрқашан қызметтің басқа да түрлерінің құрып отыратын күш ретінде қарастырылады. Жол құрылысында перспективалы бағыт ретінде нанотехнологиялар қарастырылады. Ыдыраған көміртек нанотрубка негізінде жол мұнай битумдарына ыдыратылған қоспаларды қосу [108, 104б.].

Көпір құрылысында жоғарғы сапалы құймалы бетонның наноқұрылымдарын қолдану перспективалы болып табылады. Ал наноқұрылымдық композиттік материалдарды қолдану: автожол көпірлері мен эстакадаларының құрылыс элементтерін дайындау үшін көміртекпластиктерді және көміртекстеклопластиктерді қолдану темірбетонмен салыстырғанда элементтер салмағы мен уақытын 10 есе төмендетуге мүмкіндік береді. Олардың тәжірибелік қолданылуы жол құрылыстарының мерзімділігін ұзартып, сонымен қатар жөндеуаралық жұмыстардың мерзімін ұзартуға мүмкіндік береді. Сыртқы ортаны қорғау облысында жүргін жолдан ағынды суларды тазалау үшін наноқұрылымдық борпақ және наноменбраналық элементтер негізіндегі фильтрлерді қолдану перспективалы болып табылады.

Кадрлық блок. Жол шаруашылығында басқару құрылымын жетілдіру мақсатты көрсеткіштер бойынша басқару технологиясын қолдануға



бағытталуы тиіс және ол жоғарғы беделді мамандарға байланысты болады. Инновациялық қызметтің даму жағдайында қоғамның басты өнімділік күшіне – жоғарғы интеллектуалды, жоғарғы өнімді адамға көзқарас өзгеруі тиіс. Жол шаруашылығының инновациялық даму жағдайында жоғарғы білікті мамандардың ролі жоғары. Сол себепті, инновациялық үрдісті басқаратын, жобаларды жасау және ендіруде мемлекеттік және аймақтық деңгейде кадрларды дайындау негізгі проблема болып табылады. Автожол шаруашылығы үшін кадрлық саясатты және кадрлардың дайындығын жетілдіруді қарастыратын шаралар тізімі келесілерді қамтиды:

- шығармашылық тұлғаның дамуы мен өз-өзін шарықтау;
- жол шаруашылығында инновациялық қызметтің жоғарғы білікті және жоғарғы интеллектуалды мамандарды, жүйелік менеджерлерді дайындау;
- кадрлардың оқытылуы мен дайындығын жол шаруашылығындағы өндірістік қызметтің құрама бөлігі ретінде қарастыру, ал кадрларға дайындау шығындарын – мамандар шығындары ретінде емес, облыстық жол шаруашылығын дамытуға қажетті ұзақ мерзімді инвестициялар ретінде қарастыру;
- жол шаруашылығында кадрларды үздіксіз оқыту және біліктілікті дамыту жүйесін жасау;
- Қызылорда қаласы және Республика университеттері мен жоғарғы оқу орындарымен ынтымақтастық.

Жол шаруашылығында қызмет ететін Қызылорда облысы ұйымдарының жол-пайдаланушылық ұйымдарының жұмыскерлеріне кадрлық саясат облысында әлеуметтік кепілдіктің жоғарылауын қамтамасыз ету. Осы мақсаттарға жету үшін жол шаруашылығы жұмыскерлер біліктілігін көтеру, кадрларды қайта даярлау және жұмыспен қамтамасыз ету, жаңа жағдайларды жұмыс жасай алатын ведомствоға қарасты ұйымдардың жоғарғы білікті басшыларды құрау, жол шаруашылығында үздіксіз оқытуды ендіруге бағытталған әлеуметтік-экономикалық, ұйымдастырушы-шаруашылық, нормативтік-құқықтық шараларын қарастыратын салалық жұмысбастылықты қолдау бағдарламасын жасау және қабылдау қажет.

Ресурстық блок. Қазіргі таңда республикалық жолдарды қаржыландыру белгілі бір бағдарлама аясында кезекті жылға республикалық бюджет көздерінен жүзеге асырылады. Жол шаруашылығында қалыптасқан бюджет үрдісін ұйымдастыру мемлекеттік қаржыны басқару мүмкіндігін және бөлінген қаражаттарды игеруде қоғамға маңызды, өлшелмелі соңғы нәтижелерге жетуге қайта бағдарлауды тарылтады. Жол шаруашылығының тұрғындардың автомобилизациясынан қалыс қалуы және бөлінетін бюджет қаражаттарының жетіспеуі жағдайында Қазақстанда әріқарайғы ақылы жүріспен жол мен жасанды объектілер құрылыстарына жеке инвестицияларды тарту қажеттілігі туындады.

Автомобиль жолдарын дамытудың басқа елдердегі тәжірибесін қарастырсақ бюджеттік қаржыландыруды сақтай отырып мемлекеттік жеке әріптестік механизмін жан-жақты ынталандыру басымды болып табылады.

Халықаралық тәжірибеде автожол жүйесінің толық көлемде тек жеке инвестициялармен даму мүмкін еместігін көрінеді. Сонымен қатар, ең қызу участкілерінде (ірі қаладар және аэропорт подъездері) автомобиль жолдарының дамуы, сонымен қатар жоғарғы интесивтілігі байқалатын қысқа айналмалы жолдар құрылысы басымдылық ретінде мемлекеттік емес инвестицияларды тартумен жүзеге асыруға болады.

Жол объектілері құрылысы мен қайта құру сферасына бюджеттен тыс қаражаттарды тартудың негізгі қағидасы болып инвесторларға салынған ақша қаражаттарының қайтымдылығы және толық немесе жартылай мемлекеттік емес қаражат көздерімен салынған объектінің ақылы пайдаланысында жеткілікті табыс көлемі, сонымен қатар сәйкес бағдарламаны жүзеге асыруда қоғамның, мемлекеттің және инвестордың қызығушылығы кепіл болуы тиіс.

### **3.2 Автожол шаруашылығын басқарудың нарықтық ортаға икемді әдістерін жетілдіру**

Ел басымыздың макродеңгейде мемлекетімізді тағы да әлемге танытар ірі жобаларды жүзеге асыруды көздеп отыр, олар Ехро-2017 және «Жаңа жібек жолы» жобалары. Қазақстан Азия мен Еуропаның арасындағы көпір ретінде өзінің аураазиялық миссиясын осы жоба аясында жүзеге асырады.

Ұлттық экономика қажеттілігі мен жүк, жолаушы айналымының, автомобильдің салмақты параметрлерінің өсуін негіздейді, ал инвестиция қарқыны автожол инфрақұрылымында бұл қажеттіліктерді қанағаттандырмауда. Нормативтік талаптарға автожолдың 60% сай келмейді, ал 27% – жүк тиеу тәртібінде жұмыс атқарады. Мемлекеттік автожол және 15% көпір жабдықтары қайта құрастыру және жаңартуға зәру.

Автожол шаруашылығын басқарудың нарықтық ортаға икемді әдістерін, мемлекет тарапынан ірі автожолдарға жеке инвестициялардың тартылуын қолдау үрдісін жүргізілуде. Мемлекеттік-жеке әріптестіктің жобалары барлық тараптарға тиімді болады деп қарастырамыз, ең бірінші ол мемлекетке, себебі бюджетті үнемдейі, екіншіден автоиелеріне сапалы жолдарды пайдалану, үшіншіден, инвесторлардың салынған ақша сомаларының еселік қайтарылуы болжанады.

Автожолдардың және жол инфрақұрылымының мемлекет және облыс деңгейінде дамуын қамтамасыз ететін мемлекеттік реттеудің алғышартты бағыттары болып табылады:

– мемлекет және аймақ деңгейінде жол инфрақұрылымының басқа да салалардың объектілерімен бірге кешенді және өзара байланысты даму механизмдерін ендіру;

– мемлекеттік-жеке әріптестік механизмдері арқылы жеке капиталды жол құрылысы мен инфрақұрылымына тарту [120].

Мемлекеттік-жеке әріптестік механизмдерін облыстың жол саласына ендірілуі жол құрылысына, жөндеу жұмысына, инфрақұрылымды дамытуға мемлекеттік шығындардың төмендеуіне мүмкіндік береді, ол жеке сектордағы басқарушылық дағдыларының артықшылықтарымен жүзеге асырылуы мүмкін.

Облыстық маслихаттың 2006 жылғы 29 наурыздағы №268 «2006-2012 жылдарға арналған облыстық және аудандық автомобиль жолын дамыту бағдарламасында» бекітілгендей мемлекеттік бюджет төмендеуі және бюджеттендіру көзіне кірмейтін автомобиль жолын қолдау және дамыту үшін қаржыландыру анықталған, осымен байланысты Үкіметте арнайы бағдарламалық міндет «Автомобильді жол құрылысында Мемлекеттік меншік серіктестігі» бағдарламасында қарастырылған болатын. Онда жеті алғашқы сынамалы инвестициялық жобаларды жүзеге асыру түрлі бастапқы талаптармен ақылы жолда қарастырылған болатын. Олардың толық тартылысы 1200 км жуық, 2010 жылға дейін бағдарламаны жүзеге асыру пайдалануында 274,6 км жоғары жолдар жүзеге асырылды.

Қазіргі таңда осы бағытта заңдар және мемлекеттік бағдарламалар қабылдануда: Қазақстан Республикасының 2006 жылғы 7 шілдеде қабылданған «Концессиялар туралы» Заңы, ҚР Үкіметінің Қаулысымен 2011 жылдың 29 маусымда қабылданған «Қазақстан Республикасында 2011-2015 жылдарда мемлекеттік-жеке әріптестікті дамыту» бағдарламасы. Бүгінгі таңда бұл бағытта ҚР зағамалырында біршама өзгерістер енгізілуде.

Алғашқы кезеңдерде автожолдар концессиясы бойынша төрт жоба ұсынылды, потенциалды инвесторлармен келіссөз жүргізу үшін Қазақстан тарапынан Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы (ҰАААЖ), Астана - Қарағанды, Алматы - Хоргос, Ташкент - Шымкент - Жамбыл шекарасы, Алматы - Қапшағай құрлыстарын жүргізу жобаларына, шетелдік компанияларды қатысуға ұсыныс білдіріп отыр, Астана - Щучинск автожолдарына заманауи көлік жүйесін енгізіліп, қазіргі таңда қолданылуда. Енгізілген уақыттан бері жол бойындағы жол-көлік оқиғаларының 2009 жылғы 66-дан 2012 жылы 3-ке дейін төмендеуі және жыл сайынғы 3 млн.тг. табыс түсіреді [108, 70 б.].

