«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫНЫҢ

ЖАЙ-КҮЙІ МЕН ДАМУЫ ТУРАЛЫ» ТАҚЫРЫБЫНДА ҚАЗАҚСТАН

РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ИНДУСТРИЯ ЖӘНЕ ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ

ДАМУ МИНИСТРІ Қ.А. ӨСКЕНБАЕВПЕН ҮКІМЕТ САҒАТЫ

2022 жылғы 17 қазан

Отырысты Қазақстан Республикасы Парламенті Мәжілісі Төрағасының орынбасары П.О. КАЗАНЦЕВ жүргізді.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Қайырлы күн, құрметті әріптестер және отырысқа қатысушылар! Үкіметтік сағатты бастаймыз.

Тема сегодняшнего правительственного часа: «О состоянии и развитии автомобильных дорог в Республике Казахстан».

Уважаемые коллеги, тема, которую мы сегодня обсуждаем, является одной из самых чувствительных. Качество автомобильных дорог, без преувеличения, волнует каждого жителя страны.

Дороги являются артериями экономики, важнейшим условием развития регионов и значительно влияют на качество жизни.

Согласно поручению Президента до 2025 года необходимо отремонтировать и привести в порядок 95 процентов дорог.

Площадь нашего государства, особенности ландшафта и климата объективно тормозят развитие дорожной сети. С этим мы ничего не можем сделать. Но есть и субъективные причины неудовлетворительного качества автодорог, а порой и полного их отсутствия.

Именно о тех проблемах, которые мы можем и должны решать в дорожной отрасли для достижения поставленной Главой государства задачи, и состоится сегодняшний разговор.

Я прошу коллег при обсуждении придерживаться темы правительственного часа. Вопросы, которые мы определили, лежат в следующих плоскостях:

качество дорог республиканского и местного значения;

контроль качества дорожного строительства;

проблемные вопросы дорожной отрасли, включая материалы, кадры и технику;

содержание дорог;

приборы учета и контроля на дорогах;

деятельность отраслевых организаций в сфере дорожного строительства;

дорожная инфраструктура и придорожный сервис.

Уважаемые коллеги, сегодня по теме правительственного часа выступит Министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Ускенбаев Каирбек Айтбаевич. Далее мы заслушаем содоклад председателя Комитета по экономической реформе и региональному развитию Мажилиса Парламента Республики Казахстан Рау Альберта Павловича и перейдем к процедуре вопросов-ответов и обсуждению по теме заседания.

На заседание правительственного часа приглашены руководство профильного министерства, министерств финансов, энергетики, НПП «Атамекен», АО «Национальная компания «КазАвтоЖол», РГП на ПХВ «Национальный центр качества дорожных активов», АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт».

Прошу быть готовыми к ответам не только представителей Министерства индустрии и инфраструктурного развития, но и коллег из других министерств и ведомств.

Напоминаю, что правительственный час проходит в прямом эфире на канале Мажилиса Парламента, а также на ресурсах наших партнеров и отдельных аккаунтах социальных сетей. Поэтому всем желающим можно оставлять комментарии, предложения в рекомендации и вопросы. Все будет изучено и, по возможности, интегрировано в итоговые документы обсуждения.

Уважаемые коллеги, у нас есть регламент, в соответствии с которым для основного доклада будет предоставлено время до 20 минут, для содоклада – до 10 минут, для выступления – до 5 минут. На процедуру вопросов и ответов по Регламенту Мажилиса отводится полтора часа. На обсуждение предлагаю отвести время до 30 минут.

Есть ли иные предложения по регламенту?

ОРНЫНАН. Нет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Тогда приступим к рассмотрению вопроса.

Слово для доклада предоставляется Министру индустрии и инфраструктурного развития Ускенбаеву Каирбеку Айтбаевичу.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Құрметті Павел Олегович! Құрметті депутаттар! Еліміздегі автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы 96 мың шақырымды құрайды. Соның ішінде 25 мың шақырымы – республикалық маңызы бар жолдар болса, 71 мың шақырымы – облыстық және аудандық маңызы бар жолдар.

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес, алдымызға қойған мақсаттардың бірі – 2025 жылы республикалық желі бойынша нормативтік жағдайдағы жолдардың үлесін 100 пайызға дейін жеткізу. Ал жергілікті жол желілері бойынша 95 пайызға дейін жеткізу.

Көліктік-транзиттік әлеуетті дамыту автомобильді транзиттік дәліздері арқылы қамтамасыз етіледі.

Бүгінде еліміздегі 8 автомобильді транзиттік дәліздердің жалпы ұзындығы 13 мың шақырымды құрайды.

Бүгінгі күні республикалық желі бойынша нормативтік жағдайда 90 пайыз жол, жергілікті желі бойынша 80 пайыз жол бар.

Биылғы жылы жалпыға ортақ пайдаланылатын 11 мың шақырымнан астам автожолда құрылыс-монтаждау жұмыстары жүргізілуде.

Соның ішінде республикалық желі бойынша 4 мың шақырым жолда құрылыс және қайта жаңарту жұмыстары жүргізілуде. Шамамен 3 мың шақырым жол күрделі және орташа жөндеумен қамтылған.

Жергілікті желі бойынша жөндеудің барлық түрлерімен 4,6 мың шақырым автожол қамтылған.

Республикалық бюджеттен автожол саласын дамытуға 2022 жылға 603 миллиард теңге бөлінді.

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес, біз бұрын басталған барлық жобаларды аяқтауымыз қажет.

Бүгінде еліміздегі автожол саласындағы ондай жобалардың саны 17. Ал іске асырылуы 2024 жылға көзделген 4 мың шақырымды құрайтын жол желісі бар.

Жылдың соңына дейін шамамен 1 мың шақырым жолды пайдалануға беру жоспарланып отыр.

Қалған 3 мың шақырым жолдағы жұмыстарды 2023 жылы аяқтауды көздеп отырмыз.

Осы ретте негізгі іске асырылып жатқан жобаларға тоқталайын.

«Орталық – Оңтүстік» бағытында 2024 жылдың соңына дейін жалпы ұзындығы 1 мың 208 шақырымды құрайтын «Қарағанды – Балқаш – Бурылбайтал – Құрты – Қонаев» және «Мерке – Бурылбайтал» жобалары аяқталатын болады.

«Қарағанды – Балқаш – Бурылбайтал – Құрты – Қонаев» учаскесінің жалпы ұзындығы 946 шақырым. Бүгінде ондағы 428 шақырымда қозғалыс ашылды. Жылдың соңына дейін тағы қосымша 106 шақырымда қозғалыс ашылатын болады. Қалған 412 шақырымды 2023 жылы аяқтаймыз.

Ұзындығы 262 шақырымды «Мерке – Бурылбайтал» учаскесінде жылдың соңында қозғалыс толық ашылады.

Бүгінгі күні ондағы 158 шақырым жолда қозғалыс ашылған. Қалған 104 шақырым жолда құрылыс жұмыстары жүргізілуде.

Еліміздің шығыс өңірлерінде жалпы ұзындығы 1 мың 363 шақырым үш ірі жоба іске асырылуда. Бұл «Талдықорған – Өскемен», «Қалбатау – Майқапшағай», «Үшарал – Достық».

Келесі жылы барлық осы учаскелер бойынша құрылыс-монтаждау жұмыстары аяқталады деп жоспарлап отырмыз.

Бүгінгі күні жалпы ұзындығы 768 шақырым «Талдықорған – Өскемен» учаскесінде 649 шақырым жолда қозғалыс ашылды. Қалған 119 шақырым жолды 2023 жылы аяқтаймыз.

Жалпы ұзындығы 415 шақырымды құрайтын «Қалбатау – Майқапшағай» учаскесінде 159 шақырым жолда қозғалыс ашылды.Жылдың аяғына дейін тағы 15 шақырым қосылады, қалған 241 шақырым жолды келесі жылы іске қосамыз деп жоспарлап отырмыз.

Жалпы ұзындығы 180 шақырым «Үшарал – Достық» учаскесінде 155 шақырым жолда қозғалыс ашылды. Ал 25 шақырым жолды біз 2023 жылы аяқтаймыз.

Батыс өңірде жалпы ұзындығы 736 шақырым «Ақтөбе-Атырау-Астрахань» автожолы қайта жаңартылуда.

Ұзындығы 96 шақырым «Ақтөбе – Қандыағаш» учаскесінің 52 шақырымында бүгінгі күні қозғалыс ашылды. Жылдың соңына дейін 44 шақырымда Алға қаласы, Бештамақ ауылы және Қандыағаш қаласын айналып өту жолдарынан өзге барлық жолдарын ашамыз.

Осы жобаны толық 2023 жылы аяқтаймыз.

Ұзындығы 339 шақырым «Қандыағаш – Мақат» жобасы бойынша барлық асфальт-бетон жұмыстары аяқталды.

Ұзындығы 277 шақырым «Атырау – Астрахань» жобасы бойынша бүгінгі күні 60 шақырымда толық қозғалыс ашылды. Сондай-ақ жылдың соңында соның ішінде Тұщықұдық, Аққыстау және одан әрі Жанбай елді мекендері арқылы тағы 70 шақырымда жаңа төсем бойынша қозғалыс қамтамасыз етілетін болады.

147 шақырым жолдағы қалған жұмыстар 2023 жылға көзделген.

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес, ағымдағы жылы ұзындығы 72 шақырым «Подстепное – Федоровка» автожолының екі учаскесін іске асыруды бастадық.

Сондай-ақ осы жылы жалпы ұзындығы 218 шақырым «Қызылорда – Жезқазған» жолының құрылысы басталды.

Батыс Қазақстан облысының жолдарын қалпына келтіруге ерекше назар бөлінуде.

Жалпы ұзындығы 248 шақырым «Казталовка – Жәнібек – Ресей Федерациясы шекарасы» жолдарында күрделі жөндеу жүргізілуде.

Өткен жылы бұл бағытта 55 шақырым жолдағы қозғалыс ашылды.

Ағымдағы жылы тағы 80 шақырым автожолда қозғалысты ашу жоспарланып отыр.

Жылдың соңына дейін 135 шақырым жолда жаңа төсеммен қозғалыс ашылатын болады. Ал 113 шақырым жолдағы қалған құрылыс жұмыстары 2023 жылға көзделген.

Осы ретте үш жаңа жоба жобалану үстінде. Атап айтқанда:

Орал қаласын оңтүстік-батыс айналып өту арқылы «Атырау – Орал» жобасы;

«Жезқазған – Қарағанды»;

«Ақтөбе –Ұлғайсын»;

2024 жылы құрылыс-монтаждау жұмыстарын бастау арқылы жобалау жұмыстарын аяқтау жоспарланып отыр.

Ұлттық стандартқа сәйкес жол бойындағы қызмет көрсету нысандары қызмет көрсету санатына қарай жол бойында орналасуы тиіс.

Ондағы әрбір 50 шақырым Д санатына жататын нысандар, ал әрбір 250 шақырым – А санаттағы нысандар орналастырылады.

Республикалық желі бойындағы қызмет көрсету нысандарының саны кемінде 1 мың 900 нысан болуы тиіс.

Бүгінгі күні республикалық желі бойында 1 мың 701 қызмет көрсету нысаны орналасқан. Оның 69 пайызы номативтік жағдайда.

Ағымдағы жылы жеке инвесторларды тарту есебінен 60-тан астам нысанды салу және қолданыстағы шамамен 70 нысанды нормативтік жағдайға келтіру жоспарланып отыр. Бұл жоғарыда көрсетілген көрсеткішті 74 пайызға дейін жеткізуге мүмкіндік береді.

Талдаудың нәтижесі бойынша және нормативтік талаптарға сәйкес, барлық республикалық желіні қамтамасыз ету үшін шамамен 200 нысанды салу қажет.

Өңірлердің орталықпен ішкі көліктік байланысын қамтамасыз ету мақсатында жергілікті автожолдар желісін дамыту жалғасуда.

Облыстық және аудандық маңызы бар автожолдарды, сондай-ақ көше-жол желісін дамыту, жөндеу және күтіп ұстау жергілікті атқарушы органдардың қарауында болады.

Бүгінгі таңда жергілікті маңызы бар автожолдардың жалпы ұзындығы 71 мың шақырымды құрайды.

Қазіргі таңда жолдардың 80 пайызы нормативтік жағдайда.

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес жергілікті атқарушы органдардың алдында негізгі стратегиялық міндет тұр. Атап айтқанда, 2025 жылға қарай жергілікті маңызы бар жолдардың 95 пайызын нормативтік жағдайға келтіру.

Қойылған міндеттерді іске асыру мақсатында жергілікті атқарушы органдары 2025 жылға дейін кемінде құрылыс пен жөндеуді қамтамасыз етуі тиіс 14 мың шақырым жергілікті жолдарды пайдалануға беру көзделген.

2022 жылдың қорытындысы бойынша жергілікті желі автожолдарының 85 пайызға дейін нормативтік жағдайға жеткізу жоспарланып отыр.

Бюджет кодексіне сәйкес министрлік жергілікті желі жолдарын дамытуға трансферттерді тепе-тең негізде бөледі.

2022 жылы жергілікті маңызы бар жолдарды салуға және реконструкциялауға 372 миллиард теңге бөлінді. Бөлінген қаражат есебінен 4,6 мың шақырым жұмыс жүргізілуде.

Құрылыс жұмыстарының шамамен 70 пайызы орындалды.

Жалпы, жергілікті желінің жол жобаларын қаржыландыру тепе-тең негізде, яғни республикалық бюджеттен 50 пайыздық, жергілікті бюджеттен 50 пайыздық негізде жүзеге асырылады.

Тек екі облыс жолдарының ең нашар жағдайына байланысты 70 пайыз және 30 пайыз қағидаты бойынша қаржыландырылады. Бұл – Батыс Қазақстан және Атырау облыстары.

Жол жөндеу жұмыстарының сапасына және автожолдардың жай-күйін диагностикалауға ерекше назар аударылады.

Республикалық жолдар бойынша жұмыстар мен материалдардың сапасына сараптама республикалық бюджеттен бөлінген қаражат есебінен жүзеге асырылады және бүкіл желіні толығымен қамтиды.

Жергілікті жолдар бойынша қаражат жергілікті бюджеттен жергілікті атқарушы органдардың қалауы бойынша көзделеді.

Тоғыз айда 10 мыңға жуық жол тексеру жұмысы жүзеге асырылды, нәтижесінде 5 мың бұзушылық анықталды.

Жүргізілген сараптама нәтижелері бойынша 2 жол салу және жөндеу жөніндегі мердігер ұйымдар лицензиялардан айырылды, 17 техникалық қадағалауды жүзеге асыратын инженерлердің қызметі тоқтатылды, техникалық қадағалау қызметтері мен мердігерлерге 29 миллион теңге айыппұл салынды.

Мердігерлік ұйымдар 2 миллиард теңге сомасына жұмыстарды қайта жүргізді.

Қазіргі уақытта ақылы учаскелердің ұзындығы 2,2 мың шақырымды құрайды. Ағымдағы жылдың басынан бері жалпы алымдар 4 миллиард теңгені құрады.

Автожолдарды өзін-өзі ұстауға одан әрі ауыстыру үшін ақылы жолдарды нормативтік жағдайға келтіргеннен кейін ұзындығы 2,5 мың шақырым II санаттағы автожол учаскелерін де енгізу жоспарлануда.

Бүгінде жөндеу аралық мерзімдердің басталуына байланысты тиісті жұмыстар жүргізілуде.

Жалпы, 2025 жылға дейін жол учаскелерін реконструкциялау аяқталуына қарай 11 мың шақырымға ақылы төлем жүйесін кезең-кезеңімен енгізу жоспарланып отыр.

Битумға келетін болсақ, жобалық-сметалық құжаттамаға сәйкес нақты жылдық қажеттілік жылына 1 миллион 700 мың тоннаны құрайды. Бұл қажеттілік отандық өндіріспен қамтылмайды. Бүгінде отандық үш зауыт жылына 1 миллион тонна көлемінде битум өндіреді.

Отандық зауыттарда битум өндіру ресурс ұстаушының тапсырысы бойынша жеке мұнайды қайта өңдеу жолымен жүзеге асырылады.

Битум түріндегі дайын өнімді ресурс ұстаушы соңғы тұтынушыға сатады.

Тиісінше, баға саясатын ресурс ұстаушы белгілейді және реттейді.

Битумды уақтылы жеткізу және бағаның өсуіне жол бермеу жөніндегі мәселені шешу мақсатында «ҚазАвтоЖол» ұлттық операторы тиісті келісімшарт жасасу арқылы битумды ресурс ұстаушыдан бірыңғай сатып алуды қамтамасыз ететін болады.

Құрметті депутаттар, біз бірінші кезекте қолданыстағы жобаларды аяқтауымыз керек. Содан кейін 2024 жылдан кейін іске асыру басталуымен жобалық-сметалық құжаттама әзірленетін жобаларға кезең-кезеңімен кірісуіміз керек.

Мемлекет басшысының тапсырмасын орындау аясында министрлік автожол саласын реформалау бойынша жүйелі жұмыс жүргізуде.

Болашақта автожол жобаларын іске асыру кезінде «Саннан сапаға» қағидаты қолданылатын болады. Сіздердің бастамаларыңызбен автомобиль жолдарының сапасын арттыру мақсатында қолданыстағы заңнамаға мынадай бағыттар бойынша түзетулер пакеті әзірленді.

Бірінші. Ғылымды, материалдардың электрондық базасын және жаңа технологияларды дамыту.

Қазақ жол ғылыми-зерттеу институты базасында жаңа технологиялар мен жол-құрылыс материалдарының бірыңғай базасы құрылды.

Қазір карьерлер, битум зауыттары материалдарының сапасы, сондай-ақ жаңа технологиялар, климат ерекшеліктері, геологиялық және гидрогеологиялық деректер бойынша ақпарат жинақталуда.

Аталған институт қозғалыс қарқындылығын, есептік жүктемелерді ескере отырып, әрбір өңір үшін жол төсемдерінің үлгілік конструкцияларын қалыптастыратын болады.

Бірыңғай базаның бастапқы деректері жобалау және салу кезінде басшылыққа алынады.

Екінші. Нормативтік базаны жетілдіру.

Бүгінгі таңда Қазақстанда автожол саласында 1 мың 200-ден астам стандарттар мен нормативтер бар. Оның ішінде Кеңес Одағы кезінен бастап пайдаланылып келген нормативтік құжаттар бар.

Реформалау шеңберінде министрлік нормативтік базаны қалыптастыру тәсілдерін өзгертуде.

Болашақта ұлттық стандарттарды әзірлеу кезінде ғылыми зерттеулер, зертханалық зерттеулердің қорытындылары, тәжірибелік учаскелер мен пилоттық жобалардың ұзақ мерзімді мониторингінің нәтижелері ескерілетін болады.

