

Егемен Қазақстан

Егемен.kz

Астана – Бурабай жолы
Ол неліктен ақылы болады?



Осындай сұрақты негізге ала отырып, Көлік және коммуникациялар министрлігі Автомобиль жолдары комитетінің төрағасы Замир САҒЫНОВТЫ әңгімеге тартқан едік.

– Замир Садықұлы, Астана-Бурабай автокөлік жолы ақылы негізде жұмыс істейтін болады деп естідік. Бұл жол неліктен ақылы негізге көшірілмек және оның құны қандай болады? Жиналған ақша қайда барып түседі? Мөлшермен алғанда бұл жолдан жылына қанша ақша жинауға болады?

– «Астана – Петропавл» автомагистралі дамыған Батыс Еуропа мен Шығыс Азия елдерінің жолдары негізінде салынған. Жоғары жылдамдықпен автокөліктердің жүріп өтуі кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін жолдарды күтіп-ұстау қажет. Ал жолдарды жоғары деңгейде күтіп-ұстау бюджеттен қомақты қаражатты талап етуде. Сондықтан да 2012 жылы автожолдарды күтіп ұстауға жұмсалатын шығындар өзін өзі ақтау мен бюджетке түсетін жүктемені азайту үшін «Астана – Щучье» автожолына төлемақы жүйесі енгізілді. Төлемақы жүйесін енгізу бюджетке салынған қаражатты қайтаруға емес, автомагистральді тиісті дәрежеде күтіп-ұстауға бағытталаатынын айта кеткім келеді.

Ақылы автожолдармен жүріп өткені үшін енгізілетін тарифтер мөлшері қазіргі уақытта Үкіметтің қарауында. Автожолды күтіп ұстауға жұмсалатын шығындар мен трафик есебімен ақылы магистраль бойынша жүріп өткені үшін алынатын тарифтер жобасы алдын-ала анықталды. 1 шақырым автожолда жүріп өткені үшін жеңіл автокөліктерге орташа есеппен 1 теңге/шақырым, автобустар үшін 5-10 теңге/шақырым, жүк көліктері үшін 5-20 теңге/шақырым ақы төлемін енгізуді жоспарлаудамыз.

Ақылы жолмен жүріп өткені үшін жол ақысын терминал арқылы қолма-қол қағаз ақша және монетамен төлеуге мүмкіндік жасалған. Сондай-ақ, жол бойында тоқтамай ақы төлеу үшін жаңа технологиялар орнатылған.

Жол ақысынан жиналған қаржы жолды күтіп ұстауға және жоғары деңгейдегі ақпараттық технологияларды енгізуге жұмсалады. Осы жұмыстарды атқару үшін арнайы мекеме құрылып, ол толықтай мемлекет меншігінде болады.

Ағымдағы жылдың орташа қозғалыс қарқындылығын ескергенде (7 мың авт/сағат) жылына 1,4 млрд. теңге жиналатын болады деп жоспарлануда.

– Жол бойындағы сервистік қызметтер дамымаған. Шетелдерде жол бойындағы сынған көліктерді дереу алып кететін, жөндеп іске қосатын қызметтер бар. Бізде осындай қызметтер барма? Оның үстіне жол бойындағы ауылдар адамдарының ақылы жол қызметін пайдалана аларлықтай қалталарыда қалың емес. Демек, бұл жолды ақылы негізге көшіруге әлі ертерек емес пе?

– Бүгінгі күнге «Астана – Щучье» автожолының бойында 33 автосервистік қызметтер, оның ішінде 17 жанар-жағармай стансалары, 2 сервистік нысандар, 2 қонақ үйі, 12 тамақтану орындары орналасқан. Жол бойы толығымен ұялы байланыс жүйесімен қамтылған.

Арнайы құрылатын жол мекемесі жол бойындағы сервистік қызметтердің саны мен сапасын арттыруға өз септігін тигізеді. Жол оқиғасы болған жағдайда, яғни көліктің бұзылуы, апат болуы, т.б. тосын оқиғалар болғанда әрбір жүргізуші ұялы телефоны арқылы көмек сұрай алады. Ол қызметті аталған жолды күтіп ұстайтын арнайы мекеменің аудандық бөлімшелері көрсететін болады. Мысалы, жол пайдаланушының көлігі жолда бұзылып қалса, аталған мекеменің қызметкерлері дер кезінде жақын маңдағы автосервис орталығына жеткізуге көмектеседі, ал егер апат болған жағдайда арнайы органдар өкілдерін (жедел жәрдем, жол полициясы, өрт сөндіру бөлімдері, т.т.) шақыртады.

