

Уважаемый Владимир Карпович!

Уважаемые депутаты!

Как Вам известно, Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» стала главным стимулом поддержки деловой активности и обеспечения занятости в условиях замедления роста мировой экономики.

Для реализации по семи направлениям данной программы за 2015-2019 годы в целом предусмотрено **5** триллионов **300** млрд. тенге.

Из них только на развитие автомобильных магистралей будут направлены **2** триллиона **400** млрд. тенге и эта сумма будет увеличиваться с учетом новых проектов.

Это свидетельствует, что одним из важных направлений программы является создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры.

Вместе с тем, как отметил Президент Республики Казахстан Нурсултан Абишевич Назарбаев в своем Послании народу Казахстана «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность», «для полного раскрытия транспортного и транзитного потенциала страны нужна координация с соседними странами. Необходимо обеспечить свободу транзита грузов, создание и модернизацию транспортных коридоров. Особое внимание нужно уделить управлению транспортной инфраструктурой, повышению уровня сервиса и устранению административных барьеров».

Поэтому нам необходимо совместно и качественно выполнить поручения Главы государства.

Сегодня в своем докладе Министр по инвестициям и развитию КАСЫМБЕК Женис Махмудулы предоставил подробную информацию о развитии транспортно-логистической инфраструктуры в рамках реализации Государственной программы «Нұрлы жол».

Наряду с этим имеются отдельные вопросы, на которых хотелось бы остановиться.

Первое. В сфере автодорожной отрасли

Госпрограммой «Нұрлы жол» предусмотрено строительство 11 автодорожных проектов протяженностью свыше 7 тысяч км, из которых реализуется сегодня 7 проектов.

Введены в эксплуатацию автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай», участки автодорог «Астана-Темиртау» и «Алматы-Капшагай» по направлению «Центр-Юг», участок автодороги «Капшагай-Балпык би» по направлению «Алматы-Усть-Каменогорск», участки автодорог «Астана-Петропавловск» и «Бейнеу-Шетпе».

Однако, угрозу безопасности дорожного движения несут халатность и поверхностность проектных решений, как при проектировании, так и при застройках важнейших транспортных артерий страны.

Так, в средствах массовой информации имеется информация оползневых образований, как например, в отношении законченного участка автодороги Капшагай – Балпык би, перед новым мостом через реку Мукры, около поселка Алгабас.

Кроме того, единственный законченный проект транспортно-транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай» не выдерживает испытания водой уже на первом году эксплуатации. Так, из-за угрозы подтопления в

Жамбылской области временно было перекрыто движение на 11 км трассы.

Также эксперты Союза транспортников отмечают неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и оснащения инфраструктуры уже по направлению «Алматы-Уральск», где даже на законченных участках дорог имеются ямы, выбоины и колеи.

Затягиваются конкурсные процедуры из-за споров с подрядчиками на одном из важных направлений «Центр-Восток» - «Астана-Усть-Каменогорск». В рамках данной автодороги за 2015-2016 годы только на участок «Астана-Павлодар» было выделено **164,7** млрд. тенге. К концу 2016 года было готово лишь половина этого участка – 220 км из 441 км. Поэтому есть опасения по качественному и своевременному завершению автодороги «Астана-Усть-Каменогорск» общей протяженностью 1018 км.

Министерству необходимо приложить все усилия, чтобы своевременно и качественно завершить реконструкцию данной автодороги.

Помимо этого, необходимо проводить ремонтные работы на проблемных участках автомобильных дорог республиканского значения, не вошедших в Государственную программу «Нұрлы жол». Например, на автодороге Караганда-Богас участок в 60 км Қызылкесік-Тарбағатай – без асфальтового покрытия, а участок Айғыз-Баршатас этой же автодороги, а также автодорога Семей-Кайнар, Жалпақтал – Казталовка – граница Российской Федерации в крайне неудовлетворительном состоянии.

Нередки случаи, когда вскоре после проведения ремонта, реконструкции автодорог происходит их разрушение.

В связи с этим, видимо, министерству и правоохранительным органам необходимо провести аудит и

ревизию по качеству сдающихся в эксплуатацию автодорог с привлечением общественности, независимых экспертов. А национальной компании КазАвтоЖол необходимо работать с добросовестными компаниями, которые выполняют контрактные обязательства.

В 2016 году национальная компания КазАвтоЖол обратилась в суды с 21 иском, связанными с закупками товаров, работ и услуг. Однако, споры возникают не только по причине недобросовестных подрядчиков, но и в связи с действиями самого КазАвтоЖола в ходе проведения закупок.

Настало время принять новый Закон о закупках, который будет регулировать проведение закупок субъектами квазигосударственного сектора и обеспечит ответственность должностных лиц, прозрачность их деятельности, в том числе АО «Национальная компания «КазАвтоЖола».