Қазақ жол ғылыми-зерттеу институты нормалардың біріздендірілген ұлттық стандарттар мен нормативтік-техникалық құжаттардың нақты бөлінген басымдығы бар. Шамамен 50-70 жетілдірілген құжаттардан тұратын нормативтік-техникалық құжаттардың жаңа біріздендірілген жүйесін құруда. Жол саласына жаңа технологияларды енгізуді ескере отырып, оларды жедел өзектендіру жүзеге асырылатын болады.

Тиісті нормативтік құжаттар 2025 жылға дейін кезең-кезеңімен енгізілетін болады.

Дизайн климаттық аймақтар мен қозғалыс қарқындылығы тұрғысынан әр аймақтың температуралық сипаттамаларын ескереді. Бұл суперпейв технологиясы деп аталатын өнімділікті арттыруға мүмкіндік береді.

Қазір бізде тек үш климаттық аймақ ескеріледі, суперпейв технологиясында 10-15 климаттық аймақ ескеріледі.

Әр өңір үшін асфальтбетон қоспаларының, битумның, қиыршық тастың жекелеген құрамдары қалыптастырылатын болады.

Үшінші. Жол жобаларын сапалы іске асыру.

Салалық реформа аясындағы жаңашылдықтардың бірі – EPCM келісімшарты негізінде жол жобаларын көшіру және жүзеге асыру.

Осы келісімшарттың негізгі артықшылығы – келісімшарттың құны техникалық-экономикалық негіздеме мен жобалау-сметалық құжаттамаға байланбай үлкейтілген бағалар бойынша айқындалатын болады.

EPCM келісімшарттары шет елдерде өзін айқын дәлелдеді.

EPCM келісімшартының қағидасына сәйкес бір орындаушы жобаның толық өмірлік циклін жобалау кезеңінен бастап 10 жыл бойы осы бөлімді одан әрі күтіп ұстауға дейін жүзеге асырады.

Сондай-ақ EPCM келісімшартының мердігері жобаның қымбаттау тәуекелдеріне, орындалған жұмыстардың тиісті сапасы, жобаны уақтылы іске асыру, одан әрі күтіп-ұстау бойынша міндеттемелерді өзіне алады.

Бұдан басқа, барлық жаңа келісімшарттарда «FIDIC» халықаралық ережелерінің талаптарын енгізу мәселесі пысықталуда.

Бұл қымбаттаған жағдайда негізгі жол-құрылыс материалдарының құнын түзетуді (эскалация) қолдануға мүмкіндік береді.

Тұтастай алғанда, ұсынылып отырған түзетулер жобалық шешімдер мен іздестіру жұмыстарын дұрыс қабылдау үшін ғылыми тәсілді қолдана отырып, нормативтік базаны жетілдіруді және жол-құрылыс материалдары мен жаңа технологиялардың электрондық базасын қалыптастыруды көздейді.

Құрметті Павел Олегович! Құрметті депутаттар! Жоғарыда аталған өзгерістерді енгізу үшін 4 кодекске, 4 заңға және 27 нормативтік құқықтық актіге түзетулер енгізу қажет.

Аталған түзетулер бойынша ұсыныстар Мемлекет басшысының тапсырмаларына сәйкес заң жобасына депутаттық бастама шеңберінде енгізілді.

Қолдауларыңыз үшін алғыс білдіремін. Назарларыңызға рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Рақмет, Қайырбек Айтбайұлы.

Слово для выступления предоставляется председателю Комитета по экономической реформе и региональному развитию Рау Альберту Павловичу.

РАУ А.П. Рақмет, Павел Олегович.

Құрметті әріптестер! Министр индустрии и инфраструктурного развития осветил основные вопросы развития автодорожной отрасли. Хотелось бы остановиться на отдельных проблемах.

Конечно, за семь лет реализации Государственной программы «Нұрлы жол», вы сами это видите, построено более 3 тысяч километров автодорог, реконструировано много, капитальный, средний ремонт на 10 тысячах километрах. Сегодня вопрос стоит, наверное, больше о достижимости тех показателей, которые заложены в стратегических документах нашей страны. Министр сказал, что в этом году 17 проектов на 4 тысячи километров планируется завершить. Конечно, есть вопросы, сомнения, потому что на слуху «Калбатау – Майкапшагай», «Талдыкорган – Усть-Каменогорск». Депутаты отдельными запросами вопрос ставили. Поэтому, конечно, это все, что называется, жизненно и надо приложить усилия, чтобы не уходили эти проекты на 2024 год.

Необходимо отметить, что требуются строительство и реконструкция почти 12 тысяч километров республиканских автодорог, а это почти 50 процентов дорог республиканского значения, хотя мы говорим, что приближаемся к 90 процентам.

В Национальном проекте «Сильные регионы – драйвер развития страны» декларируется доведение доли автомобильных дорог республиканского значения до 100 процентов к 2025 году. Здесь как раз возникают сомнения, потому что к половине мы не приступали и это у нас только в подвешенном состоянии. Например, «Караганда – Успенка – граница Российской Федерации», «Шалкар – Бозой – граница Узбекистана». Есть такая дорога республиканского значения «Жезказган – Аркалык», так на некоторых участках это просто, как в народе говорят, грейдер простой, твердого покрытия нет на отдельных участках, хотя это, можно сказать, центральная дорога, которая соединяет юг с центром и севером. А к реализации Транспортного коридора «Центр – Запад» (это «Астана – Коргалжын – Торгай – Ыргыз») еще даже не приступали, хотя на проектирование затратили 3 миллиарда тенге из республиканского бюджета. Проект есть. Есть большие сомнения в заложенных параметрах национального проекта. Необходимо проанализировать, возможно, скорректировать выполнение мероприятий или сами планируемые показатели.

В докладе министра было сказано о переходе на новые формы контрактов. Здесь, я считаю, надо поддерживать, потому что постоянно ставятся вопросы удорожания. В том, что переносятся сроки строек, как раз концептуальные подходы надо действительно менять.

Второе – вопросы развития дорог местного значения. Как уже было сказано, из 90 тысяч километров 71 тысяча – это дороги районного и областного значения. Мы за последние шесть лет 800 миллиардов освоили. Смотрите, в текущем году почти 300 миллиардов из республиканского бюджета регионам дается и 93 миллиарда еще они выделяют.

По данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития, в удовлетворительном состоянии 80 процентов дорог местного значения, однако проведенный анализ показал, что лишь 18 тысяч или 20 километров (26 процентов) местных дорог имеют асфальто-бетонное покрытие.

Вызывает вопрос: 74 процента – это гравий, щебень и общие грунты, как вообще этот показатель считался?

Здесь, я думаю, надо еще раз пересмотреть оценку качества автодорог в части неотнесения дорог из гравия, щебня и грунта к дорогам, находящимся в удовлетворительном состоянии, и тогда мы получим реальную картину по состоянию местных дорог.

И главный вопрос – это вопрос качества, при том, что мы выделяем такие огромные средства на вопросы качества, Глава государства в Послании акцентировал внимание, нарекания граждан есть и на всех наших встречах с гражданами об этом говорится.

Согласно рейтингу Всемирного экономического форума Казахстан занимает 93-е место среди 141 страны по показателю качества дорог. Кения и Танзания выше нас.

Причины. Конечно, по битуму вопрос, который уже тоже уже набил оскомину, цитирую опять Главу государства в Послании: «Это позор для страны, которая добывает нефть в больших объемах, и Правительство должно решить…». К этой проблеме мы, конечно, присоединяемся.

Отечественные предприятия с трудом обеспечивают поставки необходимых объемов битума. При этом качество отечественного битума зачастую не соответствует требованиям национального стандарта, разработанного под наши природно-климатические условия. Специалисты отрасли считают необходимым производить битум в соответствии с национальным стандартом, а использование стандарта ГОСТ отменить, ибо его требования намного ниже нашего национального стандарта.

В прошлом году Национальным центром качества испытано более 1 тысячи 400 проб битума на дорогах республиканского значения, из которых 21 процент не соответствовал требованиям норматива по качеству, а в текущем году уже не соответствуют 28 процентов всех проб. Получается, что этот дефицит привел к тому, что берем все подряд, лишь бы осваивать деньги. Чем это оборачивается? Оборачивается качеством строительства и долговечностью.

Среди причин плохих дорог – качество проектирования и слабая работа местных служб технического надзора, некомпетентность и безответственность специалистов.

На финансирование служб технадзора за 2020 – 2021 годы выделено на республиканские дороги 10 миллиардов, местные – 10 миллиардов 700 миллионов тенге, но качество работы технадзора вызывает большие нарекания. В связи с чем депутатами в рамках законопроекта по вопросам транспорта была закреплена ответственность технического и авторского надзоров за выявленные дефекты в гарантийный период.

Некомпетентность специалистов в службах заказчика – один из немаловажных факторов, особенно это касается местной сети. По имеющимся данным, в региональных отделах и управлениях ЖКХ, пассажирского транспорта и автомобильных дорог только около 10 процентов сотрудников имеют диплом по специальности автодорожной отрасли.

Острая проблема в целом по отрасли – дефицит кадров. Каирбек Айтбаевич, видимо, здесь надо взвешивать те финансовые ресурсы, которые выделяются, и какая мощность, в том числе с точки зрения обеспечения квалифицированными кадрами от инженеров до машинистов спецтехники. Все эти проблемы тоже на слуху.

Еще один факт – неполный охват реализуемых проектов по местной сети автодорог экспертизой качества работ. Неохваченными экспертизами качества остаются объекты, реализуемые в программах «Ауыл – Ел бесігі» и «Дорожная карта занятости», а также большинство проектов по улично-дорожной сети, внутридворовые дороги и площадки, на которые тратятся большие средства государственного бюджета. Акиматы просто не закладывают средства на экспертизу качества при ходе строительства.

РГП «Национальный центр качества дорожных активов» необходимо расширить охват хотя бы 50 процентов всех автомобильных дорог, особенно местных, для выявления нарушений по качеству выполненных работ. Таким образом, контроль качества строительства, реконструкции, ремонта и применяемых дорожных материалов является основной задачей Министерства индустрии и инфраструктурного развития и местных исполнительных органов

Построить дорогу – половина дела, ее еще надо содержать! В процессе эксплуатации автомобильная дорога подвергается воздействию многократно повторяющихся нагрузок, а также влиянию природно-климатических условий. По данным экспертов, своевременный уход за автомобильной дорогой позволяет сократить в 3-4 раза затраты на ее восстановление. И чтобы содержать дороги в нормальном состоянии, в них нужно вкладывать. В этой связи необходимо довести средства на содержание автомобильных дорог до нормативного финансирования, а также пересмотреть сами расценки.

К слову, автомобильные дороги проектируются под разрешенные нагрузки грузового транспорта. В Казахстане это максимально 13 тонн на ось. Однако при эксплуатации казахстанские трассы разрушаются от большегрузов, которые зачастую в 1,5-2 раза превышают допустимые нагрузки на ось.

Каирбек Айтбаевич, еще у нас такой парадокс. Когда мы с вами строим республиканские дороги (я об этом знаю по Акмолинской и Костанайской областям), строим республиканскую дорогу, в это время, извините за выражение, кончаем все местные дороги, потому что на подрядных организациях эти большегрузы ездят по местным дорогам, которые просто не рассчитаны на такую нагрузку.

Последняя беда, перефразируя известного классика про две беды, – про дороги и коррупцию. Где большие деньги, там и большие соблазны! Согласно данным Антикоррупционной службы, одной из причин низких показателей является коррупционная составляющая на всех этапах строительства и ремонта автодорог. При этом если в 2021 году в производстве Антикоррупционной службы было 18 досудебных расследований, то только за первое полугодие 2022 года зарегистрировано 15 коррупционных правонарушений. То есть наблюдается рост правонарушений в данной сфере. Так что эта проблема остается актуальной. Правильно говорят финны: воровство за счет качества, а строительство дорог – кража у собственных детей и внуков.

И последнее, просто тезисно. Отраслевая наука практически не финансируется, а это очень важно в свете сегодня сказанного.

Уважаемые коллеги, завершая свое выступление, хочу подчеркнуть, что автодорожная отрасль достаточно развита, в ней занято более 100 тысяч специалистов. Мы признательны за их такой непростой труд, им под силу решать поставленные задачи. Надо просто организовать должным образом процессы и решать обозначенные проблемы. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо, уважаемый Альберт Павлович.

Уважаемые коллеги! Каирбек Айтбаевич, прошу пройти к трибуне, а мы начинаем процедуру вопросов-ответов. Напоминаю, по регламенту мы с вами определили полтора часа. Собственно, это определено Регламентом Мажилиса Парламента.

Слово предоставляется депутату Имашевой Снежанне Валерьевне.

ИМАШЕВА С.В. Спасибо, уважаемый Павел Олегович.

Мой вопрос к министру.

Уважаемый Каирбек Айтбаевич! Из Вашей же информации о состоянии сети местных дорог следует, что в этом году выделено 372 миллиарда, из них республиканский бюджет выделил почти 77 процентов – 278 миллиардов тенге на строительство местных дорог.

Но хотим обратить Ваше внимание, хотя Вы и сами знаете, что качество местных дорог неравномерное. Например, в Мангистауской и Жамбылской областях показатель хороших дорог составляет 95 процентов, а в Западно-Казахстанской области – 39 процентов. Я, наверное, уже 20 лет слышу на всех уровнях, на каких только ни поднимался вопрос, что самые плохие дороги в Западно-Казахстанской области.

Скажите, пожалуйста, почему такая разница, неравномерность в качестве дорог? Когда вы распределяете бюджет, то учитываете эти низкие показатели? Как вы их учитываете?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Большое спасибо.

Вы совершенно правильный вопрос задали. Действительно, один из главных вопросов, который мы сейчас должны решать, – это дороги Западно-Казахстанской области. Поэтому при формировании бюджета на 2022 год, например, из 278 миллиардов тенге, которые были заложены, в этом году 24 миллиарда тенге (почти 10 процентов) были переданы Западно-Казахстанской области. В этом году мы постараемся довести этот показатель до 50 процентов и в ускоренном порядке именно Западно-Казахстанскую область финансировать для развития дорог.

Кроме финансовой проблемы здесь… Почему еще с советских времен, грубо говоря, в некоторых регионах Западно-Казахстанской области не было дорог? Подача инертных материалов имеет сложную логистику, потому что в Западно-Казахстанской области вообще нет инертных материалов, нам приходится возить из Актобе, это примерно 800-900 километров. Мы, в принципе, эту логистику выстраиваем, однако есть еще вторая сложность. Она в том, что в тех отдаленных районах, куда мы возим этот инертный материал, очень слабые станции, они не предназначены для приема этого большого количества инертного материала. В связи с этим тоже возникают определенные сложности. Но в любом случае это наши проблемы, наши сложности, и мы их решаем.

Я уже говорил в своем докладе по тем дорогам республиканского значения, по которым начаты… Там 113 километров до Жанибека на следующий год уже доведем и приведем в соответствие, а по местным дорогам мы в ускоренном порядке с акиматом работаем. Если мы примерно целевые показатели посчитаем, то даже уже не 70 на 30, а гораздо больше в республиканский бюджет даем – до 80-90 процентов, чтобы в Западно-Казахстанской области привести дороги в соответствие.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Коллеги, надо признать, что здесь имеет место неравномерное распределение ресурсов среди регионов. Это зависит не только от решения центрального органа, но и от приоритетов местных исполнительных органов, ведь они готовят документы, необходимые для выделения бюджета, защищают проекты. Мы очень хорошо видим, что на местах тоже есть серьезные проблемы, и зачастую депутаты просто вытаскивают, ускоряют в регионах проекты для того, чтобы они подходили под финансирование. Альберт Павлович тоже об этом говорил.

После ремонта дороги содержатся по-разному, зачастую плохо, и это тоже надо иметь в виду. Когда мы анонсировали правительственный час, то нам из Северо-Казахстанской области пришло очень доходчивое письмо, описали ситуацию по содержанию местных дорог. Там действительно есть проблемы. Прямо цитирую: «не обрабатывается обочина, вовремя не чистится снег. За два-три года новая дорога приходит в негодность. Где есть крупное хозяйство – идет навстречу, где нет – некому чистить. Раньше могли этим заниматься жилищно-коммунальные предприятия акимата, сейчас Антимонопольный комитет это запрещает. Должен прийти бизнес, а бизнес не идет» (цитата закончена).

Эту проблему мы уже на раз поднимали. Конечно, конкуренции добавиться можно, но без фанатизма. Я думаю, что блок рекомендаций по этой теме нам нужно обязательно предусмотреть.

Слово предоставляется депутату Бижановой Гульнаре Кадиржановне. Пожалуйста.

БИЖАНОВА Г.Қ. Благодарю, Павел Олегович.

Уважаемый Каирбек Айтбаевич! У меня вопрос в продолжение проблемы, обозначенной в выступлении Альбертом Павловичем.

Известно, что один большегруз весом свыше 12 тонн приводит к износу дорожного полотна, сравнимому с эффектом 40 тысяч легковых автомашин. Как известно, передвижению транспорта с превышением несущей способности на дорогу ограничен. При этом контроль веса большегрузов должен осуществляться автоматически. Должны быть установлены специальные рамки или другие устройства, позволяющие считывать и оценить массу автомобиля. Об этом мы на протяжении последних многих лет уже говорим. Когда законопроект заходил к нам, об неоднократно говорил и гарантировал бывший вице-министр, но на практике результат виден не везде.

Какое количество дорог у нас еще необходимо охватить таким контролем? Есть ли четкий план видения, когда мы эту работу завершим? Это первый вопрос.

Второй вопрос. Во многих регионах собственники большегрузных китайских самосвалов «SHACMAN» представляют свидетельства о регистрации, где указано «максимально допустимая разрешенная масса – 25 тонн», хотя на официальных сайтах производителей этих самосвалов указана 31 тонна. При этом наши национальные различные эксперты оценивают эту массу по-разному – от 31 до 29 тонн.

В этой связи вопросы:

1. Как вы осуществляете контроль за экспертными организациями?

2. Известны ли вам факты искажения предоставления таких данных при регистрации и какие меры вы принимаете?

Хорошо, что вы взялись за стандарты, нормативную базу, потому что даже исходя из этого примера в данной сфере большой разнобой. Спасибо.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Большое спасибо.

Действительно, данный вопрос очень сложный. Когда мы говорим, что за счет государственных ресурсов или человеческого ресурса, который у нас есть, этот вопрос решим – это утопия, это невозможно сделать. Только цифровизация поможет решить этот вопрос, потому что, к сожалению, коррупциогенность очень сильная в этом направлении.

Как я стал министром, одним из главных направлений для себя это направление. Сейчас мы над цифровизацией работаем, установили 3 рамки, 20 передвижных станций, 204 сотрудника работают, но это не решает никоим образом проблему, поэтому только масштабная цифровизация.

Мы сейчас ведем переговоры с IT-компаниями, в том числе с «Сергеком», однако условия, которые они выставляют, для нас не совсем приемлемые, потому что тот механизм, который они применили при «Сергеке», мы еще достаточно… Там штрафы идут в бюджет, потом бюджет должен возвращать какую-то сумму за обслуживание.