Біздің жүргізген зерттеу қорытындымыз бойынша жол пайдаланушылардың 20 пайызы жергілікті жұртшылық болса, қалған 80 пайызы транзиттік және шетелдік ауыр жүк көлігінің иелері. Астана – Щучье автожолының бойында 5 аудан орналасқан. Халық саны 200 мыңнан асады. Олардың меншігіндегі 38 мың автокөліктің 3,5 мыңы жол бойындағы елді мекендерде тіркелген. Сол себепті автожол жамылғысына негізгі зиян

келтіретін транзиттік көліктер, оның ішінде шетелдік транзиттік ауыржүк көліктері. Сондықтан осы жолды күтіп-ұстаумен ағымдағы жөндеуге көп қаражат кетеді. Жоғарыда аталғандай, жолға келтіретін зиян мөлшеріне байланысты әрбір автокөлік иелерінен тең мөлшерде ақы алу әділ деп есептейміз.

Ақылы жолды енгізу жобасында жергілікті тұрғындарға арнайы жеңілдіктер де қарастырылған. Атап айтатын болсақ, жергілікті тұрғындарды тасымалдайтын автобустар, жеңіл автокөліктер бір аудан аумағында тегін жүре алады. Ал көрші аудандарға барған жағдайда арнайы жеңілдіктер қарастырылған.

«Астана – Щучье» автожолының биылғы жылдан бастап ақылы болуының негізгі себебі – бұл жол 2009 жылы пайдалануға беріліп, бюджет есебінен күтіп-ұсталынууда. Қаржыландыру нормативіне сәйкес 224 шақырымдық автожолды күтіп-ұстауға жылына 1,3 млрд. теңге қажет. Ал Ақмола облысы бойынша 2,2 мың шақырым автожолды күтіп ұстау шығыны 4,8 млрд. теңгені қажет етуде.

Жолақы енгізілгеннен кейін, алдағы жылдары осы жолға жұмсалатын қаражаттар басқа жолдарды жөндеуге бөлініп, жол сапасын көтеруге ықпал етеді.

– Алдағы уақытта басқа да қандай жолдар ақылы негізде жұмыс істейтін болады?

– Бүгінде инвестициялық салымдарды неғұрлым көбірек қажет ететін автомобиль жолдарына, атап айтқанда «Астана – Қарағанды», «Алматы – Қапшағай», «Астана – Павлодар» автожолдарына, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» транзиттік көлік дәлізінің кейбір учаскелеріне төлем ақы жүйесін енгізу жоспарлануда.

Жақсы автожолдарды салу мен күтіп-ұстау қомақты қаржы қаражаттарын талап етуде. Бөлініп жатқан қаражаттардың шектеулілігін ескере отырып, төлемақы жүйесін енгізу қалыптасқан жағдайды шешуге мүмкіндік береді. Осы проблеманы шешудің екі жолы бар. Біріншісі – алымдар мен акциздерді ұлғайту, екіншісі – төлемақыны енгізу. Яғни, жолдарды жиі пайдаланатын және жол төсемесіне зиян келтіретін пайдаланушылар ақы төлейтін болады. Бұл ретте жол пайдаланушы өз таңдауын жасай алады. Яғни, ақы төлеп жақсы жолдар арқылы жүріп өтуге немесе тегін басқа маршруттар арқылы жүрулеріне болады. Келешекте Мемлекет басшысы Нұрсұлтан Назарбаевтың тапсырмасына сәйкес автожол пайдаланушыларға кедергі келтіретін тосқауылдар алынатын болады. Мысалы, автокөлік Еуропадан Кеден одағына мүше мемлекеттер аумағына кірген кезде тек Белоруссияның кедендік бақылауынан өтсе, ол Қазақстан аумағы арқылы Қытай шекарасына дейін еш кедергісіз өтетін болады.

Қазақстан аумағы арқылы қозғалатын көліктердің жүріп өтуін бақылау үшін зияткерлік көлікжүйесі орнатылады. Бұл көлік жүйесі жолдарға толығымен бейне бақылау жүргізіп, қажет болған жағдайларда көмек көрсетуге мүмкіндік береді.

