

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІНІҢ ЖАНЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК
БАСҚАРУ АКАДЕМИЯСЫ

Басқару институты

қолжазба құқығында

Шналы Ақтолқын Дүйсеналықызы

**АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫНЫҢ САПАСЫН БАҚЫЛАУДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
РЕТТЕУ**

«7M041 Бизнес және басқару» дайындық бағыты бойынша
«7M04105 – Мемлекеттік саясат» білім беру бағдарламасы

Бизнес және басқару магистрі дәрежесін иелену үшін магистрлік жоба
«7M04105 – Мемлекеттік саясат» білім беру бағдарламасы бойынша

Ғылыми жетекші _____ Укибаева Г.К., PhD, э.ғ.к.

Жоба қорғауға жіберілді: «_____» _____ 2023 ж.

Басқару институтының директоры _____ Гаипов З.С., с.ғ.д.

Астана, 2023

МАЗМҰНЫ

НОРМАТИВТІК СІЛТЕМЕЛЕР.....	3
БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	4
КІРІСПЕ.....	5
НЕГІЗГІ БӨЛІМ.....	8
ҚОРЫТЫНДЫ.....	44
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕР ТІЗІМІ.....	47
ҚОСЫМШАЛАР.....	52

Нормативтік сілтемелер

Осы магистрлік жобада келесі нормативтік құжаттарға сілтемелер пайдаланылған:

Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 16 шілдедегі №242 «Қазақстан Республикасындағы сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы» Заңы;

Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі №245 «Автомобиль жолдары туралы» Заңы;

Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 16 мамырдағы №202-V «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңы;

Қазақстан Республикасының 2019 жылғы 4 желтоқсандағы №276-VI 2020 – 2022 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Заңы;

Қазақстан Республикасының 2020 жылғы 2 желтоқсандағы №379-VI 2021 – 2023 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Заңы;

Қазақстан Республикасының 2021 жылғы 2 желтоқсандағы № 77-VII 2022 – 2024 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Заңы;

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2021 жылғы 12 қазандағы №729 қаулысымен бекітілген «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасы;

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы №1130 қаулысымен бекітілген «ҚазАвтоЖол» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары;

Қазақстан Республикасы Қаржы министрінің 2015 жылғы 11 желтоқсандағы №648 бұйрығымен бекітілген Мемлекеттік сатып алуды жүзеге асыру қағидалары;

Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрінің 2015 жылғы 28 ақпандағы №165 бұйрығымен бекітілген Ғимараттар мен құрылыстарды техникалық және (немесе) технологиялық жағынан күрделі объектілерге жатқызудың жалпы тәртібін айқындау қағидалары.

Белгілеулер мен қысқартулар

АҚШ	- Америка құрама штаттары
БҚО	- Батыс Қазақстан облысы
ЕҚҚДБ	- Еуропа қайта құру және даму банкі
ЖАСҰО	- Жол активтері сапасының ұлттық орталығы
ЖКО	- жол-көлік оқиғасы
ЖСҚ	- жобалау-сметалық құжаттама
ИИДМ	- Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
ИТЖ	- инженер-техник жұмыскер
«ҚазЖолҒЗИ» АҚ	- «Қазақстан жол ғылыми-зертеу институты» Акционерлік қоғамы
ҚР	- Қазақстан Республикасы
ҚР БП	- Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасы
ҚМЖ	- құрылыс-монтаж жұмыстары
НҚА	- нормативтік құқықтық актілер
РМК	- республикалық мемлекеттік кәсіпорын
СҚО	- Солтүстік Қазақстан облысы
ТМД	- Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
ТҮКШ	- тұрғын-үй коммуналдық шаруашылық
ШЖҚ	- шаруашылық жүргізу құқығындағы
ШҚО	- Шығыс Қазақстан облысы
ЭЫДҰ	- Экономикалық ынтымақтастық пен даму ұйымы
FIDIC	- Халықаралық инженер-консультанттар федерациясы (Federation Internationaldes Ingenieurs-Conseils)

Кіріспе

Зерттеу тақырыбының өзектілігі Бүгінгі күнге дейін бірқатар дамушы елдерде негізгі инфрақұрылым – автомобиль жолдары, сумен жабдықтау, электр энергиясы, кәріс жүйесі жетіспейді. Инфрақұрылым кез-келген елдің бәсекеге қабілетті экономикалық әлеуетін арттырады, халықаралық сауданы жеңілдетеді, ресурстарды тиімді пайдалануды қамтамасыз етеді.

Жол - экономиканың күре тамыры, өңірлерді дамытудың ең маңызды шарты және халықтың сапалы өмір сүруіне тікелей әсер етеді. Ел экономикасының дамуына автомобиль жолдарының қосар үлесі мол. Себебі жол аймақтар арасындағы байланысты қамтамасыз етеді, тауарлар мен қызметтердің қозғалысын жеделдетуге, жеткізу уақытын қысқартуға, еңбек өнімділігін арттыруға, логистикалық шығындарды қысқартуға мүмкіндік береді. Автомобиль жолдарының құрылысы мен дамыту мәселесі кез келген мемлекет үшін өзекті болып табылады, әсіресе Қазақстан үшін. Автомобиль жолдары туристік инфрақұрылымның маңызды элементі болғандықтан, туризмнің дамуына және осы саладан түсетін кірістің артуына, елдің бизнес ахуалын жақсартуға, инвестициялар тартуға ықпал етеді.

Осылайша, автомобиль жолдары саласына қатысты мәселелердің өзектілігі автомобиль жолдары көлік-коммуникация кешенінің маңызды элементтерінің бірі болғандықтан, оның тиімді жұмыс жасауымен дамуы қазіргі жағдайда экономиканың қарқынды дамуына көшудің, әлемдік нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін арттырудың, халықтың деңгейін көтеру мен өмір сүру жағдайының жақсаруының маңызды факторларына айналуда.

2023 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша ҚР жалпыға ортақ пайдаланылымдағы автожолдардың және қалаішілік, кентішілік көшелердің ұзындығы 176 711 шақырымды құрады. Оның ішінде:

- халықаралық, республикалық маңызы бар жолдар – 24,9 мың шқ немесе 14,1%;
- облыстық маңызы бар жолдар – 31,8 мың шқ немесе 18,0%;
- аудандық маңызы бар жолдар – 38,1 мың шқ немесе 21,6%;
- қалаішілік жолдар – 25,1 мың шқ немесе 14,2%;
- кентішілік жолдар – 56,8 мың шқ немесе 32,1% [1].

Қазақстандағы жолдардың негізі проблемаларының бірі жолдардың сапасының нашар болуы (шұңқырлар, жолтабандар, жарықшалар және т.б.), кейбір аймақтарда жолдардың болмауы, жолдардың халықаралық стандарттарға сәйкес келмеуі, жолдардың уақытылы күтіп ұсталмауы, жеткіліксіз қаржыландыру және т.б. Осы мәселелер қозғалыс қауіпсіздігіне кері әсерін тигізеді, әлеуметтік нысандарға, кәсіпорындарға жетуді қиындатады, өңірлердегі экономиканың өсуін тежейді.

«Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасында, 2025 жылдың соңына қарай нормативтік жағдайдағы жергілікті маңызы бар автожолдардың үлесін 95%-ға жеткізу, нормативтік күйдегі республикалық маңызы бар автожолдардың үлесін 100%-ға жеткізу жоспарланып отыр [2]. 2022

жылдың қорытындысымен, республикалық, халықаралық маңызы бар автомобиль жолдардың нормативтік жағдайдағы үлесі – 91%-ды, жергілікті маңызы бар автокөлік жолдарының нормативтік жағдайдағы үлесі – 85%-ды құрады [3].

2021 жылы республикалық бюджеттен автожолдарды дамытуға, жөндеуге және оларды күтіп-ұстауды ұйымдастыруға 206,2 млрд. теңге жұмсалған. Соңғы үш жылда (2019-2021) жалпы саны 96 мың жолдың 23 мыңға жуық жолы салынған және жөнделген. Қазіргі қарқын кезінде құрылыспен, реконструкциялаумен және жөндеумен толық қамту үшін жыл сайын шамамен 150 млрд. теңге бөлінген кезде кем дегенде 10 жыл қажет болады және бұл тек жұмыс істеп тұрған жолдарды күтіп ұстауға ғана [4].

Салынған, жөнделген жолдардың сапасы еліміздің әр тұрғынын алаңдатады және қоғамда жиі сынға ұшырайды. Осыған орай, Мемлекет басшысы 2022 жылдың 1-қыркүйегіндегі «Әділетті мемлекет. Біртұтас ұлт. Берекелі қоғам» атты Қазақстан халқына арнаған Жолдауында автожол құрылысына, соның ішінде жергілікті жолдардың сапасына баса мән беру керектігін атап өтті [5].

Осыған байланысты, ҚР автомобиль жолдары саласындағы мемлекеттік реттеуді зерттеуге, қазіргі жағдайдағы мәселелерін анықтауға және автокөлік жолдарының тұтынушылық сұранысты қанағаттандыру мақсатында оны жетілдіру жөніндегі тиімді шараларға бағытталған магистрлік жоба тақырыбы аса өзекті болып табылады.

Жүргізілген зерттеудің мақсаты. Қолданыстағы автомобиль жолдарының сапасын бақылауды мемлекеттік реттеу жүйесіндегі кемшіліктерді зерттеу және автомобиль жолдарының сапасын арттыру бойынша ұсыныстар әзірлеу.

Жобаның міндеттері. Зерттеу жобасында келесідей міндеттерді орындау көзделді:

- Өңірлердегі автомобиль жолдары басқармаларының құрылымына анализ жасау;
- Жалпыға орталық пайдаланымдағы жолдардың өңірлер бөлінісіндегі жағдайына талдау жасау;
- Автомобиль жолдары сапасына әсер ететін факторларға талдау жүргізу;
- Автомобиль жолдарының сапасын бақылауды мемлекеттік реттеудің шетелдік тәжірибелерін зерделеу;
- «ЖАҰСО» ШЖҚ РМК жүргізген жұмыстар мен материалдардың сапасына сараптамалық жұмыстарына талдау жасау;
- Қазақстандағы автомобиль жолдарының сапасын бақылауды мемлекеттік реттеудің кемшіліктерін анықтау;
- Ауыр салмақты жүк көліктерінің бақылаусыз жүріп өтуі анықталған бұзушылықтарға талдау жасау;
- Бұқаралық ақпарат құралдарында жарияланған мақалаларға, депутаттық сауалдарға талдау жасау;

- Тіркелген ЖКО, көлік санына талдау жасау;
- Тиісті ұсыныстар әзірлеу.

Зерттеу объектісі: Автомобиль жолдарының сапасын бақылаудың реттеу тетіктері.

Зерттеу пәні: Автомобиль жолдары саласындағы мемлекеттік саясат.

Зерттеу сұрағы: Автомобиль жолдарының сапасын жақсарту үшін қандай шаралар жасалу қажет?

Зерттеу әдістері: Жобаның зерттеу пәніне сәйкес аналитикалық, статистикалық көрсеткіштерді, әлемдік тәжірибелерді салыстыру, сараптамалық талдау, контент-талдау, жол саласындағы мердігерлік ұйымдар, техникалық және авторлық қадағалау қызметтері өкілдері арасында сараптамалық сауалнама әдістері қолданылды.

Күтілетін нәтиже - жоба тақырыбы аясында зерттеу жұмыстары негізінде берілген ұсыныстар автомобиль жолдары саласын жетілдіруге мүмкіндік береді.

Зерттеудің ғылыми жаңалығы: мемлекет тарапынан автомобиль жолдарының сапасын жақсартуға, автомобиль жолдары саласын жетілдіруге бағытталған ұсыныстар енгізу болып табылады. Бұл ұсыныстар жол саласындағы мамандардың біліктілігін арттыруға, мердігерлік ұйымдардың жауапкершілігін арттыруға, жолдарды уақытылы күтіп-ұстау жұмыстарын жүргізуге, салынатын автомобиль жолдарының сапасын жақсартуға, автомобиль жолдарының қызмет көрсету мерзімін сақтауға бағытталаған.

Практикалық маңыздылығы: зерттеу қорытындысы негізінде жасалған ұсыныстарды автомобиль жолдары саласы бойынша мемлекеттік саясатты жүзеге асыратын мүдделі мемлекеттік органдар қолдана алады.

Жарияланым. Жоба аясында «Автомобиль жолдарының сапасын бақылауды мемлекеттік реттеу» тақырыбында 2023 жылдың 26-28 қаңтарында Варшавада өткен «DIVERCITY AND INCLUTION IN SCIENTIFIC AREA» №140 халықаралық ғылыми-практикалық конференциясында жарияланды (346-351 беттер, 0,5 баспа табақ).

Әдебиетке шолу

Жол желісі – бұл аумақтар мен салалардың географиялық және экономикалық байланыстылығын және олардың үйлесімді дамуын қамтамасыз ететін, елдің географиялық орналасуына қарай елеулі транзиттік-логистикалық әлеуетін іске асыруға ықпал ететін өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылымның маңызды құрамдас бөлігі. Жол жүрісі қауіпсіздігі, халықтың көлікпен жүруі және халық тарапынан сапалы көлік қызметтеріне сұранысты қанағаттандыру көбінесе жол желісінің жай-күйіне байланысты болады, бұл сайып келгенде Қазақстан азаматтарының өмір сапасына тура және тікелей әсер етеді [6].

Дүниежүзілік экономикалық форум жариялайтын жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексінің құрамдас бөлігі жол сапасының көрсеткіші бойынша 144 елдің ішінде Қазақстан 93 орында. Бұл рейтинг соңғы 2019 жылы жасалған. Рейтинг республика бойынша жол жамылғысының сапасын бағалау арқылы жасалған. Бағалау кезіндегі максималды баға - 7,0, минимум баға - 1,0 болған. Қазақстан барынша ықтимал 7 балдан 3,6 балл жинаған. Рейтинге сапасы жоғары жолдардың үштігіне Сингапур, Нидерланд және Швейцария кірді. Осы көрсеткіштің Қазақстан бойынша 2006 жылы ең төменгі мәні 2,29 балл құрады, 2019 жылы ең жоғары мәні 3,6 балл құрады. Аумақтың көлемі және/немесе климаттық жағдайы бойынша Қазақстанмен салыстыруға келетін Канаданы (30-орын), АҚШ (17-орын), Ресейде (99-орын) атап көрсетуге болады [7].

Ең сапалы жолдардың көшбасындағы Сингапурдың аудан көлемі 734,3 км² құрайды. Бұл экономикасы қарқынды дамып келе жатқан ел үшін аздық етеді. Ел аумағын автомобиль жолдары толық қамтиды. Дегенмен, көліктер үшін көп орын жоқ, сондықтан мемлекет басшылығы Сингапурдағы қоғамдық көлікке басымдылық береді. Көлік санының бақылаусыз көбеюінен көлік кептелісі пайда болады деп қауіптенген. Сингапур үкіметі автокөлікті иелену мен пайдалануды реттеуге бағытталған бірқатар шараларды енгізді. Атап айтқанда көлікті басқару құқығын беруге шектеу қойылған. Мәселен, көлікті басқару құқығын беруге айына бір рет байқау өткізіледі және әрбір жеңімпаз 10 жыл бойы жеке автокөлікті басқару құқығын алады. Автокөлік санының жыл сайын артуы 3%-дан аспауы керек [8].

Бірқатар шетелдік ғалымдар мен экономистердің жұмысы жалпы жол құрылысында мемлекеттік реттеу мәселелерін зерттеуге арналды.

Н.С. Аверьянов, А.Х. Аннабердиев өздерінің мақаласында, жол құрылысын жобалаудан бастап жолды пайдалануға беруге дейінгі құрылыстың әр кезеңіндегі жұмысшылардың үйлесімді жұмысы мен кәсібилігі, сапалы материалдарды пайдалану және құрылысты уақтылы тексеру заманауи және сапалы жолдарға алып келетінін атап өтті [9].

А.В.Королов еңбегінде Тапсырыс беруші мен Орындаушының қарым-қатынас жүйесін жетілдірудің бірінші кезеңінде осы өзара қарым-қатынас жүйесін қатаңдату және жол шаруашылығының мониторинг жүйесін енгізу ұсынылады. Нәтижеге бағдарланған сала кәсіпорындарының қызметін бағалау

талаптары мен өлшемдері жүйесі негізінде автожол құрылысын мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірленді [10].

А.Г.Кожин өз мақаласында жол құрылысын дамытудың шетелдік тәжірибесіне тоқталған. АҚШ штаттарының заңнамасында әдетте жолдың сапасына қойылатын талаптарды орындамағаны, оның ішінде сапаны сипаттайтын көрсеткіштерді шамалы төмендеткені үшін жауапкершілікпен қатар, жол сапасы көрсеткіштерінің нормативтік талаптарын асыра орындағаны үшін көтермелеу қарастырылған. Көтермелеу ретінде орындалған келісім шарт құнының жоғары пайыздық мөлшеріндегі қосымша сыйақы қаражат қарастырылған. Талаптарға сәйкес орындамағаны үшін жауапкершілік ретінде мердігер өз есебінен жол учаскесін қайта жабу жөніндегі жұмыстарды жүргізуге немесе жүзеге асыруға міндетті жолдарды қайта жабуға және ақауларды жоюға арналған жұмыстардың құны мөлшерінде ақшалай қаражатты қайтару қаралған [11].

Қазақстанда мердігер кепілдемелік мерзім аясында бұзылған немесе талапқа сәйкес келмейтін жол учаскелерін қайта қалпына келтіруге міндетті. Ал нормативтік талаптарды асыра орындағаны үшін көтермелеу қарастырылмаған.

Перепилицын М.Ю. өз мақаласында келесідей тұжырымдар жасады:

- жол-құрылыс жұмыстарының сапасына байланысты проблемалардың көпшілігін ұйымдастырушылық-экономикалық шараларды әзірлеу және енгізу арқылы жеңуге болады;

- жол құрылысы саласындағы жұмыстардың сапасын сырттай бағалаудың маңызды факторларының бірі жол жабынын жеке және коммерциялық мақсаттарда пайдаланатын автомобиль жүргізушілерінің пікірі болып табылады;

- жол жұмыстарының сапасын бағалаудың кешенді тәсілі жол құрылысы процесінің әрбір кезеңінде жұмысшы және инженерлік персонал қатарынан құрылыс ұйымы қызметкерлерінің жол жабынын аттестаттауға қатысуын көздейді;

- ұйымның басқарушы персоналының және жергілікті әкімшілікке жататын сыртқы бақылаушылардың қатысуы көбінесе жұмыс сапасын тиімді бағалауды қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді және белгілі бір жағдайларда осы мақсатты жүзеге асыруға тікелей кедергі болуы мүмкін;

- жол құрылысы саласындағы жағымсыз жағдайды түзетудің жалғыз нақты құралы тәуелсіз сарапшылар мен кең қоғамдық қабаттарды сертификаттауға тарта отырып, жол құрылысының сапасын бақылау тетіктерін толық қайта қарау болады. Жол құрылысы саласындағы жұмыстардың сапасын бағалауды жүргізуге қабілетті тәуелсіз құрылымдар пайда болмай, жол құрылысы саласының нарықтық жұмыс жағдайларына жүйелі және жан-жақты көшуі мүмкін емес;

- Саланың нарықтық негіздерге өтуі құрылыс шығындарының едәуір төмендеуіне және жұмыстың түпкілікті нәтижелерінің сапасын арттыруға әкелуі мүмкін [12].

Отандық заңнамада қамтылған көптеген ережелер құрылыс саласындағы халықаралық стандарттарға сәйкес келмейді.

Қазіргі уақытта Еуразиялық экономикалық одақ елдері құрылыс келісімшарттарын жасаудың дәстүрлі түрінен еуропалық құрылыс стандарттарына көшуді жоспарлап отыр. Мұндай стандарттар құрылыс келісімшарттарының халықаралық нысандарын таратуды қарастырады, олардың ішіндегі ең танымалы FIDIC проформасы болып табылады. Бұл проформа әмбебап болып табылады және кез-келген дерлік мемлекеттің ұлттық заңнамасына сәйкес пайдалануға жарамды.

Осыған орай, мемлекет басшысы FIDIC стандарттарының элементтерін енгізуді тапсырды. Мердігерлер мен жобалық ұйымдар үшін бұл мәселеде көптеген түсініксіз жағдайлар болуы мүмкін. Сондықтан Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институты FIDIC келісімшарттарын қолдану үрдісін жүзеге асыруға және жол саласына кадрлар даярлау ісіне өз үлесін қосады.

ҚРИИДМ Автомобиль жолдары комитеті төрағасының орынбасары Жамбыл Бақтияр 2023 жылдың көктемінен бастап қаржыландыру нысанына қарамастан FIDIC келісімшарттарының талаптарын барлық жол жобасына енгізу жоспарланып отырғанын айтты. Тиісті заң жобасы қазір Үкіметте қаралып жатыр. Қазіргі уақытта олар халықаралық қаржы институттары – ЕҚҚДБ, Азия даму банкі және Дүниежүзілік банктің қатысуымен жүзеге асырылатын жобаларда ғана қолданылып келеді.

Халықаралық инженер-консультанттар Федерациясының келісімшарт ережелері 1 ғасырдың көлемінде әзірленіп, жетілдірілген. Сәйкесінше, күллі әлемге танымал. Құрылыстың барлық қатысушысының іс-әрекеттері мен жауапкершілігін белгілейтін нақты механизм ақшаның тиімді жұмсалыуына және сапаның сақталуына кепілдік береді. FIDIC стандарттарының элементтері инженер орындаған жұмыстардың сапасы мен көлемі үшін жауапкершілікті, негізгі құрылыс материалдары мен жабдықтары бағасының нарықтық ауытқуларына сәйкес жедел әрекет етуді, сонымен бірге құрылыс мерзімдерін бұзғаны үшін айыппұл санкцияларын және басқа да шараларды қарастырады.

ҚР ИИДМ өкілдері FIDIC стандарттарын белсенді пайдалану Қазақстанның жол саласының күрделі мәселелерін шешуге мүмкіндік беріп, оны тәжірибелі шетелдік компаниялардың алдында тартымды етеді деп санайды.

Біз басым проблемалардың шешімін табуға септігін тигізетін негізгі элементтерді енгізуді жоспарлап отырмыз. Мәселен, соңғы екі жылда жобалардың қымбаттауы және құрылыс құнын түзету мәселесі өзекті болды. Бүгінгі таңда бұл – жұмысты тоқтата тұруды талап ететін күрделі және ұзақ процедура. Нәтижесінде мемлекеттік органдарға тұрғындардан ескертулер түсіп жатады. FIDIC стандарттарының элементтерін қосу құрылыс-монтаж жұмыстарын тоқтатпай-ақ түзету процестерін автоматтандыруға және оларды жылдам жүзеге асыруға мүмкіндік береді [13].

