

## **Уважаемый Сергей Александрович, Уважаемые депутаты!**

Одним из важнейших факторов экономического роста страны является развитие транспортной инфраструктуры, как одной из крупнейших базовых отраслей экономики.

В последние годы была проведена масштабная модернизация инфраструктуры и эти темпы наращиваются.

В своем Послании **«Стратегия «Казахстан-2050» - новый политический курс состоявшегося государства»** Глава государства отметил, что «Транспортная инфраструктура должна расширять возможности экономического роста.»

И известно, что сегодня транспортное хозяйство обеспечивает получение **7,3** процента ВВП страны и в ней занято более 572 тысяч человек.

Как правильно отметил в своем докладе Министр, сегодня мы имеем достаточно хорошие показатели развития транспортной отрасли.

Несмотря на это все еще остаются нерешенными отдельные вопросы, которые отрицательно влияют на эффективность развития отрасли. Это:

- неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры и сервиса;
- несовершенство тарифной политики;
- неразвитость механизмов внедрения научно-технических разработок и инновационных технологий;

- дефицит квалифицированных кадров инженерно-технической специализации;
- недостаточность контроля.

Поэтому хотелось бы подробнее остановиться на следующих вопросах.

### **Во-первых, в сфере автомобильной отрасли**

Международный опыт показывает, что в странах, где не развита сеть автомобильных дорог, стоимость предоставления населению гарантированных государством социальных услуг в 2-3 раза выше, чем в странах с развитой инфраструктурой.

Как известно, отсутствие местной сети дорог имеет крайне негативный социальный эффект, являясь одной из причин безработицы в сельской местности и порождая у населения чувство оторванности от цивилизации.

Плотность автомобильных дорог Республики Казахстан существенно различается по регионам - от **72 км на 1000 кв. км** в Северо-Казахстанской области до **12 км** в Кызылординской области.

И, в силу территориальных особенностей страны, по показателю грузоемкости экономика Казахстана является малоэффективной. Доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции относительно высока и находится на уровне **8 % - 11 %** соответственно для внутренних перевозок, в то время как в развитых странах данный показатель составляет **4-4,5 %**.

Поэтому в развитие автомобильной отрасли направляется значительный, ежегодно возрастающий объем инвестиций. За последние 12 лет построено и реконструировано более **48** тысяч км дорог общего пользования на сумму **1,5** трлн. тенге. Это средства - в основном за счет республиканского бюджета.

Вместе с тем, главная проблема отрасли остается, это - прогрессирующая потеря несущей способности дорожных покрытий. Для этого есть и объективные причины. Большая часть дорог – это почти **86 %** была построена в **60 - 80** годах прошлого века по нормативным требованиям того периода, когда допустимая нагрузка на ось не превышала 6 тонн.

И сегодня мы имеем снижение скоростей движения, увеличение времени нахождения в пути пассажиров и доставки товаров, повышение транспортных эксплуатационных расходов и, самое страшное, - высокую аварийность. Так, по сравнению с 2011 годом в 2012 году возросло количество дорожно-транспортных происшествий на **18 %**, было зарегистрировано **14** тыс. ДТП, погибло более **3** тыс. человек. За последние **5** лет количество транспортных средств увеличилось и достигло **4** млн. единиц. Из них более **80 %** транспорта имеет срок эксплуатации более **7** лет. И это при том, что доля перевозок пассажиров автотранспортом составляет **99,1 %**.

В этой связи необходимо усилить контроль за качеством выполняемых работ, применяемых дорожно-строительных материалов при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог республиканского и местного значения. Именно здесь следует вводить институт аудита безопасности дорожного движения, а также развивать систему общественного контроля. На примере строительства международного транспортного коридора **«Западная Европа-Западный Китай»**.

Так как из года в год растет уровень загруженности автомобильных дорог.

Кроме того, пора решить постоянно поднимаемую депутатами проблему транспортного обеспечения аулов и сел. Так как около **двух тысяч** сельских населенных пунктов или **30%** (28,6%) на сегодня не имеют круглогодичного

транспортного сообщения. Более того, почти девятьсот (890) из 6938 сельских населенных пунктов не имеют подъездных дорог с твердым покрытием.

Поэтому в целях обеспечения населения жизненно важными социальными услугами и интеграции в общую систему региональных хозяйственных связей необходимо обеспечить отдаленные сельские населенные пункты качественной транспортной инфраструктурой.