Осы инвестициялық жобалардың берілгендерін толығырақ қарастырайық және талап етілетін инвестицияның көлемін, қозғалыс интенсивтілігін, бюджеттен тыс құралдарды тарту салыстырмалы үлесі, жобаның сатылу мерзім және бір км жолдың құрылыс құнын қарастырайық.

Барлық жобалар I-II категориядағы жол жолағының төрттен онға дейінгі және орташа 120 до 150 км/сағ дейін құрылысты ұсынууда. Бұл көрсеткіштердің максималды сипаттамасы және қозғалыс интенсивтілігі мәні Алматы - Хоргос автожол учаскесінің Алматы қаласынан өтетін подъездерінде болады. Бірақ бұл жобаның сатылу мерзімі өте жоғары, бұл құрылыс кезінде 10 млн. долл. бір км магистральға қажет болатынымен түсіндіріледі. Бұған қарамастан инвесторлар яғни шетелдер бұл жобаға үлкен көңіл аударады.

«Алматы – Қапшағай» мемлекеттік учаскесін қайта жобалау түрлі көрсеткіштер бойынша инвесторлар үшін 4400 млрд. тг-ге шығады, ал бұл 430 млн долларға дейін келеді екен. Бұл қаржылар жеке инвестицияға 100% келеді, сондықтан құрылыс мемлекеттік емес ақшаға жасалады, МЖӘ формасындағы инвестициялау механизмі екі тараптың да активтерінің қосындысына ие болады. Бір км жолды қайта жобалау құны 3-4 млн. АҚШ долларын құрайды,

бұл жаңа жол учаскелерінің құрылысын жүргізу құнынан төмен. 2010–2012 жж. жобаны жүзеге асырумен венгерлік «Евройл» және көпірлер мен жолдарды салумен айналысатын Қытай корпорациясы айналысулары тиіс болатын, бірақ жоба қайта конкурсқа шығарылған себептен өзгерістер болуы да мүмкін. Қайта жөндеу жұмыстарынан кейін жол бойындағы қозғалыс қарқыны 53,000 автомобильге жетеді, қазір ол 15,700 машинаны құрап отыр.

Жақын арада жүзеге асырылатын жобаланған капитал сыйымды жобаның бірі ҰАААЖ жақын арада құрылысы басталды. Оның жүзеге асырылуы үшін 2007 жылы 74 млрд теңге жоспарланған болатын, бірақ 2009 жылы қаржы сомасы қайта қарастырылып 18,5 млрд. тг. құрады. 2009 жылы жоба жүзеге асырылмады, оған себеп қаржылық дағдарыс болуы мүмкін, бірақ үкіметке де осы жобаның конкурсына қатысты бірде бір инвестор тіркелмеген. Қазіргі таңда Алматы қаласының көлік көлемін төмендету мақсатында, бұл жоба жүзеге асырылуда, жерлер алынып құрылыс басталу кезеңінде.

2013 жылы Алматы-Қапшағай жолының бойында да құрылыс жұмыстары басталуда.

Қызылорда облысы жобаларды жүзеге асыру үшін қолайлы аудан болып табылады, автожол құрылысы мен пайдалануының механизмін апробациялау мемлекеттік меншік серіктестік негізінде жасалады, аймақтық автожол учаскесіндегі көлікті желі ҚР да бірінші болып табылмайды. Мемлекеттік органдар объектіні жіберуді концессиялау бойынша талдау және тексеруді өткізу үшін 52 ұсыныс жасаған. Олардың арасында автожол, темір жол, авиация және энергетика саласындағы жобалар бар. МЖӘ орталығымен төрт оң сарапшылармен келісім шарт жасалған. Бұл жоғарыда аталған «Алматы – Қапшағай жол учаскесін, «Алматы – Өскемен» қайта құрастыру жобасы»; Алматы – Хоргос учаскесінің Өзбекстан Республикасы (Ташкент) – Шымкент – Тараз – Хоргос – автомобиль жолының құрылысы Көкпек, Көктал Қырғыстан Республикасындағы шекарадағы жолдар құрылысы»; «Астана – Қарағанды учаскесін, Алматы – Екатеринбург автомобильді жолын қайта жобалау»; сонымен қатар ҰАААЖ құрылысы. МЖӘ сферасындағы жобаларды жүзеге асыру мемлекеттік немесе жекелей мүмкіндіктер объектілерінде жұмысқа тарту жеке секторына негізделген. Сол уақытта Қазақстанда әлі де заңдарда маңызды кемшілік жоқ, яғни шаруашылық секторды жеке сектордың қатысуымен мемлекеттік меншік объектілерінде реттелуі. Осы проблеманы шешуге тырыса отырып, көп ғасырлық құқықтық жүйесі бар елдерде мысалы Францияда, Ұлыбританияда жеке сектордың мемлекет меншігіндегі сфераға қосылу процесі заңдылықтардың мағыналы өзгеруіне және жалпы институционалды ортаның өзгеруі арқылы нарық реттеледі [121].

МЖӘ орталығы бүгінде бірқатар ұсыныстары ҚР «Концессия туралы» Заңына дайындалған, Бюджеттік Кодексте халықаралық сарапшылар және потенциалды концессионерлер ойын есепке ала отырып, қазақстандық инфрақұрылымдық жобаға концессионерлер инвесторларды тартуға жағдай жасау үшін жасалуда. Бірақ оған еуропалық елдердегі ақылы жолды пайдалану және жол жүру ақысын өндіріп алу тәжірибесін қолдануға болады. Тиімді жол

ақысын қалыптастыру үшін автожол таңдауда басымды негізгі белгілер болып жолдардың интенсивтілігі табылады. Қызылорда облысының автожолдарында Шымкент, Ақтөбе қалаларымен салыстырғанда әсіресе транзитті жол қозғалысында интенсивтілігі жоғары емес, шекараны жаулап алу қиындықтары мен басқа да аналогтық бағыт қиындықтары және төмен жол сипаты көрінуде.

Жол инфрақұрылымына инвестициялар кезең бойынша және әртүрлі көлемде салынуымен тартымды болып келеді. Егер жол инфрақұрылымының негізгі элементтері құрылыс, қалпына келтіру және жаңғырту болса, автожол және Көпірлерге капитал тек қана мемлекеттік немесе ірі бөліндіге ұзақ мерзімді, ірі салулар және күшке түседі, онда жол сервисі және жолдардың жайғасуының объектілерінің дамытуға инвестициясы кіші көлемдегі инвесторлары да жүзеге асыра алады. Тетіктің қолдануында мемлекеттік - дербес инвесторлар бөлінді және жол бойындағы сервисінің объектілерінің автожол құрылысын дамытуға басты құқықты имеденді.

Біздің ойымызша аймақ деңгейінде жол-көлік инфрақұрылымының тиімді дамуын қамтамасыз етілуі үшін келесі шаралармен жүзеге асырылуы қажет:

- соңынан облыстың автожол шаруашылығының дамуында қолдану мақсатымен, облысқа мемлекет-жеке әріптестіктің әлемде қолданылатын мемлекет-жеке әріптестіктің әртүрлі нұсқаларын (сервистік шарттар, басқаруға шарт, лизинг, концессиондық келісімдер, мемлекеттік акция пакетін басқаруға беру) шетелдік мамандарды тарту арқылы зерттеу;

- мемлекет-жеке әріптестік нысандарының нормативтік-құқықтық базасын және жобаларды ұзақ мерзімді қаржыландыру механизмін әзірлеу;

- мемлекет-жеке әріптестіктің облыс аумағында алғашқы орындалатын жобаларды анықтау;

- әкімдік тарапынан инвесторлар қызығушылығы және ақпараттандырылуын жоғарылату мақсатында, конкурстың мейлінше ашық және ауқымды жүруін қамтамасыз ету табылады.

МЖӘ жобаларын жүзеге асыру барысында мемлекет пен жеке бизнес арасында әріптестік әртүрлі механизмдері қолдануы мүмкін [120, 22 б.]. Олар жеке әріптестікке беріліп жатқан жекеменшіктің құқықтық нысанына, инвестициялық міндеттемелерге, әріптестер арасында тәуекелділікті бөлу қағидаларына, әр түрлі жұмыс түрлерінің жүргізілуіне байланысты болады. Тәжірибеде ең көп таралған әріптестіктің механизмдері:

- BOT (Build, Operate, Transfer - құрылыс - пайдалану/басқару - тапсыру). Бұл механизм концессияларда қолданылады. Инфрақұрылымдық объект концессионер есебінен жасалады, құрылыс аяқталғаннан кейін ол салған объектісін салған салымдары қайтатын мерзім аралығында пайдалану құқығына ие болады. Мерзім аяқталғаннан кейін объект қайта мемлекетке тапсырылады.

- BOOT/ҚИЭТ (Build, Own, Operate, Transfer - құрылыс - иемдену - пайдалану/басқару - тапсырыс). Бұл жағдайда жеке серіктес пайдалану құқығын ғана емес, сонымен қатар оны иемдену құқығы болады. Мерзім аяқталғаннан кейін мемлекетке объект тапсырылады.

- ВТО/ҚТЭ (Build, Transfer, Operate - құрылыс - тапсыру-

эксплуатация/басқару). Бұл механизм құрылыс аяқталған кейін объектіні мемлекетке тапсыруды қарастырады. Сонан кейін ол жеке серіктестің қолданылуына беріледі.

- ВОО/ҚИЭ (Build, Own, Operate - құрылыс - иемдену - эксплуатация/басқару). Бұл жағдайда салынған объект уақыт мерзімі аяқталғаннан кейін мемлекетке қайтарылмай, инвестор иелігінде қалады.

- ВОМТ/ҚЭҚТ (Build, Operate, Maintain, Transfer - құрылыс - эксплуатация/басқару – қызмет көрсету - тапсыру). Мұнда назар өзі салған объектілердің күтілуі және жөндеу жұмыстары бойынша жеке серіктестің жауапкершілігіне қойылады.

- DBOOT/ЖҚИЭТ (Design, Build, Own, Operate, Transfer - жобалау - құрылыс - иемдену - эксплуатация/басқару - тапсырыс). Бұл нысандағы келісімнің ерекшелігі жеке инвестор объектінің жауапкершілігі құрылысы бойынша ғана емес, сонымен қатар жобалауда да орын алады. DBFO/ЖҚҚЭ (Design, Build, Finance, Operate - жобалау - құрылыс - қаржыландыру - пайдалану/басқару) оның құрылысты инфрақұрылымдық объектілерінің қаржыландыруға жауапкершілігі арнайы алдын ала ескеріледі [120, 24 б.].