Зерттеу әдістері

Зерттеу жұмыстарының негізгі мақсаттары мен міндеттеріне сәйкес осы жобаны жазу кезінде сандық және сапалық әдістері қолданылды. Оның ішінде аналитикалық, статистикалық көрсеткіштерді талдау, контент-талдау, сараптамалық сауалнама әдістері пайдаланды. Нақтылап кетсек:

1. Контент талдау: Еліміздегі жол саласы бойынша жиі талқыланатын мәселелерді анықтау мақсатында, Қазақстанның аналитикалық интернет порталдарында жарияланған мақалаларға контент-талдау жасалынды. Талдау барысында қазақ тілді ABAI.KZ, Qamshy.kz, Qazaquni.kz, Zhasalash.kz, Ult.kz, Jasqazaq.kz және орыс тілді Vlast.kz, 365info.kz, Baigenews.kz, Time.kz, Forbes.kz порталдарында соңғы үш жылда (2020-2022 жылдарда) жарияланған мақалалар зерделенді.

Қазақстандағы заң шығару қызметін жүзеге асыратын Республиканың ең жоғары өкілді органы болып табылатын ҚР Парламентінің Сенатының, Мәжілісінің соңғы үш жылдағы (2020-2022 жылдардағы) автожол саласы бойынша көтерілген депутаттық сауалдарға талдау жүргізілді.

2. Сараптамалық сауалнама: ҚР автомобиль жолдары саласындағы өзекті мәселелерді зерделеуге арналған мердігер, инжинирингтік қадағалау қызметтері арасында сараптамалық сауалнама өткізілді. Сауалнама «Е-өтініш» ақпараттық жүйесі арқылы барлық өңірдегі автомобиль жолдары басқармаларына жолданды және мемлекеттік сатып алу порталындағы келісім-шарт жасалған мердігерлердің электрондық мекен-жайына жолданды.

3. Статистикалық деректерді, көрсеткіштерді пайдалану:

- ҚР Ұлттық статистика бюросындағы автомобиль жолдарының ұзындығы туралы, тіркелген жеңіл, жүк көліктерінің саны бойынша статистикалық ақпаратқа салыстырмалы талдау жүргізілді;

- Құқықтық статистика порталындағы тіркелген ЖКО санына, ЖКО орын алған жолдарға талдау жүргізілді;

4. Халықаралық тәжірибені зерделеу: Жол сапасы бойынша әлемдік рейтингтегі Қазақстанның орны, алдыңғы қатардағы елдердің тәжірибесіне, «жол саласын тиімді басқаруға, бюджет қаражатын ұтымды пайдалануға және барлық деңгейлерде сыбайлас жемқорлық қаупін азайтуға мүмкіндік беретін FIDIC халықаралық қағидаттарына шолу жасалынды.

5. Деректерді талдау: «Е-өтініш» ақпараттық жүйесі арқылы әртүрлі ұйымдарға сұрау салу арқылы алынған ақпараттарға талдау жүргізілді.

- Өңірлерді автомобиль жолдары басқармаларының ақпаратына сәйкес, облыстық және аудандық мәндегі автокөлік жолдарының шақырымына, техникалық жағдайына, штаттық құрылымына талдау жүргізілді.

- «ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ Басқармасының ақпаратына сәйкес, республикалық маңызы бар жолдардың өңірлер бөлінісіндегі шақырымы және жағдайына талдау жүргізілді.

- ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпаратына сәйкес, өңірлер бөлінісінде соңғы 3 жылдағы (2020-2022 жылдар) ауыр салмақты жүк көліктерінің рұқсат

етілген өлшемдерден асатын мөлшермен ел аумағы арқылы жүріп өткен автокөліктерге салынған айыппұлдарға талдау жүргізілді.

6. Мемлекеттік сатып алу порталы арқылы жолдарды күтіп ұстау туралы жасалған келісімдердің мерзімдеріне талдау жүргізілді.

7. ҚР ИИДМ Автомобиль жолдары комитетінің, «Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институты» Акционерлік қоғамының, «Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы» ШЖҚ РМК-ның, «QazAvtoJol» ҰК» АҚ ресми сайттарындағы жарияланған және «KazRoadLab» зертханалық мәліметтер базасынан алынған ақпараттарға талдау жүргізілді.

8. Зерттеу шектеулері: зерттеу процесінде қол жетімді деректерді шектеулі көлемі. Өңірлер бөлінісінде соңғы 3 жылдағы (2020-2022 жылдар) автомобиль жолдары саласындағы бұзушылықтар, нақты жолдарды жөндеу, күтіп-ұстау, салу, қайта-жаңғырту кезінде анықталған заң бұзышылықтар бойынша қозғалған істердің саны, жауапқа тартылған жақ (тапсырыс беруші, мердігер, авторлық және техникалық қадағалаушы) туралы ақпарат алуда қиындық туындады.

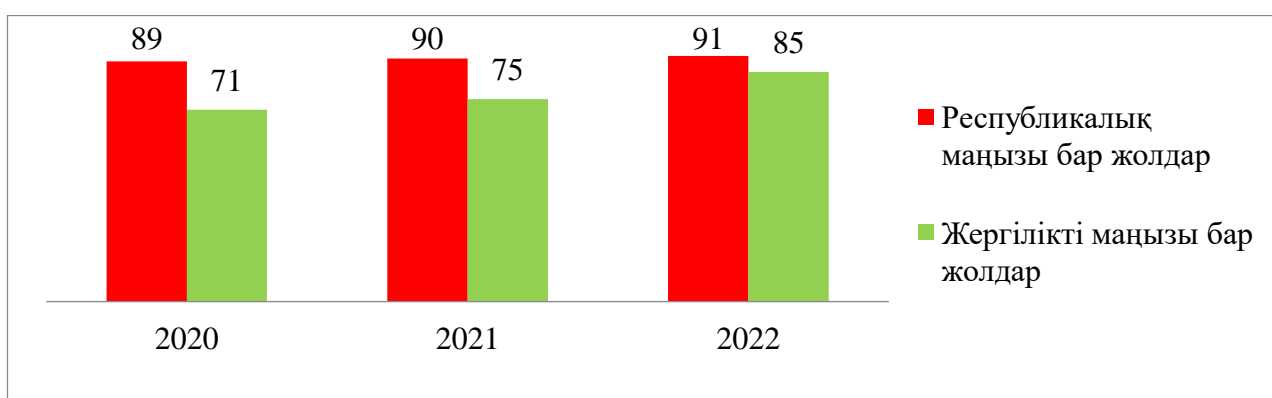
9. Этикалық ойлар: зерттеу барысында деректердің құпиялығы, сараптамалық сауалнамаға қатысқан адамдардың Қазақстан заңнамасы мен зерттеулер саласындағы халықаралық стандарттардың сақталуы сияқты Этика қағидаттары сақталды.

Талдау және зерттеу нәтижелері

ҚР «Автомобиль жолдары туралы» Заңына сәйкес, автокөлік жолдары жалпыға ортақ пайдаланымдағы жолдар, шаруашылық жолдары, сондай-ақ елді мекен көшелеріне жіктеледі.

Жалпыға ортақ пайдаланымдағы жолдар өздерінің мәніне қарай халықаралық, республикалық, облыстық және аудандық мәндегі жолдар болып бөлінеді.

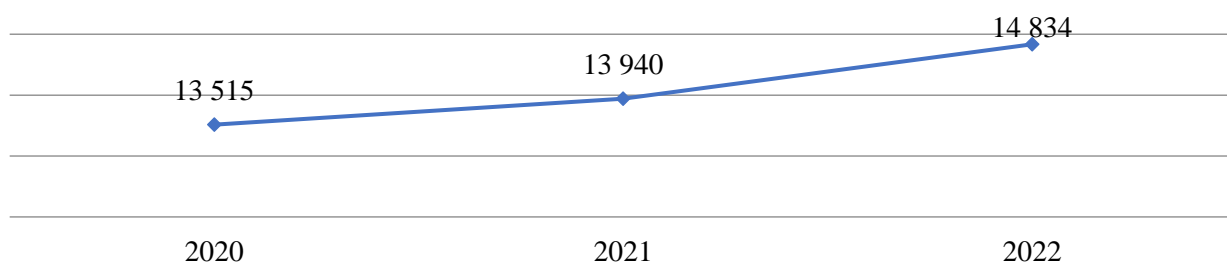
Республикалық маңызы бар автокөлік жолдарының жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы үлесі соңғы 3 жылда 3%-ға артқан (2020 ж. - 89%, 2021 ж. - 90%, 2023 ж. - 91%). Жергілікті маңызы бар автожолдардың жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы үлесі 4%-ға артқан (2020 ж. – 71%, 2021 ж. - 75%, 2023 ж. - 85%) (1-суретке сәйкес) [3], [4].



1-сурет – Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы жолдардың үлесінің динамикасы, %

Ескертпе – [3], [4] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Кез-келген мемлекеттің маңызды міндеттерінің бірі – халықтың қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Қоғам жағдайында бұл ең алдымен жол қозғалысы қауіпсіздігін білдіреді. Соңғы 3 жылда 42 мыңнан (2020 – 13 515, 2021 – 13 940, 2022 – 14 834) астам ЖКО тіркелген (2-суретке сәйкес). 2022 жылы тіркелген ЖКО басым бөлігі 86,8%-ы жүргізушілер кінәсынан, 2,8%-ы жаяу жүргінші кінәсынан, мердігердің, жол және коммуналдық қызметтердің кінәсынан тек 0,1%-ы орын алған [14].

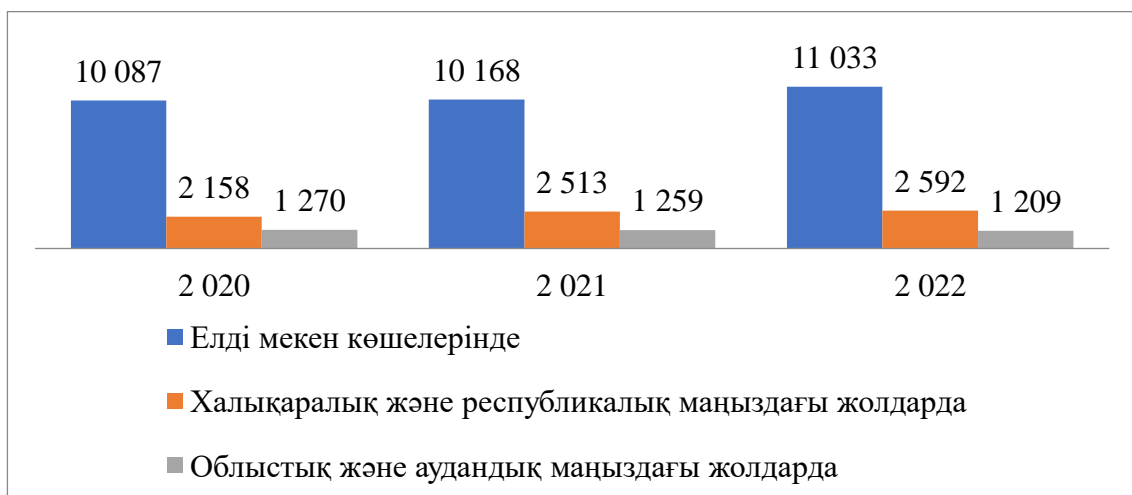


2-сурет – Тіркелген ЖКО-лар саны

Ескертпе – [14] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Ең көп ЖКО Алматы қаласы (10301), Алматы (6419) және Жамбыл (3723) облыстарында тіркелген. Ең аз ЖКО БҚО (1027), СҚО (932) және Атырау (908) облыстарында тіркелген. ЖКО-ның негізгі себептері жылдамдық режимін асыру және қарама-қарсы қозғалыс жолағына шығу болып табылады [14].

ҚР БП Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінен алынған ақпаратқа сәйкес, Соңғы 3 жылдағы (2020-2022 жылдар) тіркелген ЖКО-ның басым бөлігі 74%-ы (31 288) елді мекен көшелерінде, 17,2%-ы (7 263) республикалық және халықаралық мәндегі жолдарда, 8,8%-ы (3 738) облыстық және аудандық мәндегі жолдарда орын алған (3-суретке сәйкес). Салыстырмалы түрде республикалық жолдардың нормативтік жағдайы жергілікті жолдардан жоғары болғанымен, ЖКО саны 2-есе көп.

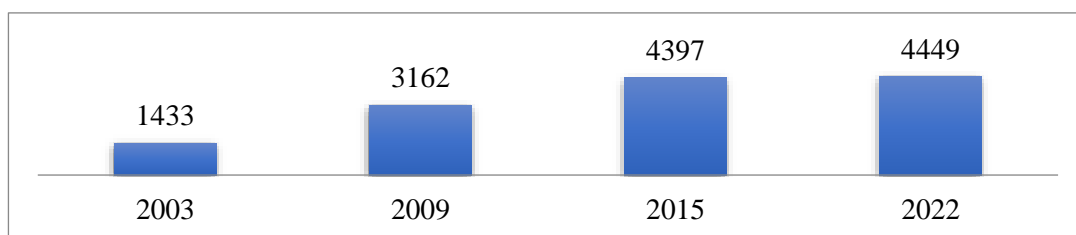


3-сурет – Тіркелген ЖКО-ларының жолдар бөлінісіндегі саны

Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде, ҚРБП Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетіне сұрау салынып, алынған жауапқа сәйкес автор құрастырған

Соңғы жылдардағы көлік құралдарының өсуімен көлік қозғалысының қарқындылығы артуда және соның нәтижесінде қолданыстағы автомобиль жолдарына түсетін жүктемесі артуда. Мәселен соңғы 20 жылда қолда бар көлік құралдарының саны 3,1 есеге көбейген (4-суретке сәйкес) [16], [17].

Автокөлік құралдарының ең көп үлесі Алматы облысының (541,5 мың бірлік), Алматы қаласының (530,1 мың бірлік) және Шығыс Қазақстан облысының (322,7 мың бірлік) жеке иелеріне тиесілі.



4-сурет – Тіркелген автокөлік құралдарының саны, мың бірлік

Ескертпе – [16], [17] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Соңғы 10 жылда жол саласына 4 трлн. теңге жұмсалды, алайда жыл сайын бақылаушы органдар автожолдарды салу және жөндеу кезінде, шамамен, 5-6 мың бұзушылықты анықтайды. Соңғы 3 жылда ғана мемлекеттік органдарға автожолдардың сапасы мәселелері бойынша 12 мыңға жуық азаматтан өтініш келіп түсті. Осы кезеңде сыбайлас жемқорлыққа қарсы қызметтің өндірісінде көлік инфрақұрылымы саласындағы жымқыру және теріс пайдалану фактілері бойынша 120-дан астам қылмыстық іс болды, олар бойынша 40 адам сотталды. Жол жұмыстарының төмен сапасы автожол саласының дамуына кедергі келтіріп қана қоймай, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін тудыратын проблемалардың кең ауқымымен байланысты [18].

Осы тұрғыда, автомобиль жолдары саласы бойынша Қазақстанның аналитикалық интернет порталдарында соңғы үш жылда (2020-2022 жылдарда) жарияланған мақалаларға зерделеу жүргізілді.

Зерделеу барысында қазақ тілдеріндегі ABAI.KZ, Qamshy.kz, Qazaquni.kz, Zhasalash.kz, Ult.kz, Jasqazaq.kz порталында және орыс тілдеріндегі Vlast.kz, 365info.kz, Baigenews.kz, Time.kz, Forbes.kz шыққан мақалалар зерделенді (Кесте 1).

Кесте 1 – Автомобиль жолдары саласы бойынша Қазақстанның аналитикалық интернет порталдарында жарияланған мақалалар туралы

№	Порталдың атауы	Жарияланған мақалалар саны	Қаралым саны	Ең көп жинаған қаралым саны	Ең аз жинаған қаралым саны
Қазақ тілді порталдар					
1	ABAI.KZ	12	33 743	6 036	1 067
2	Qamshy.kz	16	6 602	1 166	182
3	Qazaquni.kz	10	35 427	21 759	417
4	Zhasalash.kz	46	72 905	5 097	168
5	Ult.kz	125	57 248	1 365	150
6	Jasqazaq.kz	31	1 288	157	6
Барлығы		240	207 213		
Орыс тілді порталдар					
1	Vlast.kz	18	56 241	5 355	524
2	365info.kz	19	2 688	763	104
3	Baigenews.kz	54	188 637	22 821	478
4	Time.kz	33	104 096	28 055	428
5	Forbes.kz	32	88 144	12 980	836
Барлығы		156	439 806		
Ескертпе – Кесте автормен БАҚ талдауы негізінде құрастырылған					

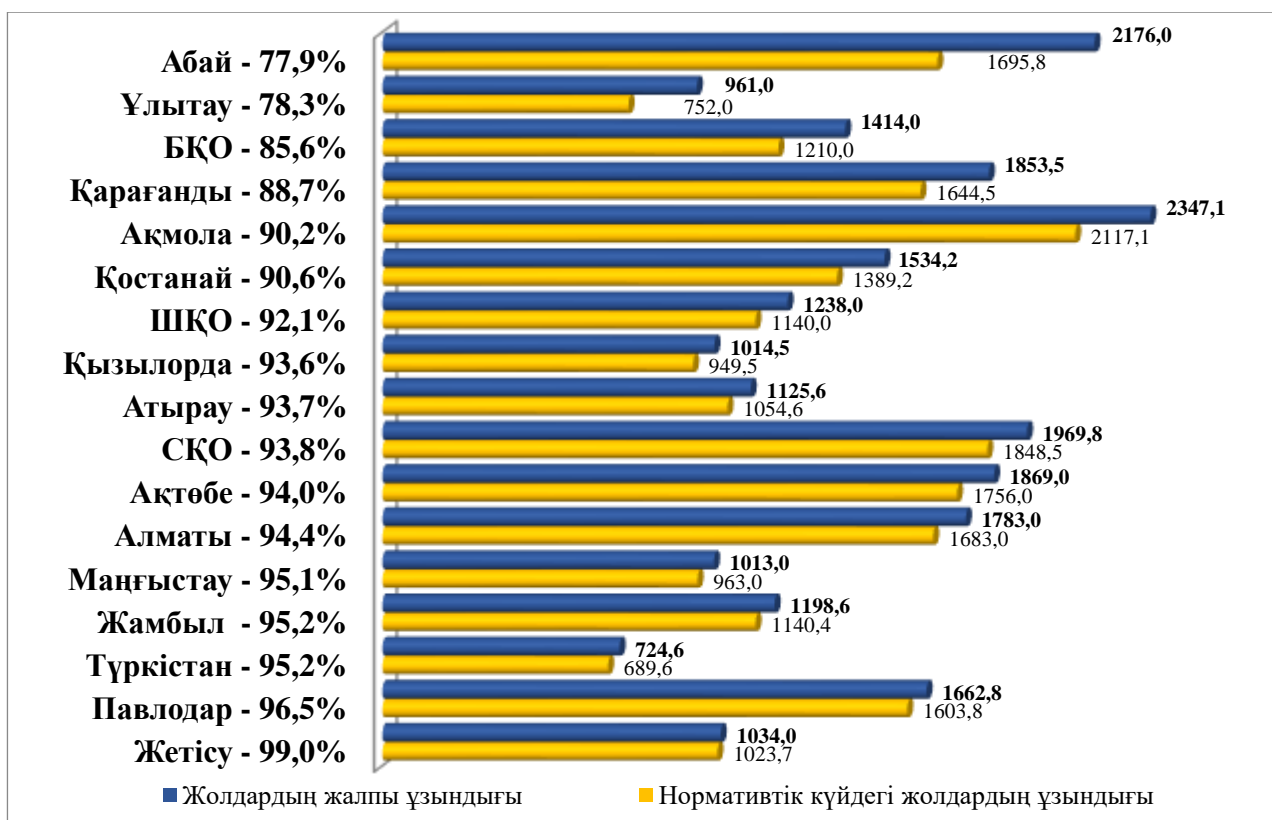
Талдау нәтижесі бойынша орыс тіліндегі мақалаларда қаралым саны жоғары. Елімізде көп сынға түсетін мәселелердің бірі – автомобиль жолдарының сапасы екені анықталды. Сонымен қатар, ақылы жолдардың енгізілуі, ауа-райына бұзылуына байланысты жолдардың жабылуы, сыбайлас жемқорлық фактілері жиі жарияланғаны анықталды.

Қазақстандағы заң шығару қызметін жүзеге асыратын Республиканың ең жоғары өкілді органы болып табылатын ҚР Парламентінің Сенатының және Мәжілісінің соңғы үш жылдағы (2020-2022 жылдардағы) депутаттық сауалдарына талдау жүргізілді. Барлығы 18 депутаттық сауал жолданған. Депутаттар тарапынан жол саласын цифрландыру, жол қауіпсіздігі, сапасы, ақылы жолдар, құрылысы созылған жолдар, битум тапшылығы, жол құрылысын реформалау мәселелері көтерілген.

Республикалық, жергілікті маңызы бар автожолдардың өңірлер бөлінісіндегі жағдайына талдау. ҚР бюджет заңнамасына сәйкес халықаралық, республикалық маңызы бар автокөлік жолдарын және ақылы автокөлік жолдарын (учаскелерін) жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыратын орган – ҚР ИИДМ Автомобиль жолдары комитеті.

Республикалық және халықаралық мәндегі автокөлік жолдарының ұлттық операторы «QazAvtoJol» ҰК» АҚ болып табылады.

«QazAvtoJol» ҰК» акционерлік қоғамы 2013 жылғы 1 ақпандағы ҚР Үкіметінің №79 қаулысына сәйкес мемлекеттің жарғылық капиталында жүз пайыз қатысуымен құрылды. 2022 жылғы 22 қазандағы жағдай бойынша штаттық саны – 1331 бірлік, орталық аппаратта – 111 бірлік, облыстық филиалдарда – 322 бірлік, Ақылы автомобиль жолдары дирекциясында – 898 бірлікті құрайды.