Анализ показывает, что указанные проблемы присутствуют **во всех видах транспорта**. И Министерству не стоит также забывать о соблюдении экономического принципа **«цена - качество»**.

### **Во-вторых, в сфере железнодорожного транспорта**

В общем грузо- и пассажирообороте страны доля железнодорожного транспорта составляет около **50%**. Железнодорожный транспорт не имеет реальной альтернативы в перевозках таких массовых грузов, как зерно, уголь, руда, металлы.

Вместе с тем, сегодня железнодорожная отрасль сталкивается с системными сложностями, потому что, некогда единая железнодорожная система оказалась раздроблена на отдельные предприятия - как частные, так и государственные. Однако, улучшения сервиса и развития рыночных отношений в отрасли не произошло.

На сегодняшний день выбытие подвижного состава по сроку службы и техническому состоянию значительно опережает темпы обновления. Так за период с 1995 года по 2011 год **существенно сократился** локомотивный парк отрасли - с **3045** до **1772** штук (*на 42 %*) или почти **в два раза**. Не произошло улучшения и по количеству пассажирских вагонов. В

критическом положении находится и парк багажных вагонов. Их количество в 2011 году составило всего лишь - **56** единиц.

При этом степень износа материальных активов составляет **70** %, в отрасли используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции путей, устаревшие технологии ремонта.

Наряду с этим факторами, сдерживающими развитие отрасли, являются неполное покрытие дорожной сети электротягой; недостаточность профессионального уровня технических специалистов; высокая доля перевозов порожних вагонов; отсутствие научной поддержки отрасли.

Поэтому, на наш взгляд, Министерству необходимо принять действенные меры развития железнодорожного транспорта, которые позволят обеспечить потребности экономики и населения в перевозках при **минимальных затратах**. Поскольку от доли транспортной составляющей зависит себестоимость отечественной продукции и ее конкурентоспособность. Нужно достичь достаточного уровня доходности отрасли. Например, с учетом мировой тенденции роста контейнеризации перевозок (55% от общего объема грузовых перевозок) нужно всемерно развивать контейнерные, мультимодальные перевозки и создавать транспортно-логистические центры, обеспечивающие технологическое единство различных видов транспорта.

Кроме того, злободневным вопросом остается сервис на железной дороге. **Простой пример**, хотя для пассажира - жизненно важный вопрос, хроническая нехватка билетов, особенно в праздничные и летние периоды. Отсутствие востребованных сообщений. Дефицит пассажирских вагонов и мест в южном направлении. Это, как следствие, отсутствие должного менеджмента и уровня логистики. Считаем, настало время решить вопросы повышения качества обслуживания

пассажиров. Также необходимо начать переход пассажирских перевозок на скоростное движение, что позволит сократить дефицит вагонов за счет оптимизации маршрутов и времени нахождения пассажиров в пути.

### **В-третьих, в сфере авиации**

Авиация также нуждается в особом внимании. Именно в этой сфере должна быть поставлена главная задача - **задача безопасности полетов.**

К сожалению, стремление к либерализации привело к ослаблению и потерям в системе контроля данной отрасли.

Так, на сегодняшний день осуществление основных видов сертификаций - а это сертификация авиационного персонала, летной годности, воздушного судна, технического обслуживания и ремонта авиационной техники, а также инспектирование состояния судов, в том числе иностранных, **передано** в ведение РГП «Центр по обеспечению безопасности полетов».

Время доказало, что в целях снижения аварийности и недопущения причинения вреда жизни и здоровью граждан, данные функции должны были осуществляться **на уровне и непосредственно** уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. Это также является одним из основных требований Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Наряду с этим, считаем необходимым учесть требование ИКАО о введении государственных авиационных инспекторов по осуществлению контроля авиационной безопасности и безопасности полетов, как важного аспекта в сфере гражданской авиации.

Поэтому депутатский корпус настаивает на усилении контроля над техническим состоянием воздушных судов. Так как воздушные перевозки **должны быть безопасными.** И это

должно превалировать над любыми экономическими обоснованиями авиакомпаний и собственников воздушных судов.

На сегодняшний день в государственном реестре зарегистрировано **497** гражданских воздушных судов. И по данным экспертов износ парка воздушных судов составляет более **80 %**, а срок их эксплуатации превышает 20 лет, тогда как установленный срок службы судна - не более 30 лет. Устаревший парк воздушных судов, не соответствующих стандартам ИКАО, остается большим недостатком отечественной гражданской авиации.