Біздің ойымызша Қызылорда облысының автожол саласына МЖӘ-тің жоғарыда айтылған механизмдердің жиынтық өзінше түріндегі механизмін- DBOMQT/ЖҚЭҚБТ (Design, Build, Operate, Maintain, Quality control, Transfer - құрылыс - эксплуатация/басқару – қызмет көрсету - тапсыру) жол саласын дамыту мақсатында ұсынып отырмыз.

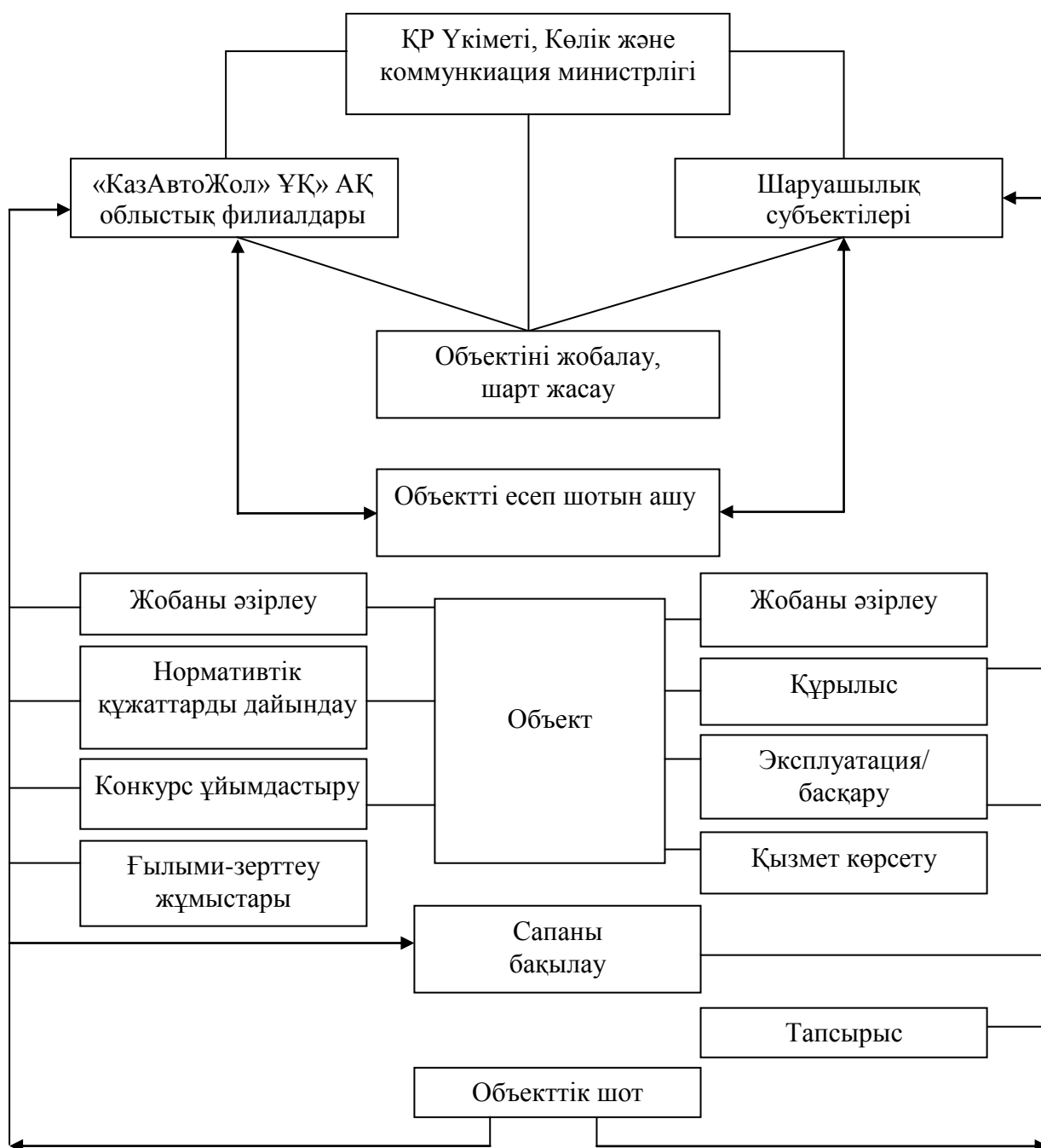
Ол облыстың тек автожол объектілеріне ғана емес жалпы басқа да инфрақұрылымдық салаларда қолданыс табуы мүмкін. Бұл механизмнің негізінде объектіні жеке серіктеске берер алдында шартта жол басқармасының тәуекелділігін төмендету мақсатында, қолданыс мерзімі ішінде инвестор өзі салған жолдан өткен әрбір 1000-шы автокөліктің алымын ашылған есеп шотына аударып отыруы қажет болады. Мерзім аяқталған уақытта мемлекеттік органдар тарапынан жолдардың немесе инфрақұрылымның жағдайын бағалап, бақылап барып алынады. Егер бақылау қорытындылары нашар нәтижелерді беретін болса, шотта жинақталған қаржы сомасы талапқа сай болмайтын көрсеткіш дәрежесіне байланысты шегеріліп тасталынады да, ол сома облыстың жергілікті және аудан маңындағы жолдардың оңалтуына жұмсалынады. Қалған сома инвесторға қайтарылады.

Ұсынылып отырған автожол шаруашылығын басқарудың оңтайлы әріптестік механизмі сызбасы 16-суретте көрсетілген.

Мемлекет жобамен байланысты бюджеттік табыстардың ұлғаюынан пайда табады: конъюнктураның жандануы, аймақтың дамуы, инвестициялық тартымдылығының жоғарлауы. Әріптестіктің оңтайлы ұйымдастырылуы келесідей факторлармен байланысты пайда табу мүмкіндіктерін жасайды :

- облысқа маңызды жобалардың бірінші жүзеге асырылуы;
- аймақтардың дамуын тездету;
- қызмет көрсету механизмі мен моделін жақсарту;
- мемлекеттік басқаруда жатқан ауыртпалықты жеңілдету;

- инвестициялық шығындарды төмендету;
- ұлттық және/немесе халықаралық қолдау және жаңа қаржыландыру көздеріне мүмкіндікті кеңейту.



16-сурет – Автожол шаруашылығын басқарудың оңтайлы әріптестік механизмінің үлгісі

Ескерту - автормен жасалынған

Жалпы тиімділік әсеріне жететін жол құрылысы мен инфрақұрылымын пайдалануда мемлекет-жеке әріптестік механизмдерінің жүзеге асырылуы Қызылорда облысындағы шағын және орта кәсіпкерліктің жаңа салаларының пайда болуына септігін тигізеді.

Біздің ойымызша, ұсынылып отырған механизмні жүзеге асырылуы аймақтағы жол шаруашылығын басқарудағы тәуекелділікті төмендетеді.



17-сурет – Мемлекеттік-жеке әріптестік механизмі үлгісінің тізбегі  
Ескерту – [121, 16 б.] әдебиеті негізінде автормен жасалынған

Автожол шаруашылығын басқарудағы оңтайлы әріптестігінің жүзеге асырылу тізбегінің ерекшелігі оның пайдалану мен басқарудан кейін міндетті қызмет көрсету үрдісінің болуын қарастырады.

Бұл механизмнің басты мақсаты – шарт жасасушы тұлғалар арасында оппортунистік салдарды төмендету болып табылады, яғни дер кезінде қажетті іс-әрекеттердің орындалмауы ретінде көрінуі мүмкін. Қазіргі кезде автожол шаруашылығындағы басты мәселе – тиімді басқару жүйесінің болмауынан деп айтуға болады, себебі қанша қаражат көлемі бөлінбесін, жергілікті маңыздағы жолдар сапасы көтерілмейді. Осы жағдайдың сапалы шешімі ретінде Англияда орын алған жағдайды мысалға келтіруге болады. 80-жылдардағы жаппай мемлекет қызметкерлерін орыннан босату нәтижесінде, негізгі мекемелерге басшыларды жеке секторлардан жинақтау арқылы жүргізілді, нәтижесінде мекемелер сапасыз қызметке материалды жауапкершілікті артты.

Аталған тетіктердің автожол шаруашылығында қолданылуы төменгі сапалы жолдар және ақша қаражаттар мәселесін шешуге негіз болар еді. Барлық жолдарды ақылы ету мүмкін емес, себебі Заң бойынша көрсетілген негізгі талап – баламалы жолдардың болуы міндеттеледі. Осы тұрғыда жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту арқылы шығындарды өтеуге мүмкіндік болар еді: ақылы тұрақтар, демалыс зоналары, кафе, жарнама және т.б.

Алайда, аймақтың және саланың инвестициялық тартымдылығына әсер ететін жол инфрақұрылымының даму деңгейі қазіргі уақытта өзіндік мәселелермен қамтылған, негізгілердің бірі - жол инфрақұрылымының барлық элементтерінің сипаттамасын жинақтайтын көрсеткіштер кешені жоқ [122]. Мысалы, автожол категориясы сияқты кең қолданылатын критерийі жол инфрақұрылымының жалпы даму деңгейінде қамтылмайды.

Жол инфрақұрылымының даму деңгейін бағалау бойынша, нарықтық ортаға икемді тағы бір әдіст ретінде аймақ арасындағы даму деңгейін салыстыруға мүмкіндік беретін, жол шаруашлығына техникo-экономикалық көрсеткіштерінің әсерін сипаттайтын, сонымен қатар республикалық, аймақтық және жергілікті жол инфрақұрылымына инвестиция салу бойынша шешім қабылдау үшін қолдануға болатын әдістемелік тәсілді ұсынамыз.

Жол инфрақұрылымының даму деңгейі жол шаруашылығының көптеген техникo-экономикалық көрсеткіштеріне байланысты болып келеді және автомобильді көлік саласындағы кәсіпорындар қызметіне тікелей әсер етеді.



