



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

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1130 қаулысы "Мемлекеттік мүлік туралы" Қазақстан Республиканың Заңы 184-бабының 2-тармағына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

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

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

*Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі*

Ә. Смайылов

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2022 жылғы 30 желтоқсандағы
№ 1130 қаулысымен
бекітілген

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

Кіріспе

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

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

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

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

Қоғам акцияларының мемлекеттік пакетін иелену және пайдалану құқығы 2018 жылдан бастап салалық мемлекеттік орган Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігіне тиесілі.

Осы қоғамның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары (бұдан әрі – Даму жоспары) Қазақстан Республикасы Мемлекеттік жоспарлау жүйесі құжаттарының, оның ішінде:

1) "Қазақстан-2050" Стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты;

2) Қазақстан Республикасы Президентінің 2021 жылғы 26 ақпандағы № 521 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Ұлттық даму жоспары (бұдан әрі – Ұлттық жоспар – 2025);

3) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2021 жылғы 12 қазандағы № 729 қаулысымен бекітілген "Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасының (бұдан әрі – ұлттық жоба) мақсаттары, міндеттері мен индикаторларының декомпозициясы негізінде қалыптастырылған, қоғам қызметінің он жылдық кезеңге арналған миссиясын, пайымын, стратегиялық бағыттарын, мақсаттарын, міндеттерін, түйінді көрсеткіштері мен күтілетін нәтижелерін айқындайды.

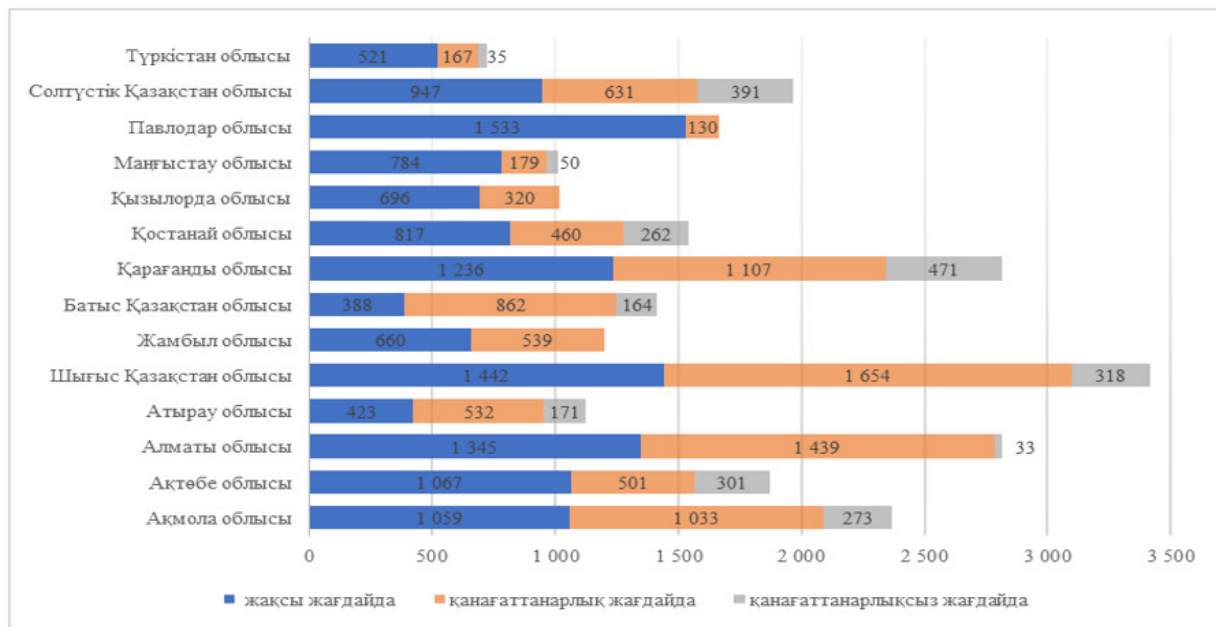
1. Ағымдағы жағдайды талдау

1.1. Сыртқы ортаны талдау

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

2022 жылдың басындағы жағдай бойынша жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының желісі 96 мың км құрады, оның ішінде республикалық желі – 24,9 мың км және 71 мың км облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары. Жалпы жол ұзақтығының нормативті жағдайдағы жолдарының 90 %-ын (22,5 мың км) республикалық маңызы бар жолдар құрайды. I және II техникалық санаттағы жолдардың ұзындығы 8,6 мың км (34 %) құрады.

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



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

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

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

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

Автожол саласындағы мемлекеттік саясат

Қазақстан Республикасының "Стратегия – 2050" негізгі стратегиялық құжатында ұлттық экономиканы жаһандық ортаға біріктіру және елдің ішінде өңірлерге қарай

жылжу міндеті қойылған, оның маңызды құрамдас бөлігі автожол саласын дамыту болып табылады.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Р/с №	Атауы	2021 – 2025 жылдарға арналған ұлттық жоба						Барлығы

		Өлш. бір.	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
1	"Астана – Қарағанды – Балқаш – Бурылбайтал – Күрті – Қонаев" Орталық - Оңтүстік автомобиль жолы, 955 км	км		399	357	114	85		955
		млрд тг	69,2	70,8	50,3	7,4	7,1		204,8
2	Павлодар, Семей және Өскемен қалаларының айналып өтетін жол салатырып, Орталық - Шығыс, 116,5 км	км			116,5				116,5
		млрд тг		2,0	3,5				5,5
3	"Талдықорған – Өскемен", 763 км	км		252	511				763
		млрд тг	13,5	7,6	25,7				46,8
4	"РФ шекарасы (Орскіге) – Ақтөбе – Атырау – РФ шекарасы (Астраханға қарай)", Атырау қ. айналып өтетін жол салатырып, 752 км	км	20	394	222	89	27		752
		млрд тг	37,5	28,5	14	2,9	2,8		85,7

5	" Мерке-Бурылбайтал", 266 км	км		164	102			266
		млрд тг	4	3,2	7,5			14,7
6	Петропавл қ. айналып өтетін жол салатырып, "Бурабай – Көкшетау – Петропавл – РФ шек." дәлізі " Астана – Петропавл", 75 км	км	36	31	8			75
		млрд тг	11,5	2,5	0,1			14,1
7	" Қалбатау – Майқапшағай" учаскесінің "РФ шек. (Омскіге) – Майқапшағай", 415 км	км		60	355			415
		млрд тг	7,6	4,9	16			28,5
8	"Астана қ. оңт. – батыс айналма жолы" 34,4 км	км		34,4				34,4
		млрд тг	2,1	0,6	2,6			5,3
9	"Алматы – Өскемен", Балпық би мен Бақтыбай кенттерін айналып өтетін жол салатырып, 17 км	км					17	17
		млрд тг	2				0,1	2,1

15	учаскесін ің "Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шекарасы" Қарағанды қаласын айналып өтетін жол салатырып, 559 км	млрд тг	0,1	2	12,8	12,1	30	56,9
16	Орал қаласын айналып өтетін жол салатырып, "Орал – Атырау" 519 км	км					519	519
		млрд тг	0,6	2	1	1	20	24,6
17	"Ақтөбе – Қарабұтақ – Ұлғайсын", 262 км	км			40	40	182	262
		млрд тг	0,1	1,7	8,5	8,5	15	33,8
18	"Қарағанды – Аягөз – Бұғаз", 921 км	км			30	30	861	921
		млрд тг	0,1	2	8,5	8,5	15	34,1
19	Подстепное – Федоровка – РФ шекарасы (Елекке) учаскесін ің "Орал – РФ шекарасы (Орынборға)" 144 км	км					144	144
		млрд тг	0,009				1	1,009
		км			40	80	75	195

20	"Семей – Өскемен" , 195 км	млрд тг		0,1	0,4	7,8	8	5	21,3
21	"Қонысбаев өткізу пункті арқылы Өзбекстан Республикасына шыға отырып, Сарыағаш қаласын айналып өту", 102 км	км						102	102
		млрд тг						2	2
22	"Шымкент қ. оңтүстік-батыс айналма жолы"	км					48		48
		млрд тг							0
23	Түркістан қ. шығыс айналма жолы	км						30	30
		млрд тг						29	29
	Қабанбай батыр даңғылының Салтанат сарайына бастап Нұрсұлтан Назарбаев атындағы халықаралық әуежайға дейінгі учаскесінде көлік торабын	км				17,4			17,4
									0

24	сала отырып, 17,4 км	млрд тг							
25	"Семей – РФ шек. (Барнауылға)", 111 км	км						111	111
		млрд тг						1	1
26	"Алматы – Талғар – Бәйдібек би", 68 км	км						68	68
		млрд тг						0,1	0,1
27	"Алматы – Үшқоңыр – Ұзынағаш", 48 км	км						48	48
		млрд тг						1,5	1,5
28	" Жезқазған – Арқалық – Петропавл", 929 км	км						929	929
		млрд тг						0,5	0,5
29	"Атбасар – Қостанай – РФ шек.", 547 км	км						547	547
		млрд тг						1	1
	"Құлсары – Мұқыр" Құлсары қаласын айналып	км						181	181
		млрд тг							0,5

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

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

Жол саласына ұлттық экономика жай-күйінің әсері

Жол саласын күтіп-ұстау мен дамыту айтарлықтай қаржы ресурстарын бөлуді талап етеді. Ұлттық жобаның алға қойған міндеттерін орындау үшін жалпы қаржылай қамтамасыз ету 970 млрд теңгені құрайды, бұл ретте 2025 жылды қоса алғанда қажеттілік шамамен 4953 млрд теңгені, оның ішінде реконструкциялауға 3935,9 млрд теңгені және жөндеу жұмыстарына 1017,3 млрд теңгені құрайды.