Қазіргі уақытта Еуразия континентінен Азия елдеріне баратын жолда көліктің жүріп өтуінің 3 бағыты бар. Біріншісі – мұхиттар арқылы. Бұл бағыттағы жол жүру уақыты 45 күнге созылады. Екіншісі – Ресей мемлекетінің солтүстік өңірлері арқылы. Ал үшіншісі – Қазақстанның оңтүстік өңірі арқылы өтетін автожол бағыттары. Аталған авто жол бағыттарын салыстыратын болсақ, Қазақстан арқылы өтетін бағыттың артықшылығы – ол оңтүстік өңірдегі жылы климаттық жағдай. Мысалы, Ресейде 6 ай қыс болса, Қазақстанның оңтүстік өңірінде орташа есеппен 2 айды құрайды. Яғни, біздің өңір арқылы жүріп өту тиімді әрі ыңғайлы.

Жоғарыда көрсетілген артықшылықтарды ескере отырып, негізгі көлік ағыны Қазақстан арқылы өтетіндігіне көз жеткізуге болады. Мысалы, Қазақстан арқылы 2010 жылы 870 мың тонна, 2011 жылы – 960 мың тонна, 2012 жылы – 1 152 мың тонна транзиттік тасымалдаулар жүзеге асырылды. Талдау қорытындысына сәйкес көлік транзитінің әлуеті жыл сайын 20 пайызға көбеюде. Сондықтан да біз еліміздің транзиттік мүмкіндігін барынша пайдалану үшін жаңа жолдар салып, табыс табуымыз қажет Оның бір тиімді жолы – төлемақы жүйесін енгізу деп есептейміз.

– Жалпы, еліміздегі автокөлік жолдарының жағдайы қалай? Олар жақсарып келе ме? Ескі жолдарды жөндеп, жаңа жолдар салу ісі қалай өріс алууда?

– 2006 жылдан бері автожол саласында бірқатар жобалар іске асырылды. Атап айтсақ, Астана – Қостанай – Челябин, Самара – Шымкент, Атырау – Бейнеу, Павлодар – Майқапшағай, Таскескен – Бақты, Шоңжы – Көлжат, Астана – Щучье, Щучье – Көкшетау және Астана қаласының Оңтүстік айналма жолдары қайта жаңартылды.

2009 жылы алғаш рет 6 жолақты Астана Щучье автобаны пайдалануға берілді. Сонымен қатар, еліміздегі автожол саласының негізгі жобасы болып табылатын, ең маңызды әрі ауқымды «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік жобасы басталды. Өткен жылы осы жобаның 700 шақырымы бойынша жол қозғалысы ашылып, оның 422 шақырымы I санатқа ауыстырылды. Бұл көрсеткіш жалпы республикалық желідегі бірінші санаттағы жолдардың 40 пайызын құрайды.

2006 жылы республикалық желідегі III және IV санаттағы жолдар 20 мың шақырымды құраса, соңғы 5 жыл ішінде жүргізілген ауқымды жұмыстардың арқасында олар 2 мың шақырымға азайды. Соған сәйкес өткен жылы I санаттағы жолдар ұзақтығы 1491 шақырымға, ал II санаттағы жолдардың ұзақтығы 4000 шақырымға жетті.

2006 жылдан бастап автомобиль жолдарының құрылғысына жаңа талаптар бекітіліп, жолдың білікке түсетін жүктемесі 13 тоннаға дейін ұлғайтылды. Осының арқасында жолдың төзімділігі артып, қазіргі таңдағы ауыр жүк автокөліктерінің жүріп өтуіне мүмкіндік жасалды.

2012 жылы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында ұзақтығы 1165 шақырымдық күрделі және орташа жөндеу жұмыстары жүргізіліп, 1051 шақырымның автожолдары қайта жаңартылды.

2006 жылы республикалық маңызы бар автожолдардың жай-күйінің жақсы және қанағаттанарлық көрсеткіші 57 пайызды, ал жергілікті маңызы бар автожолдарда 53 пайызды құраса, 2012 жылы республикалық жолдардың жай-күйіндегі осы көрсеткіш 77 пайызға, ал жергілікті маңызы бар автожолдарда 63 пайызға жетті.