То есть наша задача – привлечь в эту отрасль частные ресурсы, государство не должно тратить, потому что это ежедневный механизм, IT-технологии, каждый день новые приложения должны появляться и государственная машина, которая требует планирования при проектировании или реализации проекта на несколько лет, – это очень неэффективный способ. Поэтому частный бизнес должен сюда войти.

Другой вопрос, что мы должны создать максимально комфортные условия для государства, чтобы обеспечить, во-первых, сохранность дорог; во-вторых, внедрить цифровизацию и уберечь от коррупциогенности; в-третьих, когда из бюджета выделяем деньги, чтобы не переплачивали за обслуживание этой платформы. Вот самая главная моя задача.

Мы думали, что до сентября-октября сможем эту программу сделать, но она не до конца еще сделана. Центральный сервер уже создан, теперь наша задача (дал поручение) новые технологии применить, по всем асфальтам проложить, в принципе, эта технология сейчас есть. Вот эти весовые необязательно в те рамки ставить, они впитаются в асфальт. Этого достаточно. И к ним подсоединить видеорегистраторы, которые будут показывать номера машин, чтобы завтра, как «Сергек», приходили «письма счастья» – уведомления о нарушении и штрафах автоматически. Эту работу мы сейчас концептуально делаем и попутно решаем вопросы с экспертами. Когда в цифровом формате будет, там уже прозрачность обеспечим. Я думаю, что мы сможем эту проблему решить.

Другой вопрос, что цифровые платформы не совсем, но у нас база есть уже, тот же «Сергек», на республиканских дорогах очень много видеорегистраторов, в городах очень много регистраторов. В принципе, сейчас задача – все это объединить. Когда это будет сделано? До конца этого года точно не будет. В следующем году постараемся полностью внедрить эту систему.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Второй вопрос – по свидетельству о регистрации.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Это вместе решается. По «SHACMAN», действительно, так как наше министерство отвечает за строительство дорог, две задачи. В первую очередь, когда смотришь на них, они до 40 тонн грузов могут поднимать, это все понимают, и когда нас убеждают, что мы догрузили, условно говоря, 20 тонн, то здесь сложно каждую машину проверять. Мы здесь свою идеологию вырабатываем, по ним в очень скором времени решение примем.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Каирбек Айтбаевич, у меня в рамках этого предельно актуального вопроса, тем более в прошлом созыве законопроект к этому имел отношение, дополнительный вопрос по объездам весов. Кто часто за рулем ездит, видит, что перед весовыми и после весовых набита такая добротная дорога, только что не асфальтированная. Машины подъезжают, объехал. Это все видят, все понимают. Как здесь бороться? Это серьезный момент.

И еще один вопрос в этой связи. Вы про весы говорили, это очень важное оборудование, это позволяет, безусловно, сохранять дороги, но при этом в бюджете этого года средства на строительство весов не заложено или есть какие-то другие источники? Пожалуйста.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Два варианта было в Законе «О транспорте», который вы поддержали. Цифровизация в этой отрасли предусмотрена. Первый вариант был – запустить все весовые в конкурентную среду. Естественно, какую-то модель стимулирования выстроить, чтобы кто через весы прошел, у нас в базе данных сразу видно и тогда выборочно будем останавливать, кто не прошел через весы – всех подряд будут останавливать.

Второй вариант, как я только что сказал, – масштабировать, все весовые вплести в асфальт, уже в автоматическом режиме получать, раз и навсегда решить эту проблему. Другой вопрос, что за счет государства не должны решаться эти проблемы. Они должны решаться за счет привлеченных инвестиций и уже бизнес должен монетизировать в том или ином виде свои инвестиции.

Как бы мы ни ругали, сейчас, конечно, программа «Сергек» более-менее работает и модель более-менее понятная, которая может быть применима.

Другой вопрос, когда мы разговаривали, я сказал: друзья, имейте в виду, что государственные финансы имеют ограничение. Понятно, когда бизнес вкладывает и говорит: мы столько-то вложили, за счет штрафов столько-то получаем, а мы получаем очень мало. Они же так считают. Мы говорим: подождите, вы так не считайте, вы считайте по-другому. Какая-то бизнес-модель должна быть. На этом уровне мы сейчас переговоры ведем, но заодно ведем переговоры с другими большими IT-компаниями, потому что у нас и «Kaspi Bank» активно участвует в IT-технологиях, и «Halyk Bank» сейчас очень активную позицию занял. То есть эти большие компании мы тоже привлекаем. В любом случае этот вопрос в ближайшее время будем решать, уже определимся.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Коллеги, есть комментарии по данному вопросу? Я читаю сейчас: «Рассмотрите вопрос об автодорожных лабораториях, которые Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан со всеми постами отдало в частные руки, измерительные посты на массу большегрузов. Без наведения порядка с ними невозможно говорить о сохранности госимущества дорог».

Прокомментируйте, пожалуйста.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. У нас сейчас 20 передвижных пунктов, они все государственные. Никаких частных передвижных пунктов нет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Хорошо.

Следующий вопрос. Пожалуйста, депутат Абсеметова.

ӘБСЕМЕТОВА Ә.М. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Менің сұрағым Индустрия және инфрақұрылымдық даму министріне бағытталады.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы! «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасында 2025 жылдың соңына дейін облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының 95 пайызын алып республикалық маңызы бар жолдардың 100 пайызын жақсы және қанағаттанарлық деңгейге жеткізу ресми мәлімделген еді.

Алайда бұл міндеттердің орындалатыны күмән тудырып отыр. Себебі республикалық жолдар бойынша 40 жобаның шамамен 18-і тек 2025 жылдан бастап қолға алынбақ.

Жобалардың 50 пайызы 2025 жылға жоспарланған болса, сіздің министрлік көзделіп отырған межелік көрсеткішке қалай қол жеткізбек?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Рақмет.

Шынында мына цифрларды сәйкестендіргенде 18 жобаны 2025 жылдан кейін бастайды осы индикаторды қалай іске асырады, деген сияқты ой туындайды. 2 мың шақырым жерден астам бұл жерде жаңа жобалар. Мүлдем жол жоқ жерлерге жол салайын деп жатырмыз. Сол себептен оның ішінде жаңа жобалар бар.

Екіншіден, өздеріңіз білесіздер, көп жобалар қалпына келтірілуі тұр. Бірақ оларға орташа жөндеу жұмыстарын өткізуге мүмкіншілік бар. 2025 жылдан кейін, мысалы, біз күрделі жөндеу жұмыстарын 10 жылдан кейін бастаймыз, ал жолды жаңадан жаңартуды 15 жылдан кейін бастаймыз. Уақыты келген жолдарды да жоспарлап отырмыз. 18 жобаны, оның мүлдем жаңа жобалар, сосын 2025 жылдан кейін уақыты келетін қалпына келтіретін жолдардың саны есептелген.

По-русски говоря, 40 проектов…

ӘБСЕМЕТОВА Ә.М. (МИКРОФОНҒА ЕМЕС). 2025 жылға ғана емес, осы жылға дейін жоспарлаған 50 пайыз.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Онда мен дұрыс түсінген жоқпын, кешірім сұраймын.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Включите микрофон депутата Абсеметовой.

ӘБСЕМЕТОВА Ә.М. Скажите, пожалуйста, каким образом Ваше министерство планирует достичь запланированного показателя, если около 50 проектов запланировано на 2025 год? Сейчас получается, что реализация порядка 18 из 40 проектов по республиканским автодорогам запланирована только на 2025 год. Вопрос исходя из этого.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Как я уже говорил, начиная с 2025 года, мы реализуем проекты, которых вообще в сети республиканских дорог нет, более 2 тысяч километров. Это новые дороги, новые направления. Плюс здесь идет средний ремонт, который тоже в течение короткого времени достаточно будет завершить, чтобы привести дороги в соответствие. Этот индикатор мы держим на контроле. Будет выполнено.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Коллеги, вопрос предельно актуальный. Мы знаем по питьевой воде. Комитет Альберта Павловича ведет эту работу. Поставлена задача к 2025 году закрыть, особенно по сельскому сектору, вопрос по питьевой воде. Но мы год-полтора просто выдираем (другого слова нет) эти проекты от местников, чтобы отэкспертировать, ПСД, посадить в бюджет, понимая, что ту часть, которую Правительство каким-то образом поставило на 2025 год, не будет сделана по определению. Вот по питьевой воде депутаты вручную (большинство из коллег к этому причастно) выдирают и будут этот вопрос обеспечивать.

По дорогам ситуация… Все-таки эти 18 проектов, как ни крути, если с 2025 года они запланированы к развитию, то они по определению не будут сделаны. Дорога – это же не весовую построить и не ларек для торговли семечками.

Поэтому здесь вопрос крайне серьезный. Я полагаю, что нам и в рекомендациях, и в ручном режиме надо включаться, коллеги. Мы все из регионов, прекрасно видим и понимаем, что надо подталкивать. К этому вопросу надо отнестись очень серьезно. Полагаю, что нам нужно прямо в рекомендациях предельно четко это дело обозначить, потому что 2025 год не за горами, и потом будем смотреть, как не выполнены или недовыполнены те или иные поручения Президента. Договорились.

Слово предоставляется депутату Торгаеву Беккали Нургалиевичу. Пожалуйста.

ТОРҒАЕВ Б.Н. Спасибо, уважаемый Павел Олегович.

Мой вопрос адресован Министру индустрии и инфраструктурного развития и представителю Министерства энергетики.

Основой дорожных оборотов является доступный и качественный бетон, однако в последнее время его дефицит и качество значительно тормозят дорожные работы. Об этом было сказано и в докладе, и Альберт Павлович акцентировал внимание на его плохом качестве.

В связи с этим хотелось бы уточнить несколько вопросов.

Как в настоящее время решается вопрос с загрузкой действующих заводов по производству битума и улучшению его качества? Это вопрос к Министерству энергетики.

И вопрос к Каирбеку Айтбаевичу. Организован ли дополнительный закуп битума в зимне-весенний период в этом году? Как участвует в этом Ваше министерство? Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Пожалуйста, представитель Министерства энергетики, включите микрофон.

МАҒАУОВ Ә.М. Добрый день! Спасибо за вопрос.

Касательно количества битума, у нас по сравнению с 2021 годом увеличен план производства по «Caspi Bitum». Если раньше производили 406 тысяч тонн, то в этом году план – 437 тонн. В целом идем по плану. Павлодарский завод – 300 тысяч тонн, он тоже идет по плану.

Основная проблема количества битума – это отсутствие заявок на завод «КазахБитум», который находится в Шымкенте. Он работает на импортном сырье, уже весной была цена 180-185 тысяч за тонну. Несмотря на то, что мы квоту по гудрону в прошлом году с Российской Федерацией увеличили (если квота была 280 тысяч тонн, увеличили до 430 тысяч тонн), сейчас мы выбрали всего 110 тысяч тонн из этой квоты. Летом гудрон подорожал, и «КазахБитум» поставил цену в 225 тысяч тенге за тонну.

В целом за девять месяцев, если все заводы выполняют план, то «КазахБитум» идет с отставанием – 25 процентов от плана. То есть основная проблема – отсутствие заявок. Пока у нас не будет перехода на систему FIDIC, пока не будет адекватная стоимость контракта с дорожными строительными компаниям… Тогда дорожники могли бы ставить адекватную цену по импортному гудрону.

В этом году провели переговоры с Российской Федерацией, подписали протокол о ежегодной поставке 100 тысяч тонн готового битума. Но надо понимать, что в любом случае цена будет дорогая, летом российский битум стоил до 29 тысяч рублей за тонну на российских заводах, это порядка 240 тысяч тенге. Сейчас цена немного снизилась, мы ожидаем, что можно будет завезти по 24 тысячи рублей за тонну.

Касательно качества. В Казахстане у нас есть два основных документа, которые регулируют качество битума, – это ГОСТ и СТ-РК. У нас основные нарекания были в отношении Павлодарского завода, он по ГОСТ все показатели выдерживает, производит. В СТ-РК в свое время при разработке был введен новый показатель, который описывает старение битума, растяжимость после нагрева до 160 градусов. По одному этому показателю у Павлодарского завода есть несоответствие. Но со стороны завода тоже есть вопрос: на основе каких статистических данных этот показатель был выработан? По остальным показателям идет полное соответствие. В целом других нареканий нет.

На следующий год мы рассматриваем сейчас увеличение производства по «Caspi Bitum» до 500 тысяч тонн в год. То есть плюс 60 тысяч тонн в год мы дополнительно выработаем. Но опять же это при условии заблаговременного заказа. То, что поднимал вопрос Каирбек Айтбаевич, мы с «КазАвтоЖол»рассматриваем вопрос единого закупщика, чтобы, начиная с зимних месяцев, уже формировались запасы, чтобы не было ажиотажа в летний сезон, чтобы в первые полгода, когда заказов со стороны дорожно-строительных компаний нет, «КазАвтоЖол»занимался складированием и выкупом битума. Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Каирбек Айтбаевич, Вам только добавить остается, да?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Да.

Мои коллеги правильно сказали. Мы сейчас разработали механизм, потому что все равно потребителем битума является или государственный орган в лице «КазАвтоЖол», подведомственная организация министерства, или местные исполнительные органы. Было дано поручение, чтобы «ҚазАвтоЖол» отработал со всеми нашими заводами, и для устойчивости ценообразования, и для постоянной загрузки заводов, 100 процентов, весь объем битума, который будет производиться, чтобы мы сами и выкупали, и равномерно распределяли между всеми регионами в соответствии с необходимостью. Этот механизм сейчас уже отработан. В течение этого месяца, я думаю, уже соответствующие договоры заключим и приступим к реализации.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. То есть сейчас вопрос с этими пиковыми провалами поставки битума вы будете решать таким образом, да?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Да. То есть мы весь годовой объем битума забираем, и тогда скачка… Получается, у нас в зимний период заводы недозагружены, битум никто не берет, а в летний период цена увеличивается в два раза. Чтобы не было этих резких скачков и чтобы была полная загрузка заводов, мы весь годовой объем запаса хотим забрать и выкупить его.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

У меня вопрос к Министерству энергетики. Вы как хороший синоптик, который текущую погоду легко объясняет, но прогноз все-таки как-то здесь плохо просматривается. Вы сказали, что по качеству нет вопросов. Коллеги, разве это так? У нас есть информация, что до 30 процентов материала по битуму не соответствует стандарту качества, потому что не проводится модификация полимерами. Когда не проводится модификация полимерами, потому что это дорогой компонент, наши уважаемые производители начинают химичить в этом химическом процессе, то дорожники получают отвратительного качества битум, соответственно, потом у нас и появляется (возвращаемся к первому вопросу Снежанны Валерьевны), что дорогу построили, не успели разрезать ленточку, а она уже рассыпалась. Это же серьезный вопрос, Вы как-то об этом тоже докладывали, а Вы говорите: по качеству вопросов нет.

Еще один момент. Во всех областях на каждом этапе выходят проблемы с посредниками, по-моему, давальцами их называют. Давальцами называются?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Давальцы.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Они влияют на цены, они не хотят загружать дорожные предприятия. Неужели на них нет управы? Каирбек Айтбаевич, к Вам такое уточнение. В конце концов, они ведь искусственные звенья торговой цепочки. Такая же абсурдная ситуация с недозагрузкой заводов. Мы страна ресурсодержателей, а не можем отрегулировать такой вопрос, понимая, что для нас дороги критически важны с учетом нашей территории и так далее.

Пожалуйста, прокомментируйте как-то, Министерство энергетики, по поводу модификации полимеров. У Вас есть такая информация? Или это не Ваша зона ответственности?

МАҒАУОВ Ә.Т. Я в общих чертах скажу, наверное. У нас основные заводы производят немодифицированный битум, а модифицированный действительно сейчас все более широкую практику находит. Это надо уже на стадии проектирования, я думаю, в документацию закладывать. Он еще дороже стоит, чем простой, обычный битум. В Российской Федерации отдельная программа есть – «Переводы дорог».

Касательно посредников. У нас, получается, на заводах есть два крупных ресурсодержателя – «КазМунайГаз» и «PETROSUN». «Caspi Bitum» – также аффилированная компания с «КазМунайГаз», они цены держат в целом адекватные, порядка 110 тысяч тенге за тонну. Но на заводах есть очень много мелких давальцев, которые покупают нефть и продают нефтепродукты, по ним сейчас мы предложили и отрабатываем совместно в рабочих группах изменение схемы поставки на завод, устранение именно этого посреднического звена в лице давальцев, чтобы сам недропользователь заходил на завод, перерабатывал нефть и уже в конце без посредников сам торговал.

Касательно оптовой продажи битума с заводов. Там действительно тоже были компании, которые весной закупали большие объемы оптом битума, а потом дорожникам в сезон с наценкой продавали. Начиная с мая, совместно с «ҚазАвтоЖол» в ручном режиме идет распределение напрямую дорожно-строительным компаниям тех объемов, которые по 110 тысяч тенге продаются, «КазМунайГаз», «PETROSUN», «Caspi Bitum», там директивно идет распределение напрямую. Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Все-таки скажите, получается, это к Вам оба вопроса были. С этими «дорожными патриотами» неужели нет управы? Мы же понимаем прекрасно, что это удорожание. И тут, коллеги, мы неожиданно выходим еще на один вопрос. По одним документам, по справкам идет, что у нас 30 процентов не соответствует стандартам из-за того, что не проводится модификация полимерами, оказывается, только к этому приступаем. Конечно, у нас и качество будет, то есть мы отстаем от мировых трендов.

Я полагаю, Альберт Павлович, надо будет этот вопрос прямо отдельно взять для разработки, потому что, по-моему, абсолютно очевидно, не нужно быть технологом каким-то здесь. Поэтому в рекомендациях, коллеги, я полагаю, что нам нужно обязательно это дело учесть.

Следующее слово я предоставляю депутату Ертаеву Сарыму Махамбетовичу. Пожалуйста.

ЕРТАЕВ С.М. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы! Баршамызға мәлім, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік дәлізі үш мемлекет арқылы өтеді. Жалпы, бұл жол 2010 жылы басталып, 2017 жылы көліктің барлық түрлері үшін пайдалануға берілді.

Алайда Түркістан облысы Түлкібас ауданы Шақпақ баба ауылында ұзындығы 840 метрді құрайтын екі дәлізді туннельдің құрылыс жұмыстары әлі күнге дейін аяқталмаған. Яғни, 2010 жылдан бері, міне, 10 жылдан асып кетті, әлі аяқталған жоқ. Бұл жердегі үлкен қауіп – мыңдаған жүк көліктері мен мыңдаған жеңіл көлік ауылдың ішімен өтеді. Ауылдағы тұрғын үйлердің бәрі 6 шақырым жол бойында орналасқан. Ол ауылда 4 мың 200-ге жуық халық бар. 10 жылдан бері сол жерге үлкен қауіп төніп тұр. Мал шығындарын айтпағанда, адам шығыны да бар. Ауылдың бәрі үркіп бітті, көршілер жағдай сұрауға бір-біріне өте алмайды, балаларын да жібере алмайды.