Бұл ретте республикалық маңызы бар автожолдар желісін дамыту тек қана мемлекет қаражаты (ақылы жолдардан жиналатын болмашы қаражатты қоспағанда): республикалық бюджет қаражаты және мемлекеттік кепілдікпен тартылатын және

республикалық бюджет қаражаты есебінен толық көлемде өтелетін мемлекеттік емес қарыздар есебінен қаржыландырылады.

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

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

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

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

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

Автожол жобаларын іске асырудың өмірлік циклі уақыт бойынша көп жағдайда бюджет процесінің кезеңімен сәйкес келмейді және қаржыландыру жоспарын түзету қажеттілігінің жиі туындау себебінен барлық іске асыру процесін қиындатады. Сонымен қатар құрылыс материалдарының, көрсетілетін қызметтер мен жұмыстардың, машиналар мен құрал-жабдықтардың перманентті қымбаттауы, ұлттық валюта бағамының тұрақсыздығы әдетте бірнеше жылға созылатыны жобаны іске асырудың бүкіл мерзімі ішінде объективті қымбаттауын негіздейді. Мәселе өз кезегінде нарықтық шындыққа сәйкес келмейтін пайдаланылатын ресми көздерден алынатын ескірген баға номенклатурасын қолданумен күрделене түседі. Жобалардың қымбаттауы заңды түрде ұзақ мерзімді қамтитын жобалау-сметалық құжаттаманы (бұдан әрі – ЖСК) түзету қажеттілігін туындатады, бұл ретте құрылыс жұмыстары мемлекеттік органдардың қорытындысын алғанға дейін уақытша тоқтатылады, бұл жол төсемінің сапасына теріс

әсер етпей қоймайды. Аталған жағдайлар сатып алу рәсімдерінің ұзақтығымен және үнемі толық қаржыландырылумен бірге жол құрылысының сапасына әсер етеді.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Технологиялық құрамдас

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

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

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

Табиғи-климаттық жағдайлар

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

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

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

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

Нормативтік құқықтық орта

Мердігерлер жол желісін салу және пайдалану жөніндегі жұмыстардың сапасын арттыруға мүдделі болуы үшін баға белгілеу процесі мен шарттық талаптар қайта қарауды қажет етеді. Жағдай жол-құрылыс саласының әлемдік көшбасшыларымен ұзақ

мерзімді серіктесудің болмауынан күрделене түсіп, халықаралық технологиялар мен персоналды тартуға, жобаларды басқарудың үздік халықаралық тәжірибесін тиімді пайдалануға мүмкіндік бермейді.

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

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

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

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

Бұдан басқа 2010 жылдан бастап 2020 жылға дейінгі кезеңде Қазақстан Республикасы құрылыс саласының нормативтік базасын реформалау шеңберінде барлық дерлік дамыған елдерде қолданылатын прогрессивті параметрлік нормалау қағидаты бойынша барлық нормативтік-техникалық құжаттар қайта өңделгеніне қарамастан, бұл жұмыстың автожол саласының ведомстволық нормативтеріне қатысы болмады. Еуропа елдерінде пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі талаптарды ғана қатаң сақтауға бағытталған параметрлік нормалау әдісі қолданылады, ал өзге параметрлер құрылыс процесіне қатысушы субъектілердің қарауына берілді. Осыған байланысты параметрлік нормалау әдісі техникалық регламенттің параметрлік

талаптарын сақтау әдістеріне негізделген құрылыс шешімдерін таңдауға мүмкіндік береді. Бүгінгі күні автомобиль жолдары саласындағы нормативтік база қайта өңдеуді талап етеді.

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

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

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

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

материалдарға бағаларды түзетуді (эскалация) қолдану;

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

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

Практикада сынақтан өткізу жолымен жаңа тәсілдердің тиімділігін бағалау үшін жағдай жасау мақсатында қоғамның республикалық автожолдарды басқару жөніндегі ұлттық оператор ретіндегі пилоттық режимде әртүрлі модификациядағы конкурстар өткізу құқығына өкілеттіктерін заңнамалық тұрғыдан бекіту қажет. Мысалы, құндық

көрсеткіштерсіз, тек техникалық параметрлерді көрсете отырып (ұзындығы, ені, санаты, оське түсетін жүктеме, ЖҚС ең аз саны және т.б.). Бұл ретте әртүрлі бұрмалауларды жою мақсатында мұндай өкілеттіктер комплаенс-бақылаудың тиімді шараларының, тиісті бағыттағы өзге де шаралардың бүкіл арсеналымен теңгерілімді болуға тиіс.

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

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

Автомобильді транзиттік жүк ағындарының құрылымы мен қарқынын талдау

Қазіргі кезде Қазақстан аумағында сегіз автомобиль транзиттік дәлізі жұмыс істейді :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Жол жұмыстарының сапасын бағалау реконструкциялау, құрылыс және күрделі жөндеу объектілері аяқталған кезде пайдалануға беру актілерінде көрініс табады. Авторлық және техникалық қадағалауды ұйымдастыру арқылы орындалатын жұмыс түрлерінің сапасы мен қауіпсіздігі бақыланады, олар мемлекеттік нормативтерде, жобалау-сметалық құжаттамада белгіленген талаптарға жауап беруге, сондай-ақ шарттың талаптарына сәйкес келуі тиіс.

Сапаны бағалау Қазақстан Республикасының Ұсынымдар қағидаларының 218–03–2016 "Жол төсемдерінің тегістігін бағалау жөніндегі нұсқаулық", Қазақстан

Республикасының Ұсынымдар қағидаларының 218–27–2014 "Автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жағдайын диагностикалау және бағалау жөніндегі нұсқаулық" нормативтеріне сәйкес жүргізіледі.

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

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

1.2. Ішкі ортаны талдау

1.2.1 Қоғамның қолданыстағы даму жоспарының нәтижелерін талдау

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

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

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

;

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

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

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

7 міндет ("Қызметтің рентабельділігін қамтамасыз ету", "Қарыздарды уақтылы өтеуді қамтамасыз ету", "Көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру және спектрін кеңейту", "Ұлттық бренд құру", "Кәсіби персоналды іріктеу жүйесін қалыптастыру", "Персоналды басқару жүйесін жетілдіру", "Үздіксіз жақсартулар (инновациялар) жүйесін енгізу") орындалды;

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

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

3-кесте – Қызметтің түйінді көрсеткіштері

Түйінді көрсеткіш	жоспар / нақты	2018 ж.	2019 ж.	2020 ж.	2021 ж.
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында жол салу, реконструкциялау жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі мемлекеттік тапсырманы орындау, %	жоспар	100	100	100	100
	нақты	100	100	100	100
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында күрделі, орташа жөндеу, ағымдағы жөндеу және күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру бойынша мемлекеттік тапсырманы орындау, %	жоспар	100	100	100	100
	нақты	100	100	100	100
Жақсы және қанағаттанарлық күйдегі республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %	жоспар	87	88	88	88
	нақты	87	88	89	90
Ақы алу жүйесі енгізілген I, II, III санаттағы республикалық	жоспар	25	27	45	63

маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %	нақты	3	3	3	9,4
Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі, %-бен	жоспар	76	100		
	нақты	99	100		

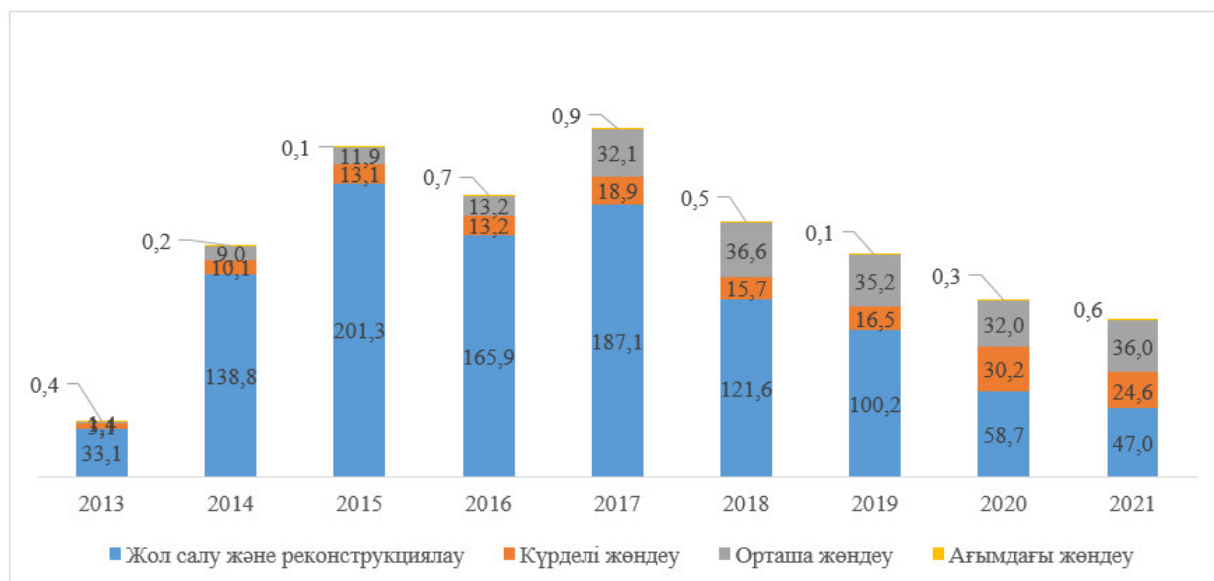
1.2.2 Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