Болашақта Елбасының тапсырмасына сәйкес 2020 жылға дейін барлық алты халықаралық дәліздерде жұмыстарды толығымен аяқтау, сондай-ақ елдің транзиттік әлеуетін арттыруға мүмкіндік беретін жаңа автожолдар бағыттарын дамыту көзделуде.

– Автокөлік жолдарына қатысты қандай проблемалар бар? Оларды қалай шешуге болады?

– Автомобиль жолдарының пайдаланушылары, оның ішінде жүк көлігінің иелері жол пайдалану ережелерін сақтамағандықтан, яғни жолдың білікке түсетін шекті жүктемесі 13 тонна екендігін ескермейтіндіктен, пайдалануға берілген жаңа жолдар тез тозып, бұзылуда. Мысалы, қазіргі салынған жолдардың біліктік жүктемесі 13 тоннаға есептелінген болса, Қытайдан шығатын транзиттік көліктердің бір білікке түсетін жүктемесі 20 тоннаға дейін жетеді. Сол себепті 15 жылға арналған жолдарда ауыр жүк көліктердің көп жүретіндігіне байланысты жол жабыны тез тозып, олардың қызмет мерзімі 6-7 жылға дейін қысқарады.

Жоғарыда аталған мәселені оңтайлы шешу мақсатында автожолдар бойымен жүріп өтетін жүк көліктерінің салмағын анықтайтын динамикалық өлшеуіш құралдары орнатылуда. Бұл шаралар өлшеуіш құралдары арқылы автокөлік иелерінің жолға келтірген зиян мөлшерін анықтап, сол мөлшерде айыппұл салуға мүмкіндік береді.

Жол саласын кадрмен қамтамасыз ету және жоғары тәжірибелі мамандардың біліктілігін аттыру мәселесіне келсек, Көлік және коммуникациялар министрлігі мердігерлер мен бекітілген шарттарда жол-құрылыс жұмыстарының бір нысаны бойынша кемінде 2 жас маманды жұмысқа қабылдау және 5 студентті өндірістік тәжірибеге алу бойынша арнайы талаптар қойған.

Сондай-ақ тәжірибелі мамандар мен жас мамандардың біліктілігін арттыру мақсатында Wirtgen Kazakhstan неміс компаниясымен бірлесіп, аймақтарға шығу арқылы

заман талабына сай жол құрылысы техникасы мен жұмыс істеуді іс жүзінде үйретіп, тәжірибелік және теориялық дәрістер өткізілуде.

Дегенмен, бұл шаралар жеткіліксіз деп есептеймін. Айталық, кейбір облыстар жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарын дамытуға бөлген қаражатты басым жобаларға жұмсамай, жөндеуді қажет етпейтін жобаларға бағыттауда. Сонымен қатар, жол жамылғысын жобалау кезінде қозғалыс қарқындылығы мен көлік ағынының құрамы, яғни болашақта ол жолмен қанша жеңіл, ауыр салмақты автокөліктердің жүріп өтетіндігі толықтай есепке алынбауда. Мысалы, кейбір өңірлерде шағын ғана елді мекенге біліктік жүктемесі жүк көліктеріне арналған қалың қабатты жол жамылғысы салынуда. Алайда, бұл жолдар арқылы тек жеңіл автокөлік құралдарының пайдаланушылары ғана жүріп өтеді.

Міне, осы жағдайлар ескеріле отырып, біздің министрлікте жобаларға іріктеу жүргізу арқылы таңдап алудың арнайы өлшемдері әзірленуде. Осы ұсынылған өлшемдер Үкімет тарапынан қолдау тапқан жағдайда, облыстарға бөлінген нысаналы трансферттерді тиімді жұмсау қамтамасыз етілетін болады.

– Жол саласындағы еліміздегі аса іргелі жоба Батыс Қытай – Батыс Еуропа жолының салыну жайы туралы айта кетсеңіз. Ол қашан іске қосылады? Түбінде ол да ақылы негізде жұмыс істейтін болар?

– Мемлекет басшысының тапсырмасы бойынша 2009 жылы басталған «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізінің жобасын іске асыру жұмысы қарқынды жүргізілуде.