Другой немаловажной проблемой является неразвитость и низкое качество придорожного сервиса. Госпрограммой «Нұрлыжол» предусмотрено строительство 260 объектов сервиса, из них 31 объект – за счет средств республиканского бюджета и 229 объектов – за счет привлечения частных инвесторов.

На сегодня на дорогах общего пользования протяженностью более 97 тыс. км имеется более 3 тысяч объектов придорожного сервиса, из них 75% – не соответствуют установленным требованиям, 25% – соответствуют лишь третьей или четвертой (последней) категории национального стандарта. Данную проблему необходимо решать.

В настоящее время есть проблема с доступом к сотовой связи на дорогах, в том числе республиканского значения.

Часто, по пути следования возникают различные ситуации, требующие скорейшего решения, особенно в зимний период.

Поэтому, необходимо обеспечить доступ к сотовой связи на автодорогах областного и республиканского значения.

Второе. В сфере железнодорожного транспорта

Госпрограммой «Нұрлы жол» для стимулирования и интенсификации существующего грузопотока предусмотрено строительство железнодорожной линии «Боржакты – Ерсай» с выходом на Каспийский регион. Срок сдачи был 2015 год. И даже этот проект протяженностью всего лишь 14 км введен с опозданием на 1 год.

Ввод вторых путей на железнодорожном участке «Алматы – Шу» позволил бы преодолеть «узкие» места международного транзитного потока и повысить пропускную способность в 2,5 раза, а сроки перевозок грузов сократить в 2 раза. Однако на сегодня введена лишь половина запланированных вторых путей – это 52 км вместо 110 км.

При этом, согласно Плану мероприятий по реализации Госпрограммы «Нұрлы жол», в 2016 году провозная способность по данному участку должна составлять 25,0 млн. тонн, но этого не было достигнуто.

Кроме того, в связи с наличием большого количества изношенных, старых пассажирских вагонов, требуется обновление парка пассажирских вагонов.

Третье. В сфере водного транспорта

За счет расширения морского порта Актау и строительства паромного комплекса в порту Курык пропускная способность портовой инфраструктуры на Каспии должен достичь 25 млн. тонн, в том числе паромных мощностей более 6 млн. тонн груза.

Проект также сорван по срокам. Хотя должен быть полностью реализован в 2016 году. Необходимо отметить, что к выделенным из Национального фонда средствам –**21,8** млрд. тенге, дополнительно были привлечены более **7** млрд. тенге из резерва Правительства. При этом на сегодня запущен только первый пусковой комплекс паромной переправы порта Курык.

Четвертое. В сфере авиации

Госпрограммой «Нұрлы жол» было предусмотрено **59** млрд.тенге на 2015-2017 годы на реконструкцию пассажирского терминала аэропорта Астаны для увеличения пропускной способности к 2020 году до 7,6 млн. человек в год.

Срок завершения строительства данного проекта был намечен на март 2017 года, однако строительство нового терминала аэропорта Астана еще не завершено.

Пятое. В сфере логистики

Госпрограммой «Нұрлы жол» предусмотрено строительство «сухого порта» и инфраструктуры СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Это позволит увеличить перевозку транзитных грузов свыше 4 млн. тонн в год. Для этого за 2015-2016 годы из средств республиканского бюджета было выделено **36,8** млрд. тенге, из средств КТЖ – **40,4** млрд. тенге, всего – **77,2** млрд.тенге.

Здесь также сорваны сроки реализации. Данный проект должны были сдать в 2015 году. До сих пор не работает индустриальная зона – 81% участков не освоены.

Задерживаются строительные работы в логистической зоне. Из зарегистрированных 69 участников СЭЗ,39 участников предоставили нулевую налоговую отчетность за 2015 год, земли для строительства объектов и осуществления предпринимательской деятельности предоставлены лишь 9

участникам. Соответственно, нет ожидаемого объема частных инвестиций, поступлений в бюджет и созданных рабочих мест.

Инвестиции в «сухой порт» в размере 31,3 млрд. тенге пока не принесли ожидаемого результата, так за 2016 год объем произведенной продукции ТОО «КТЖЕ-Хоргос гейтуэй» составил всего лишь 717 млн. тенге.

Хотя, по Плану мероприятий по реализации Госпрограммы «Нұрлы жол» на территории двух СЭЗ, в том числе «Хоргос-Восточные ворота» в 2016 году предполагалось достигнуть объема производства товаров (работ, услуг) – на 13,3 млрд.тенге, а объема вложенных частных инвестиций – на 438 млрд.тенге. В итоге эти показатели не достигнуты.

Соответственно, требуется усилить работу по привлечению инвесторов и субъектов предпринимательства для эффективного использования инфраструктуры специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» и повышения экспортного потенциала.

В завершение хочу отметить, что необходимо качественно и своевременно выполнить все поставленные Главой государства задачи по реализации масштабных транспортно-логистических проектов Госпрограммы инфраструктурного развития «Нұрлыжол».

Для этого у Министерства имеются возможности, цели реальны и достижимы, поэтому желаем им плодотворной работы.

Спасибо за внимание!