5-кесте - Қоғамның республикалық бюджет қаражаты және мемлекеттік қарыздар есебінен қаржыландырылатын халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға

ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары желісін дамыту жөніндегі жобаларының портфелі

р/с №	Атауы	Ұзындығы, км	Сомасы, млн теңге
2022–2025 жылдар			
1	"Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шекарасы" а/ж Жезқазған – Қарағанды учаскесі	100	100 000
2	Орал қаласын айналып өтетін жол сала отырып, "Орал – Атырау" а/ж	90	90 000
3	"Ақтөбе – Қарабұтақ – Ұлғайсын" а/ж	56	56 000
4	"Подstepное - Федоровка" а/ж	144	74 999
5	"Рахман қайнары" а/ж	32	28 161
6	"Шымкент қ. оңтүстік-батыс айналма жолы" а/ж	48	42 200
7	"Сарыағаш қ. айналма жолы" а/ж	102	153 000
8	"Түркістан қаласының шығыс айналма жолы" а/ж	30	28 400
	Жиыны	602	572 760
2025–2030 жылдар*			
1	"Семей – Өскемен" а/ж	95	95 000
2	"Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шекарасы" а/ж Жезқазған – Қарағанды учаскесі	413	413 000
3	Орал қаласын айналып өтетін жол сала отырып, "Орал – Атырау" а/ж	431	431 000
4	"Ақтөбе – Қарабұтақ – Ұлғайсын" а/ж	206	206 000
5	"Алматы – Талғар – Бәйдібек би" а/ж	68	68 000
6	"Алматы – Үшқоңыр – Ұзынағаш" а/ж	48	48 000
7	"Атбасар – Қостанай – РФ шекарасы" а/ж	547	547 000
8	"Семей – РФ шекарасы (Барнауылға)" а/ж	111	111 000

9	"Қызылорда – Павлодар – Успенка – РФ шекарасы" а/ж Қарағанды – Успенка – РФ шекарасы учаскесі	688	688 000
10	Орталық – Батыс дәлізі, "Астана – Арқалық – Торғай – Ырғыз – Шалқар – Қандыағаш" учаскесі	1 273,2	1 274 000
11	"Аягөз – Тарбағатай – Бұғаз" а/ж	234	234 000
12	"Атырау – Доссор" а/ж	86	86 000
13	"Рудный қ. айналма жолының құрылысы" а/ж	25	25 000
14	"Атбасар – Қостанай – РФ шекарасы" а/ж	486	486 000
15	"Павлодар қаласының шығыс айналма жолы" а/ж 1,2 іске қосу	32,8	8 059
16	"Ертіс өзені арқылы өтетін көпір өткелі – Семей – РФ шекарасының (Барнауылға)" а/ж 1381-ші км (Павлодар қаласына)	2,7	40 299
	Жиыны	4 746,7	4 760 358
2030 – 2035 жылдар*			
1	"Жезқазған – Арқалық – Петропавл" а/ж	929	929 000
2	"Шалқар – Бозой – Өзбекстан шекарасы" а/ж	201	201 000
3	"Өскемен – Шемонаиха" а/ж	131	131 000
4	Астана қаласының солтүстік-шығыс айналма жолы а/ж	28	28 000
5	"Қарағанды – Баянауыл – Қалқаман" а/ж	324	324 000
6	"Жаңаөзен – Кендірлі – Түрікменстан шекарасы" а/ж	459	459 000
7	"Атырау – Доссор" а/ж	101	101 000
8	"Қарағанды – Успенка – РФ шекарасы" а/ж	390	390 000
9	"Қарағанды – Аягөз – Тарбағатай – Бұғаз" а/ж	603	603 000
10	"Семей – Өскемен" а/ж	100	100 000

11	"Қарағанды – Аягөз – Тарбағатай – Бұғаз" а/ж	84	50 400
12	Семей қ. айналма жолы	51	98 100
	Жиыны	3 401	3 414 500
2035 – 2040 жылдар*			
1	"Бозой – Бейнеу" а/ж	340	340 000
2	"Құлсары қаласын айналып өтетін жол сала отырып, Құлсары – Мұқыр" а/ж	181	181 000
3	"Құлсары – Мұқыр" а/ж	183	183 000
4	Өскемен қ. айналма жолы	23	88 600
	Жиыны	727	792 600
Барлығы		9 476,7	9 540 218

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

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

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

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

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

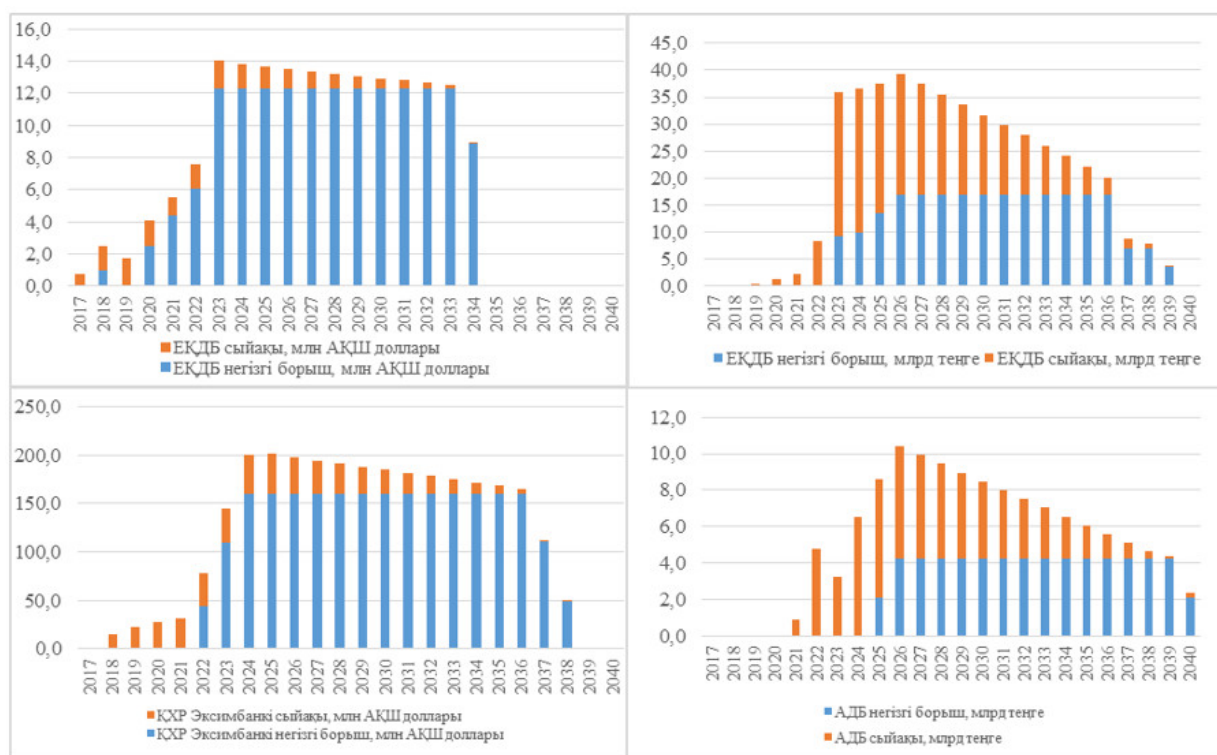
р/с №	Жоба	Келісім жасалған жыл	Сомасы	Игерілгені, %	Бастапқы сметаға қарағанда қымбаттау, %	Қымбаттау себептері
Еуропа қайта құру және даму банкі						
1	"Күрті – Бурылбайтал" (2 214–2 295 км)	2016 ж.	88 млрд теңге	15,4 млрд теңге, 69 %	-	
2	"Күрті – Бурылбайтал"	2016 ж.	70 млрд теңге		-	