Егер көптеген факторлардың әсерінің нәтижесі болып табылатын жол инфрақұрылымының дамуының нәтижелілігін есептейтін болсақ, онды көпфакторлы регрессия теңдеуін келесідей түрде қолдануға болады:

$$y = a_0 + a_1 x_1 + a_2 x_2 + a_3 x_3 + \dots + a_n x_n \quad (4)$$

Нәтижелі белгі күрделі өзара іс-әрекетте бола тұра әрқашан өзінің әсер ету бағыты мен күшін өзгертіп отыратын, көптеген факторлардың бір мезгілде әсер етуінің ықпалында болады және сонымен қатар ол сыртқы көптеген жағдайлардың өзгерісіне тәуелді де болады, факторлар санына шектеу қойылу тиіс [123]. Ең алдымен, зерттеуге енгізіліп отырған факторлар талданып отырған объектіге деген әсерінің қайталанбауын болдырмау үшін, бір-бірінен тәуелсіз болуы керек.

Диссертациялық жұмыс шеңберінде жол инфрақұрылымының даму деңгейінің автожол категориясына тәуелділігін, олардың жол сервисінің объектілерінің болуы мен санын, тығыздығын, жол объектілерінің сапасын қарастырамыз. Көлік желісі бойынша ұйымдастырылатын тасымал көлемі және өндіріс, қойма, терминал және т.б. құрылымдары осы байланыста көрініс табуы қажет.

Сонымен, жол инфрақұрылымын дамыту деңгейін: автожол желісінің санаттылығын, жол желісінің тығыздығын, жол желісінің сапасын, жол желісі коэффициенті және Успенский коэффициентінің функциялары ретінде қарастыруға болады [124].

Осы функцияның жалпы көрінісін автожол инфрақұрылымының даму деңгейіне әсері бар факторларды ескеретін көп факторлы регрессия деңгейі ретінде қарастыруға болады.

$$y = f(x_1, x_2, x_3, x_4, x_5) \quad (5)$$

Мұндағы  $y$  - жол инфрақұрылымсының даму деңгейі ( $D_{г.і.}$ )

$x_1$  - автожол жүйесінің жолақшалар категориясы (Ка.с.);

$x_2$  - автожол категориясының тығыздығы ( $d_{с.с.}$ ), 1000 шаршы км. адам тұратын аймақ;

$x_3$  - жол жүйесінің қалпында ұстау коэффициенті

$x_4$  - жол сервисінің коэффициенті ( $k_{г3}$ );

$x_5$  - Успенский коэффициенті ( $d_v$ ).

Аталған автожол категориялары халық шаруашылығының және техникалық-пайдаланушылық қозғаушы күштерінің маңыздылығын сипаттайды. Автожол жүйесінің категориялылығын бейнелейтін көрсеткіш ( $x_1$ ) әкімшілік-территориялық көліктік желідегі барлық автожолдардың категорияларын есепке алады, себебі дәл осы үшін жол инфрақұрылымның даму деңгейі анықталып отыр. Ол орта есеппен алынған теңдік ретінде көрсетіледі, яғни әрбір жол ұзақтығына көбейтіліп және сол аймақтың автожол жүйесінің категориясының жалпы ұзақтығына қатынасымен анықталады (24-

кесте).

Ұсынылған әдісте автожол жүйесінің кері категория өлшемі қолданылады, себебі автожол жүйесінің категориялылығы сандық көрсеткіші - позитивті фактор. Бұл көрсеткіш жақсы сапалы автожолдардың жалпы ұзақтығы 0,2 болуы мүмкін, егер автожол жүйесі V категориялы жолдардан тұрса және 1-ге дейін кейбір автожолдар I категориялы сапаға ие. Бұл есептеулер бойынша мұндай көзқарас өзінің кері жақтарын да тапты.

24-кесте – Автомобиль жол желісінің категориялылығын есептеуінің жобалық үлгісі

| Көрсеткіштің атауы  | Есептелуі   |  |
|---|---|--|
|   | Нұсқа № 1   | Нұсқа № 2  |
| Автомобиль жол желісінің категориялылығы                        | Автожолдың жалпы ұзындығы-6000 км, оның ішінде I кат.-500 км, II -1000, III-1500, IV-1500, V-1500 км<br>500x1+1000x2-<br>1500x3+1500x4+<br>1500x5/6000=3,42 | Автожолдың жалпы ұзындығы- 6000 км, оның ішінде I кат.-1000 км, II-500, III-1500, IV-1000, IV-1000км. 1000x1+1500x2-<br>1500x3+ 1000x4+<br>1000x5/6000=2,9 |
| Ескерту – [124, 49 б.] әдебиет негізінде автормен құрастырылған |   |  |

( $x_2$ ) жол желісінің тығыздығы –  $1000\text{км}^2$  аймақ шақырымында өлшенетін, жол шаруашылығында кең қолданысқа ие макроэкономикалық көрсеткіш. Қалың жол желісі керек емес аудандарында (шөл, орман және т.б.) нәтиженің әсер етпеуі үшін тұрақталған аудандардың аумағын есепке алу керек. Қалың тұрақталған аймақтардағы және мемлекеттердегі жол инфрақұрылымның деңгейін бағалау үшін жалпы тұрақталған территория көрсеткішін қолдануға болады. Мұндай көзқарас өзінің кері жақтарын тапты. Себебі ( $x_2$ ) көрсеткіші әрқашан 0-ден үлкен.

Автожолды қалпында ұстау сапасы жол инфрақұрылымын бағалауды анықтаудағы бірден-бір фактор. Автомобиль жол желісінің сапасын катері жайындағы сұрақтарға үлкен ықылас білдіріледі, және оның шешуін табудағы әдістер үнемі жаңартылып отырады. Қазіргі күні автожолдарды қалпында ұстау деңгейін анықтау үшін ОДМ 218-2003 «Автомобиль жолдарын күту деңгейін бағалау бойынша басшылық (Уақытша)» көрсетілген әдісті қолдануды ұсынылады. Бағалау кезінде автожолдарды қалпында ұстауына әсер ететін фактілік көрсеткіштердің қаншалықты түрде ережелер мен нормаларға сай келетіндігі анықталады.

Автожолдарды қалпында ұстау деңгейлері жоғарғы, орташа және болатын және болмайтын болып бөлінеді, және ол оның сұранысына тікелей байланысты болып келеді. Бұл тендіктегі басты критерий – жолдардағы

ақаудың болу-болмауы болып табылады.

Автожолдарды қалпында ұстауын бағалаудың орташа бағасы келесі формула арқылы анықталады:

$$O_{орт} = \frac{2N_{2\text{желі}} + 3N_{3\text{желі}} + 4N_{4\text{желі}} + 5N_{5\text{желі}}}{N_{п\text{желі}}} \quad (6)$$

мұндағы  $N_{2\text{желі}}$  ;  $N_{3\text{желі}}$ ,  $N_{4\text{желі}}$ ;  $N_{п\text{желі}}$  – жолдарды қалпында ұстау категориялылығы және бағалануы, сәйкесінше «2» - өте жаман, «3» - жаман, «4» - орташа, «5» - жақсы-жолдар жүйесіндегі шақырымдары.

Әртүрлі бағаланатын жолдар жүйесіндегі шақырымдар санын анықтау үшін, әрбір шақырым тексеріледі, және құрастырымдық элементтерге, физикалық өлшемдер мен ақаулардың бар-жоқтығы бекітіледі. Әрбір дефект түрін жою үшін аталған әдіс бойынша жүзеге асыруға болады. Жою коэффициенті - бұл қызмет көрсетілетін шақырымның бөлігін анықтайды, яғни егер шақырымда ақау болса, ол жойылады [125]. Оған қоса егер шақырым «2» деп. бағаланса, ол да алып тасталады, мұнда екі көрсеткіш те есепке алынады- орташа баға және «2» деген бағалау.

Бірақ, біздің пікір бойынша, автожолдарды қалпында ұстау дейгейінің әдісі субъективті болып келеді. Жол инфрақұрылымның дамуына әсер ететін жолды қалпында ұстау сапасы категориясын есепке алып көрейік ( $x_3$ ).

Оны анықтау үшін әрбір жолды қалпында ұстау деңгейіне 1-ден 4 - ке дейін сандық көрсеткішпен бейнелейік, яғни 1 - болмайтын дейгей, 2 - болатын деңгей, 3 - орташа, 4 - жоғарғы деңгей. Есептеу келесі теңдеу арқылы жүзеге асады:

$$x_3 = nO_{cp}, \quad (7)$$

мұндағы,  $n$ -(1-4 бүтін сан) автожолдың әрбір деңгейіне берілген мән,  $O_{cp}$  -жол желісінің қалпында ұстау деңгейінің орташа бағасы.

Тәжірибеде аталған көрсеткішті есептеу қиынға соғуы мүмкін, яғни автожолдың әрбір шақырымын бағалау керек және аралық тізімдемелерді ақауларды есепке ала отырып толтыру керек және автожолдарды қалпында ұстауын бағалауы туралы актілерді толтыру керек.

№1 вариантында жол желілерінің қалпында ұстау деңгейінің орташа бағасы «2» деген баға санының 3,8 баллында 20 пайызға тең болды. Демек, жол желісін қалпында ұстау деңгейі ретсіз болып табылады, яғни  $n=1$  болғанда,  $x_3$  мәні 3,8-ге ие. №2 вариантта  $x_3$  мәні жол желілерінің қалпында ұстау деңгейінің орташа бағасы «4» деген баға сәкес келгенде, ол 8 баллға тең.

Жол желілерінің қалпында ұстау деңгейінің сапасы коэффициентінің соңғы көрсеткіші 2 балл ( $n=2$ ,  $O_{cp\min}=2$  болса) мен 20 балл интервалында ( $n = 4$ ,  $O_{cp\max} = 5$ болса) болып табылады. Тәжірибеде бұл көрсеткіштің мәні 2,85 пен 4,85 аралығында ауысып тұрады.

( $x_4$ ) жол сервисінің коэффициенті жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілгендігін сипаттайды және жол инфраструктурасының дамуына

ықпал етеді. Жол желісінің ұзақтығының инвентаризациясымен анықталған жол бойындағы сервис объектілерін бөлумен анықталады. Көрсетілген мысалда оның мәні №1 нұсқада - 0,5 мәніне, №2 нұсқада 0,6 мәніне тең.

Осы функцияға әсерететін тасылатын жүктің құрылымы мен көлемін енгізу керек, осы тәуелділікті сипаттайтын өлшемді енгізу керек, Успенский коэффициенті ( $d_v$ ) ((5) формуланы қараныз). Қызылорда облысы бойынша есептелген Успенский коэффициенті 2008 жылы 26,6 км/1000кв.км., ал 2009-2012жж. 44,9-47,6 км/1000кв.км тең болды. Яғни егер Успенский коэффициенті өссе, ол жолмен жүк тасымал көлемінің азайғандығын көрсетеді, демек бұл екі көрсеткіштің өзара тәуелділігі пропорционалды болып табылады. Функциядағы  $x_5$  - успенский коэффициентінің кері көрсеткіші.

