

Экономикалық реформа және өңірлік даму комитетінің төрағасы С.С. Әйімбетовтің 2013 жылғы 1 сәуірде ҚР Парламентінің Мәжілісінде «Көлік инфрақұрылымын дамыту» деген тақырыпта өтетін Үкімет сағатындағы қосымша баяндамасы

Құрметті Сергей Александрович! Құрметті депутаттар!

Экономиканың ірі базалық салаларының бірі ретінде көлік инфрақұрылымын дамыту елдің экономикалық өсуінің маңызды факторларының бірі болып табылады.

Соңғы жылдары инфрақұрылымды жаңғырту бойынша ауқымды жұмыс атқарылды, бүгінде оның қарқыны артып келеді.

Мемлекет басшысы **«Қазақстан-2050» Стратегиясы - қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты»** атты Жолдауында «Көлік инфрақұрылымы экономикалық өсімнің мүмкіндіктерін кеңейтуге тиіс» екендігін атап өтті.

Бүгінгі таңда көлік шаруашылығы елдің Жалпы ішкі өнімінің **7,3** пайызын қамтамасыз етеді және осы салада 572 мың адам жұмыс істейді.

Министр өз баяндамасында атап өткендей, бүгінгі күні біз көлік саласын дамытуда жақсы көрсеткіштерге қол жеткізіп отырмыз.

Осыған қарамастан, әлі де кейбір шешілмеген мәселелер бар және олар саланың даму тиімділігіне кері әсер етіп отыр. Атап айтатын болсақ:

-көлік инфрақұрылымы мен сервистің жай-күйі қанағаттандырмайды;

-тариф саясаты жетілдірілмеген;

- ғылыми-техникалық әзірлемелер мен инновациялық технологияларды енгізу тетіктері дамымаған;
- инженер-техникалық мамандықтағы білікті кадрлар тапшы;
- бақылау деңгейі де айтарлықтай емес.

Сондықтан да мынадай мәселелерге толығырақ тоқтала кетсем деймін.

Біріншіден, автожол саласында

Инфрақұрылымы дамыған елдерге қарағанда автомобиль жолдары нашар дамыған елдерде халыққа мемлекет кепілдік берген әлеуметтік қызметтер көрсету 2-3 есе жоғары екенін халықаралық тәжірибе көрсетіп отыр.

Өздеріңізге белгілі, жергілікті жол желілерінің болмауы ауылдық жерлерге әлеуметтік тұрғыдан келеңсіз әсер етіп, жұмыссыздыққа себеп болып отыр, ал жергілікті тұрғындар өздерін өркениеттен қол үзіп қалғандай сезінеді.

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарының тығыздығында өңірлер бойынша едәуір айырмашылық бар, мысалы, Солтүстік Қазақстан облысында **1000 шаршы км-ге 72 км** болса, Қызылорда облысында бұл көрсеткіш **12 км** құрайды.

Елдің аумақтық ерекшелігіне байланысты жүкті қажетсіну көрсеткіші бойынша Қазақстан экономикасының тиімділігі төмен болып отыр. Түпкілікті өнім құнындағы көлік шығындарының үлесі салыстырмалы түрде алғанда жоғары. Бұл ішкі тасымалдар үшін тиісінше **8 - 11 %** деңгейінде тұр, ал дамыған елдерде бұл көрсеткіш **4 - 4,5 %**-ды құрайды.

Сондықтан автожол саласын дамытуға айтарлықтай инвестициялар салынып, олардың көлемі жыл сайын өсу үстінде. Соңғы 12 жылда **1,5 трлн. теңгеге** жалпы пайдаланымдағы **48 мың** км-ден астам жол салынды және қайта реконструкцияланды. Осы қаражат негізінен республикалық бюджеттен бөлінді.

Сонымен бірге осы саланың басты проблемасы – жол төсемдерінің көтеру мүмкіндігінің белең алып отыр. Бұған объективті себептер де бар. Жолдардың басым бөлігі – яғни **86 %**-ға жуығы өткен ғасырдың **60-80-ші** жылдарында сол кезеңнің нормативтік талаптары бойынша салынған. Ол кезде оське рұқсат берілетін жүктеме 6 тоннадан аспайтын.

Бүгінгі таңда бізде қозғалыс жылдамдығының азаюы, жолаушылардың жолда болу және тауарларды жеткізу уақытының ұлғаюы, көліктік пайдалану шығыстарының артуы және ең сорақысы жол апатының көбеюі орын алуда. Мәселен, 2011 жылмен салыстырғанда, 2012 жылы жол-көлік оқиғаларының саны **18 %**-ға өскен, **14 мың** жол-көлік оқиғасы тіркелген, соның салдарынан **3** мыңнан астам адам қайтыс болған. Соңғы **5** жылда көлік саны көбейіп, **4 млн.** бірлікке жетті. Олардың **80 %**-ынан астамының пайдаланылу мерзімі 7 жылдан асқан. Бұл ретте жолаушыларды автокөлікпен тасымалдау үлесі **99,1 %**-ды құрайды.