	(2 152–2 214 км)			13 млрд теңге, 64 %		
3	"Қонаев – Күрті" (0–67 км)	2019 ж.	34 млрд теңге	10 млрд теңге, 30 %	10 %	COVID-19, ТЖ, эскалация
4	"Атырау – Астрахань" (616–833 км)	2019 ж.	104 млрд теңге	25,5 млрд теңге, 30,4 %	23 %	COVID-19, ТЖ, өзгерістерге өтінімдер, эскалация
Қ Х Р Экспорттық-импорттық банкi						
5	"Талдықорған – Қалбатау – Өскемен" (287–1073 км)	2016 ж.	278 млрд теңге	229,6 млрд теңге	23 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдарының қымбаттауы
6	"Мерке – Бурылбайтал" (7–273 км)	2016 ж.	97,1 млрд теңге	82,7 млрд теңге	36 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдарының қымбаттауы
7	"Қалбатау – Майқапшағай" (906–1321 км)	2016 ж.	155,7 млрд теңге	116,9 млрд теңге	38 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдарының қымбаттауы
8	"Астана қаласының оңтүстік-батыс айналма жолы" (0–34 км)	2017 ж.	57,6 млрд теңге	50,2 млрд теңге	42 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдарының қымбаттауы
9	"Қарағанды – Балқаш" (1492,4–1855 км)	2018 ж.	248,2 млрд теңге	166 млрд теңге	24 %	COVID-19, ТЖ, негізгі жол-құрылыс материалдарының қымбаттауы
Азия даму банкi						
10	"Ақтөбе – Қандығаш" (11–100 км)	2020 ж.	64 млрд теңге	22,7 млрд теңге, 36 %	16 %	COVID-19, ТЖ, эскалация

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

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

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



* Қоғамның есептеулері бойынша

** Қоғамның есептеулері бойынша*

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

Тұрақты экономикалық өсу, көлік құралдарының иелері санының артуы және соның салдарынан жол қозғалысы қарқындылығының артуы жоғары сапалы жолдарға сұраныстың өсуіне әкеледі. Мұндай даму әсіресе Азияда, атап айтқанда, Қытай Халық

Республикасы (бұдан әрі – ҚХР), Индонезия, Малайзия, Филиппин және Таиландта айқын көрінді. Малайзия ақылы жолдарды енгізген алғашқы Азия елі болса, ал ҚХР қазіргі уақытта ақылы жылдам жолдардың жалпы ұзындығы бойынша әлемдік көшбасшы болып отыр.

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

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

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

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

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

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

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

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

Атауы	2018	2019	2020	2021
Жоспар	50	60	70	80
Нақты	81	78,9	89,7	83,3
Сауалнамаға қатысушылардың саны	796	398	243	317

2018 – 2022 жылдары арналған төлемді өндіріп алудан түскен жалпы түсім ҚҚС-сыз 19,4 млрд теңгені құрады, 2018 – 2022 жылдарға арналған күрделі салымдарды ескере отырып, ақы алу жүйесін (бұдан әрі – ААЖ) және учаскені күтіп-ұстауға арналған жалпы шығындар 18,8 млрд теңге мөлшерінде болды.

8-кесте – Түсім мен шығындар көлемінің динамикасы, ҚҚС-сыз млн теңге

Атауы	2018	2019	2020	2021	2022 (жоспар)
Ақы алудан түскен түсім	1 375	4 812	5 131	8 048	22 606
Шығыстар, оның ішінде:	1 378	4 093	4 435	6 288	12 992
ААЖ-ны күтіп-ұстау	361	1 403	1 472	2 225	2 760
учаскені күтіп-ұстау	1 017	2 690	2 963	4 063	10 232

1.2.4. Жол бойындағы сервисті дамыту

Қазіргі заманғы жол бойындағы инфрақұрылымның болуы Қазақстан жолдарын пайдаланудың қауіпсіздігі мен жайлылығын қамтамасыз ететін маңызды фактор болып табылады.

Қоғамға 2015 жылдан бастап "Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес жол сервисі объектілерін дамыту жөніндегі өкілеттіктер берілген.

2015 жылғы 1 шілдеден бастап ҚР СТ 2476-2014 "Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары. Жол сервисі объектілеріне және олардың көрсететін қызметтеріне қойылатын талаптар" ұлттық стандарты қолданысқа енгізілді.

"Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес 2015 жылы республикалық және халықаралық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын

12	Павлодар облысы	86	63 %	50	136	0	136	0	136
13	СҚО	71	67 %	35	106	0	106	0	106
14	Түркістан облысы	81	54 %	68	149	0	149	0	149
ЖИЫНЫ		1 142	68 %	518	1 648	20	1 660	8	1 668

Автомобиль жолдарының бойында 618 демалыс алаңы орналасқан, олардың 63-інде жұмыс істеп тұрған модульдік және күрделі үлгідегі санитариялық-гигиеналық тораптар бар. Алдағы уақытта демалыс алаңдарында кәсіпкерлермен уағдаластық шеңберінде тағы 35 модульдік торапты орнату жоспарлануда.

2022 жылы жол бойында 76 сервис объектісі мен санитариялық-гигиеналық торап салу, тағы 151 жол бойындағы сервис объектісін ұлттық стандартқа сәйкес келтіру және сол арқылы ұлттық стандарт талаптарына сәйкестік көрсеткішін 74 %-ға дейін арттыру жоспарланған. 2025 жылға дейін санитариялық-гигиеналық тораптарды орнату жөніндегі бағдарлама шеңберінде 297 бірлік орнату жоспарланған. Сонымен қатар қолданыстағы ҚНЖЕ және санитариялық нормалар жол бойындағы сервис және жол қызметі объектілерінде жайлы жабдықталған дәретханалардың міндетті болуы бойынша қазіргі заманғы талаптарға сәйкес келмейді.

Республикалық және халықаралық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілуі қолданыстағы нормативтік құқықтық актілерде белгіленген талаптарға, оның ішінде халықаралық, техникалық нормаларда, сондай-ақ жол жүрісіне қатысушы аталған автомобиль жолдарын пайдаланушылардың нақты қажеттіліктеріне толық көлемде жауап бермейтінін атап өткен жөн.

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

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

Атауы	2018	2019	2020	2021
Жоспар	20	30	40	50
Нақты	37	37,2	51	79,2
Сауалнамаға қатысушылардың саны	796	398	580	317

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

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

1.2.5. Корпоративтік даму

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

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

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

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

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

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

Қоғамда Сыбайлас жемқорлыққа қарсы комплаенс-қызмет жұмыс істейді.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.6. Жолдардағы қауіпсіздік

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

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

2019 жылдың қорытындысы бойынша ДДСҰ-ның "Global Status Report on Road Safety" есебінде Қазақстан 100 мың тұрғынға шаққанда 12,7 өлім көрсеткішімен 107-орынды иеленді, бұл ретте 2018 жылы аталған көрсеткіш 17,6, 2015 жылы 23,2-ні құрады, бұл жағымды динамика болып табылады.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

жарық диодты жол белгілерін орнату (409 дана);

жол буферлерін орнату (250 дана).

1.2.7. Инновациялар және цифрландыру

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

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

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

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

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

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

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

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында ауыр салмақты автокөлік құралдарының габариттік параметрлерінің бұзылуы туралы деректерді тіркеуге және Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі (бұдан әрі – ҚР ИИДМ) Көлік комитетінің көліктік деректер базасымен тасымалдау динамикасын мониторингтеудің ақпараттық талдау жүйесіне беруге арналған 24 бірлік мамандандырылған автоматтандырылған өлшеу құралы бар.

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

Өзіндік құнды төмендету, қызметтің жөндеуаралық мерзімдерін, жол киімдері конструкцияларының берік сипаттамаларын арттыру, автомобиль жолдарының сенімділігі, қауіпсіздігі және жобалау мен құрылыс мерзімдерін қысқарту мақсатында инновациялық технологиялар мен материалдарды тәжірибелік-эксперименталдық енгізу бойынша жұмыстар жүргізілуде, олар:

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

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

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

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

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

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
Талдау барысында қоғамның мынадай күшті жақтары айқындалды:	Қоғамның әлсіз жақтарын талдау барысында мақсатты деңгейге қол жеткізуге кедергі келтіретін бірқатар проблемалар, сондай-ақ тиісті бағыттарда жұмысты жетілдіру әлеуеті анықталды:

<p>1. Республикалық маңызы бар жолдар желісінің ұлттық операторы мәртебесінің болуына байланысты бәсекелестіктің жоқтығы.</p> <p>2. Қаржыландыруды тарту бойынша күш-жігер салуға қажеттіліктің болмауы.</p> <p>3. Қоғам өз қызметінде айтарлықтай тәжірибеге, кадрлық және зияткерлік әлеуетке ие.</p>	<p>1. Жоспарлау және басқару процесі бөлігінде құзырет пен сараптама деңгейінің жеткіліксіздігі.</p> <p>2. IT-мүмкіндіктері бөлігінде құзырет пен сараптама деңгейінің жеткіліксіздігі.</p> <p>3. Өз қызметі бойынша БАҚ-тағы жағымсыз бейне.</p> <p>4. Корпоративтік мәдениет пен қоғамның адами капиталына назар аудару деңгейінің жеткіліксіздігі.</p>
Мүмкіндіктер	Қауіптер
<p>1. Жоспарлау сапасын арттыру және үздік халықаралық тәжірибені пайдалану есебінен операциялық тиімділікті арттыру.</p> <p>2. IT-шешімдермен ұсынылатын өнімділік пен тиімділікті арттыру әлеуетінің маңыздылығы.</p> <p>3. Корпоративтік мәдениетті күшейту және адами капиталды дамыту.</p> <p>4. Деректерді басқару, республикалық жолдардағы жол бойындағы жерлердің экономикалық әлеуетінің тиімділігін арттыру және өзге де мүмкіндіктер есебінен қосымша көздерден кіріс алу.</p> <p>5. Жол желісін дамыту үшін жеке қаржыландыруды тарту саласындағы әлеует.</p> <p>6. Бизнес-процестерді оңтайландыру әлеуеті.</p>	<p>1. Заңнамаға қажетті өзгерістерді енгізу процесіндегі кідірістер.</p> <p>2. Жол жұмыстарын қаржыландыру деңгейінің жеткіліксіздігі.</p> <p>3. Нәтижелілікке негізделген келісімшарттар шеңберінде қызметтер көрсету үшін өнім берушілер дағдыларының жеткіліксіздігі.</p> <p>4. Баламалы табыс көздерін дамытуға қажетті инвестицияларды қаржыландырудың болмауы.</p> <p>5. БАҚ және соңғы пайдаланушылардың қоғамның операциялық қызметін теріс қабылдауы.</p>