Сөйтіп, жол инфрақұрылымының даму деңгейін сипаттайтын  $D_{r.i}$ , көрсеткіші жол сервисінің коэффициентіне, қалпында ұстау коэффициентіне және жол жүйесінің тығыздығына тәуелділігі тура пропорционал болса, автожол жүйесінің категориялылығына және Успенский коэффициентіне тәуелділігі кері пропорционал болып табылады.

Демек, құрылған теңдеу келесідей болады:

$$y = x_2 + x_3 + x_4 / x_1 + x_5 \quad (8)$$

енді көрсеткіштерді осы теңдеуге қойсақ, №1 нұсқада ол 3,71 тең болады, №1 нұсқа Қызылорда облысының нақты жағдайына сәйкес келеді. Егер аталған көрсеткіштердің барлығы ең жақсы нәтижеге ие болса, онда жол инфрақұрылымының даму деңгейі 15,9-ға тең болады (25-кесте). Сәйкесінше, инвестициялық салымдар жол инфрақұрылымын даму деңгейінің кіші мәні бар әкімшілік бірліктері үшін қажетті.

25-кесте – Жол инфрақұрылымын дамыту деңгейін есептеудің үлгісі

| Көрсеткіш атауы   | Есептелген нәтиже |          |
|---|-------------------|----------|
|   | Нұсқа №1          | Нұсқа №2 |
| Автожол желісінң кері категория өлшемі                                    | 0,292             | 0,345    |
| Автожол желісінің тығыздығы. $x_3$<br>км/1000 кв.км. тұрақталған аумағына | 304               | 320      |
| Автожолды қалпында ұстау сапасының коэффициенті,<br>$x_3$ балл.           | 3,8               | 8,0      |
| Жол сервисінің коэффициенті, $x_4$ шт./1 км.                              | 0,5               | 0,6      |
| Успенский коэффициентіне кері өлшем, $x_5$                                | 0,022             | 0,03     |
| Жол инфрақұрылымының даму деңгейі ( $D_{r.i}$ ), $y$                      | 3,71              | 15,90    |
| Ескерту – автормен құрастырылған  |                   |          |

Жасалған зерттеу жол инфрақұрылымының даму деңгейін сандық көрсеткішке айналдыруға мүмкіндік берді. Аталған көрсеткіш

макрэкономикалық мәнге ие бола отырып, тәжірибеде қолданысқа ие болады.

Сол негізде, біз көрсетілген әдісті аймақтық және мемлекеттік деңгейде жол инфрақұрылымын дамыту бағдарламасын жасағанда үлкен көмек көрсетеді деп жобалаймыз.

Өңірлердің басты мәселелері болып қаржы-қаражаттардың түсімі мен басқару арасындағы дисбаланс болып табылады, көлік-жол департаменттері төменгі сапалы жолдар, арзан еңбек күштерінің жалдануы, ескі технологиялардың қолданылуын мерзімінде және қажетті көлемде түспеген қаражат есебінен деп ақталады. Бақылау органдары әрдайым автожол төсемдерін бұзылуын белгілейді.

Алайда жүргізілген талдаудың нәтижесінде, автожол шаруашылығында негізгі проблема ақша қаражаттардың жеткіліксіздігінен бұрын, сауатсыз басқару салдарынан деп пайымдауға негіз бар. Біздің ойымызша, ұсынылған тетіктердің автожол шаруашылығында сауатты қолданылуы төменгі сапалы жолдар және ақша қаражаттар мәселесін шешуге негіз болар еді.

## ҚОРЫТЫНДЫ

Диссертациялық зерттеулер мен қойылған міндетті шешу мақсатына сәйкес теориялық деңгейдегі, сондай-ақ тәжірибелік бағыттағы ұсыныстар мен тұжырымдамалар қалыптастырылды. Шаруашылықтың барлық салаларындағы экономикалық өсудің негізгі факторларының бірі болып табылатын аймақтық көлік желісіндегі автожол шаруашылығының тиімді басқару мен дамыту мәселелерін зерттеу республика экономикасының алдында оны сапалы жаңа деңгейге көтеру міндеті тұрғандығын көрсетті.

Диссертациялық жұмыстың зерттеу нәтижесін қамти келе, келесідей тұжырымдамалар мен ұсыныстар жасалды:

1. Автожол шаруашылығын басқарудың теориялық зерттеу нәтижелері жол кешеніндегі түсініктемелік аппараттың әлі де жеткіліксіз деңгейде қамтылғандығын және нормативтік бағдарламаларда нақтыланбағандығын көрсетті. Автор тарапынан жол инфрақұрылымына берілген анықтамасы жол шаруашылығындағы маңыздылығын айқындайды. Осы тұрғыда ғылыми айналымға автордың автожол инфрақұрылымына ұсынған анықтамасын енгізу маңызды болып табылады.

2. Географиялық орналасу жағдайына байланысты Қазақстан үшін көлік автожол қатынастарының еуропалыққа қосылуы, дүниежүзілік көлік желісіне бірігуі аса маңызды роль атқарады. Сондықтан жол қызметі саласында дүниежүзілік тәжірибені зерттеу нәтижесінде шетелдік мемлекеттердің тәжірибесінде, жолдардың территориялық қағидалар бойынша басқарудың жетілдірілген көпдеңгейлі механизмнің болуы, тұрақты түрде ресурстары бар қаржылық құралдардың арнайы қорларында жинақталуы автожол шаруашылығын басқарудағы жетістіктерінің негізі болып табылатындығы анықталды. Сонымен қатар маңыздысы, мемлекеттік басқару органдары деңгейлерінде жол жабындыларына көлік жүрісін қамтамасыз ететін арнайы орын ретінде емес, ұлттық экономиканың тиімділігінің маңызды факторы ретінде шаруашылықты басқару саясатын қайта құру қажеттілін айқындайды.

3. Саланың дамуы қомақты дәрежеде басқару үрдісінің тиімділігіне, механизмінің дамуына байланысты болады. Жол шаруашылығын басқару механизмінде басқару функциялары жүзеге асырылатын бір-бірімен байланысқан элементтер тізбегі анықталды: кәсіпорынның даму мақсаты мен мәселелерін анықтау; қойылған мақсаттарға жету жолдарын жасау; саланың үйлесімді және теңдестірілген экономиканың өсімін қамтамасыз ету; материалды, еңбек және қаржы ресурстарын бөлу және тиімді қолдану; кәсіпорындардың, министрліктерді және ведомствалардың шаруашылық қызметін оперативті реттеу және жинақтау; жасалған жоспарлы тапсырмалардың орындалуы мен шаруашылықты қызметтің нәтижелерін есепке алу және бақылау.

4. Зерттеу нәтижесінде жол шаруашылығы менеджментінің – нарықтық шаруашылық жүйесіндегі ерекше басқару түрі және оған келесілер тән екендігі анықталды: бәсекелестікті, кәсіпкерліктің тәуелсіздігін және шаруашылық

шешімдерді қабылдауды, капитал, жұмыс күші, еркін баға қою қозғалысындағы миграциялық механизмдерді қарастыратын экономика дамуының нарықтық механизмі; жол мекемесінің нарықтағы іс-әрекетінің бейімделуі, бәсекелік артықшылықтарды қолдану, ол біріншіден, адами факторға бейімделуісіз, екіншіден, менеджердің жоғарғы біліктігісіз, үшіншіден, менеджердің креативтілігісіз мүмкін емес.

5. Қазақстан автожолдарын пайдалану деңгейін талдау нәтижелері келесідей қорытынды жасауға мүмкіндік берді: республикалық маңызы бар автожолдардың жақсы жағдайында – 31 %; қанағаттанарлық – 50 %; қанағаттанарлықсыз – 19 %; жергілікті маңызы бар автожолдардың жақсы жағдайында – 17 %; қанағаттанарлық – 49 %; қанағаттанарлықсыз – 34 %. I санаттағы жолдар барлығы 7,6%, II санаттағы - 26,6%, ал толық сипаттағы жол жамылғысы - тек 29% құрағанын көрсетеді, ал халықаралық дәрежедегі жолдар кем дегенде II санаттағы жолдар параметрлерін және жол жамылғысы капиталды түрдегі болуы тиіс. Жолдың техникалық жағдайы қозғалыс жылдамдығын қысқарту мен жолаушылар мен жүк жеткізу уақытын арттыруға, отынның үлестік шығынының 1,5 есе артуына, жылжымалы құрамды жөндеу және техникалық қызмет көрсетуге кеткен шығынның 2-3 есе өсуіне және оны пайдалану мерзімінің қысқаруы мен тасымалдау құнының өсуіне алып келеді. Осыған байланысты, отандық және шетелдік инвесторларды транзитті бағыттағы автожол инфрақұрылымын дамытуға, Қазақстан жолдары бойынша қазақстандық және шетел тасымалдаушыларына мейлінше тиімді және жағымды, қауіпсіз жағдайлар жасалыну қажеттілігі анықталды.

5. Қызылорда облысы бойынша жолдардың жағдайын бағалау нәтижесінде, негізінен облыстық және аудандық маңызы бар жолдар IV техникалық санатқа, ал кейбір ауылдық елді мекендерге апаратын жолдар – V техникалық санатқа жататына анықталды. Төсемдері әртүрлі автомобиль жолдары және топырақ жолдар қозғалыс жылдамдығы бойынша да, осьтік жүктемесі бойынша да талаптарға сәйкес келмейді және жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етпейді. Саланың басты техникалық проблемасы – жол төсемдері қасиеттерінің үдемелі жоғалуы. Облыстағы жолдардың көп бөлігі 60-80 жылдары жобаланып салынды, ол кезде автомобиль осіне есептелген жүктеме 6 тоннадан аспайтын болды. Бүгінгі таңда ось жүктемесі 12-15 тоннаға дейін жеткізілді. Облыстық және аудандық маңызы бар жолдар бойынша бұл жүктемеден аздап асып кететін үлкен жүк көліктерінің қозғалыс қарқындылығы ғана оларды болашақта бұзылудан сақтайды.

6. Зерттеу нәтижелері автожол желісінің ұзақ мерзімді басқару тұжырымдамасының, саланы тұрақты және сенімді қаржыландыру жүйесінің болмауы қажетті көлемде ішкі және сыртқы инвестицияларды тарту есебінен автожол транзитті дәліздерін жөндеу және құрылыс жұмыстарын қаржыландыруды қамтасыз ету қажеттігін анықтады. Инвестициялау мәселелерін қарастыру барысында шектелген қаржы құралдарын бірінші ретте халықаралық автожол дәліздерін және халықаралық жолдарды дамытуға бағытталуы қажет, яғни оларды мемлекеттің транзиттік потенциалын жүзеге

асырудың тиімді жүйесі ретінде пайдалану маңызды.

7. Талдау нәтижесінде Қызылорда облысының көлік жүйесінің дамуын басқарудағы біріктірілген модельді ұсыну дәйекті болып табылады. Көлік инфрақұрылымын басқарудың біріктірілген үлгісі облыс территориясында орналасқан және өзара көлік-экономикалық байланыстарды және ел ішінде және сырттай көлік тасымалдарын қамтамасыз етуге қатысатын жергілікті, аймақтық және республикалық деңгейде барлық көліктің және көлік сферасы объектілерінің жиынтығы ретінде ұсынылуы мүмкін. Бұл модель ғылыми-тәжірибелік қызығушылық қалыптастырады, себебі көлік жүйесінің құрылымы мен параметрлерін негіздеуге, оның тұрақты қызметінің тиімділігін артуға, көлік қызметінің мазмұнын анықтауға мүмкіндік береді.

8. Қызылорда облысының автожол шаруашылығын басқаруда заманауи жағдайларға сай басқару механизмін әзірлеу қажеттілігі анықталды. Жергілікті деңгейде автожол саласын басқару механизмі саланың даму элементтерін айқындатып, жол саласының әлеуетін арттырып, тұрақты дамуды қамтамасыз етеді. Автожол саласын басқарудың аймақтық механизмі, ұйымдастырушылық-нормативті блогы, жоспарлау блогы, басқарушылық технологиялар, инновация блогы, кадрлық блок, ресурстық блоктарды қамтыған және әр блок өзінше бірнеше элементтерден тұрады, олардың әрқайсысы тұжырымдаманың жүзеге асырылуында маңызды функционалдық роль атқарады.

10. Жол инфрақұрылымын басқару деңгейін бағалауда көптеген әдіснамалық тәсілдерді қарастыра отырып, қазіргі таңда жол инфрақұрылымының барлық элементтерінің сипаттамасын біріктіретін кешенді көрсеткіштің жоқ екендігі анықталды. Мысалға, кең қолданылатын көрсеткіш - автожол категориясы, жол инфрақұрылымының жалпы даму деңгейін қарастырмайды. Жол инфрақұрылымының даму деңгейін бағалауға ұсынылған әдіснамалық тәсіл оның дамуын аймақтар, елдер және т.б. салыстыруға мүмкіндік береді, сонымен қатар республикалық, аймақтық және жергілікті маңыздағы жол инфрақұрылымына инвестиция салу бойынша шешім қабылдауда қолданылуы мүмкін.

11. Қызылорда облысының жол шаруашылығында мемлекеттік-жеке басқару механизмінің қолданылуы автожол шаруашылығын басқаруды дамытуға қосымша мүмкіндіктер береді. Автожол шаруашылығын басқарудың оңтайлы әріптестік механизмінің экономиканың әлеуметтік маңызды саларда қолданылуы тиімді қаржы ағындарын қайта құру және басқару құрылымы арқылы жол шаруашылығының төлем қабілеттілігін және табыстылығын жоғарылатуға ықпал етеді.



## ҚОЛДАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 Қазақстан Республикасы Президенті Н.А.Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы «Қазақстан жолы – 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» // [электронды ресурс: [http:// www.strategy2050.kz](http://www.strategy2050.kz)]
- 2 Митаишвили А.А. Экономические проблемы развития транспорта. - М.: Транспорт, 1982.- 231 с.
- 3 Автомобильные дороги: Совершенствование методов проектирования и строительства: монография / под ред. В.М.Сиденко. - Киев : Будивельник, 1973. - 278 с.
- 4 Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: Качество и эффективность. -М.: Транспорт, 1993.-255с.
- 5 ҚР статистика агенттігі. Қазақстан Республикасындағы көлік / Статистикалық бюллетені // [электронды ресурс: [http:// www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)]
- 6 Лившиц В. Системный анализ экономических процессов на транспорте. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.
- 7 Галабурда В.Г., Персианов О.А., Тимсошин А.А. и др. Единая транспортная система: учеб. для вузов. - М.:Транспорт, 1996. - 295 с.
- 8 Ушаков Д.Н. Толковый словарь русского языка// [электронный ресурс: [http://www.mirsllovushakova.ru/show\\_term/88253/](http://www.mirsllovushakova.ru/show_term/88253/)]
- 9 Бизнес словарь // [электронный ресурс: <http://www.businessvoc.ru>]
- 10 Словарь экономических терминов // [электронный ресурс: <http://www.bank24.ru>]
- 11 Хенкеева Д.Д. Комплексное развитие дорожного хозяйства в условиях трансформационной экономики: дис... канд. эконом. наук. –М., 2003.- 179 с.
- 12 Галабурда В.Г. Маркетинг на транспорте: учебное пособие.- М.: МИИТ, 1992.- 108 с.
- 13 Большой экономический словарь/ под ред. А.Н. Азрилияна.-5-е изд. доп. и перераб. –М.: Институт новой экономики, 2002.- 1280 с.
- 14 Пищик Ф. П. Инфраструктура железнодорожного транспорта: учеб.-метод. пособие для выполнения контрольной работы. – Гомель: БелГУТ, 2011. – 37 с.
- 15 Қазақстан Республикасы. ҚР Заңы. Автомобиль көлігі туралы: қабылданған 18 шілде 2003
- 16 Айдарова Н.А. Государственное регулирование естественных монополий в условиях трансформации Российской экономики: автореф. ... канд. юрид. наук.- Челябинск, 2000.-13 с.
- 17 Вторушина Н. Проблем, право, не счесть // Деловой журнал РЖД – Партнер.- 2009.- № 23 (171).- С.35-39
- 18 Шелестов Н.Е., Кузнецова А.И. Проблемно-управленческое содержание инновационной автодорожной инфраструктуры // Экономика и право. XXI век. - 2012. - №3. –С.48-53

- 19 Молодцов В. А., Пеньшин Н. В., Гуськов А.А. Транспортная инфраструктура в решении проблем безопасности дорожного движения : учеб. пособие. – Тамбов : ТГТУ, 2014. – 83 с.
- 20 СНиП РК 3.03-09-2006 Автомобильные дороги
- 21 Бабков В.Ф. Автомобильные дороги: учебник для вузов/ 3-е изд. перераб. и доп.- М.: Транспорт, 1983. - 280 с.
- 22 Хабибуллина Е.Х. Критика экономических воззрений Франсуа Перру: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.02. М., 1987.-168 с.
- 23 Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вуза. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – 495 с.
- 24 Бабков В.Ф. Современные автомобильные магистрали/ 2-е изд. перераб. и доп.- М.: Транспорт, 1974. - С.13-14
- 25 СТ РК 1412-2005. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения.
- 26 Қазақстан Республикасының 2015 ж. дейінгі көлік стратегиясы. Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығы:бек.11 сәуір 2006 жыл, № 86
- 27 Положение о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Казахстан: утв. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2004 года, № 1232
- 28 Автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық оператор туралы: бек. Қазақстан Республикасы Үкіметінің Қаулысы 2013 жыл 30 шілдесінен, №744
- 29 АҚ «ҰҚ «КазАвтоЖол» ресми ақпарат //[электронды ресурс: <http://www.kaz.kazautozhol.kz>]
- 30 Даубаев К.Ж. Стратегическое управление транспортным комплексом Казахстана в условиях устойчивого инновационного развития: теория, методология, механизмы реализации: автореф. ... док.эконом.наук : 08.00.05 : защищена 25.11.2010 / Каз. академ. транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева. - Алматы, 2010. - 46 с.
- 31 Найденов И. Транспортный комплекс Восточно-Казахстанской области // Қаржы-Қаражат.- 2001.-№10.- С.42-45.
- 32 Гарманов Е.Г. Экономическая эффективность дорожного хозяйства.- М.: Транспорт, 1984. -173с.
- 33 Автомобильный транспорт Казахстана: 2003-2004 // Ежегодный доклад IRU.- М., 2004.-147 с.
- 34 Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш. Экономика и управление.- М., 2005. – 448 с.
- 35 Раппопорт В. Ш. Диагностика управления (практический опыт и рекомендации).- М.: Экономика, 1988. –127 с.
- 36 Акбердин Р.З., Кибанов А.Я. Совершенствование структуры, функций и экономических взаимоотношений управленческих подразделений предприятий при разных формах хозяйствования: учебное пособие.- М.: ГАУ, 1993. -72 с.
- 37 Барциц И.Н. Эффективное управление по результатам //

Национальные проекты.- 2008. - № 6. - С. 92-94.

38 Виханский О.С. Стратегическое Управление.- М.: Гардарики, 1999.- 207 с.

39 Кинг У. Стратегическое планирование и хозяйственная политика / пер. с англ. У. Кинг, Д. Клиланд.- М., 1982. - 149 с.

40 Клиланд Д. Системный анализ и условия управления / пер. с англ. Д. Клиланд, В. Клилинг.- М.: - 1971. -241с.

41 Горшкова, Л.А. Городничев А.Ю. Анализ эффективности системы управления организацией // Экономический анализ: теория и практика. -2004. - №16. - С.14-22.

42 Бородулин Л.И., Герасимов Е.Б., Мельник М.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб пособие. – Тверь.: ТГТУ, 2006. -180 с.

43 Лузыревский Л. С., Андреева И.В., Чекмарев О.П., Зиновьева Е.В. Проблемы теории управления в производственных экономических системах.- СПб.: Внешвузцентр, 2006. - 126с.

44 Бердалиев К.Б. Менеджмент: курс лекций. – Алматы.: Экономика, 2005. - 238 с.

45 Алабян С. Внешнеэкономические аспекты развития автодорожной отрасли России//Дороги России XXI века. - 2002.- №1. - С.59-63

46 Каплан Т.Л. Глобализация международных автомобильных перевозок // Евразийский транзит - перспективы III тысячелетия: материалы V межд. конф. «ТрансЕврАзия-2003». - Астана, 2003.- С.148-152

47 Кагперев А. Новости мировой транспортной системы. - в кн. Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный совет Комитета РФ по промышленной политике.-Челябинск: Социум, 2004. - С.521-650.