Осы қашан аяқталады? Неге біз осы айналдырған 840 метрлік туннельді аяқтай алмаймыз? Елде неше түрлі техника бар. Дамыған елміз. Қолмен қазсақ та бітіретін уақыт болды ғой. Министрліктің бұл мәселе бойынша қандай жоспарлары бар? Бұны қашан аяқтайсыздар? Қашан жол пайдалануға беріледі? Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Рақмет.

Шынында да, ренжитіндей жөніңіз бар. Бұл жоба жыр болып кетті. 9-10 жылға созылып кетті. Биыл Тараздан Шымкентке қарай туннельді толығымен тесіп өттік. Битон жұмыстарын аяқтадық. Қазір Шымкенттен Таразға қарай туннель жасап жатырмыз. Келесі жылы осы туннельді толығымен аяқтаймыз деп жоспарлап отырмыз.

ЕРТАЕВ С.М. (МИКРОФОНҒА ЕМЕС). Қашан?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. 2023 жылы.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Хорошо. Спасибо.

Следующее слово предоставляется депутату Смышляевой Екатерине Васильевне.

СМЫШЛЯЕВА Е.В. Спасибо, уважаемый Павел Олегович.

Мой вопрос к Карибеку Айтбаевичу. Вопрос касается прокладки оптоволокна воль дорог. С одной стороны, эта мера необходима для того, чтобы обеспечить непрерывный интернет вдоль республиканских трасс – это сегодня международный стандарт, развитие инфраструктуры, развитие туризма. С другой стороны, оптоволокно, которое идет вдоль дорог, имеются в виду дороги местного значения, – это прокладка кабеля к последней миле, то есть доведение его до сел, малых населенных пунктов и так далее. Но сегодня, к сожалению, в стандартах при планировании дорог место под оптоволокно не предусмотрено. Удалось внести в Закон «Об автомобильных дорогах» нормы, касающиеся опор для размещения станций, но по ВОЛС сегодня таких позиций в законе нет. Мы со стороны депутатского корпуса предложили внести ряд поправок в статью 9 и статью 14 Закона «Об автомобильных дорогах» в части того, чтобы в стандарты при планировании и строительстве дорог было добавлено место для ВОЛС. Как Вы относитесь к такому предложению?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Я положительно отношусь к этому предложению. Вы знаете, что по предложению МЦРИАП мы ввели эти нормы уже для строящихся домов, чтобы сразу для нескольких кабелей интернета и телевидения, чтобы даже не один кабель был, а чтобы была возможность для альтернативы сразу предусмотреть СНиП. К сожалению, мои коллеги иногда идет по пути наибольшего сопротивления – через закон. Я думаю, что в СНиПы надо норму внести, и все, этот вопрос решится. Я сегодня дам поручение по этому вопросу.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Большое спасибо. Это хорошая поддержка будет. А то у нас получается с ВОЛС, как с инженерными коммуникациями – только асфальт новый положит, тут же выходят и в плановом порядке начинают расковыривать этот асфальт: да не достанься же ты никому!

Следующее слово. Депутат Каратаев Фахриддин Абдинабиевич.

ҚАРАТАЕВ Ф.А. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Менің сұрағым Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министріне және Ұлттық экономика министрлігінің өкіліне арналады.

Жолдарды дамыту басқа инфрақұрылым сияқты бірден бірнеше әкімшілердің әртүрлі бюджеттік бағдарламаларына енгізілген. Бұл тәсіл қойылған міндеттерін орындаудың тиімділігін төмендетеді және бюджет қаражатын тиімсіз жұмсалуына әкеледі.

Осыған байланысты менің екі сұрағым бар.

Бірінші сұрақ. Нақты қандай мемлекеттік орган жергілікті маңызы бар жолдар мен елді мекендер көшелерінің жай-күйін бақылау және мониторингілеуге толық жауапты?

Екінші сұрақ. Бұдан басқа қай мемлекеттік орган жергілікті маңызы бар жолдардың сапасын жақсартуға бөлінетін барлық бюджет қаражатын, оларды қаржыландырудың әртүрлі әкімшілер арқылы жүргізілетінін ескере отырып жинақтайды? Осы сұрақтарға нақты жауап берсеңіздер. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Пожалуйста, Каирбек Айтбаевич, Вам первому слово.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Мен жоғарыда айтып кеткенімдей, жолдарға екі орган жауапты. Республикалық маңызы бар жолдарға біздің министрлік жауап береді, жергілікті жолдарға жергілікті әкімдер жауап береді. Қалардың көшелері болсын, елді мекендердің жолдары болсын, оларға тікелей әкімдер жауап беруі керек, қадағалау керек.

Екінші мәселе, қадағалағанда, «Көлік туралы» Заңды қарастырған кезде, сіздер жергілікті әкімдерге міндеттеме жүктедіңіздер. Өйткені біз республикалық жолдарды зерттеуге тікелей республикалық бюджеттен ақша бөлеміз. Біз жергілікті жолдарды да тексеруге қаржы қарастырып едік, бірақ Қаржы министрлігі әкімшіліктің құқығына кірісуге құқығымыз жоқ, сол себептен ақша бөле алмаймыз деді. Қазір Сенатта қарастырылып жатқан заңда, ол міндеттеме түрде әкімге белгіленеді. Қазір жолдардың сапасын тексеруге әкімдер қаржы бере ме, бермей өзі шешеді. Қазір сіз көтерген мәселені қадағалап тексеруге сол кісілердің міндеттері екені заңда толығымен жазылатын болады. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо. Тимур Мекешевич, пожалуйста.

ЖАҚСЫЛЫҚОВ Т.М. Рақмет.

Министрлік «Ауыл – ел бесігі» жобасын іске асырып жатқан атап өткім келеді. Оның шеңберінде кентішілік жолдарға жөндеу жұмыстары жүргізілуде. Мәселен, 2019 – 2021 жылдар аралығында «Ауыл – ел бесігі» жобасы аясында көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша 1,7 мыңнан аса жобаны іске асыруға 88,5 миллиард теңге берілді.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Но Вы сказали о цифрах, а вопрос ведь идет о том, какой государственный орган аккумулирует все выделенные средства. Вопрос идет с учетом того, что идут через разных администраторов. Вот в чем вопрос.

ЖАҚСЫЛЫҚОВ Т.М. По тому, какой государственный орган аккумулирует все бюджетные средства. Если касается выделения средств из республиканского бюджета, то за это отвечает Министерство индустрии и инфраструктурного развития. Тем не менее мы значительную часть средств выделяем на финансирование дорог местного значения через трансферты общего характера. Но поскольку транспортная политика в руках Министерства индустрии и инфраструктурного развития, то Министерство индустрии и инфраструктурного развития и координирует это дело.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Это не вопрос все-таки, что у семи нянек без определенного органа? Нет?

ЖАҚСЫЛЫҚОВ Т.М. Конечно, нет. Если есть орган, который отвечает за развитие транспортной отрасли, то это его вопросы.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Хорошо. Мне кажется, все-таки нам нужно в рекомендациях этот момент учесть, потому что мы видим, что не все, как нам кажется, здесь нормально.

Пожалуйста, следующее слово предоставляется депутату Бейсенбаеву Елнуру Сабыржановичу.

БЕЙСЕНБАЕВ Е.С. Рақмет, құрметті Павел Олегович. Менің сұрағым министр мырзаға.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы! Өзіңіз білетіндей, қазіргі таңда туристік саланың тұралап тұрғанын барлығымыз білеміз. Ол жердегі ең басты мәселе – жолдар мәселесі. Қазіргі таңда мендегі бар ақпарат бойынша 166 бағыт бойынша 4 мың 200 километрге жуық жолға біз жөндеу жұмыстарын өткізуіміз қажет тікелей туристік объектілерге апаратын, яғни оның ішінде кірме жолдар да бар. Оның ішінде жергілікті маңызы бар жолдар – 84, яғни 50 пайыз құрайды. Облыстық маңызы бар жолдар – 33, ол 20 пайыз, республикалық маңызы автожолдар – 49, ол 30 пайыз. Сол 4 мың 200-ге жуық жолдардың кемінде 50 пайызға жуығы, 2 мың километрге жуығы 64 бағыт бойынша.

Оларға күрделі жөндеу жұмыстарын жүргізілу қажет. Осы ретте автожолдарды жөндеу, яғни оларды қажетті стандарттарға сәйкестендіру болашақта туристердің кемінде 1,5 есеге артуына алып келеді. Шамамен ішкі туризмдегі азаматтардың ағынын 6,3 миллион азаматқа көтеру мүмкіндігі бар деп есептеуге болады. Осы ретте екі сұрағым бар.

Біріншіден, сіздер осы жобаларды жоспарлаған уақытта, оның экономикалық құрамдас бөлігін қарастырасыздар ма, яғни қандай мультипликативті эффект береді. Мысалы, белгіленген жерге жол салынады. Қанша азамат жүреді, ол жерлерде жолдың бойында қызмет көрсететін қандай объектілер болады? Сонымен қатар қанша турист, мемлекеттің осыншама шығыны қандай пайда көмкеріледі?

Екінші мәселе, біз туризм туралы сұрақты Мәдениет және спорт министрлігіне қойсақ, олар жол жоқ, жолдарға жауапты сіздің министрлік дейді. Осы ретте Үкіметтің ішінде салааралық байланыс қаншалықты деңгейде? Олар сіздерге ұсыныспен келе ме? Мысалы, Қайырбек Айтбайұлы, бізде түген деген жер бар, қасиетті, киелі жер, табиғаты керемет. Бізге сол жерге жол қажет. Егер де жол салатын болсаңыздар, мынанша жұмыс орны ашылады деген сияқты салааралық байланыс бар ма? Рақмет. Менде осы екі сұрақ.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Дұрыс айтасыз. Біз Мәдениет және спорт министрлігімен бірігіп жұмыс істейміз. Олар өздері ірі жобаларын Үкімет тарапынан ұсыныс жасап, белгіледі.

Біріншіден, он үлкен жоба, ол жобаларды өздеріңіз білесіздер. Олардың алты жобасына біз келісімшарт бойынша жолдарын жасадық. Қазір төртеуіне жұмыстар жүріп жатыр. Қосымша қазір 28 жобаны тағы дайындап қойды. Олармен 28 жобаны іске асырамыз. Тұтастай біз бұл жұмыстарды атқарып жатырмыз. Олар ең маңызды жобаны белгілегенде, Үкімет тарапында баяндама жасағанда ТЭО жасайды, оның барлық параметрлерін береді. Сол жерде Үкімет тарапынан, министрліктің атынан қолдау жасалады. Қай жерге су керек, қай жерлерді кәріздендіру керегі белгіленеді, оның ішінде жолдар бар. Біз сол бағытпен жұмыс істеп келе жатырмыз.

БЕЙСЕНБАЕВ Е.С. Бірінші сұрақ. Экономикалық құрамдас...

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Оны айтып кеттім, бағдарламаның жобасын Үкіметке жасағанда...

БЕЙСЕНБАЕВ Е.С. Ол сіздердің тараптарыңыздан жаса ма?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Жоқ, министрлік тұтастай жобаны іске асырады. Министрлік мынадай ірі туристік жобаны іске асырып жатырмыз, оның ішінде осыншама адам келеді, бірақ ол үшін жолдарын жасау керек, тағы басқаларын жасау керек. Үкімет басшысы ол жобаны қолдаса, әрқайсысына бөліп береді, сендер жолдарын жасаңдар, сендер суын беріңдер, сендер жарығын беріңдер деп.

БЕЙСЕНБАЕВ Е.С. Жақсы.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо. Мы к этому вопросу еще будем возвращаться в среду, но на этой площадке нам от правительственного часа нужны рекомендации по этой теме, в том числе не присутствующему сегодня Министерству культуры и спорта обязательно прописать, потому что вопрос важный и актуальный.

Слово предоставляется депутату Турганову Дюсенбаю Нурбаевичу.

ТҰРҒАНОВ Д.Н. Рақмет, Павел Олегович.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы! Наряду с финансированием строительных и ремонтных работ на дорогах немаловажным является выделение средств на проведение экспертизы их качества. Однако, если на уровне республиканских проектов, как Вы уже сказали, охват контролем составляет 100 процентов, то на уровне местных бюджетов все зависит от акиматов областей. То есть этот вопрос на их усмотрение.

Неохваченными на сегодняшний день остаются сельские дороги, внутридворовые участки, которые строятся по Программе «Ауыл – ел бесігі».

Гоняясь за освоением бюджетов и экономией средств, для оценки качества привлекаются частные лаборатории, также нет должного контроля и со стороны технадзора. Как сказал мой коллега Альберт Павлович, там часто просто не хватает компетенций, поскольку технадзор работает как на дорожных, так и на объектах гражданского строительства.

Поэтому у меня вопрос. Какие все-таки конкретные меры принимаются министерством для усиления службы контроля качества дорожных работ и материалов?

И второй вопрос. Меня попросили задать его Вам на этом правительственном часе жители Атырауской области.

В начале года Вы пообещали регулярно контролировать, посещать реконструкцию автодороги «Атырау – Астрахань». Вначале Вы были, несколько раз проводили выездные совещания, регулярно посещая эти проблемные участки. А теперь жители задаются вопросом, когда конкретно Вы посетите эту дорогу и подведете итоги работы по этому году на этой трассе? Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Больше спасибо.

Действительно, мы с вами постоянно на этой дороге, это один из тех участков, которому я пристальное внимание уделяю. Или я сам, или мой заместитель, или председатель комитета каждые 10 дней или две недели обязательно приезжаем, встречаемся с населением и проводим совещания.

Действительно, есть проблемы. Я, обещал, что в этом году постараюсь полностью дать проезд, к сожалению, проезд дать полностью в этом году не получится, я сказал, что от Атырау до Жанбая в любом случае закончить эту дорогу асфальтом, чтобы там максимальное количество населенных пунктов уже было охвачено. 117 километров еще останется между Курмангазы и Жанбаем, их планируем в следующем году. Если будет возможность, то примите участие в этой поездке, которую планируем провести в конце ноября, чтобы подвести итоги, какая работа была выполнена, какие обещания выполнены, что не удалось выполнить по этой дороге.

По первому вопросу. Вы задаете правильный вопрос. К сожалению, у нас иногда получается, по проведению качества, действительно, если республиканские дороги – мы через республиканский бюджет целевые деньги выделяем и через центры качества проверяем. Сейчас в том инициативном законопроекте, большое спасибо, вы внесли нормы обязательность участия этого института как участника дорожного строительства, соответственно, ответственность его за выполнение своих действий. Потому что сейчас он проверяет, вроде бы заключение дает, но какую-то правовую форму имеет или не имеет, какую ответственность несет экспорт – тоже непонятно. Четко были определены все параметры, что эксперты должны нести персональную ответственность за выданное свое заключение.

По местным исполнительным органам это прерогатива, то есть на усмотрение акимов. Если он хочет, то нанимает любой частный или государственный институт, если не хочет – не нанимает. Сейчас в проект закона, который находится в Сенате, вы включили в обязательства акима нормы, что он обязан проверять строящиеся дороги местного значения через институт, будет привлекать частный или государственный институт – здесь уже на усмотрение акимов.

Уважаемые коллеги, хотелось бы сказать, что качество дорог… Большое спасибо, мы с вами очень много обсуждали, вы нас пригласили. Как повысить качество дорог? К сожалению, у нас на сегодняшний день наука была слабо представлена в реализацию всех этих дорог. При вашей поддержке мы на всех стадиях вводим специализированный институт «КаздорНИИ», который на первой стадии проводит большую работу, обследует все карьеры, все строительные материалы, качество битума. После этого он для каждой дороги, для каждого региона с учетом климатических условий... Сейчас, например, только три вида климатических условий у нас осуществляют при строительстве дорог, а у нас в одной области может быть несколько видов климатических условий, не говоря уже по всей стране. Применительно к каждому региону может быть разное качество полотна применено, в том числе и нагрузки. Например, если возле городов, то это должна быть дорога первой категории, если дальше – второй категории, если отдаленная область, то незачем туда вести дороги первой категории, там должна быть третья категория, условно говоря. Этот институт будет давать рекомендации при разработке ПСД в электронном формате по качеству строительных материалов, всех рекомендаций по использованию в каждом регионе полотна.

При прохождении госэкспертизы КаздорНИИ, как участник госкэкспертизы, будет проверять, все ли рекомендации проектной организации были использованы при реализации данного проекта. То есть вот такие нововведения вводим.

По финансированию совершенно правильный вопрос задали. К сожалению, у нас почему-то науку финансируют всегда по остаточному принципу. Поэтому мы сейчас норму ввели, она уже будет введена в действие, 0,5 процента СМР от каждого проекта будет направлено на науку.

РАУ А.П. На научное обеспечение.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. На научное обеспечение, о чем я сказал.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Дюсембинов.

ДҮЙСЕНБИНОВ Б.С. Павел Олегович, көп рақмет. Мен әріптестерімнен кезексіз еніп кеткенім үшін кешірім сұраймын.

Әріптесіміз Тұрғанов дұрыс сұрақ қойып отыр. Егер сізге ол жерге бару қиын болатын болса, біз кеше ғана сол жерден келдік. Сенбі, жексенбі күні сіз айтып отырған Атырау-Астрахань жолын өз көзімізбен көріп, өз аяғымызбен жүріп көріп келіп отырмыз. Кеше түнде ұшып келдік.

Жаңа сіз айтып отырған 2023 жылда бітіреміз деген өтірік әңгіме. Жолдың үстінде жұртта қалған арба сияқты ана жерде бір каток тұр, қайнап жатқан жұмысты көрген жоқпыз. Жаңа сіз айтып отырған 60 шақырым деген жұлма-жұлма жолдың бойында ол жерге автокөліктер сынған көліктерін жөндеу үшін тоқтайды жүру үшін емес. Біз өз көзімізбен көріп келіп отырмыз. Жолмен жүріп келе жатсаңыз, жолдың екі жағында бір ғасырдан артық, 100 жыл мұнай өндіріп отырған ел қара алтын қазып отыр елдің жолына бір тамшы да түскен жоқ. Кешегі бізге Атырау халқының жолдың бойымен өтіп бара жатқанда, біздің батырларымыз Исатайдың қасынан өтесіз, Тұщыбұлақтың қасынан өтесіз, Құрманғазының қасынан өтесіз, солардың әруақтарынан ұят болды. Осыған елдің көзінде нақты жауап бересіз.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Вы вопрос задайте.

ДҮЙСЕНБИНОВ Б.С. Осы қай жылы бітеді? Осы 250 километр жол қашан бітеді?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. 150 шақырымы биыл бітеді, 117 шақырымы келесі жылы бітеді. Мен болмады деп айтуға болмайтын шығар, осында отырған біраз депутаттармен біз бірнеше рет болдық. Менің орынбасарым...

ДҮЙСЕНБИНОВ Б.С. Өз көзіммен көргенімді айтып отырмын.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Менің орынбасарым айына бір рет барады. Артыңызда отырған комитет төрағасы, Төлеген, сен ол жерден қашан келдің?