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

2. Миссиясы және пайымы

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

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

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

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

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

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

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

1-міндет. Жол жобаларын іске асыру сапасын арттыру

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

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

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

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

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

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

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

Бұдан басқа реттеуші мен ұлттық оператор арасындағы рөлдер мен жауапкершілік аймақтарын нақты ажырататын бұл тетік автожол жобаларын іске асырудың өмірлік циклін бюджет процесі кезеңімен синхрондау, мемлекеттік тапсырмалар шеңберінде шығындарды жыл сайын баптар бойынша келісу қажеттілігін болдырмауға мүмкіндік береді, іске асырылып жатқан көптеген бағдарламаларды интеграциялайды, тұтастай алғанда жол саласын дамыту процесін бюрократиядан арылтуға мүмкіндік береді.

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

Жобаларды іске асыру сапасын арттыруға бір мердігер ұйым атынан жобаның толық өмірлік циклін қамтамасыз етуді көздейтін ЕРСМ келісімшарттарын жасасу ықпал етеді. Бұл шығындар мен ұзақ мерзімділікті төмендету үшін жаңа технологияларды қолдану арқылы күтіп-ұстауға және орташа жөндеуге арналған қаражатты үнемдеу мақсатында мердігер ұйымдардың жұмыстар сапасын көтеруге қызығушылығын арттыруға мүмкіндік береді.

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

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

Құрылған қоғамдық кеңес жол саласын дамытуда және автожолдарды пайдаланушылармен тұрақты кері байланысты жақсартуда "халықтық бақылау" жүйесінің негізгі буынына айналады. Қоғамдық ұйымдарды, кәсіптік одақтарды, азаматтық белсенділерді және азаматтық қоғамның өзге де элементтерін тарту қоғамның мердігер ұйымдардың жұмыс сапасы мен мерзімдеріне бақылау жасау

дәрежесін арттыруға, "халық үніне құлақ асатын мемлекет" идеологиясын практикада іске асыруға мүмкіндік береді.

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

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

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

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

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

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

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

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

Қоғам жолдарды күтіп-ұстауға жұмсалатын шығындарды үнемдеу және жолдардың қажетті сапа мен қауіпсіздік деңгейіне тұрақты сәйкестігін қамтамасыз ету мақсатында

жолдарға қызмет көрсетуге сервистік шарттарды ақаусыздық қағидаттарында жасасуды енгізуді жоспарлап отыр. Бұл тәсіл жол сапасының тұрақты деңгейін қамтамасыз етуге, пайдаланушылардың автокөлікті жөндеуге арналған шығыстарын азайтуға және олардың қанағаттанушылығын арттыруға мүмкіндік береді. Ұзақ мерзімді табыс көзіне кепілдік мердігерлерге инновацияларға, жабдықтарға және персоналды оқытуға инвестиция салуға мүмкіндік береді.

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

Қоғамда екпінді жұмыс жүргізу үшін бекітілген штат саны шеңберінде арнайы құрылымдық бөлімше құрылады, ол бейінді жоғары оқу орындарымен, отандық және халықаралық ғылыми орталықтармен, шет елдердегі өздеріне ұқсас ұйымдармен ынтымақтастықта ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстарды (бұдан әрі – ҒЗТҚЖ) дамытумен, сондай-ақ нормативтік базаны жетілдірумен және автомобиль жолдарының және жол құрылыс жайларының сенімділігін арттыру бойынша инновациялық жолдарды іздеумен айналысатын болады.

Күтілетін нәтижелер:

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

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

Мақсаты: Ақылы автомобиль жолдарын пайдаланушылардың барынша қанағаттануын қамтамасыз ету

1-міндет. Автожолдарда ақы алу жүйесін сапалы енгізу

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

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

Елдің транзиттік әлеуетін арттыру және өңірлердің орталықпен ішкі көліктік байланысын қамтамасыз ету жөніндегі ұлттық жобаның міндеттерін іске асыру шеңберінде ақылы жолдар жүйесін дамыту олардың санатын, сұранысы мен

жүктемесін, сондай-ақ алынған ағымдағы нәтижелерді ескере отырып, оңтайлы конфигурацияны айқындау қағидаттарына сәйкес кезең-кезеңімен жүзеге асырылатын болады. Бұл ретте экономикалық орындылықтың қажетті әлеуетіне ие, неғұрлым сұранысқа ие бағыттардағы, қозғалысы қарқынды жолдарға басымдық берілетін болады. Атап айтқанда, Қытайдан және Орталық Азия елдерінен Кавказ арқылы Еуропаға транзитті қамтамасыз ететін ТРАСЕКА көлік дәлізі жоғары сұранысқа ие бола бастады. Сонымен бірге қоғам осы мәселені шешу кезінде ақы алу жүйесінің өзін-өзі ақтау қажеттілігі мен жақын маңдағы елді мекендер өңірінің әлеуметтік-экономикалық жағдайына әсер ету арасындағы мүдделер теңгерімін іздестіретін болады.

ААЖ-ны дамыту барысында бақылау аркаларында жүріп өтуді тіркейтін қазіргі заманғы технологиялар қолданылатын болады, бұл жолдарда кептелістердің (кезектердің) болмауына байланысты пайдаланушыларға жоғары жылдамдық режимін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Көлік құралдарын сапалы тіркеу және сәйкестендіру міндеттеріне, оның ішінде қолайсыз ауа-райы жағдайларында және тәуліктің түнгі уақытында, сондай-ақ бейне талдау мүмкіндіктеріне ерекше назар аудару жоспарлануда.

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

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

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

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

2-міндет. Пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін арттыру

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

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

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

Қазақстан Республикасының бейрезиденттерінен ақы алу, сондай-ақ E100 төлем карталарын пайдаланушылардың ақы төлеу рәсімін оңайлату мақсатында жеке шот бойынша алдын ала төлеу мүмкіндігін көздеу қажет.

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

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

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

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

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

Күтілетін нәтижелер:

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

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

3.3. "Жол бойындағы сервисті дамыту" стратегиялық бағыты

Мақсаты: Пайдаланушыларға жайлылықты қамтамасыз ету мақсатында жол бойындағы сервисті дамыту

1-міндет. Жол бойындағы бизнесті дамыту

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

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

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

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

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

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

2-міндет. Жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту

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

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

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

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

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

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

3-міндет. Биоәртүрлілікті қорғау

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

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

Қоғамның жасыл күн тәртібінің өзектілігі және орнықты дамуы аясында қалдықтарды бөлек жинау және қайта өңдеу ынталандырылады. "Жасыл экономикаға" көшу шеңберінде автожолдар мен жол құрылысжайларын жобалау сатысында энергия үнемдеу және энергия генерациялау жүйелері, демалыс алаңдарын, сервис объектілерін жарықтандыру үшін күн батареялары, экодуктарды жобалау, МБҚ қоқыстары мен қалдықтарын қайта өңдеу енгізіледі.

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

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

Күтілетін нәтижелер:

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

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

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

3.4. "Қоғамның тұрақты дамуын қамтамасыз ету" стратегиялық бағыты

Мақсаты: Қоғамның тұрақты дамуы бойынша шаралар қабылдау

1-міндет. Бизнес-процестерді цифрландыруды қамтамасыз ету

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

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

Кәсіпорынды басқару жүйесі ақы алу жүйесімен, мамандандырылған автоматтандырылған өлшеу жүйесімен, автожолдарды пайдаланушыларға арналған мобильді қосымшамен, "Е-Құрылыс" жүйесімен, Қазжол зертханасымен, сондай-ақ уәкілетті мемлекеттік органның ақпараттық жүйелерімен және ҚР ИИДМ Автомобиль жолдары комитетімен интеграцияланатын болады. Қоғамның негізгі бизнес-процестерін цифрлау және автоматтандыру бойынша іс-шараларды кәсіпорынды басқарудың өзіндік жүйесін енгізу арқылы іске асыру жоспарлануда. Бұл жүйе "бір терезе" тұжырымдамасы шеңберінде қоғамның барлық бизнес-процестерінің өзара байланысын қамтамасыз етеді, бұл өз кезегінде деректерді енгізудің, сақтаудың және өңдеудің ашықтығын, қолжетімділігін, жеделдігін қамтамасыз етеді. Сондай-ақ бұл жүйе кеңейтілген талдамалық деректерді алуға, қызметтің негізгі түрлері бойынша есептілікті оңтайландыруға, автожолдардың жай-күйі бойынша жедел мәліметтерді алуға, үлкен деректер негізінде әртүрлі көрсеткіштерді болжауға мүмкіндік береді. Жүйелерді интеграциялаудың нәтижесі республикалық маңызы бар автожолдардың цифрлық моделі (2D) болады, онда барлық жедел ақпарат қамтылады (автокөлік құралдары қозғалысының қарқындылығы, жол бойындағы сервис объектілері, климаттық деректер, автожолдардың ағымдағы жай-күйі, жол-құрылыс жұмыстарының мәртебесі жөніндегі ақпарат, ақылы учаскелердің алымдары туралы ақпарат, арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарымен (бұдан әрі – ААӨК) орналасқан жері және өзгелері).