Кроме того вопросы дефицита авиационного персонала, особенно летного состава, недостатка топливной и отсутствия ремонтной баз, неразвитости аэропортовой инфраструктуры и низкого уровня авиационных услуг остаются нерешенными. Все это отрицательно сказывается на недостаточном использовании потенциала воздушных перевозок внутри страны и на пути следования международных маршрутов.

Также актуальными вопросами остаются - это дороговизна авиабилетов, неразвитость конкуренции, неудовлетворительный сервис, систематические задержки рейсов и фигурирование отечественных авиакомпаний в «черных списках».

### **В-четвертых, в сфере водного транспорта**

Мировая практика подтверждает, что водный транспорт традиционно ценится как наиболее дешевый и неэнергоемкий.

В Казахстане в последние годы отмечается рост количества морских судов и, соответственно, перевозок грузов морским транспортом. Так, например в 2012 году перевезено **11** млн. тонн грузов морским транспортом. И этому способствовала реализации государственной программы развития морского транспорта.

Вместе с тем, перевозки грузов речным транспортом в настоящее время не имеют тенденции роста. За период с 2003 по 2011 год подвижной состав речного транспорта не претерпел изменений и сохранился на уровне **148** единиц. Хотя данный вид транспорта отличается мобильностью и доступностью для внутривнутрирегиональных перевозок.

К сожалению, имеется ряд проблем развития водного транспорта, это:

- неудовлетворительное состояние инфраструктуры и судоходных путей (отсутствие дноуглубительных работ, реконструкции и строительства гидротехнических сооружений);

- устаревший парк судов и отсутствие судоремонтных предприятий;

- нехватка квалифицированных специалистов (моряки, инженерно-технический персонал) и слабая система их подготовки;

- отсутствие менеджмента.

В этой связи, целесообразно пересмотреть перспективы развития водного транспорта в целях соответствия вызовам динамично развивающейся мировой экономики. Так как развитие водного транспорта будет способствовать ускоренному социально-экономическому развитию прилегающих к транспортным артериям регионов, росту занятости населения, увеличению экспортного потенциала и межрегиональному обмену внутри страны.

### **В-пятых, развитие транзитного потенциала**

Казахстаном транзитный потенциал пока еще используется в минимальном объеме - в основном при обеспечении торгово-экономических связей между странами региона (региональный транзит).

Развитие транспортно-коммуникационного комплекса должно в полной мере обеспечить использование преимуществ

геостратегического расположения страны, являющейся транзитным мостом между Европой и Азией.

Так, по данным экспертных организаций объем торговли только между ЕС и Китаем достиг в 2009 году **296,3** млрд. евро, что предполагает перевозку **миллионов тонн** грузов, часть из которых, при создании благоприятных условий, могут быть переключены на сухопутные и морские маршруты через Казахстан.

Глава государства, в историческом послании **«Стратегия «Казахстан-2050» - новый политический курс состоявшегося государства»**, поставил задачу по «увеличению транзитных перевозок через Казахстан к 2020 году в **два** раза. К 2050 году эта цифра должна увеличиться в **10** раз.».

Поэтому Министерству необходимо продолжить дальнейшую реализацию комплексного развития транзитных коридоров, обеспечивающих скорость доставки, сохранность грузов, информационную поддержку и снижение административных барьеров со стороны пограничных и таможенных служб при транзитных перевозках.

При этом необходимо уделить особое внимание развитию придорожной инфраструктуры с учетом международного опыта. Ускоренное развитие придорожной инфраструктуры позволит обеспечить оптимальное размещение и количество сервисных предприятий на всем пути транзитного движения, их организацию в соответствии со стандартами и требованиями международных правил.

Хочу отметить, Депутатами внесены ряд поправок в рассматриваемый Мажилисом законопроект по вопросам транспорта, которые позволят обеспечить решение отдельных проблемных вопросов, поднятых в докладе.

Также Комитетом подготовлены рекомендации Правительству для принятия действенных мер по улучшению состояния транспортной инфраструктуры в автодорожной, воздушной, железнодорожной и водной отраслях.

Завершая свое выступление, хочу подчеркнуть, что наша транспортная отрасль достаточно развита, перспективы и поставленные задачи вполне реальны и выполнимы.

**Уважаемые депутаты,**

для достижения поставленных задач у Министерства есть все возможности, желаем им плодотворного труда.

Спасибо за внимание!