Осыған байланысты республикалық және жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау және жөндеу кезінде орындалатын жұмыстардың, қолданылатын материалдардың сапасын бақылауды күшейту қажет. Бұл жерде жол қозғалысы қауіпсіздігінің аудиті институтын енгізу, сондай-ақ қоғамдық бақылау жүйесін дамыту керек. Бұған «**Батыс Еуропа – Батыс Қытай**» халықаралық көлік дәлізінің құрылысын үлгі етіп алған жөн.

Өйткені, автомобиль жолдары жүктемесінің деңгейі жылдан-жылға өсу үстінде.

Сонымен қатар, депутаттар үнемі көтеретін ауылдар мен селоларды көлікпен қамтамасыз ету проблемасын шешетін кез келді. Бүгінгі таңда **екі мыңға** жуық ауылдық елді мекенде немесе **30 %** шамасында (**28,6%**) жыл бойына

іріліссіз көлік қатынасы жоқ. Бұған қоса, 6938 ауылдық елді мекеннің тоғыз жүзге жуығында (890) қатты төсемдері бар кірме жолдар жоқ.

Сондықтан халықты өмірлік маңызы бар әлеуметтік қызметтермен қамтамасыз ету және өңірлік шаруашылық байланыстарды жалпы жүйеге ықпалдастыру мақсатында шалғайдағы ауылдық елді мекендерді сапалы көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз ету қажет.

Талдау көрсеткендей, аталған проблемалар **көліктің барлық түрінде** де кездеседі. Министрліктің «баға - сапа» дейтін экономикалық қағидатты қатаң сақтауды да ұмытпағаны жөн.

Екіншіден, теміржол көлігі саласында

Жалпы еліміздегі жүк пен жолаушылар айналымында теміржол көлігінің үлесі шамамен 50%-ды құрайды. Астық, көмір, руда, металл сияқты жүктерді тасымалдауда теміржол көлігіне тең келер көлік жоқ.

Сонымен қатар, бір кездердегі бірыңғай теміржол жүйесі жекелеген мемлекеттік және жеке кәсіпорындарға бөлініп кетті. Бұдан қызмет көрсету сапасы жақсармады және нарықтық қатынастардың дамуы байқалмады, керісінше жүйелік қиындықтарға тап болды.

Бүгінгі таңда қызмет ету мерзіміне және техникалық жағдайына қарай жылжымалы составтың істен шығуы жаңарту қарқынын едәуір басып озады. Мәселен, 1995 – 2011 жылдар аралығындағы кезеңде саланың локомотив паркі **3045-тен 1772** данаға (42%-ға) немесе шамамен **екі есеге дейін айтарлықтай қысқарды**. Жолаушылар вагондары саны бойынша да жақсара қоймады. Жүк вагондары паркі де өте қиын жағдайда. 2011 жылы олардың саны небәрі **56** бірлік қана болды.

Бұл ретте, материалдық активтердің тозу дәрежесі **70%-ды** құрайды. Салада техникалық және сапалық тұрғыдан ескірген жылжымалы составтың, жол техникаларының үлгілері, тозығы жеткен жол конструкциялары, көне жөндеу технологиялары пайдаланылады.

Осы факторлармен қатар, жол желісінде электр күшінің толық тартылмауы; техникалық мамандардың кәсіби деңгейінің жеткіліксіздігі; бос вагондарды тасымалдау үлесінің жоғары болуы; салаға ғылыми тұрғыдан қолдау көрсетпеу секілді проблемалар саланы дамытуда тежеуіш факторлар болып табылады.

Сондықтан, біздің пікірімізше, Министрлік теміржол көлігін дамыту үшін **шығынды барынша аз жұмсай отырып**, тасымалдауда экономиканың және халықтың қажеттілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін пәрменді шараларды қолдануға тиіс. Өйткені отандық өнімнің өзіндік құны мен оның бәсекеге қабілеттілігі көліктік құрауыштың үлесіне байланысты болады. Салаға табыс әкелетін жеткілікті деңгейге қол жеткізу қажет. Мысалы, контейнермен тасымалдаудың (жүк тасымалының жалпы көлемінің 55%-ы) өсуінің әлемдік қарқынын ескеру арқылы контейнерлік, мультимодальды тасымалдауды барынша дамытып, көліктің алуан түрінің технологиялық тұрғыдан біркелкі болуын қамтамасыз ететін көлік-логистикалық орталықтарды құру қажет.