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

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

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

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

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

Бұдан басқа, қоғамның жолдардың интерактивті картасымен КДБ АТЖ интеграциялау 5 минут ішінде ірі габаритті және ауыр салмақты жүкті тасымалдауға арналған арнайы рұқсаттарды қарау және беру рәсімін толық автоматтандыруды қамтамасыз етеді, бұл рұқсаттарды алудың жоғары қолжетімділігі есебінен мемлекет бюджетіне автожолдармен жол жүргені үшін алымдар түсімдерінің ұлғаюын қамтамасыз етеді.

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

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

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

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

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

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

Қоғам республикалық жолдардағы жол бойындағы жерлерде қажетті инфрақұрылымды жүргізу арқылы оларды кейіннен реконструкциялау үшін және

реконструкциялау жүргізілген учаскелерді қосымша кіріс көзін жасау мақсатында жалға не басқаруға беру жолымен оларды басқаруға алу жөнінде шаралар қабылдайды.

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

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

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

3-міндет. Қоғамның теңгерімді дамуын қамтамасыз ету

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

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

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

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

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

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

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

Корпоративтік рух корпоративтік мәдениеттің негізі болып табылады. Қоғам ұжымда берік қарым-қатынас жасау, қоғам мақсаттарын дұрыс түсіну мен көру, жұмыс орнымен және қызметімен бірлік сезімін қалыптастыру үшін жағдай жасауды жалғастырады.

Қоғам қоршаған ортаға қамқорлық жасауға ерекше назар аударуды жалғастырады. Жасыл технологияларды, жасыл офисті енгізу, ұқыпты өндіріс қағидаттарын ұстану және рециклинг мүмкіндігін пайдалану корпоративтік мәдениеттің бір бөлігіне айналады.

Қоғам тиімді корпоративтік мәдениеттің негізгі құрамдастарының бірі ретінде тәуекел-менеджментті одан әрі дамыту жөнінде шаралар қабылдайды.

Күтілетін нәтижелер:

дамыған АТ инфрақұрылымы, автоматтандырылған процестер, пайдаланушылар үшін қолайлылық;

Қоғамның төлем және кредит қабілеттілігін сақтау;

корпоративтік мәдениеттің жоғары деңгейі, білікті персонал, қоршаған ортаға қамқорлық жасау;

көлік рұқсаттарын, оның ішінде шетелдік рұқсат бланкілерін беру рәсімінің ашықтығын және қолжетімділігін арттыру;

цифрлық шешімдерді пайдалану есебінен автожолдардың сақталуын қамтамасыз ету.

Қорытынды ережелер

Күтілетін нәтижелер: Даму жоспарын табысты іске асыру қоғам базасында бизнес жүргізудің үздік әлемдік тәжірибесіне сәйкес келетін жол-көлік инфрақұрылымы нарығында мемлекеттің бірыңғай операторын құруға мүмкіндік береді.

Қоғамның стратегиялық мақсаттарына қол жеткізу нәтижесі республикалық автожолдарды пайдаланушылардың жайлылығы мен қауіпсіздігі, ұлттық стандарттарға сәйкес келетін жол бойындағы дамыған сервис, автожол саласында құзыреттілік деңгейі жоғары дамыған компания болады.

Мақсатты индикаторлар: Миссияны іске асыру және нысаналы пайымға қол жеткізу индикаторлары ретінде қоғамның мақсаттары негізгі мүдделі тараптар – жалғыз акционердің, клиенттердің, қызметкерлердің, іскер әріптестердің, қоғамның үміттерін білдіреді.

н дамыт у және күтіп-ұстау	респу блика лық маңыз ы бар автом обиль жолда рыны ң үлесі* *, %	50									
	Норма тивтік жағда йдағы респу блика лық маңыз ы бар автом обиль жолда рыны ң **, үлесі %	94	97	100	100	100	100	100	100	100	100
	2 - міндет . Жолда рды күтіп-ұстауға заман ауи тәсілд ерді енгізу	Кешен ді-ныс аналы бағдар ламан ы ң жоспа рлы мәнде рінің орынд алуы, %	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Автож олдар	1 - міндет . Автож олдар да ақы жүйес і н сапал	Респу блика лық маңыз ы бар а/ж жалпы ұзынд ығы бойын ша ақы	20	35							

2	дың қолже тімді және іркіліс сіз ақылы желісі	ы енгізу	алу жүйесі н енгізу, %	27									
	2 - міндет . Пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін арттыру	Ақылы автожолдардың пайдаланушының қанағаттану деңгейі, %	95	95	95	100	100	100	100	100	100	100	100
33	Жол бойындағы сервисті дамыту	1 - міндет . Жол бойындағы бизнесті дамыту	Жол бойындағы сервисті объектілерінің пайдаланушының қанағаттану деңгейі, %	60	65	70	75	80	85	90	95	100	100
		2 - міндет . Жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту	Ұлттық стандартқа сәйкес жол бойындағы сервисті объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолда	82		100							

		жұмыс орындалуының аяқталуы, %	85	75,9	64,9						
	3 - міндет :	тұрақты	1	0,9	0,7						
	Қоғамның теңгерімді дамуы	уақытша	84	75	64,2						
	н қамтамасыз ету	Корпоративтік басқаруды бағалау, бірлік	1			1			1		1
		Шешім қабылдау деңгейіндегі әйелдердің үлесін арттыру, %	30	30	30	30	30	30	30	30	30

*** қол жеткізу қаржыландыруды қамтамасыз ету кезінде мүмкін болады (мәндер ұйымдардың қосылуын ескере отырып көрсетілген);

**** жол-құрылыс және жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарын қаржыландыруды толық қамтамасыз ету кезінде

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

"ҚазАвтоЖол "ҰК" АҚ көрсеткіштерін есептеу әдістемесі

Міндеттің/негізгі көрсеткіштің атауы

P/c №	Міндеттер	Түйіні көрсеткіш	Есептеу әдістемесі
1	2	3	4
1	Жол жобаларын іске асыру сапасын арттыру	<p>ЕРСМ келісімшартын қолдану, кемінде, бірлік</p> <p>2019 жылдар деңгейге қарағанда негізгі капиталға инвестициялардың өсімі, %</p> <p>Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы бойынша I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %</p> <p>Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, %</p>	<p>Бір мердігер ұйым атынан жобаның толық өмірлік циклін қамтамасыз етуді көздейтін кемінде 1 ЕРСМ келісімшартын жасау, 2026 жылдан бастап</p> <p>2019 жылғы деңгейге инвестиция өсімінің % (пайызы)</p> <p>I және II техникалық санаттағы жолдар ұзындығының республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығына қатынасы</p> <p>Республикалық маңызы бар автожолдар желісінің жалпы ұзындығына жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автожолдардың жалпы ұзындығының қатынасы</p>
2	Жолдарды күтіп-ұстауға қазіргі заманғы тәсілдерді енгізу	Кешенді-нысаналы бағдарламаның жоспарлы мәндерінің орындалуы, %	Есепті кезеңдегі жол жұмыстары көлемінің нақты орындалуының жоспарлы кезеңге қатынасы
3	Автожолдарда ақылылық жүйесін сапалы енгізу	Республикалық маңызы бар а/ж жалпы ұзындығында ақы алу жүйесін енгізу, %	Ақылы учаскелер ұзындығының I, II және III техникалық санаттағы жолдардың жалпы ұзындығына қатынасы
4	Пайдаланушылардың қанағаттану деңгейін арттыру	Ақылы автожолдарды пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі, %	Автомобиль жолдарының ақылы учаскелерінің қанағаттанған пайдаланушылар санының сауалнамаға

			қ а т ы с қ а н пайдаланушылардың жалпы санына қатынасы
5	Жол бойындағы бизнесті дамыту	Жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі, %	Жол сервисі объектілерінің қанағаттандырылған пайдаланушылары санының сауалнамаға қатысқан жол бойындағы сервис объектілерін пайдаланушылардың жалпы санына қатынасы
6	Жол бойындағы инфрақұрылымды дамыту	Ұлттық стандарттарға сәйкес жол бойындағы қызмет көрсету объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолдарының үлесі, %	Ұлттық стандартқа сәйкес келетін жол бойындағы сервис объектілерінің нақты санының жол бойындағы сервис объектілерінің жалпы санына қатынасы
7	Биоәртүрлілікті қорғау	Жасыл желектерді отырғызу жүзеге асырылған демалыс аландарының саны, кемінде бір бірлік	Жасыл желектерді отырғызу жүзеге асырылған демалыс аландарының саны
8	Бизнес-процестерді цифрландыруды қамтамасыз ету	ERP-жүйесінің модульдерін енгізу (SMART QAJ), бірлік	Енгізілген ERP модульдерінің саны
		Автомобиль жолдарының республикалық желісінің цифрлық картасын жасау	Цифрланған картаның республикалық жолдар желісінің жалпы ұзындығына қатынасы
		Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату, бірлік	"Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасына сәйкес республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату бойынша жоспарлы көрсеткіштердің орындалуы
9	Орнықты дамудың ажырамас элементі ретінде қаржылық орнықтылықты күшейту	Ағымдағы өтімділік коэффициенті	Айналымдағы активтер шамасының жалпы мәнінің қысқа мерзімді міндеттемелер шамасының жалпы мәніне қатынасы
		2019 жылға арналған жоспарлы көрсеткішке	Көрсеткіштің нақты орындалуының 2019 жылға арналған