АБДУЛЛИН Т.Т. Өткен аптада.

ОРНЫНАН. Павел Олегович, по процедуре. Вопросы и ответы должны быть короткими, чтобы все коллеги успели.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Хорошо. Принимается.

Скажите, у нас инженеры технадзора – универсалы сегодня, получается? Отдельно технадзора по дорожным работам нет?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Нет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Это же совершенно разные направления. Нельзя сделать такую специализацию?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Можно подумать. Мы до этого данный вопрос поднимали, но специалисты говорят, что смысла нет. Можно вернуться к этому вопросу.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Коллеги, это тоже нам нужно в рекомендации включить, потому что при нашем объеме дорожных работ технадзор, конечно, должен быть специализированный.

Второй момент – по частным лабораториям, которые принимают объекты. Монополизировать этот рынок – это шаг назад, наверное, но качество спрашивать нужно и меру ответственности повышать за заключение, усилить лицензионный контроль нужно. Для этого нужна только воля регулятора. Я думаю, что мы тоже в рекомендациях это отметим.

Я предоставляю слово депутату Еспаевой. Пожалуйста, Дания Мадиевна.

ЕСПАЕВА Д.М. Спасибо, уважаемый Павел Олегович.

Мой вопрос адресован, уважаемый Каирбек Айтбаевич, Вам.

В сентябре этого года парламентская фракция «Ак жол» проводила расширенное заседание по проблемам автодорожной отрасли с участием министерств, Ассоциации автодорожной отрасли, руководителей дорожных предприятий. По мнению участников, также сегодня отмечалось на заседании правительственного часа, основной проблемой сложившейся тупиковой ситуации по срыву многих проектов явились дефицит и резкий скачок цен на битум. Об этом мы уже говорили.

На этом заседании одним из вариантов решения данного вопроса, кроме того, что Вы уже сказали про закуп годового объема, по словам директора по науке НИИ «Каздоринновация» Асматуллаева явилось бы применение ресурсосберегающих технологий, сокращающих расход битума и цемента от 30 до 50 процентов, и увеличивающих износостойкость дороги. По словам автора, данная технология пилот прошла, но, к сожалению, широкого применения не нашла.

Второй вопрос, который поднимался на этом заседании. Сегодня дорожная отрасль работает по технологиям строительства дорог по нормативно-техническим документам, принятым еще в советское время. Я внимательно слушала Ваш доклад и очень рада, что эти вопросы Вы взяли на контроль, потому что наше руководство партии встречалось с Вами, вижу, что многие моменты уже отражены в сегодняшнем Вашем докладе.

Вы знаете, что меня смущает? Вы сказали: да, мы будем применять наши научные достижения и будем готовить какие-то новые технологии, но самое интересное, что тому же КаздорНИИ, о котором Вы говорите, за эти три года с 2020 по 2022 годы всего дали 23 миллиона грантового финансирования. Вы же сами понимаете, на целый КаздорНИИ, где работали известные специалисты, из которых многие уже уехали в Москву, их просто Москва забрала, 23 миллиона на три года – это вообще копейки, а на 2023 год вообще ни копейки не предусмотрено. Сегодня Вы говорили, что да, мы будем выделять деньги, но сегодняшняя процедура – вы выделяете Центру качеству, а Центр качества, не имея свих специалистов, уже привлекает КаздорНИИ. Так, может быть, правильнее было напрямую КаздорНИИ задействовать, обеспечить полностью его финансированием, потому что все равно разработками новых нормативных технических документов будет заниматься все равно КаздорНИИ. Тем более он еще сопровождает проекты. То есть на этот институт возложено очень много функций, но, к сожалению, прямого финансирования от Министерства индустрии и инфраструктурного развития нет. Я бы хотела услышать Ваше мнение по данному вопросу. Спасибо.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. По использованию полимеров Павел Олегович совершенно правильно уже сказал. По использованию полимеров технология называется «Spase Асфальт». Она увеличивает эксплуатацию данной дороги минимально на 40 процентов. Единственный вопрос здесь – он дороже почти в два раза, чем битум. Но сейчас мы расчеты ведем. В России уже начали эти примеры применять почти везде. Я думаю, что мы по этому пути тоже должны идти. Просто нам надо привести в соответствие нормативную базу. Мы иногда гонимся за удешевлением проекта, как сейчас, стоимость битума определяем в размере 80 тысяч тенге, когда в летний период он доходит до 250, из-за этого начинаются те проблемы, которые мы с вами обсуждали на базе партии «Ак жол». Сейчас эти проблемы тоже будем решать.

Мое мнение, как министра: мы никуда не денемся, полимеры мы обязаны будем применять, потому что это все равно более эффективно. Вот о тех технологиях, о которых Вы говорите.

По финансированию КаздорНИИ мы напрямую в наши соответствующие приказы и нормативы внесли изменения. Буквально на днях они вступят в силу. 0,5 процента от каждого проекта напрямую будет направляться в КаздорНИИ.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Слово предоставляется депутату Симонову Сергею Анатольевичу. Пожалуйста.

СИМОНОВ С.А. Спасибо, Павел Олегович.

Каирбек Айтбаевич, у меня несколько вопросов тоже в продолжение вопросов наших коллег, касательно нашей Актюбинской области.

Хочу сказать, что западные регионы по качеству местных дорог, по-моему, по всей республике занимают самые антилидерные позиции, что Западно-Казахстанская область, что Актюбинская область, что Атырауская и Мангистауская области.

В предыдущем ответе Вы говорили, почему в Западно-Казахстанской области самый низкий показатель – из-за того, что у них отсутствует инертное сырье, все везут из Актюбинской области. Но даже если из нашей Актюбинской области все это везут, то наша Актюбинская область не в лидерах по качеству отремонтированных дорог. Здесь у меня несколько вопросов.

Первый. У нас согласно Программе «Нұрлы жол», которая с 2017 года, строится много направлений, в том числе «Актобе – Кандагаш – Макат до Атырау и Астрахани». Эта дорога должна была быть закончена еще в 2020 году, потом сроки перенесли на 2022 год. Сейчас Вы называете 2023 год. Но я хочу сказать, что, как на участке дорог до Атырау, то же самое на участке дорог до Кандагаша. В этом году планируется открыть одну сторону, две полосы, и то не закончены водопропускные сооружения, мостовые конструкции, развязки, объездные дороги.

Вопрос: когда мы научимся все-таки работать с подрядными организациями, которые выиграли тендеры, когда они будут выполнять свои обязательства? Если, допустим, они занимались демпингом и выиграли, как ускорить процедуры и заменить подрядчика на другого, у которого есть и материальные, и людские ресурсы? Это первый вопрос.

Второй вопрос. По городу имеются объекты, по которым строительство объездных дорог финансируется за счет республиканского бюджета, и есть дороги, которые строятся уже четыре-пять, а то и шесть лет, и они никак не завершаются, хотя деньги из республиканского бюджета постоянно выделяются. В этом году даже летом ездили, есть участок дороги, который называется «Южный обход», он должен был быть закончен в прошлом году, до сих пор нет. Из-за чего? Там уже банкротство подрядчика, опять процедурные вопросы, не могут завершить. Что делает министерство, чтобы, допустим, в этом вопросе ускорить процессы замены подрядчика и завершения работ?

Еще один маленький вопрос. У нас в последнее время местные исполнительные органы, как только проведут тендер, определится подрядчик, выделяются средства, заложенные в бюджете, начинают заниматься уточнением и корректировкой ПСД. Опять эта корректировка затягивается на несколько месяцев, хотя Вы сами знаете, у дорожников период строительства буквально короткий. Почему они не осваивают средства, не строят, и потом, уже при завершении, если есть разница, не применяют эту корректировку, уточнение ПСД? Спасибо.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Если разрешите, я коротко отвечу по объездной дороге Актобе? Действительно, это дорога местного значения, местный акимат ее реализует, уже 6 миллиардов тенге было из республиканского бюджета выделено, 780 миллионов тенге на следующий год предусмотрено. На следующий год они должны завершить эту работу. Та два участка, один завершен. На следующий год второй должны завершить.

По дороге «Актобе – Атырау» я уже в своем докладе информацию отразил. Они идут, многие должны быть завершены уже в этом году.

По корректировке бюджета. Это самый больной вопрос. Если взять все дороги, в том числе те дороги, которые вы сегодня озвучиваете и будете озвучивать, в том числе «Калбатау – Майкапчагай», «Караганда – Балхаш», «Балхаш – Кунаев», везде самый главный вопрос, который строители сразу поднимают, я приношу извинения, это у них уже превратилось в бизнес, чуть что – сразу удорожание, корректировка. Это создает очень большие трудности.

В рамках реализации ваших инициатив, я думаю, эта проблема будет решена, потому что мы вводим EPC-контракт и FIDIC-контракт. И теперь уже говорим: извини, пожалуйста, сам разрабатывай проектно-сметную документацию, сам закладывай свои риски, удорожание, мы в соответствии со сроками, которые этим проектом предусмотрены, будем финансировать, и после этого 10 лет будешь эксплуатировать. Мы перекладываем эту ответственность на них, и, думаю, больше удорожания по новым проектам не будет, если мы введем эти действия.

Но сейчас, к сожалению, мы имеем то, что имеем, – свыше 10 процентов удорожание каждого проекта. Мы должны останавливать проект, проводить аудит, фиксировать выполненные работы, вести расчеты на оставшуюся сумму и заново заходить на экспертизу. К сожалению, процедура пока такая.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Включите, пожалуйста, микрофон депутату Симонову. Только коротко, пожалуйста, а то 4 минуты на вопрос…

СИМОНОВ С.А. Каирбек Айтбаевич, Вы правильно сказали, но это же дороги, зимой же после корректировки опять не будут делать. Весна придет и опять будет удорожание. Это же бесконечный процесс. Как, допустим, сделать, чтобы они все-таки строили, заканчивали, а потом уже по факту, как говорится, «цыплят по осени считают», уже делать корректировку? Может быть, надо изменить механизм?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. К сожалению, действующий бюджет… Было бы идеально, если бы подрядная организация за счет собственных средств завершила и представила счет. Тогда это возможно было бы. Они же говорят, что у них денег нет, дальше продолжать не могут, просят из бюджета дополнительно денег. А чтобы получить деньги из бюджета, эти процедуры и должны проходить.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Слово предоставляется депутату Панченко Игорю Ивановичу. Коллеги, просьба быть лаконичными.

ПАНЧЕНКО И.И. Спасибо, Павел Олегович.

Мой вопрос адресован министру.

Уважаемый Каирбек Айтбаевич! В Кульчумском районе Восточно-Казахстанской области начато строительство мостового перехода через Бухтарминское водохранилище. Проект имеет стратегическое значение. Он свяжет приграничные районы с остальными районами области, будет способствовать улучшению качества жизни населения отдаленных регионов. Кроме того, он откроет новые возможности для дальнейшего развития экономики в области.

Скажите, пожалуйста, какие принимаются меры для завершения данного проекта? Спасибо.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Это наглядный пример нашего планирования, к сожалению. Мы хотим охватить очень большое количество проектов, большое количество дорог. После этого тот лимит денег, который нам выделяется, мы начинаем размазывать по этим дорогам. И это классический пример того, как нельзя строить ни мосты, ни дороги.

Стоимость проекта была 26 миллиардов, Павел Олегович. Мы порядка 16 миллиардов выделили на этот проект. За счет удорожания строительных материалов сейчас корректировку провели, стало 52 миллиарда. У нас на следующий год, условно говоря, 1 миллиард тенге, потом 2 миллиарда мы предусматриваем. Таким путем, конечно, мы дорогу долго будем строить.

Поэтому я с акиматом сейчас веду переговоры, если мы выделим деньги в полном объеме, чтобы в течение двух лет они закончили эти работы. Технические возможности для этого есть.

Другой вопрос, Павел Олегович. Здесь тоже системный вопрос, если у нас идет удорожание, то он идет за счет местного бюджета. Понятно, что у местного бюджета таких огромных ресурсов нет. Нам надо сейчас с Министерством финансов отрабатывать, чтобы какой-то зазор иметь, чтобы какие-то такие значимые проекты мы могли дофинансировать в результате корректировки из республиканского бюджета.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо. В рекомендациях, может быть, учтем.

Слово депутату Жаңбыршину Еділю Терекбайұлы.

ЖАҢБЫРШИН Е.Т. Рақмет, Павел Олегович.

Менің сұрағым министр Қайырбек Айтбайұлына.

Қайырбек Айтбайұлы, өзіңіз жақсы білесіз, еліміздің жол саласын, транзиттік-логистикалық әлеуетін жақсарту экономикамызды дамытуға, өңірлердің арасындағы қарым-қатынасқа, тауар айналымымызға, бағаларымызға оптимизация жасауға үлкен әсер ететіні белгілі.

Жаңа сіздің баяндамаңызда бір мәселе қалып қойған сияқты. Мен оны өз басым көрмедім.

Былтыр 22 қыркүйекте Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Кемелұлы Тоқаев Маңғыстауға іссапарында Үкіметке Маңғыстау облысының көлік жол әлеуетінің дамуына әсер ететін «Бейнеу – Шалқар» жолын салу жөнінде жобалық-сметалық құжатты дайындауға тапсырма берген. Министрлік осы бағытта қандай жұмыстар жасап жатыр? Жобалық-сметалық құжаттар басталды ма? Және министрдің осы жұмыстың басталуы және аяқталуы жөнінде болжамды есептері бар ма? Осы сұрақтарға жауап берсеңіз. Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Бұл жолдың жобасына қазір кірісіп жатырмыз, соның ақшасын белгілеп жатырмыз. Биыл жобаны бастауға мүмкіндік жоқ, келесі жылы жобалық-сметалық құжаттаманы бастаймыз.

Бұл жол өте маңызды. Өзіңіз білесіз, сенбі күні Түркменстан Президенті де келіп-кетті. Олар қарым-қатынасымызды ұлғайту үшін сол жақтан үлкен жол құрылысын бастаймыз деп жатыр. Сондықтан тауар айналымымызды ұлғайту үшін біз шекараға баратын жолды және «Бейнеу – Шалқар» жолын да көздеу керекпіз. Біз қазір Ақтау қаласында да қандай инфрақұрылымды дамытуымыз керек, теміржол бойынша да көп көңіл бөліп отырмыз. Бірақ көлік жүретін жолды да ұмытпауымыз керек. Өйткені бізде жолмен бес-алты миллион тоннадай жүк көліктері жүрелі. Ал егер бұл жолды ашып жіберсек, Ресей Федерациясының Иран жаққа жүретін жолды ашу бойынша қызығушылығы бар. Сол жолдарға қазір осы жүйе бойынша бір жоба жасайын деп жатырмыз.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Жулин Юрий Викторович.

ЖУЛИН Ю.В. Спасибо, уважаемый Павел Олегович.

У меня тоже несколько вопросов по сегодняшней теме.

Первый связан с качеством автодорог. Каирбек Айтбаевич, пожалуйста, Ваше мнение. И, наверное, к Министерству финансов, которое здесь присутствует.

По поручению Президента сегодня будет пересматриваться Закон «О госзакупках». В частности, мнение Правительства, будет ли исключаться из госзакупок возможность скидок и демпинга? Потому что мы знаем, когда конкурсная документация формируется, уже изначально минимальная цена закладывается, и то она отстает уже от рынка, притом все равно закон разрешает делать при этом скидки, отсюда потом те же корректировки рождаются.

Второй вопрос по лицензии. Сегодня на дорожно-строительные работы лицензия дается один раз и потом она не подтверждается. Тоже вопрос здесь. Планируется ли вводить требование по периодическому подтверждению этой лицензии? Потому что десять лет назад подрядчик лицензию получил, тогда он подтвердил наличие техники, трудовых ресурсов, десять лет прошло, в конкурсе участвует, заказчик у него даже не имеет права требовать подтвердить наличие этого всего, а у него этого всего может уже давно и не быть.

Третий вопрос. Возвращаясь все-таки к этому пресловутому битуму. Каирбек Айтбаевич, Вы сегодня сказали, будет обеспечиваться единый закуп битума у ресурсодержателя путем заключения соответствующего контракта с «КазАвтоЖолом». Вот здесь немного непонятно, у нас ресурсодержатель все-таки – это кто? Если исходить из того же сообщения «КазМунайГаза», в августе они распространили в СМИ, ресурсодержателем не являются нефтеперерабатывающие заводы, то есть это те же самые, получается, все-таки давальцы, трейдеры? Значит, у них будет закупаться этот объем? Мы тем самым, получается, не то что не боремся с посредниками, о чем Глава государства уже неоднократно поручение давал, а плодим, потому что у «ҚазАвтоЖол» тоже будет, получается, очередным посредником. А где он будет хранить эти огромные запасы битума? У него есть эти ресурсы? Его же нужно разогревать. Это оборудование и так далее. И в этой связи тоже, почему сегодня не было сказано о механизме биржи, о чем с прошлого года уже тоже говорится Правительством, что будет внедряться этот механизм. В этом году, по-моему, пилот должен был пройти – реализация битума через товарные биржи. Вроде бы убеждали, что это хороший механизм выравнивания цены.

Можно на эти вопросы услышать ответы. Каирбек Айтбаевич, Вы, наверное, и Министерство финансов.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. По скидкам и демпингу. Вы знаете, что мы максимально уже запретили от 5 до 10 процентов делать скидки. В любом случае проблемы возникают, потому что выигрывают и потом уже новый вид бизнеса появился, как удорожание и мы после этого начинаем толкаться, действительно, там удорожание произошло или не действительно. Правильно говорит Альберт Павлович, у нас летний сезон проходит и в этом году по многим проектам, Вы совершенно правильно вопрос задаете: почему не заканчиваете? Потому что только в июле начали, пока дотолкались, или корректировка, или заставили все-таки начать работу. Только в июле приступили, хотя могли в марте-апреле приступить к этой работе. Этот вопрос, действительно, надо решать, что-то делать.

По лицензиям. Все дороги мы вели через Государственную программу «еQurykys». Вы знаете, я дал поручение, чтобы все проекты проходили через «еQurykys», по всем бюджетным финансированиям, где финансируются проекты, независимо дороги или другие проекты. Если раньше журналы заполняли вручную (журнал учета, входного контроля, авторского надзора), сейчас мы все это заносим в электронную систему и вся стана может видеть все взаимоотношения между подрядчиками, прорабом, технадзором и всеми остальными в электронной системе.

Почему мы сейчас не форсируем изымание лицензий? Чтобы это не превратилось в охоту за ведьм, только в этой электронной системе, когда мы будем видеть, кто работает, вот тогда уже ясно будет, чтобы не было субъективного подхода – этот хорошо работает или не работает, там видно будет, кто работ или не работал. Уже тогда мы выйдем с предложениями или понижать, если несколько лет не работал с первой на вторую категорию, условно, если 5 лет не работают, тогда изымать лицензию. Там уже подходы будем отрабатывать, это пока мысли вслух, но без внедрения этой электронной системы, она уже полностью работает, в промышленной эксплуатации находится и когда мы уже все проекты, надеюсь, в следующем году туда занесем, только тогда мы можем полностью навести порядок в лицензировании.