Сонымен бірге, темір жолдағы қызмет көрсету қазіргі күннің өзекті мәселесі болып қала бермек. **Қарапайым мысал**, бірақ жолаушы үшін – өмірлік маңызы бар мәселе, билеттер, әсіресе, мереке күндерінде және жазғы кезеңдерде үнемі жетіспейді. Қажетті бағытқа қарай жүретін жол қатынастары жоқ. Оңтүстік бағытқа жүретін жолаушы вагондарының тапшылығы және орынның жетіспеушілігі жиі кездеседі. Бұл, өз кезегінде, тиісті менеджменттің және логистика деңгейінің болмауын білдіреді. Жолаушыларға

қызмет көрсетудің сапасын көтеру мәселесі шешімін табатын уақыт жетті деп есептейміз. Сондай-ақ, жолаушылар тасымалын жүйрік пойыздарға көшіруді бастау қажет. Бұл бағыттарды және жолаушылардың жолда болу уақытын оңтайландыру есебінен вагондар тапшылығын азайтуға мүмкіндік береді.

Үшіншіден, авиация саласында

Авиация да ерекше назар аударуға мұқтаж. Тап осы салада **ұшу қауіпсіздігінің міндеті** - басты міндет болып табылуға тиіс.

Өкінішке қарай, осы саланы ырықтандыруға ұмтылу бақылау жүйесінің әлсіреуіне және жоғалуына әкеп соқты.

Мәселен, қазіргі уақытта сертификаттаудың негізгі түрлерін жүзеге асыру, яғни авиация персоналын, ұшу жарамдылығын, әуе кемесін, техникалық қызмет көрсетуді және авиациялық техниканы жөндеуді сертификаттау, сондай-ақ кемелердің, оның ішінде шетел кемелерінің жай-күйін тексеру «Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету орталығы» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының қарамағына берілген.

Апаттарды азайту және азаматтардың өмірі мен денсаулығына зиян келтіруге жол бермеу мақсатында аталған функцияларды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган **тікелей және өз деңгейінде** жүзеге асыруға тиіс екендігін уақыт дәлелдеп берді. Бұл да Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) негізгі талаптарының бірі болып табылады.

Бұлармен қатар, ИКАО-ның авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігін бақылауды жүзеге асыру жөніндегі мемлекеттік авиациялық инспекторларды енгізу туралы талабын азаматтық авиация саласындағы маңызды аспект ретінде ескеру қажет деп есептейміз.

Сондықтан, депутаттық корпус әуе кемелерінің техникалық жай-күйін бақылауды күшейтуді талап етеді.

Өйткені әуе тасымалы **қауіпсіз болуға** тиіс. Бұл авиакомпаниялардың және әуе кемелері меншік иелерінің кез келген экономикалық негіздемелерінен басым болуға тиіс.

Бүгінгі таңда мемлекеттік тізілімде **497** азаматтық әуе кемесі тіркелген. Сарапшылардың деректері бойынша әуе кемелері паркінің тозығы **80%**-дан, оларды пайдалану мерзімі 20 жылдан асады, ал кемелінің қызмет етуінің белгіленген мерзімі 30 жылдан аспауға тиіс. ИКАО стандарттарына сай келмейтін ескірген әуе кемелері паркі отандық азаматтық авиацияның үлкен кемшілігі болып отыр.

Бұдан басқа, авиация персоналының, әсіресе, ұшу құрамының тапшылығы, отын базасының жетіспеушілігі және жөндеу жүргізетін базаның болмауы, әуежай инфрақұрылымының дамымай қалуы және төмен деңгейде авиациялық қызметтер көрсету мәселелері шешімін таппай қалып қалуда. Мұның барлығы ел ішінде және халықаралық бағыттар қатынастарында әуе тасымалының әлеуетін жеткілікті пайдалануға теріс әсер етеді.

Сондай-ақ, авиабилеттердің қымбат болуы, бәсекеге қабілеттіліктің дамымауы, қанағаттанарлықсыз сервис, рейстердің жүйелі кешігуі және отандық авиакомпаниялардың «қара тізімге» ілінуі - өзекті мәселелер болып қалып отыр.

Төртіншіден, су көлігінде

Әлемдік тәжірибеде су көлігі анағұрлым арзан әрі энергияны көп қажет етпейтін көлік ретінде бағаланатынын растайды.

Қазақстанда соңғы жылдарда теңіз кемелері санының және тиісінше теңіз көлігімен жүктерді тасымалдаудың өсуі байқалып отыр. Мәселен, 2012 жылы **11** млн. тонна жүк теңіз көлігімен тасымалданды. Бұған теңіз көлігін дамытудың мемлекеттік бағдарламасының іске асырылуы ықпал етті.