		қатысты еңбек өнімділігінің өсімі	жоспарлы көрсеткішке қатынасы
10	Қоғамның үйлесімді дамуын қамтамасыз ету	Корпоративтік басқаруды бағалау, бірлік	Тәуелсіз ұйымдардың қоғамның корпоративтік басқаруын бағалауы
		Жұмыс орындарын құру, мың адам, оның ішінде:	Еңбек шарты бойынша еңбек ететін және тұрақты, уақытша немесе маусымдық жұмысты орындайтын жалдамалы жұмыскерлерді қоса алғанда, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын салуды және жөндеуді жүзеге асыратын компаниялар жұмыскерлерінің жалпы тізімдік саны.
		- уақытша жұмыс орындарын	маусымдық, уақытша жұмыскерлердің, оның ішінде автожол саласының сабақтас салалары жұмыскерлерінің саны
		- тұрақты жұмыс орындарын	қызметкерлердің жалпы саны мен уақытша қызметкерлер арасындағы айырмашылық
		Шешім қабылдау деңгейіндегі әйелдер үлесінің артуы, %	Қоғамның құрылымдық бөлімшелерін, басқарманы, директорлар кеңесін, корпоративтік секторды қоса алғанда, басшы әйелдер санының жалпы санға қатынасы

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

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

Р/с	Мемлекеттік жоспарлау		Қоғам қызметінің 2023 – 2032
-----	-----------------------	--	---------------------------------

№	жүйесінің (бұдан әрі – МЖЖ) бірінші деңгейдегі құжаты	МЖЖ екінші деңгейдегі құжаты:	МЖЖ үшінші деңгейдегі құжаты	жылдарға арналған негізгі көрсеткіштері
---	---	-------------------------------	------------------------------	---

1	2	3	4	5
1	Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары. 8-жалпыұлттық басымдық. Әртараптандырылған және инновациялық экономика құру 8-міндет. Көлік-логистика секторын реформалау және байланыстылықты жақсарту			"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Е Р С М келісімшартын қолдану, 2026 жылдан бастап – жыл сайын кемінде 1 бірлік
2	Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Ұлттық даму жоспары 10-жалпыұлттық басымдық. Теңгерімді аумақтық даму. 5-міндет. Искерлік белсенділікті ынталандыру үшін республикалық инфрақұрылымдық инвестицияларды жүзеге асыру		Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің 2020 – 2024 жылдарға арналған даму жоспары. Көлік және қоймалау саласындағы негізгі капиталға инвестициялар және 2019 жылғы деңгейге қарағанда нақты өсу % 2024 жылы – 68,7 %	"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Негізгі капиталға салынған инвестициялардың өсімі 2019 жылға қарағанда 2024 жылы – 152,8 %
			Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің 2020 – 2024 жылдарға арналған даму жоспары. Республикалық маңызы бар автомобиль	"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығындағы

3	Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары		жолдарының жалпы ұзындығындағы I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 2024 жылы – 55 %, оның ішінде 2023 жылы – 50 %	I және II техникалық санаттағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 2024 жылы – 55 %*, оның ішінде 2023 жылы –50 %*
4	10-жалпыұлттық басымдық. Теңгерімді аумақтық даму. 4-міндет. Сыртқы және ішкі байланыстылықты қамтамасыз ету	"Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасы. Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, 2025 жылы – 100 %, оның ішінде 2023 жылы – 94 %	Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің 2020 – 2024 жылдарға арналған даму жоспары. Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 2024 жылы – 97 %, оның ішінде 2023 жылы – 94 %	"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Нормативтік жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі, 2032 жылы – 100 %*, 2025 жылы – 100 %*, оның ішінде 2023 жылы – 94 %*
5				"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Кешенді-нысаналы бағдарламаның жоспарлы мәндерінің орындалуы 2032 жылы – 100 %
		"Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасы. Республикалық маңызы бар автожолдардың жалпы ұзындығында ақы алу жүйесінің енгізілуі 2025 жылы – 45%, оның ішінде 2023 жылы – 27 %.		"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Республикалық маңызы бар а/ж

6		<p>"Цифрландыру, ғылым және инновациялар есебінен технологиялық серпіліс" ұлттық жобасы.</p> <p>Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында ақы алудың ашық жүйесін енгізу 2025 жылы – 9 429 млн теңге</p>		<p>жалпы ұзындығында (ұлттық жобаға сәйкес) ақы алу жүйесінің енгізілуі, 2025 жылы – 35 %</p>
7				<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. А қ ы л ы автожолдарды пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі 2032 жылы – 100%</p>
8				<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Жол бойындағы сервис объектілерін пайдаланушылардың қанағаттану деңгейі 2032 жылы – 100 %</p>
9	<p>Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары. 8-жалпыұлттық басымдық. Өртарاپтандырылған және инновациялық экономика құру 9-міндет. Ішкі туризмді дамыту</p>	<p>"Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасы. Ұлттық стандарттарға сәйкес жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолдарының үлесі 2025 жылы – 100 %, оның ішінде 2023 жылы – 82 %</p>		<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Ұлттық стандарттарға сәйкес жол бойындағы сервис объектілерімен қамтамасыз етілген автомобиль жолдарының үлесі 2025 жылы – 100 %, оның ішінде 2023 жылы – 82 %</p>
	Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі			"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032

10	<p>ұлттық даму жоспары.</p> <p>10-жалпыұлттық басымдық.</p> <p>Теңгерімді аумақтық даму.</p> <p>7-міндет. "Жасыл" экономика және қоршаған ортаны қорғау</p>			<p>жылдарға арналған даму жоспары.</p> <p>Жасыл желектерді отырғызу жүзеге асырылған демалыс алаңдарының саны 2032 жылы – 45 бірлік</p>
11	<p>Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары</p> <p>8-жалпыұлттық басымдық.</p>			<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары</p> <p>2032 жылы ERP жүйесінің (SMART QAJ) модулін енгізу – 1 бірлік</p>
12	<p>Әртараптандырылған және инновациялық экономика құру</p> <p>10-міндет.</p> <p>Инфрақұрылымды дамыту және экономиканың негізгі салаларын цифрландыру</p>			<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары.</p> <p>2032 жылы республикалық автомобиль жолдары желісінің цифрлық картасын жасау, жыл сайын кемінде – 10 %</p>
13		<p>"Қуатты өңірлер - ел дамуының драйвері" ұлттық жобасы.</p> <p>"Цифрландыру, ғылым және инновациялар есебінен технологиялық серпіліс" ұлттық жобасы.</p> <p>Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату. 2025 жылға қарай – 53 бірлік</p>		<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары.</p> <p>Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын (</p>
		<p>"Цифрландыру, ғылым және инновациялар есебінен</p>		

		технологиялық серпіліс" ұлттық жобасы. Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автоматтандырылған өлшеу станцияларын орнату – 7950 млн теңге		ұлттық жобаға сәйкес) орнату, 2025 жылы – 53 бірлік
14				"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Ағымдағы өтімділік коэффициенті 2032 жыл – 1
15	Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары. 8-жалпыұлттық басымдық. Өртарпаптандырылған және инновациялық экономика құру. 8-міндет. Көлік-логистика секторын реформалау және байланыстылықты жақсарту	Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің 2020 – 2024 жылдарға арналған даму жоспары. Көлік және қоймалау саласындағы еңбек өнімділігінің өсуі (2019 жылғы бағалар бойынша 2019 жылғы деңгейден өсім %), 2024 жылы – 14,4 % , оның ішінде 2023 жылы – 9,8 %	ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. 2019 жылға арналған жоспарлы көрсеткішке қарағанда еңбек өнімділігінің өсімі, 2025 жылы – 45%	
16		"Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері" ұлттық жобасы. Тұрақты және уақытша жұмыс орындарын құру: 2025 жылы – 64,9 мың адам, оның ішінде 2023 жылы -85 мың адам		"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Тұрақты және уақытша жұмыс орындарын құру: 2025 жылы – 64,9 мың адам, оның ішінде 2023 жылы – 85 мың адам