По давальцам. У нас весь битум давальческий, то есть нефть на переработку заходит на НПЗ. У НПЗ нет своей нефти, он перерабатывает. И вот тем продуктом, который переработчик (давалец) в результате имеет, мы пользуемся. Другой вопрос, что мы сейчас будем заставлять битум продавать нам. Мы готовы 100-процентно готовы выкупить весь объем на весь период.

Логистику мы выстраиваем. Для этого, в принципе, достаточно ресурсов у «ҚазАвтоЖол».

ОРНЫНАН. …будет храниться у «ҚазАвтоЖол»?

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Нет. У нас же есть ямы. У нас 130 предприятий в этой сфере работают, у которых ямы есть.

В этом году вы заметили, что на тот битум, который мы взяли, как мои коллеги сказали, через крупные «КазМунай Газ», «PETROSUN», мы же цену удержали. Все стремились именно к распределению этого битума, цена которого в этом году скакала. Скакала цена только «КазахБитум», но там это традиционно, потому что она привязана к российскому рублю за счет получения сырья в виде гудрона и у мелких давальцев, которые участвовали в этом, а у крупных мы цену удержали. Я думаю, что этот опыт пригодился, мы удержим.

По биржевой торговле. К сожалению, мы пока в этом году в виде пилота ввели, эффекта не увидели, поэтому нам пришлось применить уже ручное регулирование данного вопроса.

В перспективе лучше всего биржевая торговля в идеале. Но до этого момента мы будем закупать весь объем, как я уже говорил, и уже будем на протяжении всего года определять единую цикличность ценообразования.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Даурен Оденович, добавите?

ТЕМІРБЕКОВ Д.О. По скидкам и демпингу. В настоящее время рабочая группа создана по разработке нового Закона «О государственных закупках». Ведется работа по написанию концепции. Говорить, будут ли пересмотрены скидки и демпинг, сейчас не могу. Эта работа будет сначала обсуждена внутри Правительства, с общественностью. Обязательно возьмем в работу. Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Пожалуйста, по лицензии.

ТЕМІРБЕКОВ Д.О. И по лицензии тоже в рамках этой работы.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Коллеги, давайте тоже это в рекомендации тогда учтем. Хорошо, Юрий Викторович?

Депутат Бекжанов Берик Айдарбекович.

БЕКЖАНОВ Б.А. Рақмет, Павел Олегович.

Құрметті министр, өздеріңіз жақсы білесіздер, қазақтың қаймағы бұзылмаған, қазақтың зиялылары шыққан өңірдің бірі ол Торғай өңірі. Өкінішке орай, бүгінгі таңда Торғай өңіріндегі бауырларымыз жол азабын тартуда. Ол барлығымызға белгілі, ешкімге жасырын емес. Естеріңізде болса, жалпы, Үкіметте Астана мен Арқалық қалаларының арасындағы жаңа жоба жұмысын бастау мәселесі көтерілген болатын. Бүгінгі таңда осы жобаның тағдыры қандай? Бұл бірінші сұрақ.

Екінші сұрағым жолдың сапасына байланысты. Өздеріңіз жақсы білесіздер, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолының салынғанына да біршама уақыт болды. Өкінішке орай, сол жолдың салынғанынан бастап жамау жұмыстары қатар жүруде. Биылғы жылы Түркістан облысының Екпінді ауылының тұсында жолдың қабаты өзінен-өзі көтеріліп кетті. Осы мәлімет сізге белгілі ме? Егер белгілі болса, оның себебі неде? Жалпы, осы жобадағы «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолының сапасы туралы сіз басқарып отырған салалық министрліктің министрі ретінде көңіліңіз тола ма? Осы сұрақтарға жауап берсеңіз. Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Астана мен Арқалық қалалары бойынша жол біздің стратегияда бар. Негізі 2021 жылы бастаймыз ба деп жоспарлағанбыз. Бірақ қазір басталған жұмысты толық аяқтайық, содан кейін жаңа жобаларды бастайық деген шешімге келіп отырмыз. Өздеріңіз көріп отырсыздар, 11 мың шақырым жолды жөндеу жұмыстарын жүргізіп жатырмыз. Солардың біразын келесі жылы бітіріп тастаймыз, содан кейін жаңа жобаларға көшеміз бе деп ойлап отырмыз. Соның ішінде осыны қарастырып отырмыз.

Бірақ бұл бойынша менің жеке пікірім бар. Жалғыз осы жолмен шектелмеу керек, су мәселесін де шешу ол да үлкен жоба. Ол бойынша өз пікірімді сізге жеке айтуға дайынмын.

Түркістан облысындағы жол бойынша. Биыл біз көп сын естідік. Келесі жыла ондай жағдайлар болмайды. Жолды жасаған кезде «шов» дейді ғой, соны 1 шақырым жерге жасаған, ал күн ысып кеткенде шов көтерілмей, жол көтеріліп кеткен. Жазда ол жұмыс істелген жоқ, өйткені жазда ондай жұмысты жасауға болмайды. Күн суытқанда ол қайтадан ашылады, сонда арасы қатты ашылып кетеді. Сондықтан қыркүйек айында осы жұмыстарды бастадық. Көктемге дейін 300 шақырымға жасайтын шығармыз. Келесі жылдары бұндай қайталанбайды.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Рақмет.

Депутат Ташқараев Ғани Әбдуғаниұлы.

ТАШҚАРАЕВ Ғ.Ә. Рақмет, Павел Олегович.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы, өздеріңізге мәлім, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзитті іске асыру 2009 жылы басталған болатын. Тапсырма бойынша құрылыстары аяқталуы 2019 жыл белгіленген.

Жоспарланған жол автомагистралінің жалпы ұзындығы, бәріміз білеміз, 8 мың 445 километр болатын.

Шымкент пен Түркістан арасында қазір көп оқиға болып жатыр, яғни мал сол жолға шығып кеткенінен көп апаттар болып, өлімдер болуда. Жобада жолдың бойын қоршау бар ма? Бар болса, осы мәселе бойынша өзіңіз не айтасыз? Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Жол апатының 4 пайызы осы малдың жолға шығып кетуінен болып жатыр. Сондықтан біз үлкен жолдардың қоршауын жасап жатырмыз. 1 мың километр жолды қоршадық. Сетка рабица қойғанбыз, бірақ оны жергілікті жердегі адамдар алып кететін болды, сондықтан біз басқа технологияларды қолданып жатырмыз. Шағын шарбақтар сияқты жасайық десек, оны түйе, жылқы басып өтеді. Рамка сияқты жасағаны маған да ұнамай жатыр. Енді тағы көреміз, тағы қандай мүмкіншіліктер бар екенін. Негізі 1 мың шақырым жерді жасадық. Ол жұмысты жалғастырамыз. Жол апаты болмау үшін оны жасауымыз керек.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Кулахметов Газиз Зейнель-Габиденович, пожалуйста.

ҚҰЛАХМЕТОВ Ғ.З. Рақмет, құрметті төрағалық етуші.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы, екі сұрағым бар.

Бірінші. Қарағанды облысының Нұра ауданына қарасты Құланөтпес ауылы мен Жарасбай ауылының арасындағы 20 шақырым жол, құжаттамалары бар, бюджеттік өтінімі бар, бірақ биыл да тізімге енген жоқ. Ол елді мекендер келесі жылдың жол салу тізіміне ене ме? Өйткені Ақмола облысының тұрғындары және басқа да сол аймақтағы ауылдардың тұрғындары 20 шақырым жолды күніне бір жарым сағат жүруге мәжбүр.

Екінші сұрағым жол бойындағы сервисті дамыту мәселесіне қатысты болып тұр. Солтүстік-шығысқа қарай беттесеңіз, ауылдардың арасындағы қашықтық өте ұзақ. «Алматы – Өскемен» тас жолы да салынып жатыр. Сол жердегі адамдар жергілікті сауданы қыздыру мақсатымен жол бойындағы сервистерді өз күшімен салайын десе, нақты ақпарат жоқ. Аудандық кәсіпкерлікті дамыту басқармасына хабарласса, олар «Қазавтожолға» сілтейді, «Қазавтожол» екі мекеменің қосылуына сілтейді, одан кейін ұлттық стандарттың қалыптасқан төрт стандартын айтады, соңында кәсіпкерлікті дамыту басқармасы сол салынатын ғимараттың сызбасын өздеріңіз жасап әкеліңіздер деп айтады. Егер стандарттар бекітілсе, онда бір типтік ғимараттардың салу формасын неге пысықтамаймыз? Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Айтып өткен жол бойынша. Олар жергілікті әкімшіліктің жолдарына қарайды. Қазір әкімшілікпен біздің әріптестер хабарласып, оны толықтырамыз. Мүмкіндігінше жасаймыз.

Сервис бойынша. Ол халықтың наразылығын тудыратын мәселе. Бір-біріне сілтейді. Республикалық маңызы бар жолдардың жанындағы жер ол біздің қарамағымызға қарайды. Ол жолды қарау «Қазавтожолға» кіреді. Енді «Қазавтожолға» неге ол жерде салмайсыздар, жергілікті кәсіпкерлер салсын десем, ол жерді біреуге беруге біздің құқығымыз жоқ дейді. Өйткені ол Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік комитетінікі ғой. Сол мәселені шешеміз. Оны жергілікті жердегілер жасау керек. Мемлекет тарапынан ешқандай сервистік орталықтар жасамайды. Біз тек мүмкіншілік жасауымыз керек, яғни жерін беруіміз керек, қажет болса электр энергиясын, басқа да жағдайын жасауымыз керек. Ол мәселені шешеміз.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Шиповских Геннадий Геннадиевич.

ШИПОВСКИХ Г.Г. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Менің сұрағым әріптесім Ташқараев Ғани Әбдуғаниұлының сұрағының жалғасы ретінде.

Сұрағым баяндамашыға және «Қазавтожол» ұлттық компаниясы басқармасының төрағасына бағытталады.

Бүгінгі таңда біздің елімізде жол-көлік мәселесіне байланысты екі нақты мәселе бар.

Бірінші мәселе ол қазіргі кездегі еліміздегі жолдың тарлығы, яғни көп жерде төрт жолақты жолдың орнына бізде екі жолақты жол болып табылады, көптеген өңірлерде. Соның салдарынан бізде қаншама жол-көлік оқиғасы болып жатады, ол өздеріңізге мәлім.

Екінші мәселе – мал өткелінің жоқтығы. Оны жаңа Ғани Әбдуғаниұлы айтып кетті. Мен сіздерге мысал келтірейін. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолы Қызылорда қаласынан Арал қаласы бағытында жүретін болсаңыздар, дәл сол жерде өзі 500 шақырымдай жер, негізінде жолдың өзі тар, екі жолақты жол, оның үстінде малдың өткелі жоқ. Соның салдарынан жол-көлік апаты болуда. Дәл сол жол дәл қазіргі кезде «транзиттік жол» деген статусқа ие. Біз бұл мәселені қызылордалық депутаттармен көтергенбіз, тіпті Қайырбек Айтбайұлы, өзіңізге де талай бейне-үндеу жолдаған болатынмын, бірақ оған ешқандай хабар келген жоқ. «Қазавтожолға» да арнайы үндеу жасағанбыз, олардан да хабар жоқ. Және қызылордалықтардың осы мәселесі қазір өршіп тұр, өйткені жол-көлік оқиғасы көп, малдарды қағып кетіп жатыр, мал өлімінен басқа адам өлімі де көп. Осы мәселе қашан өзінің шешімін табады. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Пожалуйста, «ҚазАвтоЖол», включите микрофон. Мейрхат Мейрамханович.

ҚАСЫМБАЕВ М.М. Құрметті депутаттар! І санаттағы жолдардың құрылысы өте қымбат тұрады. 2 миллион доллардың көлемінде.

Қазақта «көрпеңе қарай көсіл» деген сөз бар. Еліміз бойынша 25 мың шақырымның жартысынан көбі ІІ санаттағы жолдар жоспарланған. Олар салынып жатыр.

Жаңа өзіңіз айтып өткен «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолының Ресей тарапымен «Шымкент – Самара» жолын І санатқа келтіреміз деген ұсыныстар түсіп, ол мәселе қазір талқыланып жатыр. Болашақта І санатқа көтеруді жоспарға енгіземіз. Ал қазіргі бар жолда мал өткелдері жасалған. Ол 2009 жылдары жоспарланған кезде жергілікті халықпен талқыланып, қажетті жерлерде ашылған. Ол мал өткелдері бар. Біз депутат Шиповских мырзамен жаз бойы сөйлесіп, байланыста болдық, хабарларын беріп тұрдық.

ҚАСЫМБАЕВ М.М. Қазір мен сізге толық айта алмаймын, бір сағаттың...

ШИПОВСКИХ Г.Г. Кешіріңіз, қаншама халық көріп отыр, мал өтетін жолдар бар дейсіз, қай жерде бар? Мен сіздерге айтайын, Жаңақорғаннан бастап Сексеуіл, Аралға дейін жүріп көріңізші, ол жақтарда мал өтетін жер жоқ. Соның салдарына қазір бізде қаншама адам зардап шегіп отыр.

ҚАСЫМБАЕВ М.М. Ондай өткелдер біраз жерлерде бар. Мен қазір сізге қай ауылдың маңайында бар екенін толық айта алмаймын.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Рұқсат па?

Мейірхат, мен сізден кешірім сұраймын. Мына жерде сөз таластырып мен мынаны істедім, мынаны істедім деген сөз болмау керек. Халықта сондай сұрақ туындап жатса, ондай мал өткелдері жоқ болса, демек, жасау керекпіз. Мына жерде бар, жоқ деп неге сөз таластырып отырмыз? Дұрыс қой? Оны барып қарап алу керек, сосын барып істеу керек, бітті.

ҚАСЫМБАЕВ М.М. Жақсы.

ШИПОВСКИХ Г.Г. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Хорошо. Я думаю, что письменно информацию надо предоставить депутату Шиповских.

ЕРУБАЕВ С.С. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Менің баяндамашыға екі сұрағым бар.

Бірінші сұрақ. Құрметті Қайырбек Айтбайұлы, сіздің қазір өзіңіздің қарамағыңыздағы адамға берген ескертпеңіз өте дұрыс болды, мен де соны айтайын деп отыр едім. Өте керемет бастадыңыз. Неге десеңіз, «Атырау – Астрахань» жолы жөнінде тағы бір кішкене айтып кететін болсақ, Дүйсенбай Нұрбайұлы бар, әріптесім Нақпаев үшеуміз наурыз айында сол жолға барған кезде сіздің кісілеріңіз биыл 277 шақырымның бәрін бітіреміз, келесі жылы жолдың шеті жұмыстары мен тағы басқа жұмыстар қалады деді. Содан кейін біз халықпен кездескенде сіздердің айтқандарыңызды айтып, оларды жұбаттық. Сол кезде тағы әңгімелер болған, Ерғалиев, Тұщықұдық, Аққыстау ауылдарының ішінен суын шашып тұрып шаңын көтеріп тұрып өтеді деп. Жаз бойы мен сол жақта болдым.

Мен шілде айында барған кезде биыл үлгере алмаймыз, 150 шақырымды бітіреміз деп айттық. Ол да біткен жоқ.

Өзіңіздің қарамағыңыздағы адамдар ай сайын барып тұрамыз деді, ол да қалды.

Сіз баяндамаңызда былай дедіңіз: «Ұзындығы 277 шақырым «Атырау – Астрахань» жобасы бойынша бүгінгі күні 60 шақырымы бойынша толық қозғалыс ашылды, сондай-ақ жылдың соңына дейін соның ішінде Тұщықұдық, Аққыстау және одан әрі Жанбай елді мекендері арқылы тағы 70 шақырымда жаңа төсем бойынша қозғалыс қамтамасыз етілетін болады».

Күні кеше Өскеменнің азаматы екеуміз сол жаққа барып көрдік, сонда Жанбайға дейін 105 шақырым ғой, сол 105 шақырымның бір 30-40 шақырымы бойынша әлі жолдың жұмысы басталмаған. 4-5 көпірдің жұмысы жартысына да жеткен жоқ. Сонда біз қалай аяқтайын деп отырмыз? Ертең біз тағы өңірлерге барғанда халық осы мәселені көтереді. Депутаттардың қолынан ештеңе келмейді ғой, біз тек сіздердің назарларыңызды аудартамыз, сосын сіздердің ақпараттарыңызды халыққа айтамыз. Енді біз қазір өңірлерге барғанда халыққа не айтамыз?

Екінші сұрақ. Сол жолдың кідіруінің өзі жобалау-сметалық құжаттың қателігі дедіңіз. Сол қателікті жіберген адамдарды біз жауапқа тарттық па?

Келесі жылы бітеді дедіңіз, міне, әріптестерім отыр, келесі жылы тағы бітпейтін шығар деп отырмыз. Осыны қашан бітіреміз?

Үшінші сұрақ. «Ақ жол» партиясының площадкасында битум жөнінде бір үлкен әңгіме болған кезде сіздің орынбасарыңыз келіп, біз қалаларға жақын, 50-60 шақырым жердегі ауылдарға төрт жолақ жасаймыз, себебі ол ауылдарға адамдар өз көлігімен қатынайды деді.

Мен сізге бір мысал келтірейін. Атыраудан Маңғыстауға баратын, Атыраудан Ақтөбеге баратын жол біреу, білесіз. Оның кеңдігі 9 метр. Маңғыстау облысына баратын тек бір жол. Ақтөбе облысына да сонымен барады. Сол 30 шақырымның ішінде Қарабатан, мұнай-химия зауыты бар, батыс өңірлік әскери қолбасшының полигоны бар. Сол жерден таңертеңгі уақытта бір трактор шығады да қаншама машина кептелісте тұрады.

Сіз 2 ақпанда болған жиналыста 2023 жылы Доссорға дейін төрт жолақ жасаймыз деп айттыңыз. Төрт жолақ жасау бұл проблеманы шешпейді деп ойлаймын. Неге десеңіз, Доссордан бұрылғаннан кейін тағы Құлсары деген үлкен өндірістік қала бар, ар жағында теңіз кен орны бар, оның ар жағында бүкіл Маңғыстау жатыр, Өзбекстанға шығатын жол жатыр. Сондықтан, менің ойымша, төрт жолақты жолды Атыраудан Доссорға дейін емес, Атыраудан Құлсарыға дейін жасау керек деп ойлаймын. Осы жөнінде айтсаңыз. Рақмет.

ОРНЫНАН. Біржола Бейнеуге дейін...

ЕРУБАЕВ С.С. Онда Бейнеуге дейін.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Пожалуйста, отвечайте.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Сұрағыңызға рақмет.

Доссор бойынша шығу жолдарын қайта қарастырайық. Мен цифрларын көрейін.

Жоғарыда аталған жол бойынша, шынымен, мен сіздерден кешірім сұраймын. Осы жылдың алдында біз осы жолдың жүруіне мүмкіндік береміз деп ойлап едік. Бірақ қаншаға жеткіземіз, мен қараша айында барамын деп отырмын ғой, 150 шақырымды аяқтаймыз деп жоспарлап отырмыз. Жанбайға дейін міндетті түрде бітіріңдер деп мен тапсырма бердім. Енді көреміз. Егер аяқтамаса, онда ол біздің әріптестеріміздің, біздің мамандарымыздың жауапкершілігі болады. Онда олармен басқа әңгіме болады. Оны қазір мұнда айтудың қажеті жоқ шығар. Бірақ не істесеңдер де тікелей Жанбайға дейін аяқтаңдар деп тапсырма бердім. Келесі жылы толығымен аяқтаймыз деп жоспарлап отырмыз. Ол мәселені қадағалап отырмыз.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Хорошо. Депутат Мыңбай Дархан Қамзебекұлы.

МЫҢБАЙ Д.Қ. Рақмет, Павел Олегович.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы! Мемлекет басшысы өз Жолдауында автожол құрылысына, оның ішінде жергілікті жолдардың сапасына баса мән беру керек деді.

Солтүстік Қазақстан облысының жергілікті маңызды автожолдарының жай-күй өте нашар, әсіресе Жамбыл ауданының көптеген ауылдарына, соның ішінде біздің қазақ әдебиетінің классиктері Ғабит Мүсірепов, Сәбит Мұқанов, Сафуан Шаймерденов сынды көрнекті жазушылардың ауылдарына асфальт жол да бұйырмай тұр.

Жамбыл ауданының бірқатар ауылдарының тұрғындары әлі күнге дейін соның қиыншылығын көріп, жазғы, күзгі лайсаңда, тіпті ең қиыны науқастанып қалған адамдарға ауыр болып жатыр.

Айыртау ауданында «Қазақстанның киелі жерлерінің географиясы» жобасына кірген Ботай қонысы негізінде республикалық тарихи-мәдени музей-қорығы құрылған. Айғаным қонысы, Шоқан Уәлиханов атындағы тарихи этнографиялық музей орналасқан. Осындай тарихи орындарды тамашалауға келетін меймандар да жол машақатын көріп жүр.

Жаны ашымастың қасында басың ауырмасын деген сол ғой. Әйтпесе ұзындығы 1 мың 100 километрден асатын республикалық маңыздағы «Жезқазған – Петропавл» автомобиль жолын түгелдей реконструкциялап шығу үшін ел қазынасынан ондаған миллиард қаржы бөлінуін күтіп қол қусырып отыру қисынға келе ме? Осы асфальт жолдың көлік жүруге жарамды тұстарын жөндеуді кейінге қалдырып, яғни дұрыс жоспарлап, алдымен Тоқсан би мен Дружба ауылдары арасындағы 53 километр жол учаскесін реконструкциядан өткізуге неге болмасақ? Осы сұраққа жауап берсеңіз. Өткенде темір жол өткелдеріне байланысты айтып едік, сол сұрағымыз сұрақ күйінде қалып қалды. Сол мәселе жоспарға ене ме, жоқ, әлде оны мүлдем ұмыт қалдырасыздар ма? Түлкібас, Сайрам аудандарындағы темір жол өткелдеріне байланысты сұрақ қойған едік. Рақмет.

ӨСКЕНБАЕВ Қ.А. Рақмет.

Сіз айтып өткен аудандардың жолдары жергілікті әкімшіліктердің құзыретіне қарайды. Депутаттар туристік орындарға апаратын жолдарды қалай жасап жатырсыздар деген мәселені көтерген еді. Соның шеңберінде қарастырайық, барлығын жазып алдық. Жазбаша түрде бір-екі күннің сізге жауабын толығымен беремін.

Сіз өткен жолы темір жол өткелі бойынша екі мәселені көтергенсіз Түлкібас, Сайрам аудандары бойынша. Ол бойынша да сізге жазбаша түрде жауап берейін, өйткен сол жолы тапсырма берілген, қазір қалай орындалғаны немесе орындалып жатқаны туралы жауап беремін.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Уважаемые коллеги, мы уже перебрали регламент по вопросам. Мне из Инженерного центра говорят, что у нас еще 12 вопросов. Я полагаю, что мы подводим черту, как договаривались по регламенту. Если кто-то настаивает, то может потом в коротком выступлении что-то сказать либо в письменном виде направить. Поэтому, Каирбек Айтбаевич, большое спасибо, присаживайтесь.

Мы переходим к процедурам обсуждения вопроса. У нас 30 минут на это дело. Коллеги, просьба быть лаконичными. Слово предоставляется эксперту Объединения юридических лиц «Ассоциация автодорожников Казахстана» Алипову Улану Токтарбаевичу. Пожалуйста.

ӘЛІПОВ Ұ.Т. Павел Олегович, көп рақмет.

Құрметті бүгінгі талқылауға қатысып отырған депутат мырзалар! Бүгінгі күні Үкімет сағатында көптеген күрделі мәселелер көтерілді деп ойлаймын. Қазіргі жол саласында күрделі және жылдам шешімін табатын бірнеше мәселелерді атап өткім келеді.

Шілде айында Президент көтерген «FIDIC» ережелерін енгізу мәселесі бірінші кезекте болу керек деп есептеймін. Бүгінде біздің көптеген жобалар баяу жүріп жатқан және олардың сапасына байланысты көптеген сұрақтар туындап тұрғаны бәрімізге белгілі. Оның бірден-бір себебі қазіргі материалдардың қымбаттау мәселесі. Мысалы, жобадағы Қызылорда-Жезқазған жобасында Азия Даму Банкінің қаражаты есебінен қаржыландыратын учаскелерді конкурс жариялау өтпей қалып жатыр. Өйткені ол жердегі жобалар 2017 жылы жасалған, сол күйі қалып қойған.

Ал Европа Даму Банкі қаржыландыратын учаскелерде бағаның төмендігіне байланысты көбіне тек қытайлық компаниялар қатысып, бүгінгі күні олар да жұмыстарын жүргізе алмай отыр. Бұл мәселенің барлығы біздің нормативтер баяғы совет өкіметінің нормативтерінің негізінде болған болғандықтан болып отыр. Мәселен, басқа елдерде жобаны мемлекеттік экспертизадан өткізу, бекітілген баға деген түсініктер жоқ. Мердігер өзі жобалап, жаңа министр айтып өткендей, өзі құрылысын жүргізіп, өзі күтіп ұстайтын болса, «FIDIC» нормасы енгізіліп, және ол сапаны да әрі қарай күтіп ұстайтын болғандықтан мердігер барынша сапаға көңіл бөліп және өте дұрыс шешім болатын еді. Мысалы, былтырғы жылы баға шарықтап өсіп кеткен кезде үй немесе ғимарат құрылыстарында жобалардың барлығы қайтадан есептеліп, 6 айға тоқтап тұрып, ал жол саласының жобаларында ондай шара болған жоқ. Сондықтан кейбір жобалар тоқтап қалды, кейбір жобалар бүгінде қаншама мәселе көтеріліп жатыр, баяу жүріп жатыр. Көптеген компаниялар банкротқа ұшырады.

Біздің қоғамдық ассоциацияда 32 компания бар. Олардың барлығы республикалық жол саласында жұмыс істейді. Мысалы, «Кадрстрой», «Казахдорстрой», «Қазгерстрой» деген компаниялар бүгінгі күні банкротқа ұшырап отыр, ал «Bi Grop» холдингі мүлдем жол саласынан кетіруге мәжбүр болып отыр.

Бүгінгі күні Қазақстанда жол саласында ірі компаниялары жоқ деп айтуға болады. Егер FIDIC ережелерін қолданған болсақ, ол компанияларды сақтап қалуға мүмкіндік болатын еді. Мысалға келтіріп қарасақ, неге FIDIC жобасы енгізілгені дұрыс және құрылыс пен жобаны жасағанда сапасы дұрыс болады. Астана – Бурабай жобасын мысалға алатын болсақ, ол 2009 жылы жасалғанмен, ол жоба бірден жобалау мен құрылыс екеуі бірге жүріп отырды. Сондықтан ол жоба уақытылы бітті, әрі сапалы істелді.

Біздің мемлекетте екі түрлі қаржы институттарынан алынатын қарыз бар ратификациядан өткен Үкіметтік қарыздар, олар FIDIC жұмыс істейді. Бірақ ратификациядан өткен жобаларға, келісімшарттарға үш-төрт жыл бұрын Қаржы министрлігінің талабына сай өзгеріс енгізілді. Егер бекітілген бағадан асып кететін болсақ, қайтадан қарап, осы жобаны мемлекеттік бюджет комиссиясынан қарау керек, қайтадан экспертиза өту керек. Бұның барлығы қарап отырсаңыздар, жаңа баяндамада да, сұрақтарда айтылып өткен бюрократия.

Бүгінгі күні осы FIDIC методикасы болып тұрғанның өзінде біз айналып келіп қайтадан өзіміздің баяғы совет өкіметінен келе жатқан ережелерді енгіземіз де, жобалардың бәрін қайтадан кешіктіру немесе тоқтатып қою болады. Осыған байланысты біздің жол саласында үлкен проблемалық мәселелер болып жатыр.

Екінші. «ҚазАвтоЖол» кепілдікпен қарыз алады. Бұл жерде мәселе өте көп. Бұл қарыз Қазақстан заңнамаларына сәйкес жүреді де, бұл FIDIC жұмыс істемейді деп айтуға болады. Осы заңнаманың дұрыс еместігіне, бюрократияға байланысты бізде 2000 жылдан бері жол саласына үлкен қаражаттар бөлініп жатыр, бірақ аяғына нық тұрған бірде-бір дұрыс компанияны көріп отырған жоқпыз.

Жолдың жобалары туралы жаңа айтылып өтті, сатып алу мәселелерінде көптеген сұрақтар туындайды. Жол жобаларында әртүрлі не техникасы, не тәжірибесі жоқ тек лицензиясы бар компаниялар кіріп алып, сол компаниялар жұмысты әрі қарай жүргізе алмай біраз жобалардың тоқтап қалып немесе баяу жүріп жатқан себебі бар.

Біздің сатып алу заңнамасында осы мәселелерді түзету үшін де FIDIC ережелерін енгізетін болсақ, FIDIC ережелерінде бұл мәселе түбегейлі қарастырылған және ол ережелерде белгілі шектеу бар. Мысалы, бір компания бір жобада жұмыс жасап жатқан болса, келесі жобаға қатысқанда, оны толықтай зерделейді, яғни екінші жобаны алып жүретін оның шамасы, техникасы, базасы, адамдары, материалдық қажеттіліктері жеткілікті ме, жеткілікті емес пе, оны толық зерделеп қарайды.

Қазір министрлік осы ережелерді енгізу жөнінде біраз заңнамаларға өзгерістер енгізіп жатыр. Ол жұмыстарды жылдамдату керек және егжей-тегжейлі қарап, осы ережелердің әрі қарай дұрыс жұмыс істеуіне барынша көңіл бөліп саралау керек.

Екінші мәселе – жол бойында жүк көліктерін шамадан артық жүк тасуы. Бұл мәселемен министрлік 2021 жылдан бері айналысып келе жатыр. Бірақ Астана маңайын қарасаңыздар, жүк көліктері белдемеден артық нормативпен жүретінін өте көреміз және Астананың маңайындағы жолдарды мысалға келтіріп қарсақ, осы Қабанбай батыр ауылы, Қорғалжын ауылы, сол жақтың бәрінен құм таситын көліктердің кесірінен жолдың қазіргі жағдайының өте нашар екенін көруге болады. Бұл мәселені шешу үшін заңға екінші рет өзгеріс енгізіп отыр, белдемені 10 тоннадан артық, 40 тоннадан асқан жүктерді жалпы пайдаланатын жолға шығармау туралы, бірақ тасымалдаушылар бұл өзгеріске қарсы шығуда. Осы жерде әлемдік тәжірибені қолданатын болсақ, мысалы, Қытайдың тәжірибесінде әр тоннаға қосымша қаражат төлеп жүк көліктері жүріп өтеді. Егер қосымша нормадан артық болатын болса, соған қосымша қаражат төленеді. Соған байланысты осы тәжірибені пайдаланып осыны түзету үшін Көлік комитеті айналысады. Бұл Көлік комитетінің жалпы жұмысының 12 пайызын ғана құрайды. Егер де осы функцияны «ҚазАвтоЖол» ұлттық компаниясына беріп және сол артық жүктен түскен қаржыны осы компанияның есебіне ақылы жол сияқты түсіп отырып, осы қаражат сол жолға жұмсалатын болса, онда дұрыс болатын еді.

Әрине, бұл жерде таза, дұрыс жұмыс істеу үшін жүйені толық автоматтандыру керек. Жаңа министр айтып өткен «Сергек» мәселесін қарап, бұл таразыларды жеке компаниялар орнатып, егер соны «Сергек» сияқты қадағалап отыратын болса, жолды тәртіпке келтіруге болады деп ойлаймын.

Тағы бір соңғы өзекті мәселе – ол жолды күтіп ұстау мәселесі және жол қауіпсіздігі. Президенттің тапсырмасынан кейін екі мекеме біріктіріп, осы мәселе қол алынып жатқаны белгілі. Бірақ осы жүйені автоматтандыру және нормативке сәйкес қаражат бөліну мәселесін жедел шешпесе, бұл жұмыс тағы да тоқтап қалады.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Слово предоставляется депутату Акишеву Самату Сагинбаевичу.

АҚЫШЕВ С.С. Спасибо, Павел Олегович.

Уважаемые коллеги! Хотелось бы остановиться на двух проблемах, влияющих на качество и сроки выполнения работ на автодорогах.

Первая проблема – нехватка битума. Как было сказано, Президент поручил Правительству решить этот вопрос, увеличив производство битума. При этом потребность, по данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития, составляет порядка 1,7 миллиона тонн в год.

В 2022 году казахстанские предприятия должны были произвести 1,1 миллиона тонн битума, но по итогам девяти месяцев видим отставание от плана, который исполнен, по данным Министерства энергетики, на текущую дату порядка 80 процентов.

Низкие показатели, как уже прозвучало, производства битума у «Qazaq Bitum» – 57 тысяч тонн против запланированных 255 тысячи тонн. Причиной в компании называют отсутствие заявок от дорожников из-за высоких цен. Но в 2023 году «Caspi Bitum» должен увеличить мощность на 94 тысячи тонн, «Qazaq Bitum» сразу на 200 тысяч тонн. Это возможно.

Сегодня проработан вопрос снятия запрета импорта битума из Российской Федерации, а также введение запрета экспорта битума из Казахстана за пределы ЕЭС. Нужно ускорить согласование и подписание всех документов. Это должно привести к снижению стоимости тонны российского битума. Специалисты действительно подтверждают, необходимо снят запрет на ввоз битума из Российской Федерации. В этом году по осень решили завести порядка 100 тысяч тонн.

Полагаю, что у решения битумного вопроса может быть несколько решений. Нарастить объем торговли через биржи предложенной организации, исключить посредников. «ҚазАвтоЖол» мог бы стать единым оператором битума. Также местные исполнительные органы как заказчики работ могли бы авансировать подрядчиков для более раннего размещения заявок на заводах.

По второй проблеме. Нехватка вагонов для доставки строительных материалов, прежде всего щебня.

Сегодня в управлении КТЖ находится порядка 27 тысяч полувагонов. Однако, большая часть отдана исключительно под перевозки горнорудных грузов, то есть государственного парка вагонов физически не хватает для перевозки щебня, а частным компаниям-владельцам вагонов нерентабельно передавать свои вагоны под щебень.

Порожние вагоны, прибывающие на станцию, подаются клиентам с задержками. КТЖ объясняет это нехваткой станционных локомотивов. Дефицит станционной тяги оценивается порядка в 30-35 процентов, оборот вагонов превышает нормативы в 2-2,5 раза.

Вместе с тем эксперты полагают, что действующий аппарат диспетчеров нацперевозчика неэффективно управляет перевозочным процессом, ведь в предыдущие годы при идентичном парке локомотивов и уровне погрузки так остро проблема не стояла.

Поэтому считаем необходимым:

1) произвести целевое выделение вагонов под перевозку щебня, закрепить полигон курсирования. ранее такая практика существовала, специалисты об этом знают;

2) создать оперативный штаб с ежесуточным контролем ситуации по отгрузке. Включить в состав представителей партии ««AMANAT», НПП «Атамекен», местных исполнительных органов и бизнеса.

3) внедрить те системные решения, которые должны найти свое отражение в проводимой КТЖ трансформации. Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Депутат Рамазанова Лаззат Керимкуловна.

РАМАЗАНОВА Л.К. Спасибо, Павел Олегович.

Только что подняли вопрос FIDIC. На моей памяти, с 2010 года вообще рассматривается вопрос имплементации FIDIC в систему казахстанского, но, к сожалению, у нас оно имплементируется с особенностями казахстанского бюджетного законодательства. Действительно, Каирбек Айтбаевич, необходимо этот вопрос рассмотреть, но я бы хотела затронуть сейчас вопрос развития придорожного сервиса.

Немаловажной проблемой являются неразвитость и низкое качество придорожного сервиса. Так, из существующих на сегодня 1668 объектов придорожного сервиса более 30 процентов не соответствуют требованиям национального стандарта.

В разрезе областей можно посмотреть картину. По количеству объектов соответствующих нормативным требованиям лидируют Актюбинская, Атырауская и Костанайская, отстают Мангистауская, Карагандинская и Туркестанская области, о чем мои коллеги тоже говорили.

Однако в регионах не везде есть возможность воспользоваться даже элементарными удобствами, хотя многих категориях объектов сервиса национальным стандартом предусмотрено обязательное наличие благоустроенных санузлов.

Кроме того, по данным уполномоченного органа, 1142 объекта придорожного сервиса соответствует национальным стандартам, из них 95 процентов объектов сервиса соответствуют лишь третьей и четвертой категории. Получается, по всей республике только в 58 объектах придорожного сервиса имеются такие услуги, как АЗС, мотель, душ, СТО, автомойка и другие пункты общественного питания, торговли и медицинской помощи.

Согласитесь, что такой придорожный сервис отрицательно влияет на имидж и развитие туризма. Вместе с тем необходимо организовать доступность субъектам малого и среднего предпринимательства к финансовой помощи при строительстве придорожных инфраструктурных объектов на условиях проектного финансирования, поощрение субъектов малого и среднего предпринимательства, например, в развитии придорожного сервиса, что позволит дополнительно увеличить рабочие места и занятость местных жителей. Напомню, что почти 70 процентов сферы обслуживания – это представители субъектов женского предпринимательства, и на этом акцентирую еще раз внимание. Один субъект не решит, а сообщество может решить эту проблему.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Слово предоставляется депутату Саирову Ерлану Бияхметұлы.

САИРОВ Е.Б. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Шығыс Қазақстан және Абай облыстарында Қытай Эксим банкі қаржыландыратын «Талдықорған – Қалбатау – Өскемен», «Қалбатау – Майқапшағай» автомобиль жолдарын қайта жаңарту жұмыстары жүріп жатыр.