Қазақстан аумағы бойынша дәліздің ұзындығы 2787 шақырымды құрайды. Оның 2452 шақырымы қайта жаңартылатын болады. Сөйтіп ҚХР шекарасынан Қызылорда қаласының шекарасына дейінгі 1391 шақырым жолды I санатқа және Қызылорда қаласынан РФ шекарасына дейінгі 1061 шақырымдық жолды II санатқа ауыстыру көзделуде.

Бұл жоба ел экономикасының дамуына елеулі үлес қосуда. Өйткені, әр облыстағы жобаға жақын орналасқан елді мекендердің тұрғындарынан 35 мың адам жұмыспен қамтылып, біраз өндірістік зауыттар іске қосылды.

Құрылыс жұмыстарына шамамен 5 мың жол-құрылыс техникасы, 100-ге тарта асфальтбетон, цемент-бетон және ұнтақтау зауыттары жұмылдырылған.

2011 жылы халықаралық көлік дәлізі бойынша Ақтөбе облысында ұзындығы 215 шақырымдық жол телімі пайдалануға берілді.

2012 жылы Қызылорда мен Жамбыл облыстарында ұзындығы 700 шақырымдық телімдерде жол қозғалысы ашылды.

2013 жылы Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда, Жамбыл, Ақтөбе облыстарында жалпы ұзындығы 806 шақырым болатын жол телімдерін пайдалануға беру жоспарлануда.

Жалпы «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізінің құрылыс жұмыстарын толығымен аяқтау 2015 жылға жоспарланған.

– Өз көкейіңізде жүрген басқа да қандай мәселелер бар?

– Қазіргі заман талабына сай автожол саласында жаңа технологияларды енгізу қажет. Өйткені, көлік құрамының және климат жағдайының өзгеруіне байланысты жол жабының төзімділігін арттыру мүмкіндігі қаралуы керек. Осы мақсатта Қазақстанның жол ғылымысаласына бірқатар жаңа міндеттер қою қажет деп есептеймін. Атап айтсақ, жолдарды жаңа аудандық климаттарға бөлу, табиғи өзгешеліктерге байланысты жол жамылғысының тиімді құрамын анықтау мәселесімен шұғылданатын уақыт жетті.

Сонымен бірге, зерттеу барысында жергілікті материалдар мен өндірістік қалдықтарды енгізуді ескеру қажет. Сондайақ, бүгінгі таңда жаңа ғылыми-зерттеулердің қорытындыларына сәйкес жаңа технологиялар мен материалдар енгізу міндеті тұр.

Қазіргі уақытта министрлік бірыңғай зияткерлік көлік жүйесін құруды жоспарлауда. Осы жүйені енгізу автожол саласында қалыптасқан бірқатар проблемалы мәселелердің шешілуіне өз ықпалын тигізеді. Атап айтқанда, жол қозғалысы қауіпсіздігі;

жол төсемінің жай-күйін бақылау; көлік ағыны жайында ақпараттандыру; апатты жағдайлардың алдын алу; жедел қызмет көрсететін мекемелердің жұмысын ширату; жолаушылар тасымалының қызметін жақсарту; көлік ағыны қозғалысын жүйелендіру сияқты өзекті мәселелерді шешуге септеседі.

Сонымен қоса, негізгі проблемалардың бірі – жол саласында жоғары немесе арнайы орта кәсіби білімі бар мамандардың жетіспеуі. Нақтырақ атап айтсақ, «Автомобиль жолдарын салу мен пайдалану» мамандығы бойынша мемлекеттік тапсырыс жеткіліксіз. Яғни, магистр дәрежесіне жекеленген гранттар ғана бөлінсе, бакалавр дәрежесіне бөлінетін білім гранттары да аздық етеді. Сондай-ақ, жол мамандықтары үшін қазіргі заманға сай қазақша оқу-әдістемелік оқулықтар мен жалпы мемлекеттік стандарттар жетіспейді. Мұнымен қоса, практикалық дәрістерді өткізу үшін жол полигондары мен материалдық-техникалық базаның мүмкіндігі көп төмен. Оған қоса, жаңа технологиялар мен материалдар бойынша білімі бар тәжірибелі мамандар да аз.

Міне, осындай мәселелер шешімін тапса, жол саласының сапалық тұрғыдан дамуы да жақсара түседі деген сенімдемін.

– Әңгімеңізге рахмет.

Әңгімелескен Сұңғат ӘЛІПБАЙ