48 Межох, З.П. Лукашева И.В. Глобализация - фактор, определяющий современное развитие транспортной системы// Бюллетень транспортной информации. - 2007. - №10. - С.14.

49 Оспанов К.М. Шет ел инвестицияларын тарту механизмі // Қаржы-каражат. -2003.- № 7.–Б.40-42

50 Каплан Т.Л. Состояние и перспективы развития международных автомобильных перевозок // Евразийский транзит - перспективы III тысячелетия: материалы IV межд. конф. «ТрансЕврАзия-2002». - Астана, 2003.- С.58-62

51 Рунов И.Б. Бросок дракона или новое путешествие на Запад// электронный ресурс:[<http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=publications/dragon.pdf>]

52 На пороге XXI века: доклад о мировом развитии 1999/2000 года. - М.:Весь мир; Всемирный банк, 2000. - 37 с.

53 Беляков Г.С. Совершенствование методов подготовки инвестиционных решений в дорожном хозяйстве// Экономика строительства.- 2009.-№12.- С.45-52.

- 54 Хенкеева Д.Д. Дорожное хозяйство: проблемы его финансирования//Вестник Калмыцкого института социально-экономических и правовых исследований. -2001.- №20.– С.38-40
- 55 Рябиков Н.А., Байбулатова Н.Х. Современные методы обоснования развития сети автомобильных дорог // Бюллетень транспортной информации. – 2000. - №59. - С. 14.
- 56 Моисеев Г.А. Частное финансирование транспортных инфраструктур за рубежом // Транспорт: наука, техника, управление. - 2004. - №6. - С.39
- 57 Елисеев, С.Ю., Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт // ВКСС Connect.- 2008. - №2. - С. 11
- 58 Мирзаянц Г. Ю., Каримов Б.Б. Отечественный и зарубежный опыт финансирования и управления дорожными отраслями //[электронный ресурс: [http://www.reos.ru/REOS/nauka.nsf/0/3A41B06C7AD19DA1C32571F800546450/\\$FILE/Mirzanyac.pdf](http://www.reos.ru/REOS/nauka.nsf/0/3A41B06C7AD19DA1C32571F800546450/$FILE/Mirzanyac.pdf)]
- 59 Sessa C., Enei R. EU transport demand: Trends and drivers ISIS, paper produced as part of contract between European Commission Directorate-General Environment and AEA Technology.- 03.09.2008// [ [www.eutransportghg2050.eu](http://www.eutransportghg2050.eu).]
- 60 Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве / Е.Г. Ефимова.- М.: Анкил, 2007.-352 с.
- 61 Данилин Н. Как в мире делают и развивают хорошие дорожные сети //Дороги и мосты. – 2006. - №6. - С. 17.
- 62 ҚР статистика агенттігі. Статистикалық жинақтар //[электронды ресурс: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)]
- 63 Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2014 – 2018 жылдарға арналған стратегиялық жоспары: 2013 жылғы 31 желтоқсанындағы Қазақстан Республикасы Үкіметінің № 1561 қаулысымен бекітілген
- 64 Материалы Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ). - Брюссель, 2003. - 47 с.
- 65 О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан. Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан от 26 апреля 1995 года, № 557
- 66 Материалы Конвенции о дорожном движении. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении. - М.: АСМАП, 2003.-С.31-35.
- 67 Бекмагамбетов М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. - Алматы: ТОО «Print-S», 2003. - 456 с.
- 68 Информация о деятельности транспортно-коммуникационного комплекса за сентябрь 2012 года// [www.mtk.kz](http://www.mtk.kz)
- 69 Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. – М.: АСМАП, 2000. – 176 с.
- 70 Қазақстан Республикасындағы көлік 2008-2012. Статистикалық жинақ.-Астана, 2013.- 90 б.

- 71 Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдарының ұзындығы 2003-2012. ҚР статистика агенттігі. Жедел деректер //[электронды ресурс: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)]
- 72 Қазақстан Республикасындағы көлік жұмысының негізгі көрсеткіштері 2012. ҚР статистика агенттігі. Жедел деректер //[электронды ресурс: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)]
- 73 Қазақстан Республикасындағы көлік жұмысының негізгі көрсеткіштері. ҚР статистика агенттігі. Жедел деректер. 2012 жылғы мұрағат//[электронды ресурс: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)]
- 74 Дюсембаева А.Д., Омаев Ж.К. Методика определения эффективности стратегии развития механизмов управления в международных грузовых автоперевозках// ККҚА хабаршысы.- 2007. -№1(44). - С.203-209
- 75 Щербанин Ю.А. Международный обмен и транспорт.- СПб: Лики России, 2003. -69 с.
- 76 Рахметова Р.У. Краткий курс о эконометрике: учебное пособие. - Алматы.: Экономикс, 2009. – 68 с.
- 77 Математическое моделирование интенсивности движения автотранспорта / под ред. А.Б. Каплана. - М.: Транспорт, 2001. -124 с.
- 78 Батулин А.П. Оптимальное развитие линейных транспортных систем. -М.: Транспорт,1991. -174 с.
- 79 ҚР автожолдардың жағдайын талдау// ҚР КҒЗИ, Алматы.- 2008
- 80 ҚР Қаржы Министрлігінің статистикалық материалдары/[электронды ресурс: [minfin.gov.kz](http://minfin.gov.kz)]
- 81 Жумабеков А., Алимов Д. Дороги Казахстана: состояние и финансирование –обзор 2013 // Курсивкz.- 20.08.2013[электронный ресурс <http://www.kursiv.kz/news/details/obshestvo/Dorogi-Kazahstana-sostoyanie-i-finansirovanie---obzor/>]
- 82 Статистика международной автомобильной перевозки стран СНГ / под ред. Т.И. Козлова, А.А. Поликарпова. - М.: Транспорт, 2004. - С.36-39.
- 83 Бектасова А. Какие дороги планирует строить Казахстан на основе концессионных соглашений?. – Астана, 2012 // [электронный ресурс: [www.bnews.kz](http://www.bnews.kz).]
- 84 О состоянии и развитии автомобильных дорог СНГ/ Содружество Независимых государств Информационно-аналитический материал.- М.: 2012.- 72 с.
- 85 Қазақстан Республикасындағы құрылыс 2003-2012. ҚР статистика агенттігі. Жедел деректер //[электронды ресурс: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)]
- 86 Значение проекта «Западная Европа-Западный Китай» в развитии регионов Казахстана //[электронный ресурс: <http://europe-china.kz/>]
- 87 Инфраструктура и интенсификация экономики //под ред. В.П. Красовский. –М.: Наука, 1980.-193 с.
- 88 Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Транспортная инфраструктура рыночной экономики. Душанбе: Первая типография, 1997.-110 с

89 Назарбаев Н.Ә. «Жаңа онжылдық – Қазақстанның жаңа экономикалық өрлеуі, жаңа мүмкіндіктері» ҚР Президенті халқына жолдауы. 2010 жыл 29 қаңтар//[электронды ресурс: <http://www.akorda.kz/>]

90 Қызылорда облысының 2006-2012 жылдарға арналған облыстық және аудандық (қалалық) маңыздағы автомобиль жолдарын дамыту бағдарламасы: Қызылорда облысының облыстық мәслихаттың 2006 жылғы 29 наурыздағы XXIV сессиясында №268 шешімімен бекітілген

91 Қазақстан Республикасының 2010-2014 жылдарда көлік инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы: Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйегінде №1006 қаулысымен қабылданған

92 Сансызбаева Г.Н. Проблемы и перспективы совершенствования управления автодорожным хозяйством в Республике Казахстан // Кризис экономической системы как фактор нестабильности современного общества: матер. междунар. науч.-практ. конф..- Саратов, 2014. – С. 216-219.

93 Министрлік қызметінің негізгі бағыттары бойынша статистикалық мәлімет, ҚР КжКМ //[электронды ресурс: [www.mtc.gov.kz](http://www.mtc.gov.kz/)]

94 Белоусова Н.И. Уровень развития, уровень использования и уровень обеспеченности инфраструктурой //Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. -М.: ВНИИСИ,1979. - С. 58-69.

95 2020 жылға дейін Қазақстан Республикасы көлік жүйесі инфрақұрылымының дамуы мен интеграциясы бағдарламасы:бек. Президент Жарлығы. 2013 жылдың 13 қаңтарынан, № 725

96 Выписка из материалов. Комитет автодороги по Кызылординской области. – .Кызылорда, 2013

97 ӘДСҰ ресми ақпараттары //[электронды ресурс[<http://apps.who.int/gho/data>]

98 Выписка из материалов годового отчета деятельности УППИАТ Кызылординской области. - Кызылорда, 2010

99 Выписка из материалов годового отчета деятельности УППИАТ Кызылординской области. - Кызылорда, 2011

100 Қызылорда облысының облыстық және аудандық маңыздағы автомобиль жолдарында және елді мекен көшелерінде 2006-2012 жылдары атқарылған жұмыстар туралы статистикалық ақпарат// Қызылорда облысы ЖТжАЖБ материалдары

101 Қызылорда облысының ЖТжАЖБ қызметінің жарты жылдық есебі. - 2013.-22 б.

102 Қызылорда облысының ЖТжАЖБ қызметінің жылдық есебі.-2012.-34б.

103 Джайнакова Н.Т., Асангулова Ж.Э. Анализ результатов социологического исследования на тему «Изменение гендерных отношений в Кыргызстане» из опыта социологического исследования по гендерным отношениям в Кыргызстане» //[электронный ресурс: [http://www.gender.cawater-info.net/publications/pdf/gender\\_analysis\\_kyrg.pdf](http://www.gender.cawater-info.net/publications/pdf/gender_analysis_kyrg.pdf)]

104 Крыштановская О.В., Шалак В.И., Коростиков М.Ю., Евсегнеева Н.С.

Аналитический отчет о проведении социологического исследования «Динамика протестной активности: 2012-2013».- Гефтер, 2013.- 48 с.

105 Хенкеева Д. Критерий эффективности рыночных механизмов развития и государственной поддержки автодорожного комплекса// Матер. межд. науч.-практ. конф.- АПП «Джангар», 2002.- с.149-151

106 А.Жумагалиев рассказал о развитии автодорожной отрасли Казахстана, 2013 октябрь 21 // [электронный ресурс: <http://www.zakon.kz>]

107 Концепция развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан. Постановление Правительства РК: утв. от 27 апреля 2001г, №566

108 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. –Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011.– 216 с.