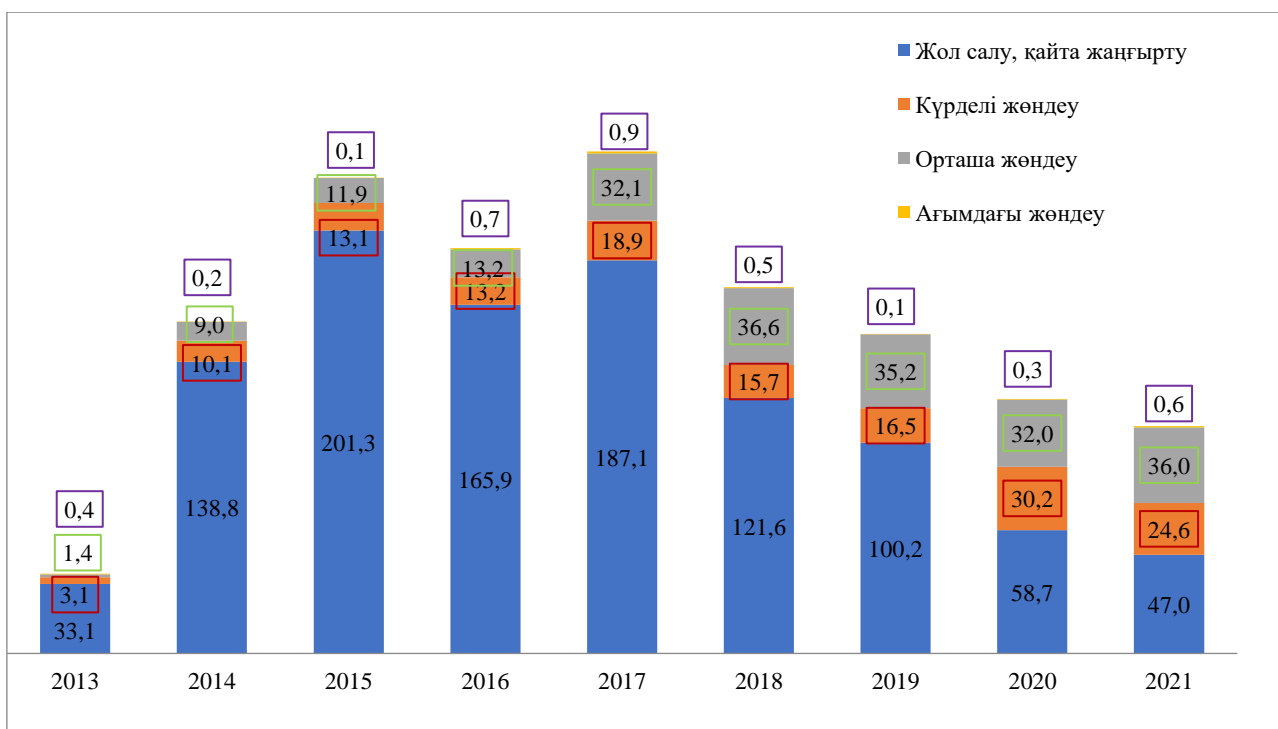
5-сурет – 2022 жылдың қорытындысымен республикалық маңызы бар жолдардың ұзындығы, жағдайы

Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде, «QazAvtoJol» ҰК» АҚ Басқармасына сұрау салынып, алынған жауапқа сәйкес автор құрастырған

«QazAvtoJol» ҰК» АҚ Басқармасынан алынған ақпаратқа сәйкес, 2023 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша республикалық маңызы бар жолдардың жалпы ұзындығы 24,9 мың шақырымды құрайды. Оның ішінде: жақсы жағдайдағы жолдар 12,8 мың шқ (51,2%), қанағаттанарлық жағдайдағы жолдар 9,9 мың шқ (39,8%), қанағаттанарлықсыз 2,2 мың шқ (9%) құрайды.

Республикалық маңызы бар жолдардың шақырымы Ақмола (2347 шқ), Абай (2176 шқ) және Солтүстік-Қазақстан (1969 шқ) облыстарында көп, Түркістан (725 шқ), Ұлытау (961 шқ) және Маңғыстау (1013 шқ) облыстарында аз. Жақсы және қанағаттанарлық деңгейдегі жолдардың үлесі Жетісу (99%), Павлодар (96,5%), Түркістан (95,2%) облыстарында жоғары болса, Абай (77,9%), Ұлытау (78,3%), Батыс-Қазақстан (85,6%) облыстарында төмен (жоғарыдағы 5-суретке сәйкес).

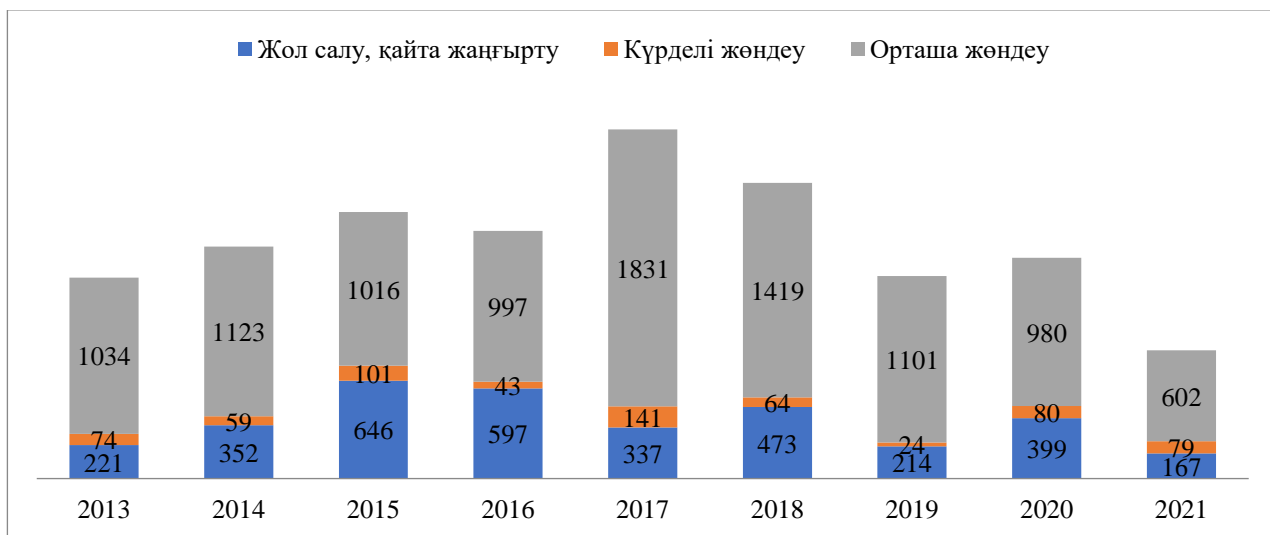
Халықаралық, республикалық мәндегі автожолдарын салу, қайта жаңғырту және жөндеу жөніндегі жобаларды қаржыландырудың 2013–2021 жылдардағы жыл сайынғы қарқынын талдау барысында соңғы жылдары жол салуға және қайта жаңғыртуға арналған шығыстарды қаржыландырудың орнықты түрде төмендегенін көрсетеді. Атап айтқанда, егер 2017 жылы республикалық бюджеттен осы мақсаттарға 187,1 млрд теңге бөлінсе, 2018 жылы 121,6 млрд. тг, 2019 жылы 100,2 млрд тг, 2020 жылы 58,7 млрд тг және 2021 жылы 47 млрд тг бөлінген болатын (6-суретке сәйкес) [6].



6-сурет – 2013 – 2021 жылдары халықаралық және республикалық мәндегі автожолдарын республикалық бюджет есебінен қаржыландыру серпіні, млрд тг
Ескертпе – [6] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Қаржыландырудың төмендеуі жұмыс серпініне тікелей әсер етті. Атап айтқанда, мемлекеттік тапсырыс шеңберінде 2013 – 2021 жылдар аралығында жалпыға ортақ пайдаланымдағы ұзындығы 3406 шқ автожол пайдалануға

берілді, тағы 665,6 шқ күрделі жөндеумен және 10 103 шқ орташа жөндеумен қамтылды. Бұл ретте жұмыс көлемі 2017 жылғы 2309 шқ-нан 2019 жылы 1339 шқ-ға дейін және 2021 жылы 848 шқ-ға дейін біртіндеп төмендеді. 2021 жылы жүргізілетін жұмыстардың құрылымы бойынша жол салу және қайта жаңғырту 19,7%-ды, күрделі жөндеу 9,3%-ды және орташа жөндеу 71%-ды құрады (7-суретке сәйкес) [6].



7-сурет – Халықаралық және республикалық мәндегі автожолдардағы 2013 – 2021 жж. жұмыстардың серпіні, шқ

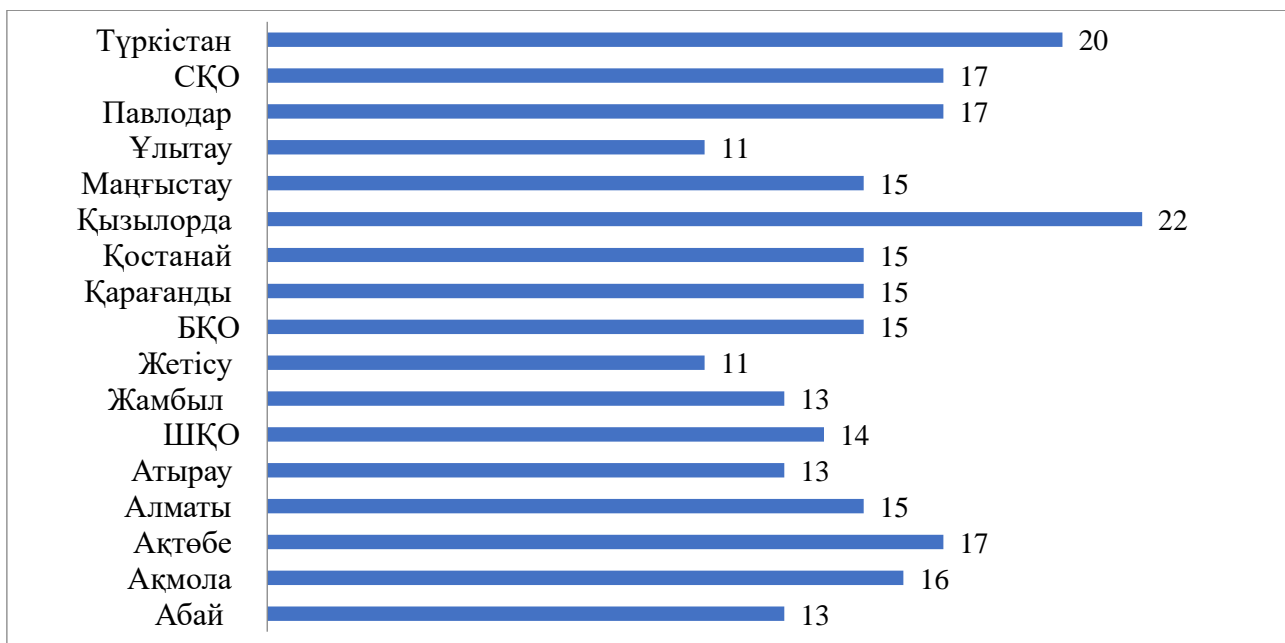
Ескертпе – [6] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Халықаралық, республикалық жолдардан бөлек, жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарыда өңірлердің дамуына, туризмнің дамуына, жергілікті халықтың әлеуметтік нысандарға (мектеп, балабақша, емхана, аурухана, кәсіпорын) қолжетімділігін қамтамасыз етуде негізгі рөл атқарады.

ҚР бюджет заңнамасына сәйкес, облыстық, аудандық маңызы бар автожолдарын және елді мекен көшелерін жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды тиісінше жергілікті атқарушы органдар ұйымдастырады.

Өңірлердің жолаушылар көлігі және автокөлік жолдары басқармасынан алынған ақпаратқа сәйкес, облыстардағы автомобиль жолдары басқармаларының штат саны 259 бірлікті құрайды. Республикалық жолдармен салыстырғанда 4,4 шақырымға ұзын, бірақ штат саны бойынша 63 бірлікке аз. Қызылорда облысында жолдардың шақырымы ең аз болғанымен, штат саны бойынша ең жоғары болып тұр (8-суретке, 9-суретке және 1-қосымшаға сәйкес).

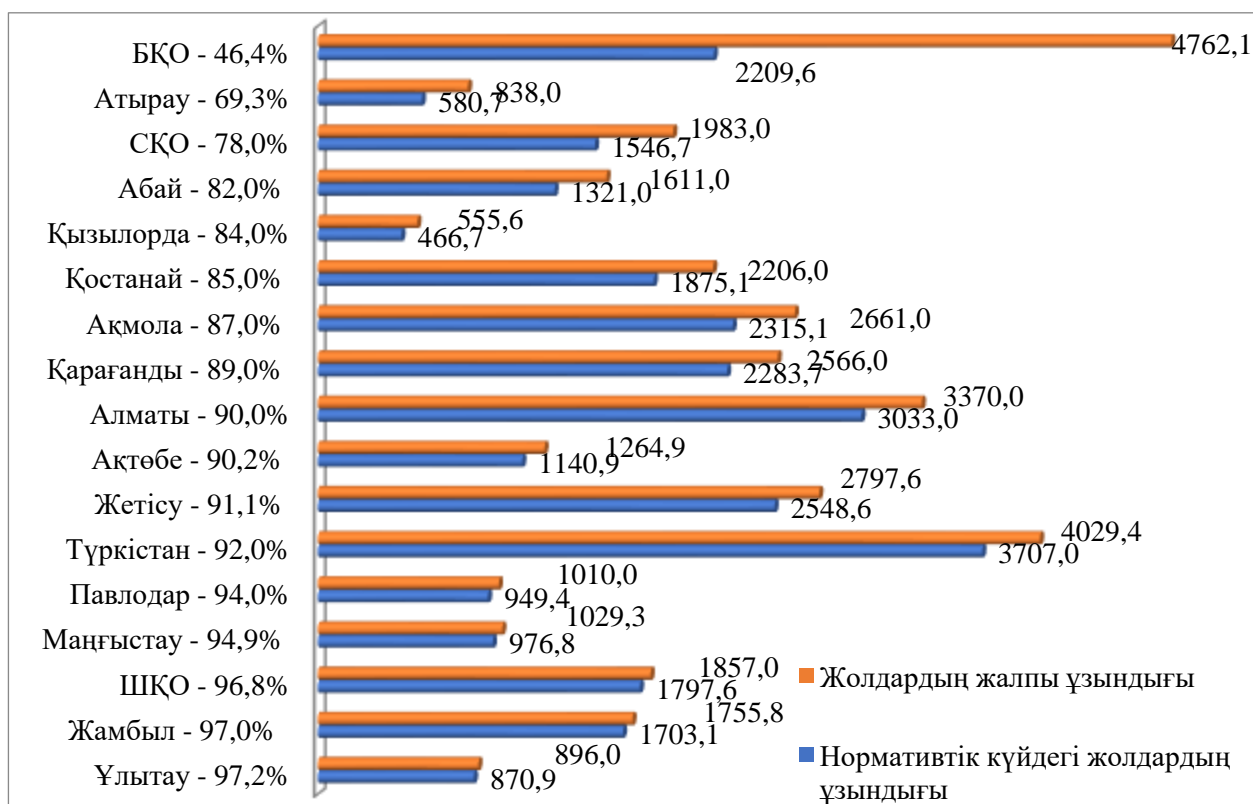
2023 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша облыстық маңызы бар жолдардың жалпы ұзындығы 35,2 мың шақырымды құрайды. Оның ішінде жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы жолдардың ұзындығы 29,3 мың шқ (83,3%). Облыстық жолдардың шақырымы БҚО (4762,1 шқ), Түркістан (4029,4 шқ) облыстарында көп, Қызылорда (555,6 шқ), Атырау (838 шқ) облыстарында аз. (9-суретке сәйкес).



8-сурет – Облыстардағы жол басқармаларының штат саны, бірлік

Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде, өңірлердің жолаушылар көлігі және автокөлік жолдары басқармасына сұрау салынып, алынған жауапқа сәйкес автор құрастырған

Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы жолдардың үлесі ШҚО (96,8%), Жамбыл (97%), Ұлытау (97,2%) облыстарында жоғары, БҚО (46,4%), СҚО (78,0%) және Атырау (63,9%) облыстарында төмен (9-суретке сәйкес).



9-сурет – Облыстық маңызы бар жолдардың ұзындығы, жағдайы

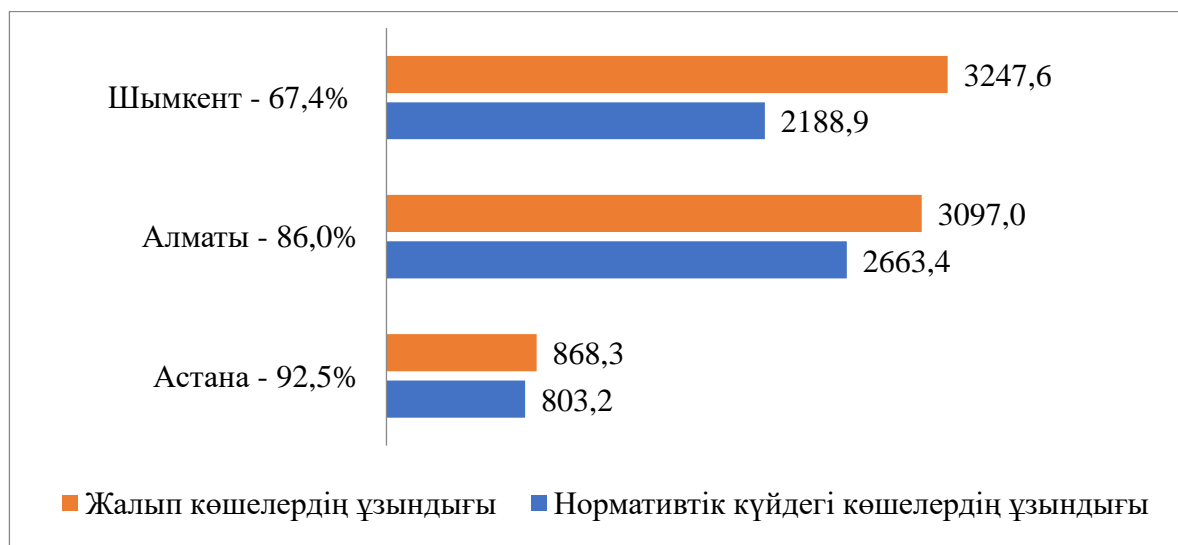
Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Осы тұрғыда, ҚР республикалық бюджет туралы Заңына сәйкес, 3 жыл қатарынан Атырау облысы донор өңірлердің алдыңғы қатарында (Кесте 2). Дегенмен облыстық маңызы бар автомобиль жолының шақырымына аз болсада, нормативтік жағдайы бойынша төменгі қатарда.

Кесте 2 – 2020-2022 жылдардағы донор өңірлерден республикалық бюджетке бюджеттік алып қоюлар көлемдерінің өзгеруі

№	Өңір	Бюджеттік алып қоюлар, млрд.теңге		
		2020 ж.	2021 ж.	2022 ж.
1	Атырау облысы	207,3	213,8	221,0
2	Маңғыстау облысы	8,2	13,4	19,5
3	Алматы қаласы	171,7	190,1	211,5
4	Нұр-Сұлтан қаласы	32,9	34,1	38,5
Ескертпе – [19- 21] дереккөзі негізінде автор құрастырған				

Астана, Алматы, Шымкент қалаларының жол басқармаларынан алынған ақпаратқа сәйкес, республикалық маңызы бар қалалардағы көшелерің ұзындығы 7,2 мың шқ құрайды, оның ішінде жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы жолдардың ұзындығы 5,7 мың шқ (78,4 %) (10-суретке сәйкес).



10-сурет – Көшелерің ұзындығы, жағдайы

Ескертпе –[15] дереккөзі негізінде, қалалардың автокөлік жолдары басқармаларына сұрау салынып, алынған жауапқа сәйкес автор құрастырған

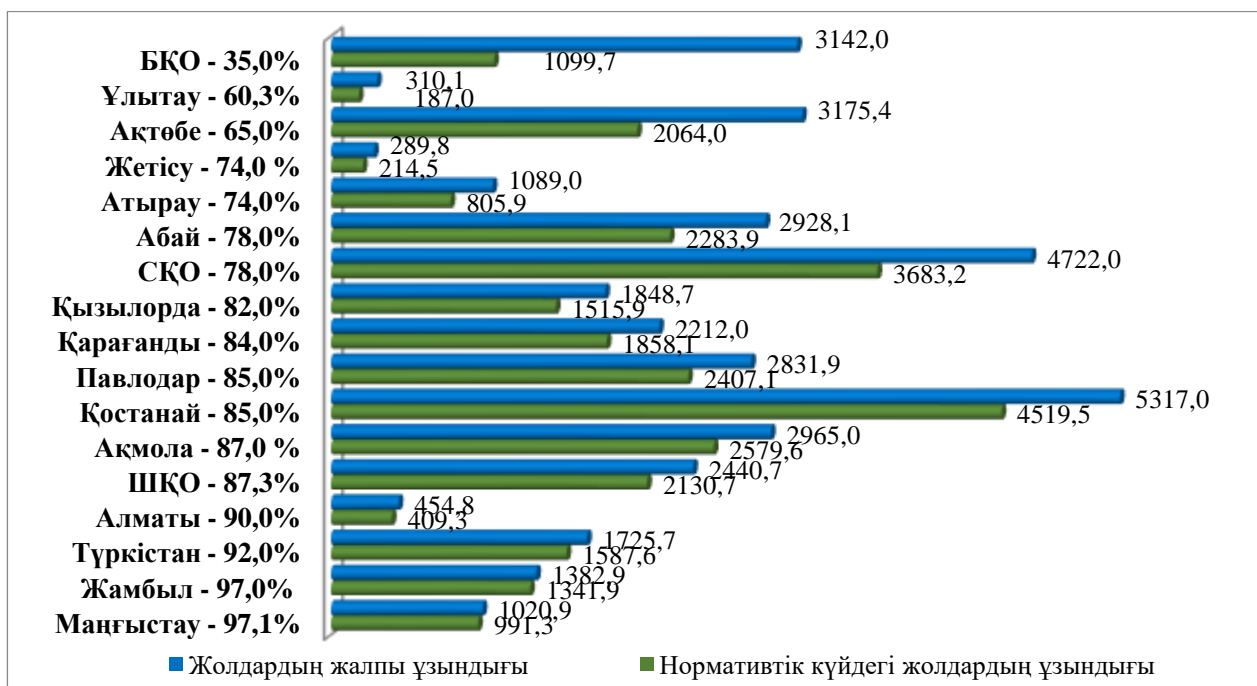
3 республикалық маңызы бар қаланың басқармаларының құрылымына келетін болсақ, штат саны, құрылымы әртүрлі екенін байқауға болады. Мысалы: Шымкент қаласында көшелердің шақырымы ұзын болғанымен штат саны аз, сондай-ақ, көшелердің жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы үлесіде төмен (Кесте 3).

Кесте 3 – Астана, Алматы, Шымкент қалаларындағы жол басқармаларының штаттық құрылымы

Астана қаласы	Алматы қаласы	Шымкент қаласы
1. Басшы - 1	1. Басшы - 1	1. Басшы - 1
2. Басшының орынбасары - 3	2. Басшының орынбасары - 3	2. Басшы орынбасары - 2
3. Жоспарлау экономикалық бөлімі - 3	3. Әкімшілік-шаруашылық бөлімі - 10	3. Көлік және жол инфрақұрылымын дамыту және мониторинг бөлімі – 3
4. Құқықтық қамтамасыз ету және мемлекеттік сатып алу бөлімі - 3	4. Көше-жол торабын дамыту бөлімі - 7	4. Баламалы транспорт бөлімі – 3
5. Әкімшілік бөлімі - 2	5. Жол инфрақұрылымын дамыту бөлімі - 7	5. Автомобиль жолдары бөлімі – 5
6. Жобалау бөлімі - 3	6. Көлік инфрақұрылымын дамыту бөлімі - 3	6. Жобалық сметалық құжаттарды әзірлеу және жол қозғалысын ұйымдастыру бөлімі – 3
7. Жолдарды салу және жөндеу бөлімі	7. Маршруттық желіні ұйымдастыру және жолаушылар тасымалын дамыту бөлімі – 7	7. Қоғамдық көлік бөлімі – 4
8. Көлік инфрақұрылымы ғимараттарының күрделі құрылысы бөлімі - 5	Барлығы – 38 адам	Барлығы – 21 адам
9. Жолаушылар тасымалын ұйымдастыру және бақылау бөлімі - 3		
10. Жол қозғалысы қауіпсіздігі және көлік инфрақұрылымы бөлімі - 3		
11. Жиынтық-талдау бөлімі – 2		
Барлығы – 34 адам		

Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде, қалалардағы автокөлік жолдары басқармаларына сұрау салынып, алынған жауапқа сәйкес автор құрастырған

2023 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша аудандық жолдардың жалпы ұзындығы 37,9 мың шқ құрайды. Оның ішінде нормативтік жағдайдағы жолдардың ұзындығы 29,7 мың шқ (78,4%) (11-суретке сәйкес) [15].



11-сурет – Аудандық маңызы бар жолдардың ұзындығы, жағдайы

Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Жолдардың шақырымы СҚО (4722 шқ), Қостанай (5317 шқ) облыстарында көп, Жетісу (214,5 шқ), Ұлытау (310,1 шқ) облыстарында аз. Жақсы және қанағаттанарлық деңгейдегі жолдардың үлесі Жамбыл (97,0%), Маңғыстау (97,1%), Түркістан (92,0%) облыстарында жоғары, БҚО (35,0%), Ұлытау (60,3%) және Ақтөбе (65,0%) облыстарында төмен (жоғарыдағы 11-суретке сәйкес).

Салынған жолдардың қызмет ету мерзімін ұзарту үшін жыл сайын күтіп ұстау жұмыстарын жүргізу қажет. Алайда аудандық маңызы бар жолдардың, елді-мекен көшелерінің күтіп-ұстау жұмыстарына жеткілікті қаржы бөлінбейді. Бұл өз кезегінде жолдардың ұзақ қызмет етуіне кері әсерін тигізеді.

Қорытындылай келе, жалпыға ортақ пайдаланымдағы автокөлік жолдарының ең нашар көрсеткіші Батыс-Қазақстан (48,5%), Ақтөбе (78,6%) және Абай (78,9%) облыстарында, ең жоғары көрсеткіші Жамбыл (96,5%), Маңғыстау (95,7%), Түркістан (92,4%) облыстарында.

Сараптамалық сауалнаманың нәтижелері мен талдауы

Сараптамалық сауалнама барлық өңірлердің мердігерлік ұйымның директорлары мен қызметкерлері, инжинирингтік қадағалау қызметі, «Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы» ШЖҚ РМК қызметкері, тапсырыс берушілері арасынан өткізілді.

Сауалнаманың мақсаты Қазақстан Республикасының жолдардың нашар болу себептерін зерделеу, автомобиль жолдары саласындағы өзекті мәселелерді және жолдары жолдардың сапасын жақсарту үшін қажетті шараларды анықтау (2-қосымша).

Сауалнамадан 195 респондент өтті. Сауалнамандан өткен сарапшылардың жұмыс өтілі келесідей:

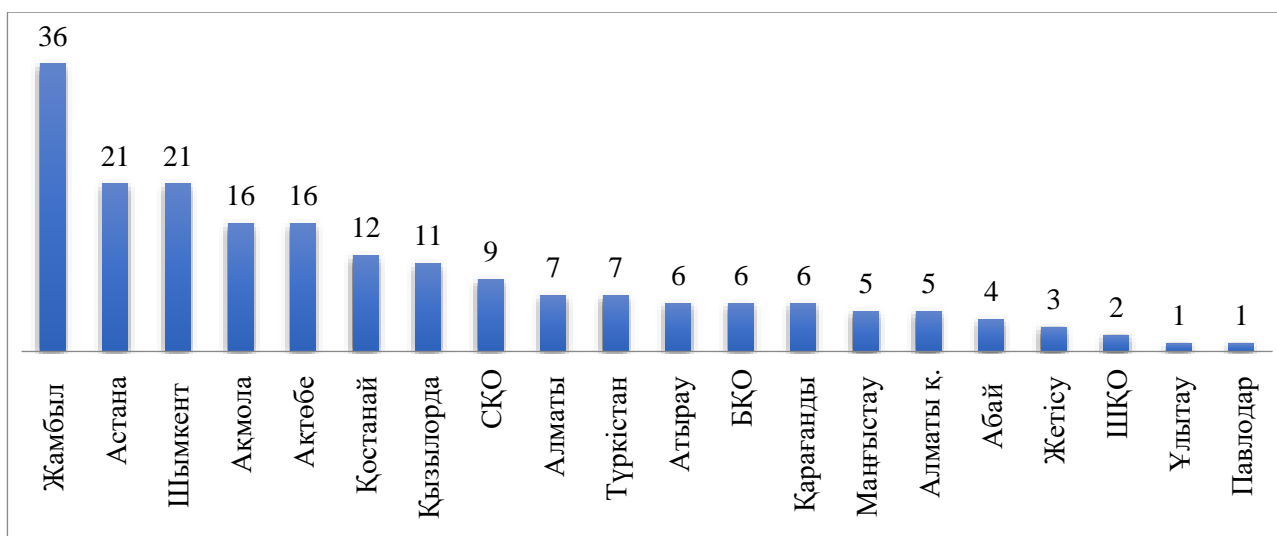
1. 1-5 жыл – 54 адам немесе 28%;
2. 5-10 жыл – 46 адам немесе 23%;
3. 10-15 жыл – 47 адам немесе 24%;
4. 16 жылдан жоғары – 48 адам немесе 25%.

Сарапшылардың қызметтері бойынша бөлінісі келесідей:

- 57 адам немесе 29% – инжинирингтік қадағалау қызметі (авторлық және техникалық қадағалаушылар);
- 55 адам немесе 28% – мердігерлік ұйымның директоры;
- 47 адам немесе 24% – мердігер ұйымның қызметкері;
- 34 адам немесе 18% – тапсырыс беруші (жол басқарламаларының мамандары);
- 2 адам немесе 1% – «Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы» ШЖҚ РМК қызметкері.

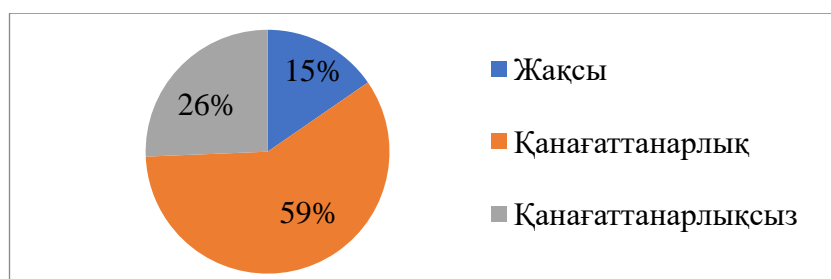
«Е-өтініш» ақпараттық жүйесі арқылы өңірлердің автомобиль жолдары басқармаларына сауалнаманы мердігерлік ұйымдарға тарату сұралды. Нәтижесінде Жамбыл облысы, Астана және Шымкент қалаларының белсенділігі

жоғары болды, ал Ұлытау облысы және Павлодар облысында белсенділік төмен болды (12-суретке сәйкес).



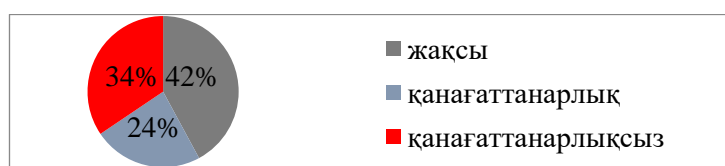
12-сурет – Өңірлер бөлінісіндегі сауалнамадан өткен респонденттердің саны
Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Сауалнамадан өткен сарапшылардың 59%-ы (115 адам) жолдардың бүгінгі жағдайын қанағаттанарлық, 25,6%-ы (50 адам) қанағаттанарлықсыз, 15,4%-ы (30 адам) жақсы деңгейде деп бағалады (13-суретке сәйкес).



13-сурет – Сарапшылардың жолдардың техникалық жағдайын бағалауы
Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Сондай-ақ, «ЖАСҰО» ШЖҚ РМК тарапынан 2023 жылы бұқаралық сауалнама өткізілді. Бұл сауалнамада 70805 респондент өткен. Жол жағдайын респонденттердің 42,1%-ы (29811 адам) жақсы, 34,4%-ы (24385 адам) қанағаттанарлықсыз, 23,5%-ы (16609 адам) қанағаттанарлық деп бағалаған (14-суретке сәйкес) [22].



14-сурет – Тұрғындардың жолдардың жағдайын бағалауы
Ескертпе – [22] дереккөзі негізінде автор құрастырған

«ЖАСҰО» ШЖҚ РМК ҚР Үкіметінің 2019 жылғы 19 наурыздағы №131 Қаулысы негізінде құрылған. Кәсіпорын өз жұмысын ҚР Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 20 наурыздағы № 305 бұйрығымен бекітілген Ұлттық жол активтері сапасы орталығының автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау кезінде жұмыстар мен материалдардың сапасына сараптама жүргізуін ұйымдастыру қағидаларына сәйкес жүргізеді.

Кәсіпорын қызметінің мақсаты - жолдарды салу, қайта жаңғырту, жөндеу және күтіп-ұстау, сондай-ақ жол активтерін басқару саласындағы жұмыстар мен материалдардың сапасына сараптама жасау.

2020-2022 жылдардағы ЖАСҰО жол құрылысы жобаларын іске асыру кезіндегі материалдардың сынамалары алынып, сапасына тексеру жүргізді (Кесте 4). 2022 жылы жергілікті желі бойынша іске асырылатын барлық жобалардың небәрі 63% сапа сараптамасымен қамтылған, ал республикалық жолдар бойынша барлық жобалар қамтылды [23]. Соңғы 3 жылда ең көп бұзушылықтар Алматы, ШҚО, Қарағанды облыстарында анықталған.

Кесте 4 – 2020-2022 жылдар аралығында жүргізілген сараптама жұмысының нәтижесі

Жыл	Жолдың маңызыдылығы	Алынған сынамалар саны	Талапқа сәйкес келмейтіні	Қайта орындалған жұмыс құны, млн. тг	Антирейтинг
2020 жыл	Республикалық жолдар	7862	975 (12,4%)	801,5	ШҚО (31%) Қарағанды (17,8%) Алматы (11,3%)
	Жергілікті жолдар	19706	6095 (30,9%)	9 554,7	Қызылорда (11,5%) Алматы (10,9%) Шымкент қ. (9,9%)
2021 жыл	Республикалық жолдар	8218	1430 (17,4%)	1 192,0	ШҚО (28,6%) Алматы (22,4%) Қарағанды (13,4%)
	Жергілікті жолдар	19028	6276 (33%)	1 114,7	Алматы (12,8%) Түркістан (11,8%) Шымкент (10,7%)
2022 жыл	Республикалық жолдар	9297	1276 (13,7%)	1 739,5	Алматы (17,2%) ШҚО (14,9%) Қарағанды (12,5%)
	Жергілікті жолдар	22395	7087 (31,6%)	1 739,3	Түркістан (11,9%) Алматы қ. (11,2%) Шымкент қ. (10,8%)
Ескертпе – [23] дереккөзі негізінде автор құрастырған					

ЖАСҰО жолдардың жай-күйін диагностикалау 2020-2021 жылдары халықаралық, республикалық мәндегі жолға диагностика жүргізді. Диагностика нәтижесімен 7 мың шқжолдың тегістік көрсеткіші нашар, 4,5 мың шқ жолдың

ілінісу коэффициенті қанағаттанарлықсыз, 296 шқ жолдың серпімділік модулі қанағаттанарлықсыз, 1,9 мың шқ көлденең тегістіктің (жолтабандық) қанағаттанарлықсыз деңгейін анықтады (Кесте 5).

Кесте 5 – Жолдардың жай-күйін диагностикалау жұмысының нәтижесі

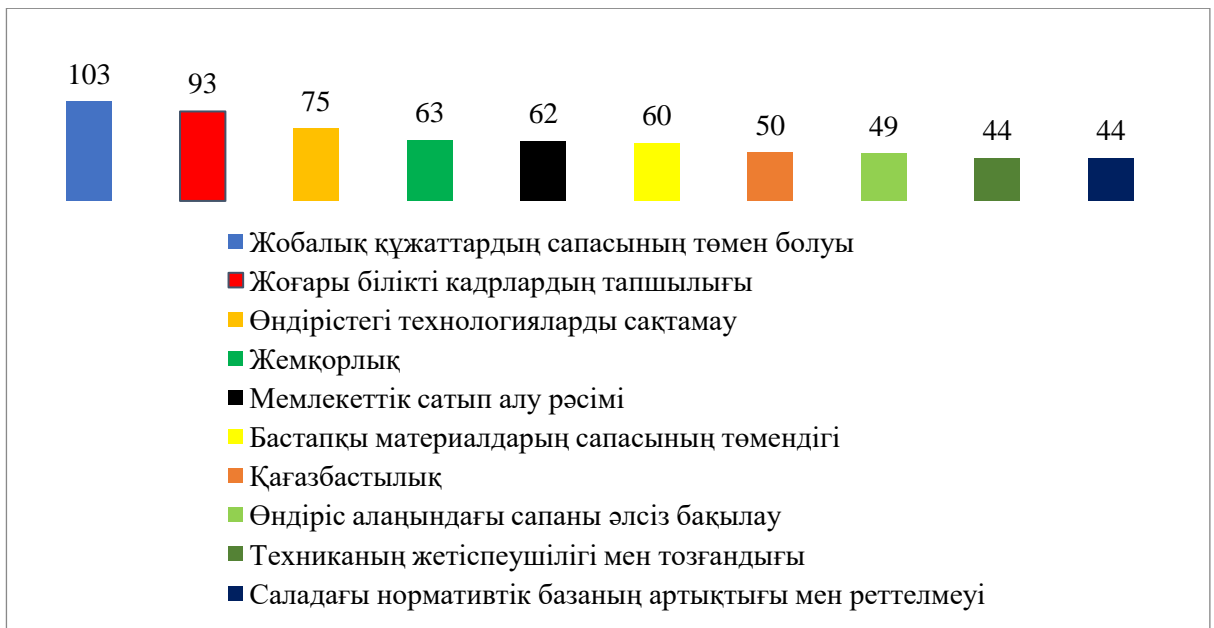
Жұмыстар	2020 жыл	2021 жыл
Диагностика жүргізілді. Оның ішінде:	16,3 мың шқ	18,2 мың шқ
Кепілдік учаскесі:	4,6 мың шқ	4,2 мың шқ
Күтіп-ұстау учаскесі:	11,7 мың шқ	14 мың шқ
жолдың тегістік көрсеткіші нашар	5,7 мың шқ (35%)	7 мың шқ (38,4%)
жолдың ілінісу коэффициенті қанағаттанарлықсыз деңгейі	4,6 мың шқ (28%)	4,5 мың шқ (24,7%)
жолдың серпімділік модулі қанағаттанарлықсыз деңгейі	179 шқ (3,8%)	296 шқ (7%)
көлденең тегістіктің (жолтабандықтың) қанағаттанарлықсыз деңгейі	501 шқ (4%)	1684 шқ (12%)
Ескертпе – Тағылымдама кезінде ЖАҰСО-нан алынған ақпаратқа сәйкес автор құрастырған		

ЖАҰСО жүргізген сараптама, диагностика жұмыстарының нәтижесі жөнделген жолдардың орта есеппен 26,8%-ында бұзушылықтар анықталғандығын көрсетті. Осыған орай, сараптамалық сауалнама аясында жолдардың сапасының нашар болуының себептеріне талдау жүргіздік.

Сарапшылардың 52,8% (103 адам) жолдардың сапасының нашар болуының басты себебі деп **жобалық құжаттардың сапасының төмен болуын** көрсеткен (15-суретке сәйкес). Жеке жобалар бойынша мамандар жобаны іске асыру мерзіміне және жұмыс сапасына әсер ететін сапасыз жобалық шешімдерге тап болады. Ал жобалаушы мекемелер болса, ведомстволық сараптамада сметалардың сапасын емес, олардың грамматикасын тексеріп жұмысты тежейтіндігін атап өтуде.

Содан кейін 47,7% (93 адам) **жоғары білікті кадрлардың тапшылығын** көрсеткен (15-суретке сәйкес). Жол құрылысы мекемелеріндегі жұмыс көлемі тұрақсыз болуына байланысты (бір конкурстан екінші конкурсқа дейін), білікті қызметкерлер жиі ауысуға мәжбүр немесе қысқы кезеңде мердігерлер қызметкерлерді өз есебінен ұстауға мәжбүр болады.

Сондай-ақ, бүгінгі күні елде мамандардың жетіспеушілігі қатты сезіледі, бұл олардың оқыту жүйесінің өзгеруінен (жалпы құрылыс мамандығымен біріктірілген) және жастар үшін кәсіби тартымсыздықтан (жұмыс маусымдылығы, төмен және тұрақсыз жалақы) туындайды [18].



15-сурет – Жолдардың сапасының нашар болуының себептері
Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Бүгінгі күні елімізде автожол мамандарын даярлайтын 8 жоғары оқу орны бар. Олар – Л.Б.Гончаров атындағы Қазақ автомобиль жолдары институты, Дәулет Серікбаев атындағы Шығыс Қазақстан техникалық университеті, Сәтбаев университеті, Қазақ жол-байланыс университеті, Қарағанды мемлекеттік техникалық университеті, Мұхамед-Хайдар Дулати атындағы Тараз мемлекеттік университеті, Логистика және транспорт академиясы, Сұлтанмахмұт Торайғыров атындағы Павлодар мемлекеттік университеті. 2010-2022 жылдар аралығында, Қазақстанда автомобиль көлігі мамандығы бойынша магистратураны небәрі 253 адам ғана бітірді. Қазір республика бойынша автожолшы мамандығын небәрі 607 азамат оқып жатыр. Егер автожол мамандарын даярлау шарасы бүгіннен бастап қолға алынбаса, таяу болашақта жолдарды салатын және оларды жөндеп отыратын бірде-бір адам қалмайды. 2022 жылы сұранысқа ие мамандықтардың үштігіне құрылыс-монтаж жұмыстарының шеберлері кірді. Онда 1,7 мың жұмыс орны бос тұрған. «Атамекен» ҰКП мәліметінше, 2021 жылы құрылыс саласында маман тапшылығы 8 256 адамды құраса, басқа салаларда сұраныс бірнеше жүзден де аспаған екен [25].

Мұндай жағдайда және жол құрылысының күтілетін көлемін ескере отырып, 2025 жылға қарай кадр тапшылығы, шамамен, 2,5–3 мың адамды құрауы мүмкін [18].

Жол активтері сапасының ұлттық орталығы жүргізген сараптама бойынша, Қазақстандағы ТҮКШ, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы мен бөлімдеріндегі барлық қызметкерлердің тек 10%-ның ғана автожол саласы мамандығы бойынша дипломдары бар екені анықталды [26].

Бұл аудандық мәндегі автомобиль жолдарын жөндеу жұмыстарына тапсырыс беруші болып табылатын аудандардағы ТҮКШ, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімінде нақты жол құрылысы бойынша бітірген

мамандардың болмауы автомобиль жолдарының сапасына кері әсерін тигізеді деп ойлаймыз.

Осыған орай, автожол саласында мамандығы жоқ жол құрылысында жұмыс істейтін мемлекеттік қызметкерлерді «ҚазжолҒЗИ» АҚ Оқу орталығынан қосымша оқытуды және олардың біліктілігін арттыруға міндеттеу керек деп ойлаймыз. «ҚазжолҒЗИ» АҚ Оқу орталығы 22 тақырып қамтылған курстар оқытады. Оның ішінде жұмыс пен материалдардың сапасын бақылау курстары бар және онлайн сабақтармен қатар көшпелі оқыту курстары да бар.

Сарапшылардың 38,5%-ы (75 адам) жолдардың сапасының нашар болуының басты себебі деп өндіріс жұмыстарын жүргізу кезінде **технологиялардың сақталмауын** көрсеткен (15-суретке сәйкес). Бұл сапаны бақылау жүйесіндегі кемшілік. Бұл жұмыстарды қадағалайтын техникалық қадағалау қызметінің тиісті деңгейде жүргізілмеуінен.

Сарапшылардың 32,3%-ы (63 адам) жолдардың сапасының нашар болуының басты себебі деп **жемқорлықты** көрсеткен (15-суретке сәйкес). Сыбайлас жемқорлықтың құрамдас бөлігі жолдар мен жол инфрақұрылымын салу және жөндеу проблемаларының маңызды көрсеткіштерінің бірі болып табылады [26].

2022 жылы Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаев Үкіметтің кеңейтілген отырысында жол салу саласында **сыбайлас жемқорлық** көрсеткішінің жоғары екенін айтып, бертінгі он жыл арасында елдегі жол салу ісінде жіберілген келеңсіздіктерді мұқият тексеруді қатаң тапсырған еді. «Еліміздің жолдары нашар екені және жол құрылысы саласын жемқорлық жайлағаны ешкімге жасырын емес. Жалпы, бұл салада қордаланған мәселе көп... Жолдың нашар сапасына қатысы бар барлық кінәлілерді Заңға сәйкес жауапкершілікке тарту қажет», – деп қадап айтты Президент [27].

2022 жылы 2021 жылмен салыстырғанда, жол саласында сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтардың өсуі байқалады. 2021 жылы Сыбайлас жемқорлыққа қарсы қызмет 18 сотқа дейінгі тергеп-тексеруді бастады, 2022 жылдың бірінші жартыжылдығында 15 сотқа дейінгі тергеп-тексеру басталды. Олардың көпшілігі бюджет қаражатын игеру кезінде ұрлық, парақорлық, лауазымдық өкілеттіктерді теріс пайдалану, қызметтік жалғандықтармен байланысты. Шетелдік мердігер компаниялар бағаны төмендету арқылы жол салу конкурстарында жеңіске жетеді. Төмендетілген бағамен салынған жолдардың сапасы күмән тудырады. Шарт жасалғаннан кейін мердігер күмәнді Банктер берген кепілдіктермен аванс береді. Содан кейін Аванс мөлшері өседі, өйткені нормативтік талаптар жоқ. Осыны пайдалана отырып, мердігерлер шарттың талаптарын қасақана орындамауы мүмкін, сондықтан шарт бұзылады. Шетелдік компания мен әлеуетті инвесторлар нәтижесінде Қазақстаннан кетеді, ал уәкілетті орган сотқа жүгінеді. Іс жүргізу барысында тендер бойынша жұмыстарды тиісті деңгейде орындамаған осындай екі шетелдік компания анықталды. Осылайша олар 28 миллиард теңге бюджетке зиян келтірді [27].

Президенттің пікірінше, отандық кәсіпорындар белсенді қатысатын бәсекелестік орта құру қажет. Қазір жағдай осындай, 2019 жылдан бастап

автожол саласында 1,5 трлн теңге сомасына мемлекеттік келісімшарттар жасалды, оның 40% - шетелдік компаниялар жеңіп алды. «Біз шетелдік серіктестерімізді қолдаймыз, олар үшін нарық әрқашан ашық, бірақ отандық компаниялар белсенді қатыспайды. Үкімет бәсекелестік орта құруы керек. Кейбір ірі компанияларда ресурстар жетіспейді, бірақ олар тендерде жеңіске жетіп, жұмысты мердігерге тапсырады. Мұндай жағдай жыл сайын қайталануы», - деді президент. Президент саланы жан-жақты жандандыру қажет екенін атап өтті. Атап айтқанда, «жол саласын тиімді басқаруға, бюджет қаражатын ұтымды пайдалануға және барлық деңгейлерде сыбайлас жемқорлық қаупін азайтуға мүмкіндік беретін» FIDIC халықаралық қағидаттарын енгізу қажет. «Көбісі мұндай жүйеге қарсы. Мұнда Министрдің және тиісті вице-премьердің берік ұстанымы қажет. Жалпы, бұл мәселе бойынша арнайы комиссия құру қажет. Оған Үкімет мүшелерін, Президент әкімшілігін, құқық қорғау органдарының өкілдерін, депутаттарды қосу керек», - деп атап өтті президент. Ол алты ай ішінде барлық кемшіліктерді, соның ішінде сыбайлас жемқорлық пен оқшылықтарды түзетуге бағытталған ұсыныстарды дайындауды және ұсынуды тапсырды. «Бұл комиссия біздің еліміздегі жол құрылысында кем дегенде 10 жыл бұрын жасалған барлық бұзушылықтарды мұқият тексеруі керек. Біздің еліміздегі жолдардың сапасыздығы үшін жауаптылардың барлығын заңға сәйкес жауапкершілікке тарту керек», - деді Мемлекет басшысы [28].

Сарапшылардың 22,6%-ы (44 адам) жолдардың сапасының нашар болуының басты себебі деп саладағы **нормативтік базаның артықтығы мен реттелмеуін** көрсеткен (15-суретке сәйкес).

Жолдарды жобалау, салу және пайдалану сапасын арттыруда жол саласындағы құрылыс нормалары, стандарттары және нормативтік-техникалық құжаттары негізгі рөл атқарады. Автомобиль жолдарын жобалау саласында қолданыстағы нормативтік база өте ескірген және олардың көптігі өзінің қиындықтарын туғызуда. Автомобиль жолдарының есептеу параметрлері ескірген әдістеме бойынша есептеледі, ол автокөлік құралдарының өсімін және жол желісіне жүктеменің артқандығы ескерілмеген. Жобалау мәселесін шешу кешенді шараларды жүзеге асыру қажет етеді.

Осыған орай, Мемлекет басшысы 2022 жылғы 14 шілдеде өткен Үкіметтің кеңейтілген отырысында жол құрылысы саласын реформалау туралы тапсырма берген. Қазақстанда жол құрылысы саласын 1200-ге жуық нормативтік құжат реттейді. Олардың басым көпшілігі қайталанып, бір-біріне қарама-қайшы келіп жатады. Атап айтқанда, 114 құрылыс нормативі, 303 ұлттық стандарт, 527 мемлекетаралық стандарт, 17 ведомстволық құрылыс нормасы, 200 ведомстволық нормативтік-техникалық құжат және баға белгілеу мен сметалар бойынша 56 жинақ бар.

Өз кезегінде құжаттардың артық көлемі мен олардың реттелмеуі өзара басымдылықты анықтауды қиындатады, ал қарама-қайшылықтар, қайталанулар және ескірген нормативтер жағдайды одан сайын ушықтырып, жолдарды жобалау мен олардың құрылысы барысында көптеген қателіктерге алып келеді.

Осы ретте Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес ҚР ИИДМ 2022 жылы күзде салалық нормативтік базаны жүйелі реформалауға көшті. 2023 жылы «ҚазжолҒЗИ» АҚ нормативтік-техникалық құжаттардағы сәйкессіздіктерді, қайталануларды анықтау, сондай-ақ талап етілмеген және өзектілігін жоғалтқан нормативтік құжаттарды жою бағытында жұмыс жүргізетін болады.

Жұмыстың нәтижесі бойынша 100-ден аспайтын нормативтік құжаттан тұратын мүлдем жаңа құрылым жасалуы тиіс. Аталмыш іріктеу салалық ережелермен жұмыс істеу уақытын қысқартады, сондай-ақ жолдарды жобалау мен олардың құрылыс сапасын жақсартады деп күтілуде. Мәселен, Қазақстанда битум тұтқыр затты сынау әдістері бірден 12 стандартпен реттеледі. Оңтайландыру аясында олар тек бір құжатқа енгізілетін болады.

Ендігі кезекте «ҚазжолҒЗИ» АҚ нормативтік-техникалық құжаттаманы жетілдіру бойынша жұмысқа кірісті. Бүгінде «жобалау», «құрылыс», «пайдалану» және «жол саласының экономикасы» бағыттары бойынша 4 сараптамалық топ құрылды. Аталған топтарда ғалымдар нормативтерді өзектендіру мен қысқартуға баса назар аударатын болады. Әрбір тармақ бойынша мүдделі тараптармен талқылау үшін ұсынымдар жасалады. Тиісті шақырулар барлық жобалық және мердігерлік ұйымға, сондай-ақ «Атамекен» ҰКП мен мемлекеттік органдарға жолданды.

«Шешім жеке-дара қабылданбайды. Бұл мәселені талқылау барысында ешкімнің пікірі назардан тыс қалып қоймауын көздеп отырмыз. Нәтижесінде Қазақстанда бірыңғай нормативтік база пайда болуы тиіс, ол веб-сайттардың құрылымына ұқсас болады. База ақпараттық жүйе ретінде қалыптастырылады. Сұраққа жауап іздеу үшін маманға енді барлық салалық стандартқа жүгінудің қажеті жоқ. Ол үшін базадағы қажетті бөлімді таңдау жеткілікті. Сонымен қатар қағаз нұсқасын жасау да жоспарда бар», – деді «ҚазжолҒЗИ» АҚ вице-президенті Ерік Әмірбаев.

Оның айтуынша, жол саласы дамыған мемлекеттердің, оның ішінде Қытай, Түркия, Германияның тәжірибесі негізге алынады. Айта кетерлігі, бұл елдерде нормативтік құжаттардың негізі болатын нұсқаулықтар қолданылады.

Қазіргі уақытта жұмыс топтары бірінші кезекте талдауға және қайта өңдеуге қажет басым құжаттардың тізбесін бекіткен, олардың саны 10-ға жуық. Бұл құжаттар жолдардың құрылысы мен оларды күтіп-ұстау жұмыстарына, қаржыландыру нормативтеріне қатысты. Сонымен бірге барлық нормативтік базадан «ұсыныс» терминін алып тастау жоспарланып отыр. «Жол саласында оны қолданбаған дұрыс. Жолшылардың жұмыс сапасын жақсарту және жеңілдету үшін ұсыныстардың орнына нақты нұсқаулықтар болуы керек», деп санайды институт мамандары [29].

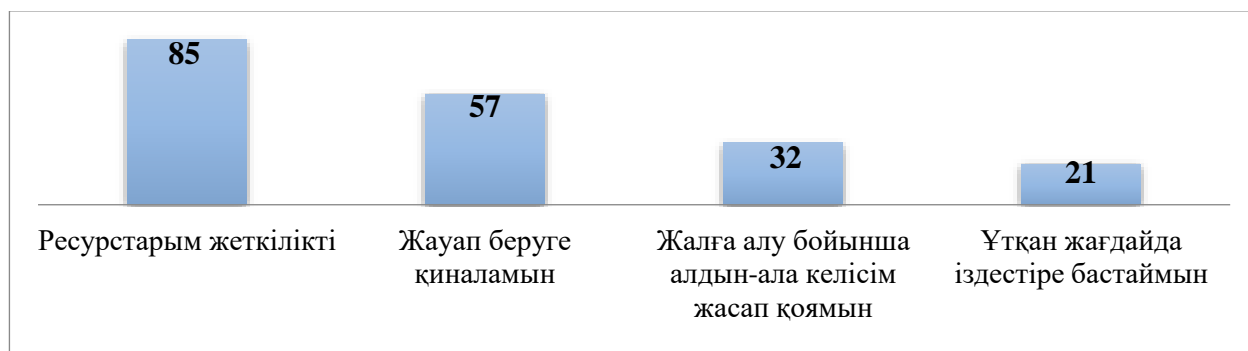
Өз кезегінде ғылыми-зерттеу институтының автожолдар мен көпір құрылыстарын диагностикалау бөлімінің жетекші ғылыми қызметкері. Е.Айдарбековтың айтуынша, нормативтерді зерттеу барысында ғалымдар бірінші кезекте құжаттардың әрекет ету мерзімінің ұзақтығын талдап, оларды «5 жылға дейін», «5 жылдан 10 жылға дейін» және «10 және одан көп жыл» деген

аралықтарға бөлді. Нәтижесінде құжаттардың 511-і (41%) 10 жылдан астам уақыт бойы пайдаланылып келе жатқаны және халықаралық тәжірибе әрі заманауи әдістер мен технологияларды ескере отырып, өзектендіруді талап ететіні анықталды. Содан кейін нормативтік базаның сапалық құрамы талданды. «Қолданыстағы халықаралық (ISO, EN), мемлекетаралық (ГОСТ), ұлттық (ҚР СТ), ведомстволық (ҚР РР, ҚР ТР), құрылыс нормалары (ҚР СН, ҚР СП) сынды нормативтік құжаттарды пайдалану барысында қайсы бірінің басымдылығын анықтау қиынға соғып жатады. Бұл өз кезегінде жолдарды жобалау мен олардың құрылысы барысында қателіктерге алып келеді», деді Е.Айдарбеков [30].

Сондай-ақ ҚазжолҒЗИ өтінімі бойынша «Қазстандарт» РМК әлемдік тәжірибені зерделеу мақсатында бірқатар шет елден жолдарды жобалау, салу және пайдалану жөніндегі негізгі стандарттар мен әдістемелерді сұратқанын хабарлады. Институттың аудармашылары Германия, Түркия, АҚШ және Оңтүстік Кореяның нормативтік құжаттарын аударуға кірісіп те кеткен. Алынған құжаттарды зерделегеннен кейін жұмыс топтары жол саласына қатысты отандық нормативтік-техникалық құжаттары құрылымының жоспарын құратын болады [31].

Базаны реформалау жол-құрылыс ғылымының дамуын арттыруға мүмкіндік беріп, автожол өндірісіндегі инновацияларға жол ашып қана қоймай, жол-құрылыс индустриясының отандық кәсіпорындарының сапасын жақсартады [32].

Респонденттердің 43,6%-ы (85 адам) қажетті материалдық және еңбек ресурстары жеткілікті деп жауап берген. 10,8%-ы (21 адам) ұтқан жағдайда ғана іздестіре бастаймын деп жауап берген. 16,4%-ы (32 адам) қажетті техникаларды жалға аламын деп белгілеген (16-суретке сәйкес).



16-сурет – Конкурсқа қатысар алдындағы орындаушының материалдық және еңбек ресурстарының жеткіліктілігі

Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Мемлекеттік сатып алуды жүзеге асыру қағидаларына сәйкес, «ҚМЖ тиісті рұқсаты (хабарламасы) бар және құрылыспен байланысты емес жұмыстарды мемлекеттік сатып алуға қатысатын әлеуетті өнім берушілер ҚР рұқсаттар және хабарламалар туралы заңнамасына сәйкес берілген тиісті рұқсатпен (лицензиямен) материалдық және еңбек ресурстарына ие екендігін растайды».

Мердігерде құрылыс лицензиясы болған кезде Тапсырыс беруші еңбек және материалдық ресурстарды растауды талап етуге құқылы емес. Бірақ лицензияның өзін 1 рет алу жеткілікті, содан кейін оны растау қажет емес [32].

ҚР «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңына сәйкес, келесі ҚМЖ лицензияланады:

- Күрделі жөндеу мен реконструкциялауды қамтитын автомобиль және теміржол құрылыстарын, оның ішінде:
 - I, II техникалық санаттағы автожолдардың, сондай-ақ реттелетін қозғалыстың қалаішілік магистральдық жолдарының, үздіксіз және реттелетін қозғалыстың жалпықалалық мәндегі магистральдық көшелерінің көлік жүретін бөлігінің негіздері мен жабындыларын, қорғаныш құрылыстары мен оларды жайластыруды;
 - III, IV, V техникалық санаттағы автожолдардың, сондай-ақ магистральдық болып табылмайтын елді мекендер көшелерінің көлік жүретін бөлігінің негіздері мен жабындыларын, қорғаныш құрылыстары мен оларды жайластыруды [33].
- Гимараттар мен құрылыстарды техникалық және (немесе) технологиялық жағынан күрделі объектілерге жатқызудың жалпы тәртібін айқындау қағидаларына сәйкес:
 - жауапкершілігі II (қалыпты) деңгейдегі объектілерге II, III санаттарындағы автожолдар және олардағы құрылыстар жатады;
 - техникалық жағынан күрделілерге жатпайтын жауапкершілігі II (қалыпты) деңгейдегі объектілерге IV, V санаттағы автожолдар және олардағы құрылыстар жатады[34].

ҚР«Сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы» Заңына сәйкес:

- I санат – осы тармақта аталған, қолда бар лицензиясы шеңберінде барлық жауапкершілік деңгейлеріндегі объектілерде қызметті жүзеге асырады.
- II санат – осы тармақта аталған, II, III жауапкершілік деңгейлеріндегі объектілерде қызметті, сондай-ақ қосалқы мердігерлік шарттары бойынша қолда бар лицензиясы шеңберінде I жауапкершілік деңгейіндегі объектілерде жұмыстарды жүзеге асырады;
- III санат – осы тармақта аталған, техникалық қиын емес II, III жауапкершілік деңгейлеріндегі объектілерде қызметті, сондай-ақ қосалқы мердігерлік шарттары бойынша қолда бар лицензиясы шеңберінде I, II жауапкершілік деңгейлеріндегі объектілерде жұмыстарды жүзеге асырады [35].

Лицензияланатын сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметін жүзеге асыру үшін қойылатын бірыңғай біліктілік талаптарының Сәулет, қала құрылысы және құрылыс саласында қызметті жүзеге асыруға қойылатын бірыңғай біліктілік талаптарын және оларға сәйкестікті растайтын құжаттардың тізбесіне сәйкес, ҚМЖ айналысу үшін III санаттағы лицензиаттарға қойылатын біліктілік талаптарында, жалға алынған өндірістік базаның (машиналар, механизмдер, жабдықтар) санына шектеу жоқ (Кесте 6) [36].

Кесте 6 – Құрылыс саласында қызметті жүзеге асыруға қойылатын бірыңғай біліктілік талаптары

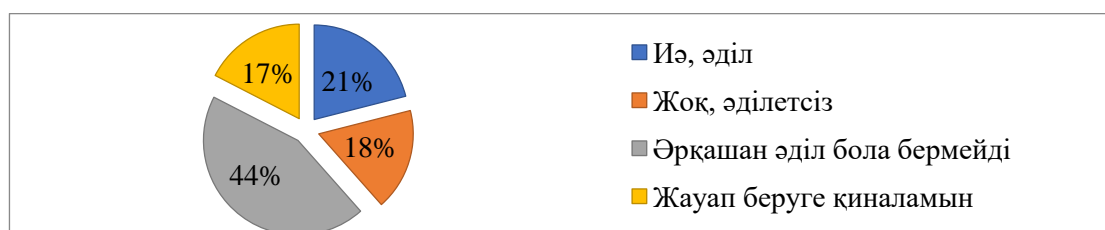
№	Лицензия түрі	Біліктілік талаптары	
1	ҚМЖ-мен айналысу үшін III санаттағы лицензиаттарға қойылатын біліктілік талаптары:	тұрақты негізде жұмыс жасайтын кемінде бір аттестатталған ИТЖ-дің болуы	меншік және (немесе) кемінде 1 жыл мерзімге жалға алу құқығындағы өндірістік базаның болуы
2	ҚМЖ-мен айналысу үшін II санаттағы лицензиаттарға қойылатын біліктілік талаптары		меншік құқығындағы өндірістік базаның болуы
3	ҚМЖ-мен айналысу үшін I санаттағы лицензиаттарға қойылатын біліктілік талаптары		меншік құқығындағы өндірістік базаның болуы
Ескертпе – [36] дереккөзі негізінде автор құрастырған			

Осы тұрғыда, қажетті материалдық және еңбек ресурстарының жеткілікті болуы жұмыстың сапасына тікелей әсер ететін болғандықтан, мемлекеттік сатып алу конкурстарын өткізу кезінде жалға алған техникалардың санына шектік мән қою, жеке меншіктегі техникасы бар мердігерлік ұйымдарға басымдылық беру керек деп ойлаймыз.

Осыған орай, Лицензияланатын сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметін жүзеге асыру үшін қойылатын бірыңғай біліктілік талаптарына өзгерістер енгізуді керек деп санаймыз.

Сондай-ақ, жеңімпазды анықтау кезінде конкурс өтіп жатқан жұмыстарға байланысты жұмыс өтілі ескерілсе немесе бір салада (автомобиль жолдарын салу, жөндеу, көпір құрылысы) жұмыс жасайтын мердігерге басымдылық берілсе. Яғни көпір құрылысы бойынша конкурс өткізіліп жатса, тек көпір құрылысы бойынша жұмыс өтілі ескеріліп, осы әлеуетті өнім берушіге басымдылық берілсе.

Мемлекеттік сатып алу процесі кезіндегі мердігерлер арасындағы бәсекелестіктің әрқашан әділ бола бермейді деп 44%-ы (86 адам) жауап берген. 21%-ы (41 адам) әділ деп жауап берген, 17,4%-ы (34 адам) әділетсіз деп жауап берген (17-суретке сәйкес).



17-сурет – Мемлекеттік сатып алу процесі кезіндегі мердігерлер арасындағы бәсекелестіктің әділеттілігін бағалау

Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Автомобиль жолдарын салу, қайта жаңғырту, күрделі жөндеу, орта жөндеу және күтіп ұстау жұмыстарына мердігерді анықтау мемлекеттік сатып алу арқылы ашық конкурс тәсілімен ұйымдастырылады. Яғни конкурстық құннан

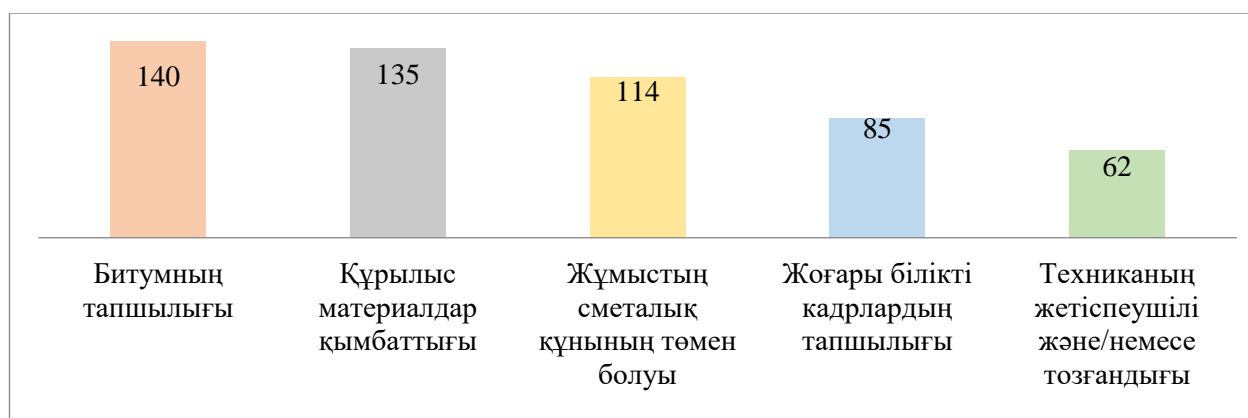
ең төменгі баға ұсынған әлеуетті өнім беруші жеңімпаз болып анықталады. Конкурстық бастапқы құнның көлемін азайту мердігердің пайдасын азайтады немесе жұмыс сапасын төмендетеді. Белгіленген бастапқы баға оңтайлы болып табылады. Осылайша, мемлекеттік сатып алу процесі (орындалатын жол-құрылыс жұмыстарының шығындарын азайту) - жұмыстың сапасын төмендететін құралдарының біріне айналуға.

Осы тұрғыда, мемлекеттік сатып алу кезінде жеңімпазды анықтауда жергілікті мердігерлерге басымдылық беру (қосымша балл қарастыру сияқты) деп ойлаймыз. Себебі:

- жергілікті тұрғындар жұмыспен қамтылады;
- салық жергілікті бюджетке түседі;
- кепілдік мерзімде тұрған жолдарда ақаулар анықталған жағдайда, уақтылы, тез арада жойылады;
- жұмысшыларды тасымалдауға шығын аз қажет етеді;
- жұмысшылар құрылыс маусымы кезінде өздерінің үйлерінде отбасыларымен бірге тұрады.

Басқа өңірден келген мердігер көп жағдайда субмердігерді тартады. Орындаушылар көбейген жағдайда сапаға кері әсерін тигізеді.

Мердігерлік ұйымдар өзінің жұмысын орындау кезінде тап болатын қиындықтарға талдау жүргізілді. Ең басты кедергі деп 71,8%-ы (140 адам) битумның тапшылығын көрсеткен (18-суретке сәйкес).



18-сурет – Жұмысты орындау кезінде туындайтын қиындықтар
Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Мамандардың айтуынша, елімізде жол салу жыл сайын қиындай түсуде. Жол құрылысына арналған негізгі материалдардың бірі – битум. Оның бағасы туралы мемлекет басшысы үкіметтің кеңейтілген отырысында да айтқан болатын. Жыл сайын дәл жұмыс қызған шақта битум тапшылығы туындайды. Жасанды тапшылықты алдын ала өнімді сатып алатын трейдерлер тудырады. Бұған ешкім тыйым салмайды, бірақ олардың мердігерлерден айырмашылығы, битумның көп мөлшерін сатып алып, сұраныс пен баға өскен кезде қымбатқа сатады. Қаражаты жеткілікті компаниялардың зауыттармен тікелей келіссөз жүргізіп, битумды тиімді бағаға алуға мүмкіндігі бар. Біздің климатымызда жол салу мерзімі өте қысқа, мамыр-тамыз аралығы. Жылдық жоспарды осы мерзімде

орындауға тырысады. Ал сұраныс артқандықтан, бағаның да өсуі заңдылық. Осы уақытта битум бағасы 3 есеге дейін қымбаттап кетеді. Сонымен қатар, битум спецификалық өнім болып табылады. Қыста қатып қалады, оны тасымалдау қымбатқа түседі. Сонымен қатар шикізатты тиеу кезінде қыздыру керек. Және әрбір осындай амал материалдың сапасына кері әсер етеді [37].

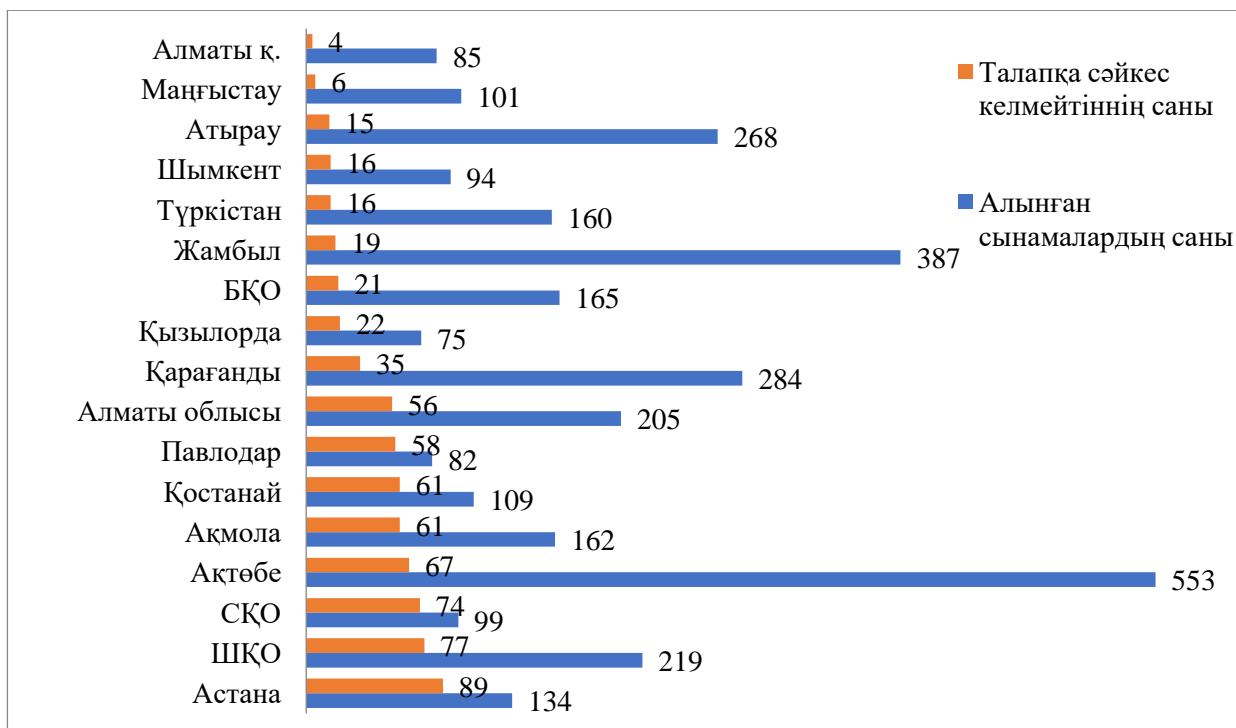
Құрылыс материалдарының маусымдық тапшылығына байланысты, нормативтерден ауытқу қаупі артады. Елімізде 4 битум өндірушінің болуына қарамастан, жол компаниялары жыл сайын оның жетіспеушілігін сезінеді (шамамен, 200 мың тонна), бұл 2-3 есеге дейін (120 мың теңгеден 250-270 мың теңгеге дейін) маусымдық қымбаттауды тудырады. Мұндай сұраныс пен талап етілетін көлемдер (битум жолдың сметалық құнының, шамамен, 30%-ын құрайды) шығындарды 50%-ға арттырады. Бұған битум импортына тыйым салу да ықпал етеді. Нәтижесінде, мердігерлер үмітсіз жағдайдың кепіліне айналады және басқа құрылыс материалдарын үнемдеуге немесе техникалық нормативтерді бұзуға мәжбүр болады [18].

Энергетика министрлігінің деректері бойынша елімізде жыл сайын битум өндірісінің өсуі байқалады. Мәселен, егер 2014 жылы 570 мың тонна жол битумы өндірілсе, 2021 жылы – 950 мың тонна өндірілді. 2022 жылы битум өндірісі 1,1 млн тоннаны құрады [38].

Дегенмен, жол битумының тапшылығы 2022 жылы 200 мың тоннаны құрады. Ал бұл үлкен көлемде мұнай өндіретін ел үшін ұят. Президент өз Жолдауында Үкімет бұл мәселені түбегейлі шешуі керектігін айтқан болатын [39].

Битумның тапшылығы мен қымбаттылығынан бөлек, сапасына қатысты да сындар көп. Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы битум сапасын тексеру жұмыстарын жүргізеді. Соңғы 3 жылда жол битумына 3182 сынақ жүргізілді, оның ішінде 697 сынама (немесе 22%) ҚР СТ 1373 талаптарына сәйкес келмейді [23]. Талапқа сәйкес келмейтін ішінде Астана қаласының, Шығыс-Қазақстан және Солтүстік-Қазақстан облыстарының үлесі жоғары. Ал Алматы қаласында, Маңғыстау және Атырау облыстарында жүргізілген сынақтар битумның сапасы жоғары екендігін көрсетті (19-суретке сәйкес) [40].

Осыған байланысты, битум сапасының мәселелерін терең зерттеу үшін ҚР ИИДМ Автожол комитетінің тапсырмасына сәйкес Сапа орталығының базасында битумды және полимерлі-модификацияланған битумды байланыстырғыштарды зерттеу жөніндегі орталық зертхана құрылды, ол заманауи жабдықтармен жарақтандырылуда [23].



19-сурет – 2020-2022 жылдар аралығындағы Битум сапасына тексерудің нәтижесі

Ескертпе – [24] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Битумның бағасын тұрақтандыру, тапшылығын болдырмау, делдалдардың (қайта сатып алушылардың) жұмысын реттеу үшін келесілерді ұсынамыз:

- жергілікті нарықтағы битумды жеткізу тізбегінен делдалдарды алып тастау – мұнай өңдеу зауытын мердігерлермен тікелей шарттар жасауға міндеттеу қажет;
- Ресей Федерациясынан битум жеткізуге шектеулерді алып тастау, рұқсат етілген битум көлемін ұлғайту;
- Құрылыс маусымы кезінде қазақстандық битум экспортына маусымдық шектеулер енгізу.

Сарапшылардың 69,2%-ы (135 адам) жұмысты орындау кезінде туындайтын қиындықтар деп **құрылыс материалдардың қымбаттығы және 58,5%-ы (114 адам) жұмыстың сметалық құнының төмен болуын** көрсеткен (18-суретке сәйкес).

Барлық жұмыс смета жасаудан басталады. ЖСҚ әзірленіп, сараптаманың оң қорытындысын алған соң қаражат бірден бөлінбейді. Жобалар 1-2 жылдан кейін іске асырылады. 2 жыл бұрын есептеліп жасалған сметадағы бағалар өзекті болмай қалады және нарықтағы бағамен үлкен алшақтық пайда болады. Ал 2 жыл бұрынғы сметадағы бағалар түзетілмейді.

Автожол жобаларын іске асырудың өмірлік циклі уақыт бойынша көп жағдайда бюджет процесінің кезеңімен сәйкес келмейді және қаржыландыру жоспарын түзету қажеттілігінің жиі туындау себебінен барлық іске асыру процесін қиындатады. Сонымен қатар құрылыс материалдарының, көрсетілетін қызметтер мен жұмыстардың, машиналар мен құрал-жабдықтардың перманентті

қымбаттауы, ұлттық валюта бағамының тұрақсыздығы әдетте бірнеше жылға созылатыны жобаны іске асырудың бүкіл мерзімі ішінде объективті қымбаттауын негіздейді. Мәселе өз кезегінде нарықтық шындыққа сәйкес келмейтін пайдаланылатын ресми көздерден алынатын ескірген баға номенклатурасын қолданумен күрделене түседі. Жобалардың қымбаттауы заңды түрде ұзақ мерзімді қамтитын жобалау-сметалық құжаттаманы түзету қажеттілігін туындатады, бұл ретте құрылыс жұмыстары мемлекеттік органдардың қорытындысын алғанға дейін уақытша тоқтатылады, бұл жол төсемінің сапасына теріс әсер етпей қоймайды. Аталған жағдайлар сатып алу рәсімдерінің ұзақтығымен және үнемі толық қаржыландырылумен бірге жол құрылысының сапасына әсер етеді. 2022 жылы негізгі жол-құрылыс материалдары құнының орта есеппен 50%-ға өсуі іске асырылып жатқан жобалар бойынша ЖСҚ құнының шамамен 27%-ға өсуіне алып келді. Республикалық бюджеттен қаржыландырылатын жобалар бойынша 25%-ды, Қытай Халық Республикасының Эксимбанкі қаржыландыратын жобалар бойынша қымбаттау 28% құрады [41].

Сарапшылардың 31,8%-ы (62 адам) жұмысты орындау кезінде туындайтын қиындықтар деп **техниканың жетіспеушілігі және/немесе тозғандығын** көрсеткен (18-суретке сәйкес).

Бұл тұрғыда, өңірлердегі автомобиль жолдарын күтіп ұстау, қысқы күтіп ұстау жұмыстары бойынша келісім жасасу түрлеріне талдау жүргізілді (Кесте 7). Талдау барысында бүгінде бірқатар өңірлерді автомобиль жолдарын күтіп ұстауға ұзақ мерзімді келісім жасалынатыны анықталды. Алайда, Қостанай, Атырау, Жамбыл, Ақмола, Абай, Жетісу облыстарында тек 1 жылға жасалынады.

Кесте 7 – Өңірлердегі автомобиль жолдарын күтіп ұстау, қысқы күтіп ұстау жұмыстары бойынша келісім жасасу түрлеріне талдау

№	Өңірлердегі жұмыс түрі	Жылдар аралығы	Ескерту
1	Қызылорда облысының облыстық мәндегі автожолын қысқы күтіп ұстау жұмыстары	2020-2023	4 жыл
2	Қарағанды облысының облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау және ағымды жөндеу	2022-2024	3 жыл
3	БҚО облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау және ағымды жөндеу	2021-2023	3 жыл
4	ШҚО облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау және ағымды жөндеу	2022-2024	3 жыл
5	Қостанай облысының облыстық мәндегі автожолын қалпында ұстау бойынша жұмыстарды орындау, оның ішінде қысқы жағдайда ұстау	2023	1 жыл
6	Павлодар облысының облыстық мәндегі автожолын қысқы күтіп ұстау	2021-2023	3 жыл
7	Атырау облысының облыстық мәндегі автожолын қысқы күтіп ұстау	2023	1 жыл

7-кестенің жалғасы

№	Өңірлердегі жұмыс түрі	Жылдар аралығы	Ескерту
8	Маңғыстау облысының облыстық мәндегі автожолын пайдалану жөніндегі қызметтер	2023-2025	3 жыл
9	Ақтөбе облысының облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау	2023-2025	3 жыл
10	СҚО облыстық мәндегі автожолын ағымдағы жөндеу және күтіп ұстау	2023-2024	2 жыл
11	Алматы облысы облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау (осының ішінде қысқы күтіп ұстау және жөндеу)	2022-2024	3 жыл
12	Жамбыл облысының облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау	2023	1 жыл
13	Ақмола облыстық мәндегі автожолының күтімі	2023	1 жыл
14	Түркістан облысының облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау жұмысы, №2-ші қосымшаға сәйкес 3 жылдық өндірістік көлемі кестесіне сәйкес	2020-2022	3 жыл
15	Абай облысының облыстық мәндегі автожолын және олардағы жасанды құрылыстарды күтіп ұстау бойынша жұмыстар	2023	1 жыл
16	Жетісу облысы облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау (осының ішінде қысқы күтіп ұстау және жөндеу)	2023	1 жыл
17	Ұлытау облысының облыстық мәндегі автожолын күтіп ұстау	2022-2024	3 жыл
Ескертпе – [42] дереккөзі негізінде автор құрастырған			

Осыған орай, жолдардың жабылуын алдын-алу, қардан уақыты тазарту, пайда болған ақауларды жедел жою мақсатында жолдарды күтіп-ұстау жұмыстары бойынша келісімді бірден ұзақ мерзімге (3 жылға) жасасу тиімді деп ойлаймыз. Себебі:

- Жыл сайын конкурс ұйымдастыруға кететін уақыт (мемлекеттік сатып алу рәсімі 2-3 айға созылады), жұмыс үнемделеді;
- Жол қозғалысы қауіпсіздігі артады;
- Жолдарды уақытылы күтіп-ұстау мүмкіндігі артады;
- Мердігер мен жұмысшыларды жұмыспен қамтамасыз етудің кепілдігі пайда болады;
- Мердігердің жаңа техникалық құралдарды сатып алу мүмкіндігі пайда болады.

Респонденттердің 44%-ы (86 адам) техникалық қадағалаушылар нысанға барудың бекітілген кестесін сақтайды деп белгілесе, 45%-ы (88 адам) сақтамайтындығын көрсеткен (20-суретке сәйкес). Жоғарыда көрсетілгендей, респонденттердің 38,5%-ы (75 адам) жолдардың сапасының нашар болуын себебі деп өндірістегі технологияларды сақтамау деп көрсеткен (жоғарыдағы 15-суретке сәйкес). Өндіріс алаңында технологиялардың сақталуын техникалық қадағалаушы қадағалайды.

«Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы» РМК Бас директоры З.Сағынов көптеген қызметкерлерінде профильді жолшы мамандығы жоқ техникалық қадағалау қызметтерінің дұрыс жұмыс істемеуін негізгі мәселелердің бірі деп атады. Сонымен қатар, көбінесе сол бір техникалық қадағалау маманы жол нысандарында да, азаматтық құрылыс нысандарында да жұмыс жасай береді. Техникалық қадағалауда орын алған бұзушылық фактілері бойынша өңірлік Мемлекеттік сәулет құрылысы басқармаларына өтініштер жолдануда. 2020 жылдан бері Сапа орталығының жолдаған өтініштері бойынша 81 техникалық қадағалау қызметі әкімшілік жауапкершілікке тартылды, 56 инженерлердің аттестатты тоқтатылды, сондай-ақ 4 мердігер ұйым жол құрылыс жұмыстарын жүргізу лицензиясынан айырылды (2020 ж. – 2, 2022 ж. – 2). Жалпы салынған айыппұл сомасы 110 миллион теңге [23].

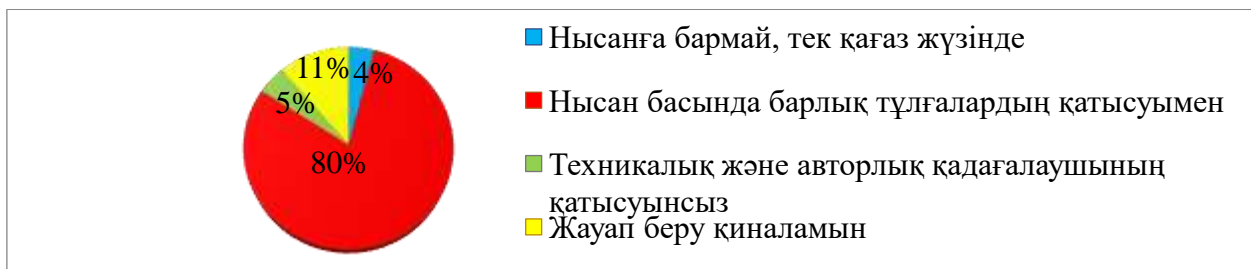


20-сурет – Техникалық қадағалаушының нысанға барудың бекітіліген кестесін сақтауын бағалау

Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

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

Респонденттердің 80%-ы (156 адам) нысанды пайдалануға қабылдап алу актісі барлық тұлғалардың қатысуымен қабылданатындығын көрсеткен (21-суретке сәйкес).



21-сурет – Нысанды пайдалануға қабылдап алу мүдделі тұлғалардың қатысуын бағалау

Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Сонымен қатар, талдау көрсеткендей, бұл орташа жөндеу бойынша ең көп құқықтық олқылықтар мен дискрециялық нормалар, бұл жол жұмыстарын сапасыз жүргізудің жоғары тәуекелдерін тудырады.

Осы уақытқа дейін «орташа жөндеу» ұғымы, заңнамалық тұрғыдан бекітілмеген құнын анықтаудың нақты тетіктері, инжинирингтік ұйымдардың бұлыңғыр жауапкершілігі (авторлық және техникалық қадағалау) жоқ.

Сонымен, орташа жөндеу кезінде техникалық қадағалау тапсырыс берушінің қалауы бойынша жүзеге асырылады, ал авторлық қадағалау және мемлекеттік сәулет-құрылыс бақылауы мүлдем көзделмеген.

Мұның бәрі шығындарды жасанды түрде көтеруге және сыбайлас жемқорлық негізі бар сапасыз немесе жалған жұмыстарды қабылдауға ықпал етеді.

Тапсырыс берушінің инжинирингтік қызметтерді тартуы сапаның кепілі болып табылмайтынын атап өткен жөн, өйткені кепілдік мерзімі кезеңіндегі ақаулар үшін міндеттемелер тек мердігерге жүктеледі.

Заңнамадағы бұл олқылықтар қадағалау және авторлық қадағалау институтын теңестіреді, олардың бақылауға қатысуының маңызы жоқ. Тиісінше, техникалық қадағалау және авторлық қадағалау сарапшылары болашақта анықталған бұзушылықтар үшін жауап бермейді, дегенмен олар орындалған жұмыстардың актілеріне қол қояды және келіседі. Бұл жағдай олардың тарапынан ресми қадағалаудың алғышарттарын жасайды.

Мәселені шешу мердігермен қатар, техникалық және авторлық қадағалау сарапшыларының ортақ жауапкершілігін, сондай-ақ орындалған жұмыстарды сақтандыру тетігін (Қытайдың үлгісінде) енгізу болып табылады.

Тағы бір проблема – Тапсырыс беруші мердігердің келісімшарттық міндеттемелерінің орындалуын, сондай-ақ авторлық және техникалық қадағалау қызметтерін бақылайтын мүдделер қақтығысы. Осылайша, инжинирингтік ұйымдар объектіні қабылдауға және бюджетті «кідіріссіз» игеруге мүдделі Тапсырыс берушіге тәуелді. Мүдделер қақтығысы республикалық жолдарды салу және жөндеу бойынша тапсырыс беруші болып табылатын Автомобиль жолдары комитетіне есеп беретін Жол активтері сапасының ұлттық орталығының қызметінде де көрінеді.

Сақтандыру төлемдері есебінен анықталған кемшіліктерді жою жол ақысын бюджеттен қайта қаржыландыруды алып тастайды. Сақтандыру компанияларына инжинирингтік қызметтерді (техникалық және авторлық қадағалау) тарту жөніндегі функцияларды беру бақылауды біржақты күшейтеді. Бұл ұйымдардың коммерциялық қызығушылығы жол сапасын бақылаудың формализмін айтарлықтай төмендетеді. Осы шара қатысушылар арасындағы ағымдағы мүдделер қақтығысын жоюға мүмкіндік береді: «тапсырыс беруші – мердігер – инжинирингтік ұйымдар» (объектіні қабылдауға және бюджетті игеруге мүдделі тапсырыс беруші мердігердің өзінің шарттық міндеттемелерінің, сондай-ақ техникалық қадағалау және авторлық қадағалау қызметтерінің орындалуын бақылайды).

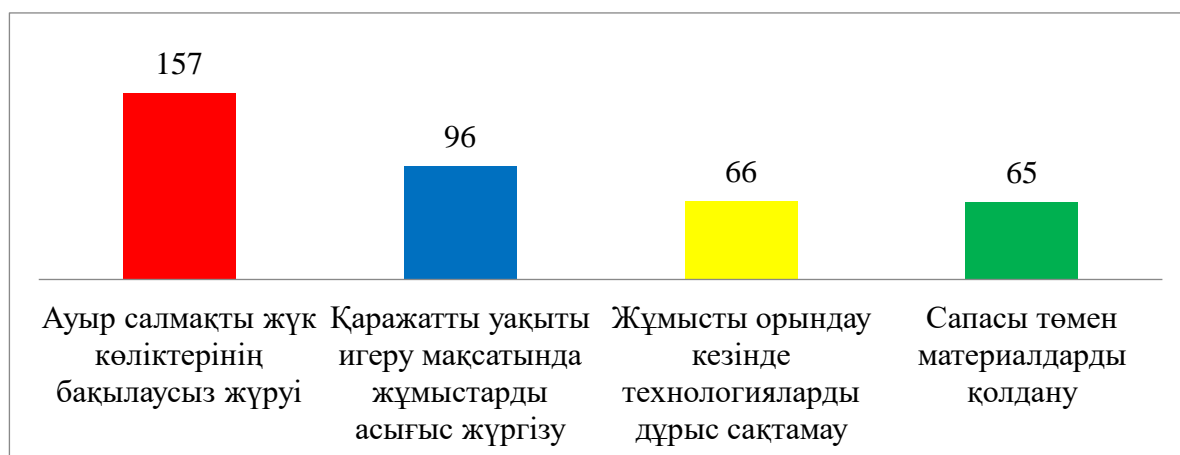
Сондай-ақ, заңнамада құрылыс процесіне қатысушылардың үлестес болуына тыйым салынбаған. Осылайша, техникалық қадағалау жөніндегі маман бас мердігер немесе құрылысқа тапсырыс беруші болып табылатын компанияда жұмыс істеуге құқылы. Автожолдарды орташа жөндеуді заңнамалық регламенттеу сапаны бақылауды күшейтуге мүмкіндік береді (техникалық қадағалауды, қоғамдық мониторингті міндетті сүйемелдеуді енгізу) [18].

Қазақстанда кепілдік кезеңінің ең төменгі шегі 1 жылдан 3 жылға дейін өзгереді (жөндеу түріне байланысты). Бұл жағдайда жоғарғы шекаралар анықталмаған. Тәжірибе көрсеткендей, тапсырыс беруші тек минималды мерзімдерді белгілейді. Мұндай жағдай «Қазавтожол» АҚ-мен жасалатын барлық шарттарға тән. Бұл тәсіл бюджетке жүктемені арттырады және сапасыз жұмыстың нәтижелерін жабады.

Ал ЭЫДҰ елдерінде (Германия, АҚШ, Дания, Швеция, Ұлыбритания) жол қаптамасына 10 жылға дейін, жол төсеміне (жол төсемінің көп қабатты негізі) 25 жылға дейін кепілдік беріледі. Кепілдік мерзімі ішінде сапа көрсеткіштеріне тұрақты мониторинг жүргізіледі (ақаулар, тегістік, серпімділік модулі, ілінісу және т.б.).

Анықтама ретінде: халықаралық рейтингте бұл елдер жоғары позицияларда: Дания – 14, АҚШ – 17, Швеция – 20, Германия – 22, Ұлыбритания – 36 [18].

Респонденттердің 80,5%-ы (157 адам) кепілдік мерзіміндегі жолдардың мерзімінен бұрын бұзылуы, ақаулардың пайда болуының негізгі себебі деп **ауыр салмақты жүк көліктерінің бақылаусыз жүруі** деп көрсеткен (22-суретке сәйкес).



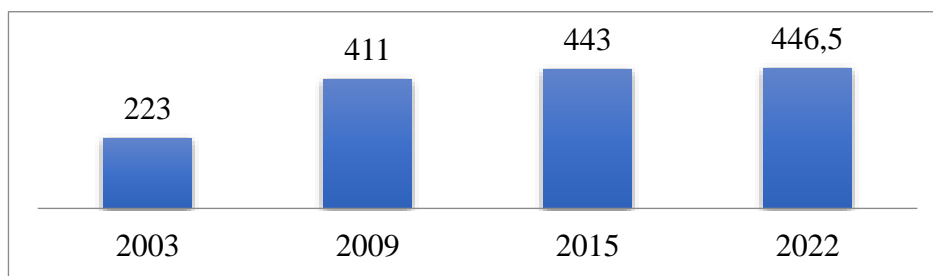
22-сурет – Кепілдік мерзімдегі жолдарда ақаулардың пайда болуының себептерін талдау

Ескертпе – Сауалнама нәтижелері бойынша автор құрастырған

Сәйкесінше, жолдардың бұзылуының негізгі факторының бірі - ауыр жүктерді тасымалдаудың қарқындылығы болып табылады. Көп жағдайда бұл үлкен жүк көтергіштігі бар самосвалдар. Соңғы 10 жылда жүк тасымалдау көлемі 2,7 есеге өскені байқалады [43]. Елімізде 446 мыңнан астам жүк көлігі тіркелген

(23-суретке сәйкес) [16], [17], оның 55 мыңы самосвал. Ауыр жүк көлігінің бірнеше есе ұлғайған салмағы жолға арналмаған массаны тудырады. Тиісінше, жолдардың қызмет ету мерзімі айтарлықтай қысқарады. Ал үлкен жүк көліктері бірінші кезекте инертті жүктерді карьерлерден жалпы пайдаланымдағы жолдардың құрылыс алаңдарына тасымалдау үшін жаппай пайдаланылады. Көліктердің 20%-ға жуығы қосымша жүкке арналған құжаттары болмаған кезде осыке шамадан тыс жүктемемен жолға шығады [43].

Жүк көліктерінің ең көп үлесі Алматы облысында (51,3 мың бірлік), Алматы қаласында (34,3 мың бірлік) және ШҚО (31,9 мың бірлік) құрайды.



23-сурет – Жүк көліктердің саны, мың бірлік

Ескертпе – [16],[17] дереккөзі негізінде автор құрастырған

Жолдардың белгіленген стандарттарға сәйкес салынып және белгілі бір максималды жүктемеге арналғанын, ал артық жүктелген көлік жолдардың жағдайын бұзып қана қоймай, еліміздің жол саласына миллиондаған шығын келтіретінін ескеру қажет [43].

Қазіргі уақытта дамыған елдерде (АҚШ, Жапония және Батыс Еуропа елдері) жалпы пайдаланудағы автомобиль жолдарында белгіленген салмағынан асып, ауыр жүктерді таситын самосвалдардың жүруіне тыйым салынған. Дегенмен, ТМД елдерінде, әсіресе Қазақстанда мұндай көліктер жалпы пайдаланымдағы жолдар мен қала көшелерінде жүк тасымалдаумен айналысады [43].

Еліміздің автомобиль жолдарында отандық және шетелдік автокөліктердің жүруіне 3 стационарлық және 30 жылжымалы бекеттерде, 17 инспекцияда күнделікті көліктік бақылау жүргізіледі. Бір тәулік ішінде әрбір пост 7 мың шқ-нан астам жолды бақылауы қажет, алайда бұл физикалық тұрғыдан мүмкін емес. Оның салдары бақылаудың төмендігіне және көлік пен жол қауіпсіздігінің төмендеуіне әкеледі[43].

Одан бөлек, Көліктік бақылау инспекциясында жылжымалы бекеттер санының жетіспеуінен және олардың бекітілген кестеге сәйкес үнемі республикалық маңызы бар жолдар бағытында жұмыс істеуіне байланысты, жергілікті жолдар өз деңгейінде қамтылмауда.

Республикалық мәндегі жолда ауыр салмақты автокөлік құралдарының габариттік параметрлерінің бұзылуы туралы деректерді тіркеуге және ҚР ИИДМ Көлік комитетінің көліктік деректер базасымен тасымалдау динамикасын мониторингтеудің ақпараттық талдау жүйесіне беруге арналған 24 бірлік мамандандырылған автоматтандырылған өлшеу құралы бар [6].

Сондай-ақ, егер ауыр жүк көліктері белгіленген параметрлерден асып жүретін болса, жол құрылысындағы жөндеуде қолданылатын озық технологиялар мен материалдардың ешбірі жолдардың қалыпты жағдайын қамтамасыз ете алмайтынын да атап өткен жөн. Сондықтан жол торабының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін, олардың мерзімнен бұрын тозуына жол бермеу, жол бөлігіне зақым келтірмеу мақсатында және тұрғындардың арыз-шағымдарына байланысты Мәжіліс депутаттары «ҚР заңнамасында рұқсат етілген массадан асатын жүктерді самосвалдармен жалпыға ортақ пайдаланымдағы автокөлік жолдары және елді мекендердің көшелерінде тасымалдауға тыйым салу туралы» мәселені көтеріп, ұсыныс жасаған болатын. «ҚАЗЖОЛҒЗИ» АҚ, тәулігіне 200 самосвалдардың жүктемесі 10 тн-дан асса, 5 жылда жолдарға 240 млрд. теңгеден астам шығын келтіреді деп есептеген [43].

Соңғы 3 жылда (2020-2022 жылдар) ауыр салмақты жүк көліктерінің рұқсат етілген өлшемдерден асатын мөлшермен ел аумағы арқылы жүріп өткені үшін 8683 әкімшілік құжат толтырылып, 1,8 миллиард теңгеден астам айыппұл өндірілген (Кесте 8). Ең көп өндірілген айыппұл мөлшері Алматы облысына 545,9 млн. тг (1991 хаттама), ең аз Түркістан облысына 29,6 млн. тг (469 хаттама) тиесілі.

Кесте 8 – Соңғы 3 жылдағы (2020-2022 жылдар) ауыр салмақты жүк көліктерінің рұқсат етілген өлшемдерден асатын мөлшермен ел аумағы арқылы жүріп өткені әкімшілік материалдардың саны және өндірілген айыппұл көлемі

№	Өңірлер	2020 ж.		2021 ж.		2022 ж.	
		Әкімшілік құжат саны	Өндірілген айыппұл, тг	Әкімшілік құжат саны	Өндірілген айыппұл, тг	Әкімшілік құжат саны	Өндірілген айыппұл, тг
1	Астана қ.	227	17 929 690	122	8 211 355	38	9 556 560
2	Алматы қ.	151	41 400 000	152	42967 410	78	32 758 785
3	ШҚО	101	15 256 930	91	19 208 345	12	6 181 134
4	Қостанай	207	41 513 700	138	29 859 625	413	79 542 445
5	Түркістан	128	8 480 000	210	12 243 090	131	8 828 090
6	Ақмола	66	17 901 860	89	26 358 000	109	44 910 000
7	Ақтөбе	459	49 762 380	395	42 063 140	88	12 665 505
8	Алматы	680	151 268 630	466	147 378 520	845	247 211 667
9	Атырау	73	17 251 220	91	25 769 700	69	17 872 605
10	Жамбыл	159	27 409 600	153	21 567 100	28	4 680 400
11	БҚО	44	8 542 110	171	43 623 735	46	13 706 925
12	Қызылорда	77	10 766 045	109	21 326 187	90	17 688 825
13	Маңғыстау	95	33 214 770	159	59 528 855	62	23 089 18
14	Павлодар	88	12 636 955	116	13 476 540	55	5 482 770
15	Шымкент қ.	167	22 687 585	182	39 262 820	54	18 270 795
16	СҚО	104	18 500 000	86	19 456 362	87	16 211 362
17	Қарағанды	248	40 099 000	281	50 288 111	393	102 164 123

Ескертпе – [15] дереккөзі негізінде, ҚР ИИДМ Көлік комитетіне сұрау салынып, алынған жауапқа сәйкес автор құрастырған

Одан бөлек, үлкен пайда табу үшін тасымалдаушылар жүктердің салмақтық параметрлерін сақтамайды, сондықтан бақылаусыз жүру үшін сыбайлас жемқорлық тәуекелдері (схемалары) пайда болады. Осылайша мемлекетке екі есе зиян келтіріледі. Бір жағынан, қазынаға жүктерді тасымалдауға жұмсалған қаражат түспейді, екінші жағынан жолдар бұзылады. Соңғы 5 жылда (2018-2022 ж.) жүк тасымалдаушылардан автомобиль жолдарында кедергісіз жүріп өткені және оларды әкімшілік жауапкершілікке тартпағаны үшін көліктік бақылау инспекциясының 49 лауазымды тұлғасы қылмыстық жауапкершілікке тартылды [44-47].

Осыған орай, мәселені алдын-алу үшін, кен орындар иелері мен жүк тасымалдаушылардың жауапкершілігін арттыруға бағытталған шаралар қабылдау қажеттілігі туындап отыр.

Ауыр салмақтас жүк көліктерінің бақылаусыз қозғаласын қадағалайтын Көліктік бақылау инспекциясында жылжымалы бекеттер санының жетіспеуінен және олардың бекітілген кестеге сәйкес үнемі республикалық маңызы бар жолдар бағытында жұмыс істеуіне байланысты, жергілікті жолдар өз деңгейінде қамтылмауда. Оның салдары бақылаудың төмендігіне және көлік пен жол қауіпсіздігінің төмендеуіне әкеледі. Осыған орай, жергілікті маңызы бар жолдарда тұрақты жұмыс істейтін жылжымалы бекеттер алу ұсынылады.

Ал 49,2%-ы (96 адам) **жұмыстардың асығыс жүрзілуі** жолдардың бұзылуына әкеліп соғады деп көрсеткен (26-суретке сәйкес). Бұл жұмыстың орындалуын бақылауды қаражатты игеруге байланыстырудың жағымсыз әсері деп санаймыз. Жол жөндеу мерзімі шектеулі болғандықтан, қолайлы ауа-райы көктем, жаз айларында ғана. Осыған орай, жол инфрақұрылымына бөлінетін қаржыны ертерек қарастырып, мемлекеттік сатып алу рәсімдерін ұйымдастыру қажет. Әдетте желтоқсан айында қаржы бөлінгені расталып, мемлекеттік сатып алу рәсімдері жүргізіледі. Егер сот процесі болмаған жағдайда шамамаен 2-3 ай уақыт кетеді.

Қорытынды

Жолдардың сапасы қоғамда жиі сынға ұшырайды және еліміздің әр тұрғынын алаңдатады. Негізінен, автомобиль жолдарының сапасының төмен болғаны үшін белгілі бір себеп бар деп айту мүмкін емес, бұл проблема күрделі және кешенді өзгерістерді қажет етеді. Жолдарды пайдалану тәжірибесі көрсетіп отырғандай жолдардың қызмет ету мерзімі әртүрлі себептермен 4-5 жылдан артық сақталмайды. Жолдардың сапасының нашар болуына көптеген факторлар әсер ертеді. Мәселен:

- жобалық құжаттардың сапасының, сметалық құнның төмен болуы;
- жоғары білікті кадрлардың тапшылығы;
- өндірістегі технологияларды сақтамау;
- жемқорлық;
- мемлекеттік сатып алу рәсіміндегі кемшіліктер;
- бастапқы материалдардың сапасының төмендігі;
- қағазбастылық;
- өндіріс алаңындағы сапаны әлсіз бақылау;
- техниканың жетіспеушілігі мен тозғандығы;
- қаражатты игеру мақсатында жұмыстардың асығыс жүргізілуі;
- қаржыландырудың төмен деңгейі;
- саладағы нормативтік базаның артықтығы мен реттелмеуі.

Жолдарды жобалау, салу және пайдалану сапасын арттыруда жол саласындағы құрылыс нормалары, стандарттары және нормативтік-техникалық құжаттары негізгі рөл атқарады. Автомобиль жолдарын жобалау саласында қолданыстағы нормативтік база өте ескірген және олардың көптігі өзінің қиындықтарын туғызуда. Автомобиль жолдарының есептеу параметрлері ескірген әдістеме бойынша есептеледі, ол автокөлік құралдарының өсімін және жол желісіне жүктеменің артқандығы ескерілмеген. Жобалау мәселесін шешу кешенді шараларды жүзеге асыру қажет етеді. Осыған байланысты, қолданыстағы нормативтік базаны жаңарту бірнеше жылдарға созылуы мүмкін. Жаңа нормативтік базаны жасаған кезде аймақтардың ерекшеліктерін ескеру керек.

Бұл фактілер Қазақстанды жол саласын дамыту саясатын одан әрі жетілдіру және оны іске асырудың тиімді тетіктерін әзірлеу, автомобиль жолдары саласындағы жұмыстардың сапанын мемлекеттік реттеу қажеттігін көрсетеді.

Автомобиль жолдары сапасын бақылауды мемлекеттік реттеуді жетілдіру үшін кешенді өзгерістер қажет.

Қорытындылай кетсек, автомобиль жолдарының сапасын жақсарту үшін төмендегі шаралар ұсынылады.

1. Мемлекеттік сатып алу кезінде жеңімпазды анықтауда жергілікті мердігерлерге басымдылық беру (қосымша балл қарастыру сияқты) деп ойлаймыз. Себебі:

- жергілікті тұрғындар жұмыспен қамтылады;

- салық жергілікті бюджетке түседі;
- кепілдік мерзімде тұрған жолдарда ақаулар анықталған жағдайда, уақтылы, тез арада жойылады;
- жұмысшыларды тасымалдауға шығын аз қажет етеді;
- жұмысшылар құрылыс маусымы кезінде өздерінің үйлерінде отбасыларымен бірге тұрады.

Басқа өңірден келген мердігер көп жағдайда субмердігерді тартады. Орындаушылар көбейген жағдайда сапаға кері әсерін тигізеді.

2. Жолдардың жабылуын алдын-алу, қардан уақыты тазарту, пайда болған ақауларды жедел жою мақсатында жолдарды күтіп ұстау жұмыстары бойынша келісімді бірден ұзақ мерзімге (3 жылға) жасасу тиімді деп ойлаймыз. Себебі:

- жыл сайын конкурс ұйымдастыруға кететін уақыт (мемлекеттік сатып алу рәсімі 2-3 айға созылады), жұмыс үнемделеді;
- жол қозғалысы қауіпсіздігі артады;
- жолдарды уақтылы күтіп ұстау мүмкіндігі артады;
- мердігер мен жұмысшыларды жұмыспен қамтамасыз етудің кепілдігі пайда болады;
- мердігердің жаңа техникалық құралдарды сатып алу мүмкіндігі пайда болады.

3. Лицензияланатын сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметін жүзеге асыру үшін қойылатын бірыңғай біліктілік талаптарының Сәулет, қала құрылысы және құрылыс саласында қызметті жүзеге асыруға қойылатын бірыңғай біліктілік талаптарын және оларға сәйкестікті растайтын құжаттардың тізбесіне сәйкес, ҚМЖ-мен айналысу үшін III санаттағы лицензиаттарға қойылатын біліктілік талаптарында, жалға алынған өндірістік базаның (машиналар, механизмдер, жабдықтар) санына шектеу жоқ.

Осы тұрғыда, қажетті материалдық және еңбек ресурстарының жеткілікті болуы жұмыстың сапасына тікелей әсер ететін болғандықтан, мемлекеттік сатып алу конкурстарын өткізу кезінде жалға алған техникалардың санына шектік мән қою, жеке меншіктегі техникасы бар мердігерлік ұйымдарға басымдылық беру керек деп ойлаймыз.

Осыған орай, Лицензияланатын сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметін жүзеге асыру үшін қойылатын бірыңғай біліктілік талаптарына өзгерістер енгізу керек деп санаймыз.

Сондай-ақ, жеңімпазды анықтау кезінде конкурс өтіп жатқан жұмыстарға байланысты жұмыс өтілі ескерілсе немесе бір салада (автомобиль жолдарын салу, жөндеу, көпір құрылысы) жұмыс жасайтын мердігерге басымдылық берілсе. Яғни көпір құрылысы бойынша конкурс өткізіліп жатса, тек көпір құрылысы бойынша жұмыс өтілі ескеріліп, осы әлеуетті өнім берушіге басымдылық берілсе.

4. Битумның бағасын тұрақтандыру, тапшылығын болдырмау, делдалдардың (қайта сатып алушылардың) жұмысын реттеу үшін:

- жергілікті нарықтағы битумды жеткізу тізбегінен делдалдарды алып тастау – мұнай өңдеу зауытын мердігерлермен тікелей шарттар жасауға міндеттеу қажет;

- Ресей Федерациясынан битум жеткізуге шектеулерді алып тастау, рұқсат етілген битум көлемін ұлғайту;

- құрылыс маусымы кезінде қазақстандық битум экспортына маусымдық шектеулер енгізу.

5. Ауыр салмақты жүк көліктерінің бақылаусыз қозғаласын қадағалайтын Көліктік бақылау инспекциясында жылжымалы бекеттер санының жетіспеуінен және олардың бекітілген кестеге сәйкес үнемі республикалық маңызы бар жолдар бағытында жұмыс істеуіне байланысты, жергілікті жолдар өз деңгейінде қамтылмауда. Оның салдары бақылаудың төмендігіне және көлік пен жол қауіпсіздігінің төмендеуіне әкеледі. Осыған орай, жергілікті маңызы бар жолдарда тұрақты жұмыс істейтін жылжымалы бекеттер алу ұсынылады.

6. Қазақстандағы тұрғын ТҮКШ, жолаушылар көлігі және автожол басқармасы мен бөлімдеріндегі барлық қызметкерлердің тек 10% - ның ғана автожол саласы мамандығы бойынша дипломдары бар екені анықталды. Бұл – аудандық мәндегі жолдарды жөндеу жұмыстарына тапсырыс беруші болып табылатын аудандардағы ТҮКШ, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімінде нақты жол құрылысы бойынша бітірген мамандардың болмауы автомобиль жолдарының сапасына кері әсерін тигізеді деп ойлаймын.

Осыған орай, автожол саласында мамандығы жоқ жол құрылысында жұмыс істейтін мемлекеттік қызметкерлерді «ҚазжолҒЗИ» АҚ Оқу орталығынан қосымша оқытуды және олардың біліктілігін арттыруға міндеттеу керек деп ойлаймын. «ҚазжолҒЗИ» АҚ Оқу орталығы 22 тақырып қамтылған курстар оқытады. Оның ішінде жұмыс пен материалдардың сапасын бақылау курстары бар және онлайн сабақтармен қатар көшпелі оқыту курстары да бар.

Пайдаланылған дереккөздер тізімі

1 Бизнес статистикасы. Көлік. Электрондық кестелер. ҚР автомобиль жолдарының ұзындығы, 24 мамыр 2023 жыл // ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистика бюросы. - URL: <https://www.stat.gov.kz/industries/business-statistics/stat-transport/>. Жүгінген күні: 25.05.2023 ж.

2 «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасын бекіту туралы ҚР Үкіметінің 2021 жылғы 12 қазандағы № 729 қаулысы «Әділет» - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2100000729>. Жүгінген күні: 15.01.2023 ж.

3 Автомобиль жолдары комитеті. Құжаттар. 2023 жылы жол жұмыстарымен 11 мың шақырым жол қамтылады, 27 ақпан 2023 жыл //ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/roads/documents/details/435509?lang=kk>. Жүгінген күні: 15.03.2023 ж.

4 Құжаттар. 2021 жылғы республикалық бюджеттің атқарылуы туралы ҚР Үкіметінің есебіне қорытынды, 27 маусым 2022 жыл //ҚР Жоғары аудиторлық палатасының ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/esep/documents/details/319511?lang=kk&ysclid=lfxoe22t1j771114983>. Жүгінген күні: 31.03.2023 ж.

5 «Әділетті мемлекет. Біртұтас ұлт. Берекелі қоғам» атты ҚР Президентінің Жолдауы, қыркүйек 2022 жыл // ҚР нормативтік құқықтық актілерінің «Әділет» ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K22002022_2. Жүгінген күні: 26.10.2022 ж.

6 «ҚазАвтоЖол» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспарын бекіту туралы ҚР Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1130 қаулысы // «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2200001130>. Жүгінген күні: 08.04.2023 ж.

7 Kazakhstan. Roadsquality. World Economic Forum.//TheGlobalEconomy.com – 2019. – URL: https://www.theglobaleconomy.com/Kazakhstan/roads_quality/. Жүгінген күні: 18.01.2023 ж.

8 Сайфудинова Н.З., Петрова Д.А., Поляков В.Н., Зиангиров А.Ф., Нургалиев И.З. Развитие транспортной инфраструктуры Сингапура // Московский экономический журнал. – Казань, 2021. №5 – С. 483-490. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportnoy-infrastruktury-singapura/viewer>. Жүгінген күні: 05.04.2023 ж.

9 Аверьянов, Н.С., Аннабердиев Н.С. Управление качеством строительства автомобильных дорог // Молодой ученый. – Ростов-на-Дону, 2021. № 50 (392) - С. 41-43. - URL: <https://moluch.ru/archive/392/86713/>. Жүгінген күні: 05.05.2022 ж.

10 Королев А.В. Совершенствование системы взаимодействия государственного (муниципального) заказчика и исполнителя дорожно-строительных работ. Магистерская диссертация: 38.04.04. - Красноярск: СФУ, 2017. - 131 с. – URL: <https://elib.sfu-kras.ru/handle/2311/33764>. Жүгінген күні: 31.05.2022 ж.

11 Кожин А.Г. Зарубежный опыт развития дорожного строительства // Международный научно-исследовательский журнал. - Екатеринбург, 2013. №2 (9) - С. 71-74. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-razvitiya-dorozhno-stroitelstva/viewer>. Жүгінген күні: 06.06.2022 ж.