Сонымен қатар, қазіргі уақытта өзен көлігімен жүктерді тасымалдаудың өсу қарқыны байқалмайды. Осы көлік түрі өңірішілік тасымал үшін әрі жедел, әрі қолжетімді болса да, 2003-2011 жылдар аралығындағы кезеңде өзен көлігінің жылжымалы составы өзгермей, **148** бірлік деңгейінде сақталды.

Өкінішке қарай, су көлігін дамытуда проблемалар баршылық, бұл:

-инфрақұрылымның және кеме жүзетін жолдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйі (өзен түбін тереңдету жұмыстарының, гидротехникалық құрылғыларды реконструкциялаудың және оларды салудың жүргізілмеуі);

-ескірген кемелер паркі және кеме жөндейтін кәсіпорындардың болмауы;

-білікті мамандардың (теңізшілер, инженерлік-техникалық персонал) жетіспеуі және оларды даярлау жүйесінің әлсіздігі;

-менеджементтің болмауы.

Осыған байланысты, су көлігін дамыту перспективасын серпінді дамып келе жатқан әлемдік экономиканың қарқынына сәйкестендіру мақсатында қайта қарастырған жөн. Өйткені су көлігінің дамуы көлік күретамырларына іргелес жатқан аймақтардың қарқынды әлеуметтік-экономикалық дамуына, халықты еңбекпен қамтудың өсуіне, экспорттық әлеуеттің және ел ішіндегі аймақаралық айырбастың артуына ықпал ететін болады.

Бесіншіден, транзиттік әлеуетті дамыту

Қазақстан әлі де болса транзиттік әлеуетті аз көлемде, негізінен аймақ елдері арасындағы (аймақтық транзит) сауда-экономикалық байланыстарды қамтамасыз ету кезінде ғана пайдаланып келеді.

Көлік-коммуникациялық кешеннің дамуы Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік көпір болып табылатын елдің

геостратегиялық тұрғыдан орналасу артықшылығының толық көлемде пайдаланылуын қамтамасыз етуге тиіс.

Мысалы, сараптама ұйымдарының деректері бойынша тек қана Еуропа Одағы мен Қытай арасындағы сауда көлемі 2009 жылы **296,3** млрд. евроға жетті, бұл **миллиондаған тонна** жүк тасымалданып жатқанын білдіреді. Егер қолайлы жағдай жасалса, олардың бір бөлігін Қазақстан арқылы өтетін құрлық және теңіз жолдарымен тасымалдауға болар еді.

Мемлекет басшысы **«Қазақстан-2050» стратегиясы – қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты»** деген тарихи Жолдауында «Қазақстан арқылы өтетін транзиттік тасымалды 2020 жылға қарай **екі есе** арттыру міндетін алға қойды. Ал, 2050 жылы бұл цифр **10** есе арттырылуға тиіс.»

Сондықтан Министрлік транзиттік тасымалдар кезінде жүктерді жеткізу жылдамдығын, олардың сақталуын, ақпараттық қолдауды, шекаралық және кедендік қызметтер тарапынан әкімшілік кедергілердің азаюын қамтамасыз ететін көлік дәліздерін кешенді дамыту ісін одан да әрі жалғастыруы қажет.

Бұл орайда, халықаралық тәжірибені ескере отырып, жол бойындағы инфрақұрылымды дамытуға ерекше назар аудару қажет. Жол бойындағы инфрақұрылымды жедел дамыту бүкіл транзиттік қозғалыс жолы бойында қызмет көрсету кәсіпорындарын оңтайлы орналастыруды қамтамасыз етуге, оларды халықаралық стандарттар мен ережелерге сәйкес ұйымдастыруға мүмкіндік береді.

Мәжілісте қаралып жатқан көлік мәселелері жөніндегі заң жобасына депутаттар бірқатар түзетулер енгізді, олар баяндамада көтерілген жекелеген проблемалық мәселелерді шешуге мүмкіндік береді.

Комитет сондай-ақ автожол, әуе, теміржол және су жолы салаларындағы көлік инфрақұрылымының жай-күйін

жақсарту жөнінде пәрменді шаралар қабылдау үшін Үкіметке ұсыныстар әзірледі.

Сөзімнің соңында айтарым, біздегі көлік саласы жан-жақты дамып келеді, оның келешегі зор, жүктелген міндеттерді абыроймен орындап шығуға болады.

Құрметті депутаттар,

Министрліктің алда тұрған межелі міндеттерге қол жеткізуіне толық мүмкіндігі бар, оның жұмысына жаңа табыстар тілейміз!

Ықылас қойып тыңдағандарыңыз үшін рахмет!