109 Великий Шёлковый путь. Страницы из истории Шёлкового пути // [электронный ресурс: <http://www.europe-china.kz/info>]

110 Көлік. ҚР статистика агенттігінің Қызылорда облысының статистика департаменті. Статистикалық бюллетень // [электронды ресурс: <http://kyzylorda-stat.kz/kaz/>]

111 ҚР статистика агенттігі. Автомобиль көліктерімен қамтамасыздандырылуы. - 2003-2012 ж.ж. көрсеткіштер // [электронды ресурс: <http://stat.gov.kz>]

112 Қалтаев А. Автомобиль көлігінің дамуындағы әлемдік тенденциялар // Көлік-коммуникация кешенінің менеджменті: түйткілді мәселелері және оларды шешу жолдары: халықа. ғыл.-тәжір. конф. матер..– Алматы: ҚазККА, 2008. – Б.111-114

113 Касимова М. В Кызылординской области увеличивается количество ДТП со смертельным исходом – прокуратура // [электронды ресурс: [www.bnews.kz](http://www.bnews.kz)]

114 Қалтаев А. Қазақстан Республикасындағы автомобиль көлігі жұмысының тиімділігін арттыру мәселелері // Саясат-Policy.- 2008.-№9.- Б.41-45

115 Сансызбаева Г.Н. Региональные компоненты повышения конкурентоспособности в условиях глобализации экономики. Коллективная монография «Мировой экономический кризис: теория, методология, практика. Экономические исследования/под ред. д.э.н., проф. А.А.Абишева, д.э.н. Мухамбетова. – Алматы: Экономика, 2009.- С. 1009-1017.

116 Қазақстан Республикасының транспорттық дәліздерінің даму тұжырымдамасы. Қазақстан Республикасы Үкімет Қаулысы: бек.2001 жылдың 27 сәуірінен, №566

117 2007-2024 жылдарға Қазақстан Республикасының тұрақты дамуға өту концепциясы: ҚР Президентінің Жарлығымен мақұлданған 2003 жылдың 17 мамырынан, №109

118 Қазақстан Республикасының 2010-2014 жылдарда көлік инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы Қазақстан Республикасы Үкіметінің Қаулысы: бек. 2010 жылдың 30 қыркүйегінен, №1006

119 2020 жылға дейін Қазақстан Республикасы көлік жүйесі инфрақұрылымының дамуы мен интеграциясы мемлекеттік бағдарламасы Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығымен: бек. 2014 жылдың 13 қаңтарынан, №725

120 Дерябина М. Государственно-частное партнерство: теория и практика // Вопр. экономики. –2008.– № 8.– С.64-78.

121 Казахстан: возможности государственно-частного партнерства в молодой стране перспективы развития / Результаты исследования USAID Kazakhstan.- 2008.- 34с. // [электронды ресурс: <http://pdf.usaid.gov/>]

122 Ковалев Н.Р. Региональная производственная инфраструктура: планирование и интенсификация. - Владивосток, 1987.-142 с.

123 Прудовский Б.Д., Керзнер М.Г., Трофимова Г.И. Математическое обеспечение АСУ в транспортном управлении. - М.: Транспорт, 2000. -385 с.

124 Вероятностные методы в вычислительной технике. - М.: Высшая школа, 2003. - 507 с.

125 Математические методы оптимального управления в задачах автомобильного транспорта: сб.науч.тр./под.ред. И.М.Кодолов и др. –М.:МАДИ, 2001. -133 с.



1-кесте – 2015 жылға дейін Қызылорда облысы жол шаруашылығын басқару тұжырымдамасының жүзеге асырудағы мақсатты индикаторлары

| №      | Индикатор  | Өлшем бірлік  | 1 нұсқа<br>(минималды)<br>2015ж. | 2 нұсқа<br>(ұсынылатын)<br>2015ж. | 3 нұсқа<br>(максималды)<br>2015 ж. |
|--------|--|---|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1      | 2  | 3   | 4                                | 5                                 | 6                                  |
| 1.     | Аудандық, өңірлік, республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы, соның ішінде:   | км  | 16475,0                          | 16630,2                           | 16619,8                            |
| 1.1.   | Республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы:  | км  | 1081,4                           | 1087,0                            | 1087,0                             |
| 1.1.1. | Көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштердің нормативтік талаптарына сәйкес келетін республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы;       | км  | 608                              | 690                               | 780                                |
| 1.1.2. | Көліктік-эксплуатациялық көрсеткіштердің нормативтік талаптарына сәйкес келетін республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындық үлесі; | Республикалық автокөлік жолдарының жалпы ұзындығының пайызы | 56,2                             | 63,5                              | 71,8                               |
| 1.1.5  | 2010-2015 жылдар арасында республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының құрылысы және қайта құруы, соның ішінде:                             | км  | 256,1                            | 285                               | 303,2                              |
|        | -құрылыс   | км  | 254                              | 259                               | 259,6                              |
|        | -қайта құру  | км  | 2,1                              | 26                                | 43,6                               |

1-кестенің жалғасы

| 1      | 2  | 3  | 4       | 5       | 6       |
|--------|--|--|---------|---------|---------|
| 1.1.6. | 2010-2015 жылдар арасында республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының күрделі жөнделуі, мөлшері және жөнделуі, соның ішінде:               | -  | -       | -       | -       |
|        | -күрделі жөндеу  | км   | 435,3   | 435,7   | 435,7   |
|        | -жөндеу  | км   | 617,7   | 618,2   | 618,2   |
|        | -мөлшер  | км   | 1081,4  | 1087,0  | 1087,0  |
| 1.2.   | Аудандық және өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы, соның ішінде:  | км   | 15393,6 | 15543,2 | 15532,7 |
| 1.2.1. | Көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштердің нормативті талаптарына сәйкес келетінаудандық және өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы; | км   | 141     | 304     | 4388    |
| 1.2.2. | Көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштердің нормативті талаптарына сәйкес келетін өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындық үлесі;         | Өңірлік автокөлік жолдарының жалпы ұзындығының пайызы                          | 0,9     | 2       | 28,3    |
|        |  | Өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдары тіреуіш жүйесінің 1-класты пайызы | -       | 16      | -       |

1-кестенің жалғасы

| 1      | 2  | 3  | 4       | 5       | 6       |
|--------|--|--|---------|---------|---------|
| 1.1.5  | 2010-2015 жылдар арасында республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының құрылысы және қайта құруы, соның ішінде:                     | км   | 256,1   | 285     | 303,2   |
|        | -құрылыс   | км   | 254     | 259     | 259,6   |
|        | -қайта құру  | км   | 2,1     | 26      | 43,6    |
| 1.1.6. | 2010-2015 жылдар арасында республикалық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының күрделі жөнделуі, мөлшері және жөнделуі, соның ішінде:       | -  | -       | -       | -       |
|        | -күрделі жөндеу  | км   | 435,3   | 435,7   | 435,7   |
| 1.2.   | Аудандық және өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы, соның ішінде:  | км   | 15393,6 | 15543,2 | 15532,7 |
| 1.2.2. | Көліктік-пайдаланушылық көрсеткіштердің нормативті талаптарына сәйкес келетін өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындық үлесі; | Өңірлік автокөлік жолдарының жалпы ұзындығының пайызы                          | 0,9     | 2       | 28,3    |
|        |  | Өңірлік жалпы қолданыстағы автокөлік жолдары тіреуіш жүйесінің 1-класты пайызы | -       | 16      | -       |
| 1.2.5. | Өткізу мүмкіндігі бойынша шектеулерді жоюдағы өңірлік және аудандық автокөлік жолдарының ұзындығының өсуі                                    | км   | 132,2   | 295,8   | 393,3   |

1-кестенің жалғасы

| 1      | 2  | 3  | 4     | 5     | 6     |
|--------|--|----|-------|-------|-------|
| 1.2.6. | 2010-2015 жылдар арасында өңірлік және аудандық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының қайта құруы және құрылысы, соның ішінде: | км | 132,2 | 295,8 | 393,3 |
|        | -құрылыс   | км | 52,2  | 201,8 | 259,6 |
|        | -қайта құру  | км | 80,0  | 94    | 133,7 |
| 1.2.5. | Өткізу мүмкіндігі бойынша шектеулерді жоюдағы өңірлік және аудандық автокөлік жолдарының ұзындығының өсуі                        | км | 132,2 | 295,8 | 393,3 |
| 1.2.6. | 2010-2015 жылдар арасында өңірлік және аудандық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының қайта құруы және құрылысы, соның ішінде: | км | 132,2 | 295,8 | 393,3 |
|        | -құрылыс   | км | 52,2  | 201,8 | 259,6 |
|        | -қайта құру  | км | 80,0  | 94    | 133,7 |
| 1.2.5. | Өткізу мүмкіндігі бойынша шектеулерді жоюдағы өңірлік және аудандық автокөлік жолдарының ұзындығының өсуі                        | км | 132,2 | 295,8 | 393,3 |
| 1.2.6. | 2010-2015 жылдар арасында өңірлік және аудандық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының қайта құруы және құрылысы, соның ішінде: | км | 132,2 | 295,8 | 393,3 |
|        | -құрылыс   | км | 52,2  | 201,8 | 259,6 |
|        | -қайта құру  | км | 80,0  | 94    | 133,7 |

1-кестенің жалғасы

| 1   | 2  | 3    | 4       | 5       | 6       |
|---|--|------|---------|---------|---------|
| 1.2.7.  | Өңірлік және аудандық жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының күрделі жөнделуі, мөлшері және жөнделуі, соның ішінде:                       | -    | -       | -       | -       |
|   | -күрделі жөндеу  | км   | 114     | 584,8   | 4583,1  |
|   | -жөндеу  | км   | 229,8   | 1746,9  | 8624    |
|   | -мөлшері   | км   | 15393,6 | 15543,2 | 15532,7 |
| 2.  | 1000 автокөліктік әдістердің ілеспелі жол шарттарынан республикалық, өңірлік автокөлік жолдары жүйесіндегі жол-көліктік апаттылықтың саны; | саны | 0,21    | 0,18    | 0,17    |
| 3.  | Жалпы қолданыстағы жол жүйесімен жылдық күнделікті қамтамасыз етілген ауыл тұрғындары пунктерінің санының өсуі;                            | саны | 4       | 85      | 26      |
| Ескерту – әдебиеттер негізінде автормен құрастырылған |  |      |         |         |         |