12 Перепилицын М.Ю. Комплексный подход к оценке качества при строительстве автомобильных дорог // Молодой ученый. – Минск, 2018. №43 (229)- С. 255-258. – URL: <https://moluch.ru/archive/229/5340/>. Жүгінген күні: 02.06.2022 ж.

13 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар. FIDIC келісімшарттарының талаптарын көктемнен бастап барлық жол жобасына енгізу жоспарланып отыр, 15 желтоқсан 2022 жыл // ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/476597?lang=kk>. Жүгінген күні: 28.12.2022 ж.

14 Құқықтық статистика. Жол-көлік оқиғалары // Құқықтық статистика және арнайы есепке алу органдарының порталы. – URL: <https://qamqor.gov.kz/stats/d/Kxrv9Au7z/zaregistrovano-dtp?orgId=3>. Жүгінген күні: 06.02.2023 ж.

15 Менің өтініштерім // «Е-өтініш» ақпараттық жүйесі. – URL: <https://eotinish.kz/kk>. Жүгінген күні: 28.03.2023 ж.

16 Бизнес статистикасы. Көлік. Электрондық кестелер. ҚР автокөлік құралдарының саны туралы, 15 ақпан 2023 жыл // ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистика бюросы. - URL: <https://www.stat.gov.kz/industries/business-statistics/stat-transport/spreadsheets/>. Жүгінген күні: 20.02.2023 ж.

17 Бизнес статистикасы. Көлік. Динамикалық қатарлар. Көліктің негізгі көрсеткіштері (2003-2021жж), 22 желтоқсан 2022 жыл // ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистика бюросы. – URL: <https://www.stat.gov.kz/industries/business-statistics/stat-transport/dynamic-tables/>. Жүгінген күні: 15.02.2023 ж.

18 Құжаттар. Автожолдарды салу және жөндеу саласындағы сыбайлас жемқорлық тәуекелдері туралы, 03 ақпан 2023 жыл // ҚР Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/anticorruption/documents/details/415902?lang=kk>. Жүгінген күні: 30.03.2023 ж.

19 ҚР 2019 жылғы 4 желтоқсандағы №276-VI 2020 – 2022 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Заңы // «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1900000276>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

20 ҚР 2020 жылғы 2 желтоқсандағы №379-VI 2021 – 2023 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Заңы// «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL:<https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2000000379>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

21 ҚР 2021 жылғы 2 желтоқсандағы № 77-VII 2022 – 2024 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Заңы// «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL:<https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2100000077>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

22 Баспасөз орталығы. Сауалнама //Жол активтерінің ұлттық сапа орталығының ресми сайты. – URL:https://www.sapaortalygy.kz/kz/press-center/vote/vote_result.php?VOTE_ID=1&view_result=Y. Жүгінген күні: 14.03.2023 ж.

23 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар. Автожолшылар осы жылды қорытындылап, келер жылдың жоспарымен, 23 қараша 2022 жыл // Жол активтерінің ұлттық сапа орталығының ресми сайты. – URL: <https://www.sapaortalygy.kz/kz/press-center/news/avtodorozhnik-i-podvodyat-itogi-ukhodyashchego-goda-i-namechayut-plany-na-budushchee/>. Жүгінген күні: 29.03.2023 ж.

24 Атқарылған жұмыстар есебі // «KazRoadLab» зертханалық мәліметтер базасы. – URL: http://kazroadlab.kad.org.kz/company/personal/bizproc/?bitrix_include_areas=N. Жүгінген күні: 29.03.2023 ж.

25 Сұхбат. Замир Сағынов: Сапалы жол салынуы үшін білікті маман қажет. НұрбайЖолшыбайұлы, 05 наурыз 2023 жыл // Egemen Qazaqstan газеті. – URL:<https://egemen.kz/article/336995-zamir-saghynov-sapaly-dgol-salynuy-ushin-bilikti-maman-qadget>. Жүгінген күні: 08.04.2023 ж.

26 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар. Жол сапа автожол саласына жастарды тартуда, 17 маусым 2022 жыл// Жол активтерінің ұлттық сапа орталығының ресми сайты. – URL: <https://www.sapaortalygy.kz/kz/press-center/news/tsentr-kachestva-prodolzhaet-privlekat-molodezh-v-avtodorozhnyu-otrasl/>. Жүгінген күні: 29.03.2023 ж.

27 Новости. Выделенные на строительство дорог 28 миллиардов тенге вывели в офшоры. Артем Волкав, 17 августа 2022 год // Baigenews. – URL: https://baigenews.kz/vydelennye-na-stroitelstvo-dorog-28-milliardov-tenge-vyveli-v-ofshory_137020/. Жүгінген күні: 18.11.2022 ж.

28 Новости. Единую дорожную компанию на базе «КазавтоЖол» и «Казахавтодор» создадут в Казахстане. Тамара Вааль, 14 июля 2022 год//Vlast.kz. – URL: <https://vlast.kz/novosti/50805-edinuu-doroznuu-kompaniu-na-baze-kazavtozol-i-kazahavtodor-sozdadut-v-kazahstane.html>. Жүгінген күні: 15.12.2022 ж.

29 Жаңалықтар. 2025 жылдан бастап елімізде жол құрылыс жұмыстарын жүргізу оңайырақ болады, 23 желтоқсан 2022 жыл // «QAZJOLGZI» Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институтының ресми сайты. – URL:<https://qazjolgzi.kz/kz/novost/2025-zhyldan-bastap-elimizde-zhol-rylys-zhmystaryn-zhrgizu-oajyra-bolady>. Жүгінген күні: 18.01.2023 ж.

30 Жаңалықтар. ҚАЗЖОЛҒЗИ құзығушылық танытқан ғалымдарды жол саласына қатысты нормативтерді оңтайландыру бойынша жұмысқа шақырды, 18 қаңтар 2023 жыл // «QAZJOLGZI» Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институтның ресми сайты. – URL:<https://qazjolgzi.kz/kz/novost/azholzi-zyushyly-tanyt-alymdardy-zhol-salasy-na-atysty-normativterdi-otajlandyru-bojynsha-zhmys-shayrady>. Жүгінген күні: 08.04.2023 ж.

31 Автомобиль жолдары комитеті. Құжаттар. Нормативтік-техникалық құжаттар базасын реформалау жөніндегі техникалық комитет ұсыныстарын дайындады, 18 наурыз 2023 жыл // ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/roads/press/news/details/523915?directionId=252&lang=kk>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

32 Новости. «Демпинг на тендерах дохлдит до 40 процентов!» - депутат раскритиковал госзакупки по ремонту автодорог. Артем Волков, 15 июня 2022 год //Baigenews.kz. – URL:https://baigenews.kz/remonta_dorog_deputat_133898/. Жүгінген күні: 25.08.2022 ж.

33 «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» ҚР 2014 жылғы 16 мамырдағы №202-V ҚР Заңы // «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL:<https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000202>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

34 Ғимараттар мен құрылыстарды техникалық және (немесе) технологиялық жағынан күрделі объектілерге жатқызудың жалпы тәртібін айқындау қағидалары Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрінің 2015 жылғы 28 ақпандағы №165 бұйрығы// «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. –URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500010666>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

35 «ҚР сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы» ҚР 2001 жылғы 16 шілдедегі №242 Заңы// «Әділет». - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. –URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z010000242>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

36 Лицензияланатын сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметін жүзеге асыру үшін қойылатын бірыңғай біліктілік талаптары Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрінің м.а 2014 жылғы 9 желтоқсандағы №136 бұйрығы //«Әділет» - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1400009994>. Жүгінген күні: 03.04.2023 ж.

37 Экономика. Қолдан жасалған тапшылық па?, Сағындық Рахымжан, 19 тамыз 2022 жыл // Zhasalash.kz сайты. –URL:<https://zhasalash.kz/economic/goldan-zhasalghan-tapshylyq-pa-21358.html>. Жүгінген күні: 25.09.2023 ж.

38 Қызметі. Депутаттық сауалдар. Битумның жетіспеушілігі жөнінде, 25 қараша 2022 жыл // ҚР Парламенті Мәжілісінің ресми сайты. – URL: <https://www.parlam.kz/kk/mazhilis/question-details/19022>. Жүгінген күні: 15.12.2022 ж.

39 Медиа. Жаңалықтар. Мәжілісте автожолдар мәселесіне қатысты Үкімет сағаты өтті, 17 қазан 2022 жыл //ҚР Парламенті Мәжілісінің ресми сайты. – URL:<https://www.parlam.kz/kk/mazhilis/news-details/id49762/1/15>. Жүгінген күні: 18.12.2022 ж.

40 Битум бойынша есеп //Жол активтерінің ұлттық сапа орталығының «KazRoadLab» зертханалық мәліметтер базасы. – URL: <http://kazroadlab.kad.org.kz/otchety/bitum>. Жүгінген күні: 29.03.2023 ж.

41 «ҚазАвтоЖол» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспарын бекіту туралы ҚР Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы №1130 қаулысы // «Әділет» - ҚР нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2200001130>. Жүгінген күні: 08.04.2023 ж.

42 Тізілімдер. Келісімдер // ҚР мемлекеттік сатып алу Веб-порталы. – URL: <https://satypalu.gov.kz/>. Жүгінген күні: 08.02.2023 ж.

43 Жаңалықтар. Автожолдардың бұзылуын алдын алуға мүмкіндік беретін жаңа норма жайлы, 20 қыркүйек 2022 жыл // «QazAvtoJol» ҰК» АҚ ресми сайты. – URL: <https://kz.qaj.kz/news/zha-aly-tar/2169/>. Жүгінген күні: 08.04.2023 ж.

44 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар.ШҚО облысы бойынша Сыбайлас жемқорлыққа қарсы қызметімен «ШҚО бойынша көліктік бақылау инспекциясы» РММ басшысы әшкереленді, 19 қыркүйек 2022 жыл // ҚР Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/anticorruption/press/news/details/427646?lang=kk&slug=anticorruption>. Жүгінген күні: 27.03.2023 ж.

45 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар. ШҚО бойынша КБИ 7 қызметкері жүйелі жемқорлық үшін сотталды, 28 маусым 2022 жыл // ҚР Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің ресми сайты. – URL:<https://www.gov.kz/memleket/entities/anticorruption/press/news/details/393977?lang=kk&slug=anticorruption>. Жүгінген күні: 27.03.2023 ж.

46 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар. Алматы облысы көліктік бақылау инспекциясы қызметкерлерінің заңсыз қызметінің жолы кесілді, 03 наурыз 2022 жыл// ҚР Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/anticorruption/press/news/details/335640?lang=kk&slug=anticorruption>. Жүгінген күні: 27.03.2023 ж.

47 Баспасөз орталығы. Жаңалықтар. Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл мәселелері мен көлік және жол салаларын жетілдіру бойынша қабылданған шараларды талқылау жөніндегі кеңес өтті, 06 наурыз 2020 жыл// ҚР Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің ресми сайты. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/anticorruption/press/news/details/47099?lang=kk&slug=anticorruption>. Жүгінген күні: 27.03.2023 ж.

Қосымша 1

Өңірлердің жолаушылар көлігі және автокөлік жолдары басқармасының штаттық құрылымы

№	Өңір	Штаттық құрылымы
1	Абай облысы	1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары – 2 3. Әкімшілік бөлімі – 5 4. Автомобиль жолдарын дамыту және күтіп ұстау бөлімі – 3 5. Жолаушылар көлігі бөлімі – 3 Барлығы – 13 адам
2	Ақмола облысы	1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 2 3. Есеп беру және бюджетті орындау жүргізу бөлімі - 3 4. Жолаушылар көлігі бөлімі - 3 5. Автомобиль жолдары бөлімі – 4 6. Экономика, жоспарлау және мемлекеттік сатып алу бөлімі – 3 Барлығы – 16 адам
3	Ақтөбе облысы	1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 2 3. Жолаушылар көлігі бөлімі - 3 4. Автомобиль жолдары бөлімі - 3 5. Автомобиль жолдарын күтіп ұстау және пайдалану бөлімі - 3 6. Экономика және бюджетті жоспарлау бөлімі - 3 7. Әкімшілік-қаржы бөлімі - 2 Барлығы – 17 адам
4	Алматы облысы	1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 2 3. Жолаушылар көлігі бөлімі - 3 4. Әкімшілік-ұйымдастыру бөлімі - 3 5. Автомобиль жолдары бөлімі - 6 Барлығы – 15 адам
5	Атырау облысы	1. Басшы - 1 2. Бас маман есепші - 1 3. Жолаушылар көлігі бөлімі - 3 4. Автомобиль жолдары бөлімі - 4 5. Жоспарлау және даму бөлімі – 3 6. Персоналды басқару жөніндегі бас маман – заңгер - 1 Барлығы – 13 адам
6	Шығыс-Қазақстан облысы	1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 2 3. Әкімшілік бөлімі - 5 4. Жолаушылар көлігі бөлімі – 4 5. Автомобиль жолдарын дамыту және ұстау бөлімі - 4 Барлығы – 14 адам
7	Жамбыл облысы	1. Басшы - 1 2. Әкімшілік және жолаушылар көлігі бөлімі - 6 3. Автомобиль жолдары бөлімі – 5 4. Бас маман есепші - 1 Барлығы – 13 адам

8	Жетісу облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Әкімшілік ұйымдастыру бөлімі - 3 3. Автомобиль жолдары бөлімі - 5 4. Жолаушылар көлігі бөлімі - 2 <p>Барлығы – 11 адам</p>
9	Батыс-Қазақстан облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы – 1 2. Басшының орынбасары – 2 3. Қаржы экономикалық бөлімі – 3 4. Жолаушылар көлігі бөлімі – 2 5. Автомобиль жолдарын пайдалану бөлімі – 2 6. Автомобиль жолдарын салу, қайта жаңғырту, жөндеу бөлімі – 2 7. Әкімшілік-құқықтық бөлімі - 3 <p>Барлығы – 15 адам</p>
10	Қарағанды облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 2 3. Бухгалтерлік есеп жүргізу бөлімі – 3 4. Жолаушылар көлігі бөлімі – 3 5. Автомобиль жолдары бөлімі - 4 6. Жобалау- сметалық құжаттама бөлімі - 2 <p>Барлығы – 15 адам</p>
11	Қостанай облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 1 3. Ұйымдастыру-заң жұмысы және құжаттамалық қамсыздандыру бөлімі - 2 4. Бюджеттік мониторингілеу және бюджеттік бағдарламаларды іске асыру бөлімі - 3 5. Жолаушылар көлігі және тасымалдау бөлімі - 2 6. Автомобиль жолдары және жол инфрақұрылымын дамыту бөлімі - 4 7. Жоспарлау-экономикалық бөлімі - 2 <p>Барлығы – 15 адам</p>
12	Қызылорда облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 1 3. Бухгалтерлік есеп және бюджеттік жоспарлау бөлімі - 3 4. Жолаушылар көлігі және көлік инфрақұрылымы бөлімі - 6 5. Автомобиль жолдары бөлімі - 7 6. Ұйымдастырушылық бақылау бөлімі - 4 <p>Барлығы – 22 адам</p>
13	Маңғыстау облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 1 3. Бухгалтерлік есеп жүргізу бөлімі – 4 4. Жолаушылар көлігі бөлімі - 4 5. Автомобиль жолдары бөлімі - 5 <p>Барлығы – 15 адам</p>
14	Ұлытау облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 2 3. Бухгалтерлік есеп жүргізу бөлімі – 3 4. Жолаушылар көлігі және тасымалдау бөлімі - 2 5. Автомобиль жолдары және жол инфрақұрылымын дамыту бөлімі - 3 <p>Барлығы – 11 адам</p>
15	Павлодар облысы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 1 3. Әкімшілік-қаржылық бөлімі – 4

		<p>4. Жолаушылар көлігі бөлімі - 3 5. Автомобиль жолдары өндірістік бөлімі – 5 6. Автомобиль жолдары техникалық бөлімі – 3 Барлығы – 17 адам</p>
16	Солтүстік-Қазақстан облысы	<p>1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары – 1 3. Есептілік және бюджетті атқару бөлімі – 3 4. Сметалық-шарттық жұмысты жоспарлау, жүргізу бөлімі – 3 5. Жолаушылар көлігі бөлімі – 4 6. Автомобиль жолдарын дамыту, пайдалану бөлімі - 5 Барлығы – 17 адам</p>
17	Түркістан облысы	<p>1. Басшы - 1 2. Басшы орынбасары - 2 3. Қаржыландыру бөлімі - 4 4. Қоғамдық тасымалдауды дамыту бөлімі - 4 5. Автомобиль жолдары бөлімі - 7 6. Бас маман (кадр) - 1 7. Бас маман (заңгер) - 1 Барлығы – 20 адам</p>
18	Астана қаласы	<p>1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 3 3. Жоспарлау экономикалық бөлімі - 3 4. Құқықтық қамтамасыз ету және мемлекеттік сатып алу бөлімі - 3 5. Әкімшілік бөлімі - 2 6. Жобалау бөлімі - 3 7. Жолдарды салу және жөндеу бөлімі - 6 8. Көлік инфрақұрылымы ғимараттарының күрделі құрылысы бөлімі - 5 9. Жолаушылар тасымалын ұйымдастыру және бақылау бөлімі - 3 10. Жол қозғалысы қауіпсіздігі және көлік инфрақұрылымы бөлімі - 3 11. Жиынтық-талдау бөлімі - 2 Барлығы – 34 адам</p>
19	Алматы қаласы	<p>1. Басшы - 1 2. Басшының орынбасары - 3 3. Әкімшілік-шаруашылық бөлімі - 10 4. Көше-жол торабын дамыту бөлімі - 7 5. Жол инфрақұрылымын дамыту бөлімі - 7 6. Көлік инфрақұрылымын дамыту бөлімі - 3 7. Маршруттық желіні ұйымдастыру және жолаушылар тасымалын дамыту бөлімі - 7 Барлығы – 38 адам</p>
20	Шымкент қаласы	<p>1. Басшы - 1 2. Басшы орынбасары - 2 3. Көлік және жол инфрақұрылымын дамыту және мониторинг бөлімі - 3 4. Баламалы транспорт бөлімі - 3 5. Автомобиль жолдары бөлімі - 5 6. Жобалық сметалық құжаттарды әзірлеу және жол қозғалысын ұйымдастыру бөлімі - 3 7. Қоғамдық көлік бөлімі - 4 Барлығы – 21 адам</p>

Қосымша 2

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары саласындағы өзекті мәселелерді зерделеуге арналған мердігер, инжинирингтік қадағалау қызметтері арасында өткізілген сауалнама сұрақтары

1. Қай өңірде жұмыс жасайсыз?

1. Абай
2. Ақмола
3. Ақтөбе
4. Алматы
5. Атырау
6. ШҚО
7. Жамбыл
8. Жетісу
9. БҚО
10. Қарағанды
11. Қостанай
12. Қызылорда
13. Маңғыстау
14. Павлодар
15. СҚО
16. Түркістан
17. Ұлытау
18. Астана қаласы
19. Алматы қаласы
20. Шымкент қаласы

2. Сіздің қызметіңіз?

1. Мердігерлік ұйымның директоры
2. Мердігер ұйымның қызметкері (инженер, жүргізуші, машинист және т.б.)
3. Инжинирингтік қадағалау қызметі
4. Тапсырыс беруші
5. «Жол активтерінің ұлттық сапа орталығы» ШЖҚ РМҚ қызметкері

3. Сіздің жол саласындағы жұмыс өтіліңіз?

1. 1-5 жыл
2. 5-10 жыл
3. 10-15 жыл
4. 16 жылдан жоғары

4. Жолдардың бүгінгі техникалық жағдайын қалай бағалайсыз?

1. Жақсы
2. Қанағаттанарлық
3. Қанағаттанарлықсыз

5. Жолдардың сапасының нашар болуының басты себептері:

1. Жобалық құжаттардың сапасының төмен болуы
2. Саладағы нормативтік базаның артықтығы мен реттелмеуі
3. Мемлекеттік сатып алу рәсімі
4. Жемқорлық
5. Қағазбастылық
6. Техниканың жетіспеушілігі мен тозғандығы
7. Бастапқы материалдарың сапасының төмендігі
8. Өндірістегі технологияларды сақтамау
9. Жоғары білікті кадрлардың тапшылығы

10. Өндіріс алаңындағы сапаны әлсіз бақылау
- 6. Мердігер өзінің жұмысын орындау кезінде қандай қиындықтарға тап болады?**
1. Құрылыс материалдар қымбаттығы
 2. Битумның тапшылығы
 3. Жоғары білікті кадрлардың тапшылығы
 4. Техниканың жетіспеушілі және/немесе тозғандығы
 5. Жұмыстың сметалық құнының төмен болуы
- 7. Мемлекеттік сатып алу процесі кезіндегі мердігерлер арасындағы бәсекелестік әділ ма?**
1. Иә, әділ
 2. Жоқ, әділетсіз
 3. Әрқашан әділ бола бермейді
 4. Жауап беруге қиналамын
- 8. Конкурса қатысар алдында материалдық және еңбек ресурстарыңыз жеткілікті болуына қаншалықты мән бересіз?**
1. Ресурстарым жеткілікті
 2. Ұтқан жағдайда іздестіре бастаймын
 3. Жалға алу бойынша алдын-ала келісім жасап қоямын
 4. Жауап беруге қиналамын
- 9. Техникалық қадағалау қызметі нысанға барудың бекітілген кестесін сақтайды ма?**
1. Толығымен сақтайды
 2. Кейде сақтамайды
 3. Көбіне сақтамайды
 4. Жауап беруге қиналамын
 5. Өз нұсқаңыз
- 10. Нысанды пайдалануға қабылдап алу актісі қалай өтеді?**
1. Нысанға бармай, тек қағаз жүзінде
 2. Нысан басында барлық тұлғалардың қатысуымен (авторлық және техникалық қадағалау қызметтерінің, мердігердің, тапсырыс берушінің)
 3. Техникалық және авторлық қадағалаушының қатысуынсыз
 4. Жауап беруге қиналамын
- 11. Кепілдік мерзіміндегі жолдарда ақаулардың пайда болуының негізгі себептері?**
1. Ауыр салмақты жүк көліктерінің бақылаусыз жүруі
 2. Жұмысты орындау кезінде технологияларды дұрыс сақтамау
 3. Сапасы төмен материалдарды қолдану
 4. Қаражат игеру мақсатында жұмыстарды асығыс жүргізу
- 12. Қазіргі жағдайдағы автомобиль жолдары саласында нені өзгерту қажет деп санайсыз?**
1. Мемлекеттік сатып алу рәсімін
 2. Құзырлы органдар тарапынан тексерісті азайту
 3. Қаражаттың уақытылы игерілуін талап етпеу
 4. Жұмыстардың сапасын бақылау жүйесін
- 13. Сіздің ойыңызша автомобиль жолдарының сапасын жақсарту бойынша қандай шаралар қажет?**