		<p>тұрақты 2025 жылы – 0,7 мың адам, оның ішінде 2023 жылы – 1 мың адам</p>		<p>тұрақты 2025 жылы – 0,7 мың адам, оның ішінде 2023 жылы –1 мың адам*</p>
		<p>уақытша 2025 жылы – 64,2 мың адам, оның ішінде 2023 жылы – 84 мың адам</p>		<p>уақытша 2025 жылы – 64,2* мың адам, оның ішінде 2023 жылы – 84* мың адам</p>
17	<p>Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспары. 5-жалпыұлттық басымдық. Мемлекеттік басқарудың жаңа моделі. 5-міндет. Квазимемлекеттік сектордың тиімділігі</p>			<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Корпоративтік басқаруды бағалау 2023 жылы – 1 бірлік</p>
18		<p>Қазақстан Республикасындағы 2030 жылға дейінгі отбасылық және гендерлік саясат тұжырымдамасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2016 жылғы 6 желтоқсандағы № 384 Жарлығына өзгеріс енгізу туралы. Квазимемлекеттік және корпоративтік секторларда шешімдер қабылдау деңгейіндегі әйелдердің үлесі</p>		<p>"ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ-ның 2023 – 2032 жылдарға арналған даму жоспары. Шешім қабылдау деңгейіндегі әйелдердің үлесі 2025 жылға қарай – 30 %</p>

Қызметтің стратегиялық бағыттарының тәуекелдері

P/c №	Тәуекел атауы	Тәуекел мен оның салдарының сипаттамасы	Тәуекелді азайту жөніндегі іс-шаралар
1	2	3	4
I	Республикалық жолдар желісін дамыту және күтіп-ұстау		
1	Жеткілікті/ уақтылы қаржыландырмау тәуекелі	Тәуекел - мемлекеттік бюджеттен қаражат көлемінің жеткіліксіздігі, сондай-ақ қаржыландырудың балама көздерінің болмауы. Салдары: жол жұмыстары көлемінің төмендеуі; жол жұмыстары сапасының төмендеуі.	Қызмет нәтижелерінің макроэкономикалық көрсеткіштердің өзгеруіне сезімталдығына талдау жүргізу, қаржы-экономикалық модельдерді стресс-тестілеу және жұмыстарды жүргізудің баламалы сценарийлерін әзірлеу. "ҚазАвтоЖол" ҰК" АҚ дамуының баламалы сценарийлерін әзірлеу. Баламалы инвестициялық бағдарламаны әзірлеу. Автожол саласының заңнамалық базасын өзгерту.
2	Валюталық тәуекел	Теңгенің құнсыздануы. Салдары: инвестициялық жобалардың, валюталық қарыздардың, жол-құрылыс және қосалқы бөлшектер құнының қымбаттауы.	Қарыздар алынған валюталар бағамының ауытқуын мониторингтеу. Валюталық тәуекелдерді хеджирлеу, оның ішінде ағымдағы міндеттемелерді ұлттық валютада қайта қаржыландыру мүмкіндігін қарау. Қазақстандық камту үлесін ұлғайту.
3	Инфляция тәуекелдері	Инфляция деңгейінің жоғары болуы Салдары: материалдар мен көрсетілетін	Қазақстандық камту үлесін ұлғайту. Материалдарды және қызметтерді жеткізушілермен бағаларды белгілей отырып офтейк

		<p>қызметтердің қымбаттауы; бағаның өсуі, өзіндік құнға ықпалы.</p>	<p>келісімшарттар жасасуға ықпал ету. Ұзақ мерзімді қызмет көрсету шарттарын жасасу.</p>
4	Келісімшарттық тәуекелдер	<p>Тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің жосықсыз өнім берушілерді таңдау. Жеткізу тізбегін бұзу. Беріктік қорының болмауы және өнім берушінің/мердігердің банкроттығы.</p> <p>Салдары: өнім берушінің міндеттемелерді орындамауы/тиісінше орындамауы; келісімшарттар бойынша мерзімдердің бұзылуы; жұмыс сапасының төмендеуі; *Қоғамның беделінің төмендеуі.</p>	<p>Комплаенс қызметінің өнім берушілер мен мердігерлерді тауарлар жеткізуге және қызметтер көрсетуге шарттар жасасқанға дейін заңнама талаптарына сәйкестігі тұрғысынан тексеруі.</p> <p>Келісімшарттардың орындалуын уақтылы бақылау және мониторингтеу.</p> <p>Материалдар мен қызметтерді ұзақ мерзімді қамтамасыз етуге офтейк келісімшарттар жасасуға жәрдемдесу, қазақстандық қамту үлесін ұлғайту.</p>
5	Операциялық тәуекелдер	<p>Техника мен жабдықтың тапшылығы, қатты тозуы. Техниканың техникалық дайындығының төмендігі.</p>	<p>Техникалық паркті уақтылы жаңарту. Қызмет мерзімін ұзарта отырып жөндеу жұмыстарын жүргізу.</p>
6	HR-тәуекелдер	<p>Жұмыс жүргізу үшін білікті персоналдың болмауы. Кадрлардың жұмысқа шығуының төмендеуі және тұрақтамауының артуы.</p> <p>Салдары: жұмыстарды орындау мерзімдерінің бұзылуы; әлеуметтік шиеленістің өсуі.</p>	<p>Қоғам жұмыскерлері үшін қолайлы жағдай жасау. Қызметкерлерді атқарылған жұмыс үшін ынталандыру және көтермелеу. Жұмыс орнындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету.</p>
		<p>Сыбайлас жемқорлық бұзушылықтар, жұмыстарды орындау сапасы мен мерзімі туралы БАҚ-тағы жағымсыз</p>	<p>Қоғам қызметінің ашықтығын жақсарту, салық төлеушілер алдында есеп беру және ашық болу. Қоғамның қызметі мен нәтижелері туралы</p>

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

3	Беделдік тәуекелдер	жолдарды пайдалануға жоғары тарифтер енгізу. Салдары: Республикалық жолдарды пайдаланушылар тарапынан әлеуметтік наразылық	автожолдардың ақылы болуына қатысты ақпараттық-түсіндіру жұмысының тұжырымдамасын бекіту.
III			
Әлемдік деңгейдегі жол бойындағы сервис			
1	Инфрақұрылымдық тәуекел	Жол бойындағы сервисті дамыту үшін қажетті инфрақұрылымның болмауы. Салдары: Халық пен инвесторлардың жол бойындағы сервисті дамытуға қызығушылығының төмендігі.	Дербес энергия көздерін, сумен жабдықтауды және СГТ пайдалануды ескере отырып, кәсіпкерлікті дамытуды заңнамалық деңгейде қолдау.
2	Экологиялық тәуекелдер	Орнатылған санитариялық-гигиеналық тораптар, қоқыс жинау және оны сұрыптау орындары санының жеткіліксіздігі. Автожолдарды ҚТҚ-дан тазалау сапасының төмендігі. Салдары: Жол бойындағы сервис орындарында топырақтың, судың және ауаның қатты ластануы.	Жол жұмыстарын жобалау сатысында жол бойындағы сервис объектілерін дамыту аймақтарын жоспарлау. Гранттар мен жеңілдікті қарыздар беру арқылы халықты ШОБ-ты дамытуға ынталандыру. ҚТҚ сұрыптау орындарын орнату, қалдықтарды уақытылы шығару.
IV			
Қоғамның тұрақты дамуын қамтамасыз ету			
1	IT және кибер-тәуекелдер	Қоғамның цифрландыруға деген барлық қажеттіліктерінің қанағаттандырылмауы, әртүрлі ақпараттық жүйелерде қолмен енгізудің болуы. Пайдаланылатын лицензияларға, жүйелерге қол жеткізу құқықтарына бағалардың эскалациясы. Бір қызметтердің өнім берушісіне тәуелділік, баламаның болмауы. Салдары:	Жеке платформаларды әзірлеу есебінен сатып алынатын қызметтер үлесін төмендету. Өз әзірлемелеріне авторлық құқықтарды бекіту. Баламалы АТ қызметінің өнім берушілерін іздеу.

		жүйелерді тиімсіз пайдалану.	
2	Қоғамның қаржылық орнықтылығын төмендету	Ақылы автожолдардан ақшалай қаражат түсімдерінің төмендеуі, банктер, кредиторлар және өнім берушілер алдындағы міндеттемелерді орындаудың мүмкін еместігі. Салдары: кредит рейтингтің төмендеуі; инвестициялық тартымдылықтың төмендеуі; өтімділіктің төмендеуі	Шетел валютасындағы борыштық жүктемені төмендету. Қаржылық проблемалардың алдын алу. Сыни тәуекелдерді сақтандыру.
3	Корпоративтік басқару тәуекелдері	Менеджменттің тиімсіз құрылымының тәуекелдері, дұрыс емес шешімдер қабылдау тәуекелдері, мүдделер қақтығысы. Салдары: Қоғам беделінің төмендеуі.	Қызметтің ашықтығын қамтамасыз ету. Үш қорғаныс желісі негізінде корпоративтік модельді қолдану. Тәуекел менеджментін және ішкі бақылауды дамыту
4	HR-тәуекелдер	Білікті кадрларды жоғалту. Кадрлардың жұмысқа шығуының төмендеуі және тұрақтамауының артуы. Салдары: жұмыстардың орындалу мерзімдерінің бұзылуы; әлеуметтік шиеленістің өсуі.	Қоғам жұмыскерлері үшін қолайлы жағдай жасау. Қызметкерлерді атқарылған жұмысы үшін ынталандыру және көтермелеу. Жұмыс орнындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету.