

ӨОК 528.625.74

## Қазақстан авто жол құрылысының қайта құру мәселелерін талдау

Қасым Арай

(магистрант) Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті

---

**Андатпа.** Автожол саласын қайта құру жөніндегі мәселе 2012 жылдың мамыр айында Қазақстан Республикасының экономикасын жаңғырту мәселелері бойынша өткен Мемлекеттік комиссия отырысында қабылданды. Мемлекеттің тапсырмасын орындау аясында халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ автомобиль жолдарының құрылысын, қайта жөндеу және күту жұмыстарының барысын, сапасына бақылау жасау; сондай-ақ ақылы автомобиль жолдарынан төлемақы жинауын іске асыру қажет.

**Кілт сөздер:** *автомобиль жолдары, «Батыс Еуропа - Батыс Қытай», коммуникация кешені, РФ шекарасы.*

**Аннотация.** В мае 2012 года на заседании Государственной комиссии был принят вопрос по модернизации экономики Республики Казахстан о реконструкции автодорожной отрасли. Для выполнения задачи государства международного и национального значения необходимо строительство дорог общего пользования, их реконструкции и технические обслуживания, контроль за качеством. Необходимо реализовать взимание сбора за проезд транспортных средств с платных автомобильных дорог.

**Ключевые слова:** *автомобильные дороги, "Западная Европа - Западный Китай", комплекс коммуникаций, границы России.*

**Abstract.** In May 2012, the issue of the reconstruction of the road sector in the modernization of the economy of the Republic of Kazakhstan in the past, adopted at a meeting of the State Commission. As part of the task of the state of international and national significance for public roads construction, reconstruction and maintenance work in progress, quality control; as well as the implementation of the collection of the levy of toll highways.

**Key Words:** *motor roads, "Western Europe - Western China", Communications Complex, Russian border.*

---

Авто жолдары - Қазақстанның көлік-коммуникация кешенінің маңызды элементтерінің бірі, оның тиімді қызметі мен тұрақты дамуы қазіргі заманғы жағдайларда экономиканың өсуі, халықтың өмір жағдайын жақсарту және деңгейін арттыруында маңызы зор. Темір жолдар мен су жолдарының аса төменгі тығыздылығы кезінде Қазақстандағы авто жолдары басым, ал көптеген өңірлер үшін жалғыз қатынас құралы болып табылады, оның арқасында тауар, құрылыс және ауылшаруашылық жүктері келіп түседі, өнім шығарылады, жолаушылар тасымалы жүзеге асырылады.

Автожол саласын дамытудағы негізгі проблемалары. Автожол саласындағы басты проблема ол – басқару құрылымы мен заңнаманың шикілігі. Оған басты себеп – бақылау функцияларының бір жерге топтастырылғаны. Өткен жылы мұндай басқару құрылымын түбегейлі өзгерту туралы шешім қабылданған және қызметтерді қайта бөліген.

Қазіргі заманғы даму кезеңінде көлік саласының неғұрлым стратегиялық маңызды проблемалары: негізгі көлік дәліздерін қалыптастыру және бәсекеге қабілетін қамтамасыз ету, сондай-ақ қатынас жолдары желісін жетілдіру болып табылады. Алдағы уақытта ТМД аумағында, оның ішінде ТМД-ның еуропаға жақын орналасқан елдерімен Орталық Азияны, Қытаймен арадағы тауар тасымалы, Ресеймен Оңтүстік Азия елдері, Пәкістан, Иран, Үндістан елдері арасындағы, жалпы Еуропамен Азия арасындағы сауда-саттықтың, тауар айналымының, тауар тасымалының артуына байланысты Қазақстанның транзиттік жүк тасымалы мүмкіндігімен ролі тек арта бермек. Аймақтағы геосаяси жағдай және оның тұрақтылығы транзиттік жүк тасымалымен транзиттік инфрақұрылымды дамытуда шешуші орын алатын факторлардың бірі. Соңғы 5-6 жыл ішінде Қазақстан экономикасында шамамен 8-10% жылдық өсу қарқыны орын алды. Автомобиль жолдары аймақтардың экономикалық белсенділік деңгейіне айтарлықтай әсер етеді.

Қазақстан Республикасы автомобиль жолдарының ұзақтығы 93 611 шақырым құрайды, олардың республикалық маңызы бар 23 495 шақырым, жергілікті маңызы бар 70116 шақырым [1].

Министрдің айтуынша, 23,5 мың шақырымға созылған республикалық жолдардың 79 пайызы қанағаттанарлық, 21 пайызы қанағаттанарлықсыз деңгейде. Ал жергілікті маңыздағы жолдардың 37 пайызы қанағаттанарлықсыз күйде [2].

Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын қайта жаңарту жұмыстары шеңберінде Қазақстан Республикасының аумағы бойынша өтетін алты негізгі халықаралық дәліз бойынша 3680 шақырымын қамту жоспарланып отыр:

- 1) Өзбекстан шекарасы - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас - Қытай шекарасы (жалпы ұзындығы 1150 шақырымның 391 шақырымын қайта жаңарту);
- 2) Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - РФ шекарасы (2066 шақырымның 1383 шақырымын қайта жаңарту);
- 3) Алматы - Қарағанды - Астана - Петропавл (1724 шақырымның 476 шақырымын қайта жаңарту);
- 4) РФ шекарасы - Атырау - Ақтау - Түрікменстан шекарасы (1402 шақырымның 346 шақырымын қайта жаңарту);

5) РФ шекарасы - Павлодар - Семей - Майқапшағай - Қытай шекарасы (1094 шақырымның 425 шақырымын қайта жаңарту);

6) Астана - Қостанай - РФ шекарасы (891 шақырымның 119 шақырымын қайта жаңарту).

Автожолдардың 3 680 шақырымның 2169 шақырым бірінші екі бағытты қамтитын «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізі жобасы шеңберінде қайта жаңартылатын болады [1].

Қазақстандағы ауқымды жобалардың бірі болып «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» дәлізі есептеледі. Бұл дәліздің жалпы ұзындығы 8445 шақырым құрайды. Қытайдың Ляньюньгань аймағынан Еуропа мемлекеттерінің шекарасына дейінгі жолды қамтиды. Дәліздің Қытай территориясы бойынша ұзындығы 3425 шақырым, Ресей территориясы бойынша 2233 шақырым болса, Қазақстан территориясында жоба ұзындығы 2787 шақырымды алып отыр. Жоба мынадай үш бағыт бойынша жүк тасымалын жасауға мүмкіндік ашады: Қытай – Қазақстан, Қытай – Орталық Азия, Қытай – Қазақстан – Ресей – Батыс Еуропа [3].

"Батыс Еуропа – Батыс Қытай автомагистралінің құрылысы барысында алғаш рет халықаралық сапа стандартын қолданды. Жоба туралы жалпы айтқанда, биылғы жылы жұмыстың үштен екі бөлігін аяқтап, "Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізінің соңғы учаскелеріндегі (Алматы – Қорғас, Шымкент – Жамбыл облысының шекарасы, Тараз қаласын айналып өту) жұмыстарға кірісіп кетті. Жоспар бойынша ағымдағы жылы автомагистральдің 806 шақырым жолында көлік қозғалысын іске қосылады. Бүгінгі күнге 710 шақырым жол салынды. Жылдың соңында жалпы алғанда 1721 шақырым жолда көлік қозғалысы іске қосылады.

2010 - 2014 жылдар кезеңінде республикалық маңызы бар автожолдардың 5412 шақырым салу және қайта жаңарту (соның ішінде 915 шақырым концессия қаражаты есебінен) және 5748 шақырым жөндеу жоспарланып отыр. Сондай-ақ 9673 шақырым жергілікті желідегі автожолдарда жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарын жүргізу болжануда [1].

Қазақстанның жүк тасымалы және сыртқы экономикалық қарым-қатынас бойынша негізгі әріптестері Ресей Федерациясы, Қытай, Орталық Азия елдерімен Еуроодақ елдері болып келеді.

Қазақстандағы жолдардың бұзылуына ауыр жүк көліктері өз септігін тигізуде. Жыл сайын Қазақстандағы жолдар орта есеппен 100 миллиард теңге көлеміндегі жөндеу жұмыстарын қажет етеді. Күн сайын ағылып жататын жүк көліктерінің салмағынан, күре жолдардың тозығы жетті. Әрине, көліктік бақылау бекеттері бар. Олар өз қызметтерін атқарып жатыр, бірақ жүкті рұқсат етілген көлемнен артық тиеген ауыр жүк көліктерін тоқтатып, оларға айыппұл салу керек. Айыппұл ретінде төленген қаржы республикалық бюджетке түседі. Ол кейін жолдарды жөндеуге қайта бөлінеді. Сонымен қатар ақылы жолды толықтай жүзеге асыру қажет.

Соңғы уақытта жоғары санаттағы жолдар көптеп салынууда. Бірақ, мұндай жақсы жолдар күтімді қажет етеді. 10 сантиметрлік жарықшақты уақытында жөндемесе ылғал мен күннің көзі оны тез арада шұңқырға айналдырады. Мұндай жолдармен жүру өте жайлы, бірақ оларды күтіп ұстау да өте қымбатқа түседі.

## Қорытынды

1. Қолда бар жол пайдалану техникаларының жоғары дәрежеде тозуы; қалпына келтіру жұмыстарына көп қаражат жұмсалатындығы; республикалық маңыздағы автожолдар желісін дамытуға жеткіліксіз қаражат бөлінуі және жолдардың жөндеу аралық мерзімінің сақталмауы; қолданыстағы автожолдардың төмен техникалық параметрлері. міне бұлардың барлығы Қазақстан Республикасы әлемдік көліктік-коммуникациялық жүйенің бір бөлігіне айналуындағы басты проблемаларға айналды.

2. Жоғарыда жол құрылысын және қайта жаңғырту үшін аталған шаралардың барлығы Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытуға және тиімді пайдалануға, сонымен қатар, отандық көлік – коммуникация кешенінің халықаралық беделін арттыруға, еліміздің еуразиялық кеңістіктегі көлік жүйесіне лайықты кірігуіне және сол арқылы мемлекетіміздің игілігіне қызмет ететін болады.

3. Автомобиль жолдарын салудың немесе оларды қайта жаңғыртудың мерзімдерін анықтау керек, олардың экономикалық тиімділігін бағалау үшін жол желілерін салуда геодезиялық әдістерді қолдану керек.

## Пайдаланған әдебиеттер

[1] Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған салалық бағдарлама.

[2] Дала мен қала “жол сапасы жобадан басталады” <http://dmk.kz/articles/view/23317>

[3] Түркістан газеті [http://archive.turkystan.kz/page.php?page\\_id=67&id=8370](http://archive.turkystan.kz/page.php?page_id=67&id=8370)

## Автор (лар) ға ұсынымдар

- Мақала Word бағдарламасында терілген және электронды нұсқасымен, қағазға басылып өткізілуі тиіс (басқа қаладағы авторларға электронды нұсқасын өткізуге болады).
- Қарпі: мәтін үшін – Times New Roman – 12 кегль;
- Пішімі А4, беттің параметрлері: сол, оң, асты және үсті жағы – 2,5 см. Абзацтық шегіну – 0,75 см. Түзілу – ені бойынша; қатар аралық интервал – 1,5 қатар.
- Кестелер мен суреттерде нөмірлері көрсетілген толық атаулары көрсетілуі тиіс. Өлшем бірліктері СИ Халықаралық бірліктер жүйесіне сәйкес болу керек.
- Мақаланың жалпы көлемі кестелер мен суреттерді, колданылған әдебиеттерді қосқанда 4-7 беттен кем болмауы керек.
- Бөлек қағазда автор (лар) туралы мәліметтер: аты-жөні толық, ғылыми атағы, ғылыми дәрежесі, лауазымы, жұмыс орны (мекеменің немесе ұйымның атауы), толық пошталық мекен-жайы, телефон нөмірі және e-mail.
- Журналда мақаланы жарыққа шығару мүмкіндігі туралы шешім мақалаға жазылған тәуелсіз ғалымдардың екі пікірі (рецензия) және редакция алқасының бір мүшесінің ұсынымы негізінде қабылданады. Пікір беруші мақаланың ғылыми бағытына сәйкес болу керек және жарияланатын мақаланың мазмұнына, яғни теориялық маңыздылығына, тәжірибелік құндылығына және жаңа екендігіне жауапты.
- Автор бір нөмірде 2 мақаладан артық жариялауға құқылы.

## Recommendations

- An article (electronic version is sufficient for foreign authors) should be typed MS Word program and presented in electronic form with mandatory listing of the text.
- Font –Times New Roman -12 pt.
- Format A4, Margins: left, right - 2,5 cm; top, bottom - 2.5 cm; Paragraph - 0.75 cm. Line spacing - 1.5.
- The tables and illustrations with their numbers and names should be given in full, the unit labeling in accordance with the International System of Units SI.
- The total volume of articles, including tables, illustrations and references of at least 4-7 pages.
- Information about the author: name, academic degree and title, place of work and position, full mailing address, telephone number, e-mail should be given on a separate sheet.
- The conclusion about the possibility of the publication of articles in the journal shall be based on two independent scientists review and recommendation by a member of the editorial board. The reviewer must comply with the scientific direction of the article and is responsible for the content of the published article, i.e., of theoretical significance, practical value of the novelty article recommender.
- The author can publish no more than two articles in the same issue.

## Рекомендации авторам

- Статья должна быть набрана в программе Word и представлена в электронном варианте с обязательной распечаткой текста (для иногородних авторов достаточен электронный вариант).
- Шрифт: для текстов – Times New Roman – 12 кегль;
- Формат А4, поля : левое, правое – 2,5 см, верхнее, нижнее – 2,5 см. Абзацный отступ – 0,75 см. Выравнивание – по ширине; Междустрочный интервал – 1,5 строки.
- В таблицах и иллюстрациях с указанием их номеров все наименования следует давать полностью, единицы измерений обозначать в соответствии с Международной системой единиц СИ.
- Общий объем статьи, включая таблицы, иллюстрации и список литературы не менее 4 – 7 страниц.
- На отдельном листке следует привести сведения об авторе (-ах): Ф.И.О., ученая степень и звание, место работы и должность, полный почтовый адрес, номер телефона, e-mail.
- Заключение о возможности публикации статей в журнале выносится на основании 2 рецензии независимых ученых и рекомендации одного из членов редколлегии журнала. Рецензент должен соответствовать научному направлению статьи и несет ответственность за содержание публикуемой статьи, т.е. за теоретическую значимость, практическую ценность и новизну рекомендуемой статьи.
- Автор имеет право на публикацию в одном номере не более 2-х статей.

## Мақаланың құрылымы

- ОӘЖ (Әмбебап ондық жіктеу саны) – сол жақ жоғарғы бұрышында.
- Автор (- лар) туралы ақпарат – аты-жөні толық, ғылыми атағы, ғылыми дәрежесі, лауазымы, жұмыс орны (мекеменің немесе ұйымның атауы); елдің атауы (жақын және алыс шетелдегі авторлар үшін).
- Мақаланың атауы.
- Жарияланатын мақаланың андатпасы мемлекеттік, орыс және ағылшын тілдерінде болу керек. Андатпаның көлемі 5-6 сөйлем немесе 500 баспа белгілері (мәтін 1/3 бет).
- Кілт сөздері 10 сөзден аспау керек.
- Мақаланың мәтіндік бөлігі. Мақаланың мәтінде көрсетілуі тиіс: мәселенің тұжырымы; мәселенің зерттеулерін талдау; зерттеудің мақсаты мен міндеттері; материалды таныстыру және ғылыми зерттеулер нәтижелерін тұжырымдау; қорытындысы.
- Қолданылған әдебиет.

## Structure of the article

- UDC (Universal Decimal classification number) – placed in the upper left corner.
- Information about authors - full name, title, academic degree, position, place of work (name of institution or organization); name of the country (for foreign authors).
- Article title
- Abstract published in Kazakh, Russian and English languages. The volume of abstract is 5-6 sentences or 500 words (1/3 page of text).
- Keywords are not more than ten words.
- The text of the article should be reported: formulation of the problem, the analysis of the research problem, the goal and objectives, the presentation of material and the study received research results conclusions.
- References.

## Структура статьи

- УДК (универсальный десятичный классификационный индекс) – в левом верхнем углу.
  - Сведения об авторе (авторах) – ФИО полностью, ученое звание, ученая степень, должность, место работы (наименование учреждения или организации); наименование страны (для авторов ближнего и дальнего зарубежья).
  - Название статьи.
  - Аннотация публикуемой статьи на государственном, русском и английском языках. Объем аннотации 5-6 предложения или 500 печатных знаков (1/3 страница текста).
  - Ключевые слова не более 10 слов.
  - Текстовая часть статьи. В тексте статьи должны отражаться: постановка задачи; анализ исследований проблемы; цель и задачи исследований; изложение материала и обоснования полученных результатов исследований; выводы.
- Использованная литература.

## Инженерлік графика және кәсіби білім проблемалары

Problems of engineering graphic and  
professional education

Проблемы инженерной графики и  
профессионального образования

### № 2 (35)

#### Мазмұны Contents Содержание

A. Baidabekov	Geometric design method of fan blades .....	3
Д.У. Бекенова Б.Б. Секенова	Проблемы усвоения детьми гендерного поведения в сюжетно-ролевой игре .....	11
О.Н. Семенюк А.Д. Отарбаев	Эстетика и экология ландшафтной архитектуры .....	19
Е.Н. Хван А.Т. Бүркіт	Влияние региональных особенностей на проектирование музеев .....	27
Т.Т. Мусабаев А.С. Аскеров	Модели расчета железобетонных конструкций в отечественных и европейских стандартах .....	33
Б.С. Гордиенко Ж.Б. Шынтемиров	К вопросу снижения непроизводительных потерь рабочего времени в строительстве .....	41
А.Қ. Сахаева Б.М. Сеидеметов	Ғимараттағы энергия үнемдеудің құрылымдық шешімдері .....	47
Ж.Т. Сулейменов	Преимущества цифрового нивелира TRIMBLE DINI в исследовании влияния вибрации на результаты нивелирования .....	53
А. Қасым	Қазақстан авто жол құрылысының қайта құру мәселелерін талдау .....	57
М.О. Акимкожаева Ж.Ғ. Оразов	Бетон конструкцияларын арматураландыруда қолданылатын заманауи материалдар .....	61

ISSN 2220 - 685X



Научно-педагогический журнал  
«Проблемы инженерной графики и профессионального образования»  
№ 2 (35), Астана: ЕНУ. 2016. - 67 с.  
Тираж - 150 экз. Заказ - 2

За содержание статьи ответственность несет автор

Отпечатано в типографии ЕНУ им. Л.Н. Гумилева

**Жауапты редактор**  
т.ғ.к., доцент М. Маханов

**Техникалық редактор**  
Г.К. Тулеуова

Редакцияның мекен-жайы:

010000, Қазақстан Республикасы, Астана  
қ., Қажымұқан көш., 13,  
Л.Н. Гумилев ат. ЕҰУ, №1 ОЗФ (СҚФ),  
505-бөлме.  
Тел.: 8 (7172) 70-95-00  
(ішкі. 33 506)

**Contributing editor**  
PhD, associate professor M. Makhanov

**Technical editor**  
G. Tuleuova

Editorial address:

010000, Republic of Kazakhstan,  
Astana, st. Kazhymukan, 13,  
ENU. L. Gumilyov, ULC №1 body (ASF),  
505 cabinet.  
Tel.: 8 (7172) 70-95-00  
(ext. 33506)

**Ответственный редактор**  
к.т.н., доцент М. Маханов

**Технический редактор**  
Г.К. Тулеуова

Адрес редакции:

010000, Республика Казахстан,  
г. Астана, ул. Қажымұқан, 13,  
ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, корпус УЛК №1  
(АСФ), 505-кабинет.  
Тел.: 8 (7172) 70-95-00  
(вн. 33 506)

web сайт: <http://apggk.kz>

e-mail: [journal.enu@gmail.com](mailto:journal.enu@gmail.com)

ISSN 2220 – 685X