Жұмыс деген аты болмаса, отандық мердігерлердің немқұрайлығы, коррупциялық фактілердің арқасында бұл «сақалды» құрылысқа айналды. Олардың ішіп-жеп қойған, қаржысының қайда жұмсағаның құзыретті органдар әлі тексеріп түбіне жете алмай жатыр.

Соның арқасында құрылыс басталған кезден бері жұмыс қарқындылығы байқалған емес, ал пандемия кезінде тіпті тоқтап қалды.

2022 жылы екі қытайлық компания жобаларды консорциумға кіретін қазақстандық мүшелердің қатысуынсыз аяқтау туралы шешім қабылдады.

Биылғы жазда депутаттардың қатысуымен жергілікті халықтың бақылауының артуы, мердігерлердің жұмысының тиімділігін артыру шараларының арқасында құрылыс қарқын алып келеді. Дегенмен бүгінгі таңда қытайлық компаниялардың қызметкерлері жұмыс қарқынын бәсеңдетіп, жанар-жағармай, құрылыс материалдары қымбатшылығын, сондай-ақ жұмысшылардың жалақы көтеру талаптарын алға тартып, шарттың баға бөлігіне түзетулер енгізу мәселесін жиі көтеріп жүр.

Жұмыс кестесін бұзғаны үшін «ҚазАвтоЖол» ұлттық операторы «Синь-Синь» компаниясына мердігерлік шартты бұзғаны туралы хабарлама жіберді.

Қытайлық екінші «CITIC Construction» компаниясына да дәл осындай шара қолданылмақ. Шартты бұзу процедуралары құрылыс мерзімдерін кешіктіреді деген алаңдаушылығымыз бар.

Бұл жолдар аймақтағы негізгі көлік желісі болғандықтан, құрылыс мерзімдерінің созылып кетуі жергілікті тұрғындардың тарапынан наразылық тудыратындығы анық.

Мердігерлердің құзырлы органдардың атына жазған хатына сәйкес мемлекетаралық шарттарға байланысты берілген мемлекеттік кепілдеменің экономиясы бар.

Осы үнемделген қаржыларды іске асырылып жатқан жобаларға қайта енгізу қажет.

Мердігер компаниялармен тапсырыс беруші «ҚазАвтоЖол» шартты бұзып, арбитраждық сотқа барып, тағы уақытты жоғалтып алуы ықтимал.

«ҚазАвтоЖол» мен мердігер бір-бірімен соттасып жатқан кезде салынған жолдың өзі бұзылып, жұмсалған қаржы ауаға ұшуы ықтимал.

Талдықорған мен Өскеменге дейін, одан ары Майқапшағайға дейін өтпелі-кетпелі жүргіншілерді есептемегеннің өзінде 400 мыңнан астам жергілікті халық тұрады.

Жолдың жоқтығынан бүгін қаншама халық зардап шегуде.

Біздің ойымызша, осы қарқынды жоғалтпау мақсатында «ҚазАвтоЖолмен», Қытай компаниялармен бірлесе жұмыс жасауға Үкімет тарапынан нақты тапсырма берілуі тиіс.

Осы мәселе бойынша Үкімет мүшелері депутаттармен біріге отырып бір шешім қабылдауы қажет.

Себебі, шаң басып айналма жолмен жүрген жергілікті халықтың қабырғасына 6 жылдан бері жолдың жоқтығы өте ауыр тиіп отыр. Қаншама жол апаты болып, қаншама жазықсыз жандар қаза болды. Осы жолдармен күнде жүрудің өзі адамдардың моральдық-психологиялық жағдайына кері әсер етеді.

Жергілікті халық нақты жолды тезірек бітіретін шешімді күтіп отыр.

Халықтың шыдамының шегі де таусылып барады.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы, жаңа сіз 2023 жылы Қалбатау – Майқапшағай» жолы бітеді деп айттыңыз. Бірақ мен сізге айтайын, сол «Қалбатау – Майқапшағайдың» қазір Қаратал мен Ақмектеп бөлігі ғана бітіп отыр. Ал енді Ақмектептен Қалбатауға дейін жол емес тек бағыт бар. Оған сіздер қашан тас саласыздар? Қашан асфальт саласыздар? 2023 жылдың тек алды айы ғана қалды. Оған барлығымыз қашан үлгереміз? Сондықтан осы мәселені Үкіметпен бірге тезірек шешуге мен сіздерге өтініш жасаймын. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Сүлейменова Жұлдыз Досбергенқызы.

СҮЛЕЙМЕНОВА Ж.Д. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Негізі автомобиль жолдарының жалпы дамуы бұл, әрине, осы саланы сапалы кадрлармен қамтамасыз ету мәселесіне тікелей байланысты. Соған қатысты «AMANAT» партиясы фракциясының мүшесі ретінде автомобиль жолдары құрылысына кадрлар даярлау ісін түбегейлі шешу үшін келесідей ұсыныстар енгіземін.

Бүгінгі таңда жол шаруашылығы мамандары, жалпы, көлік құрылысы мамандары аясында даярланады. Аталған мамандықтың стандарттарын ашып көрсек, ол жерде жолды жобалау және жолдың құрылысына ғана арналған білім беру бағдарламалары қарастырылған. Бірақ бүгінгі таңда, жалпы, осы мамандықты және осы салағы сапалы мамандарды қамтамасыз ету үшін автомобиль жолдары арнайы мамандығын ашу қажет. Соның ішінде автомобиль жолдары мамандағының аясында автомобиль жолдарын жобалау, жолдарды салу, жолдарды пайдалану және жолдың қозғалысын ұйымдастыруға қатысты жаңа білім беру стандартын әзірлеу бүгінгі таңда кезек күттірмейтін мәселе екендігін атап өтеміз.

Көптеген ТМД мемлекеттерінде осы мәселеге арналған арнайы университеттер бар. Бірақ, біздің ойымызша, бүгінгі таңда автомобиль жол саласына жаңа технологияларды енгізу үшін біліктілікті арттыру және кадрларды қайта даярлау жүйесін енгізу қажет. Осы мәселені, Қайырбек Айтбайұлы, Оқу-ағарту, Ғылым және жоғары білім министрліктерімен бірлесіп шешсеңіздер. Осы ұсыныс бүгінгі үкіметтік сағаттың ұсынымдарында көрініс тапса деген ой айтқымыз келеді.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Әміреев Ғалым Махмұтбайұлы.

ӘМІРЕЕВ Ғ.М. Рақмет, Павел Олегович.

Бүгін шын мәнінде үлкен мәселені қарап жатырмыз. Үкіметтік сағаттар бұл мәселе бойынша бұрын-соңды болған, бірақ енді соңғы кезде әсіресе жол құрылысымен айналысып жатқан компаниялардың атынан екі мәселені айтқым келеді.

Бұл енді тікелей, Қайырбек Айтбайұлы, сіздің салаңыз болғаннан кейін айтып отырмын. Битумның мәселесі реттеле ме, реттелмей ме? Осы мәселені бір жағына шығару керек.

Екінші мәселе. Біз FIDIC-ті айтамыз, басқаны айтамыз, оларда кезінде қабылданған жақсы ережелер бар, бірақ соны біз қазір шетелдік қаржы институттарынан заем етіп қалған кезде солардың статусымен бірден біздің жобалар халықаралық болып кетеді де, солардың ережесімен өткіземіз. Ол ережемен қазір көп тендерлер өтпей жатыр, оған біздің компаниялар қауқарсыз деп жатырсыздар, түсе алмай жатқан жағдайлар да болып жатыр. Сондықтан осы екі үлкен мәселені ретке келтіру керек. Бұл сіздің қолыңыздан келеді.

Алаш арысы Әлихан Бөкейханұлы айтқандай, ел басқару біліммен емес, мінезден. Мінезді көрсететін уақыт келді, Қайырбек Айтбайұлы. Осы мәселелерді қазір біз талқылаймыз, жылы жауып қоя саламыз. Осы мәселелер бәрібір 2023 жылы алдымыздан шығады. Бір мінез көрсетіп, Үкіметте бір арнайы қарау керек пе, осы жолдарға байланысты көп мәселелерді бір жағына шығару керек. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Рақмет.

Депутат Нұрымова Гүлдара Алданышқызы.

НҰРЫМОВА Г.А. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Жамбыл облысы Меркі ауданында сайлаушылармен кездесу барысында Тұрар Рысқұлов ауылы тұрғындары қытайлық «СиньСин» компаниясының соғып жатқан автожолының ауылдың тура маңынан өтіп жатқан көпірдің және жолдың бітпей тоқтап қалғанына наразы болды. Тіптен жергілікті тұрғындар бірнеше рет митингтер өткізген болатын.

Шын мәнінде жол құрылысы кестеге сай жүрмегені, құрылысты аяқтамау үшін түрлі сылтаулар құрастырғаны анықталды. Олардың мақсаты құрылыстың қаражатын ұлғайту да болғаны анық.

Бітпейтін құрылыстың кесірінен ауыл тұрғындары шаң-топалаңның арасында жүріп, ыңғайсыздыққа тап болды. Қазірдің өзінде құрылыс өте жай жүріп жатыр.

Осы мәселелер бойынша, құрметті Қайырбек Айтбайұлы, жауапты жазбаша түрде беруіңізді сұраймын. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Әлтай Аманжол Дүйсенбайұлы.

ӘЛТАЙ А.Д. Рақмет, Павел Олегович.

Жол экономикамыздың қантамыры. Жол мемлекет дамуының ең маңызды көрсеткіштерінің бірі. Сондықтан да бүгінгі үкіметтік сағаттағы талқылау аса маңызды деп есептеймін.

Ұлытау облысының дамуы үшін «Қызылорда – Жезқазған», «Жезқазған – Арқалық» және «Жезқазған – Қарағанды» арасындағы үш бағыттағы тас жол өте маңызды деп есептеймін. Сондықтан осы үш бағыттағы тас жолдың нәтижелі, тиянақты, сапалы салынуына үлкен маңызды мән беруіміз қажет.

Біздің қазақта тастанды бала, тастанды әке деген сөздерді көп естуші едік. Кейінгі кездері «тастанды жол» деген сөзді жиі айтатын болдық. Бұның басты себебі – конкурсқа түсіп, конкурсты ұтып алып, одан кейін жолды бітірмей тастап кететін алаяқ компаниялар көбейіп бара жатыр. Не болмаса жолдың бір бөлігін салу үшін көп бөлігін бүлдіретін жолды салушы емес, жолды бүлдіруші компаниялар көбейіп бара жатыр. Соның бір ғана мысалы – Қарағанды мен Ақтоғай ауданының арасындағы үлкен жолға жалғанатын 120 шақырымдық жолдың небәрі 10 шақырым жолын салу үшін 110 шақырым жолды бүлдіріп тастаған. Бұрын Ақтоғай халқы Қарағандыға екі жарым сағатта баратын еді, енді қазір бес сағатта барады.

Ақтоғай ауданын азық-түлікпен қамтамасыз ететін фирмалар қызмет етуден бас тартуда. Мінеки әр нәрсенің салдары осындай «әттеген-ай» дегенге тірелетіні ақиқат. Сондықтан жол салатын компаниялардың «қара» тізіміне іліккен осындай алаяқ компанияларды алдағы уақытта конкурсқа қатыстырмау керек деп ойлаймын. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Рақмет.

Депутат Хамедов Абилфас Муслимович.

ХАМЕДОВ А.М. Спасибо, Павел Олегович.

Сегодня мы обсудили много вопросов, но среди них есть некоторые пожелания. Мы знаем, что во всех крупных городах имеется транспортные инспекции, и там очень большая коррупция. Хотелось бы, чтобы данный вопрос взяли во внимание.

Второй вопрос, который есть сегодня у предпринимателей, – это отсутствие зерновых вагонов. Сегодня собрали хороший урожай, но в направлении Грузии и Азербайджана практически отсутствуют вагоны.

Также мы обсудили вопросы битума. Сегодня есть несколько инвесторов, которые хотят сами за собственные средства построить перерабатывающие заводы по производству битума. Сегодня нет необходимости вкладывать государственные средства и объявлять тендеры. Данные предприниматели просят просто обозначить места строительства и обеспечить сырьем. Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Депутат Абақанов Елдос Нұрболұлы.

АБАҚАНОВ Е.Н. Спасибо, Павел Олегович.

Құрметті әріптестер, бүгінгі күні жол-құрылысы қарқынды дамып келе жатқаны анық. Алайда жол объектілерін жобалағанда, құрылыс жұмыстарын жүргізгенде қаншалықты экологиялық аспектілер ескеріледі деген сұрақ туындайды.

Өкінішке орай, ірі республикалық көлік жолы жобаларын іске асырғаннан кейін жол бойында заңсыз пайда болған карьерлер немесе жануарлар миграциясы өтетін желерде дұрыс жобалық шешімдердің болмауынан биоалуантүрлілікті сақтауға негативті әсерін біз барлығымыз көріп отырмыз.

Елімізде «жасыл» экологиялық құрылысты дамыту бойынша жұмыстар жүргізілгенімен, «жасыл» жол-құрылысын дамыту қажеттігі бойынша әлі де түсінік қалыптаспаған. Сол себепті жол-құрылысы бойынша экологиялық бағдарланған шаралар кешенін іске асыру өте маңызды.

Оның ішінде келесі мәселелер бойынша және келесі ұсынымдарды айтқым келіп отыр.

Біріншіден, жол құрылысында пайдаланылатын табиғи ресурстардың көлемін төмендетіп, оның орнына альтернативті нұсқаларды қолдану қажет.

Жалпы айтқанда, жол құрылысында өндірістік қалдықтарды қайта өндеуден пайда болған экологиялық материалдары қолдануға болады. Мысалы, елімізде металлургия саласының қалдықтарынан цемент және бетон жасағанда қолданатын гранулданған шлак, пештен шыққан кен яғни руда қалдықтарынан, табиғи тастан беріктігі төмен емес инерттік материалдарды шығаратын кәсіпорындар жұмыс жасап жатыр. Осындай кәсіпорындарды ынталандыру механизмдерін енгізу қажет деп есептеймін.

Екіншіден, жол-құрылыс жұмыстарының немесе жол-көлік құралдарының жұмыс істеуінің нәтижесінде топырақтың эрозиясы, батпақтану және құрғату процестерінің, көшкіндердің пайда болуының туындау және даму мүмкіндігін жою. Жолды ұйымдастыру, құрылыс процестерін ұйымдастыруды жасағанда осындай мәселелерді ескеріп, яғни жол салғаннан кейін сол маңайдағы табиғатты толыққанды сақтап қалу керекпіз.

Үшінші мәселе –жануарлар және өсімдіктердің тіршілік ету жағдайлары нашарлауға әкелетін әрекеттердің алдын алу керек. Жобалық құжаттарды жасауға қатысты методикаларды қайта қарастырып экологиялық шешімдер қағазда емес практикада жұмыс жасайтындай қылу қажет.

Осының барлығын ескере отырып бүгінгі үкімет сағатының ұсыныстары ретінде енгізгім келіп отыр.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Рақмет.

Депутат Амирханян Аветик Рубенович, пожалуйста.

АМИРХАНЯН А.Р. Спасибо, уважаемый Павел Олегович.

Сегодня обсуждаем очень важную тему дорог нашей страны, от которых зависит экономики и развитие страны.

Уважаемый Каирбек Айтбаевич, просьба от имени дорожников, особенно Западно-Казахстанской области, чтобы снять с проекта дороги четвертой категории, потому что проектировщики, когда делают проекты, живя в других областях, не изучая почву той или иной области, начинают проекты, в конце концов за некачественную дорогу отвечает подрядчик или заказчик. Это во-первых.

Во-вторых, материалы дорожают за счет перевозки железнодорожным транспортом из Актюбинской области в Западно-Казахстанскую область почти в 2,5-3 раза, потому что щебень намного дешевле, чем транспортировка, и то вагонов катастрофически не хватает во время сезона. Вы знаете, что у нас за шесть месяцев нужно успевать.

Теперь, Каирбек Айтбаевич, посмотрите, пожалуйста, с какого времени введен запрет на импорт битума из Российской Федерации, и изучить дороги, которые построены до и после этого. Всю мою сознательную жизнь я знаю, что всегда применяли вязкий битум 60 на 90 из Новокуйбышевска, а сегодня мы применяем битум 70 на 100. Разница уже в этом, и когда сказали, что в южных районах дорога плывет, это не только в южных, а по всей стране, где большая температура летом, естественно, это будет, потому что однозначно вязкости в этом битуме не хватает. Поэтому сегодня и дороги, вроде, везде качественные, в конце концов получается, что они служат несколько лет.

Поэтому просьба от имени дорожников и всей Западно-Казахстанской области обратить внимание на количество битума, который за последние месяцы, когда сезон заканчивается… По 1 тысяче тонн на область. Там работают 10-11 организаций, которые по 90 тонн битума за месяц используют, когда 90 тонн используется за два-три дня для организации.

Поэтому на сегодня каким образом будут завершать те объекты, которые согласно государственным закупкам должны завершить строительство этих дорог?

Прошу еще обратить внимание на материалы, которые возятся на расстояния – 800-1000 километров от Актюбинска до Уральска. От Уральска нужно будет транспортировать этот груз еще несколько сотен километров, когда солярка подорожала тоже в два раза на сегодня. Поэтому сегодня все дорожники, начиная с малого до крупного, живут за счет кредитов ради того, чтобы работать, не распускать коллектив, не распродать технику и не закрыть предприятие. Сегодня в очень тяжелом состоянии находятся дорожники. Поэтому просьба о вашей поддержке, чтобы они своевременно и качественно завершили работу. Спасибо.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо.

Коллеги, мы выбрали лимит по выступлениям. Есть предложение – по 2 минуты дадим на два выступления, чтобы коллеги высказались. Не будет возражений?

ОРНЫНАН. Нет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Слово предоставляется депутату Тажмагамбетовой Макпал Мазаковне.

ТӘЖМАҒАМБЕТОВА М.М. Рақмет, құрметті ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ.

Жолдар көңілге мұң арта ма,

Хан тәңірі мұнарта ма.

Өткенге өткізіңдер,

Көктемге жеткізіңдерші, – деп ауылға мұңданып барамыз.

Шекара аймағында бұған дейін бірнеше рет көтерілген Кеген, Нарынқол күре жолына қатысты мәселе жүйелі түрде шешілмей келеді. Ел ішінде қалаға адам тасымалдап жүрген жүргізушілер де көлігі қайта-қайта бұзылып, автобөлшек қымбат, жолақысын көтеріп жіберген. Осы мәселеге қатысты жазда, білесіздер, бірнеше рет ауыл тұрғындары, аудан тұрғындары жолды жапты, мәселе көтеріп шықты. Берген уәдеміздің орындалмағанына біз де қатты ұялдық. Қазір жолымыз қырық жамаудан құрақ көрпеге айналды.

Орташа жөндеу жұмыстарына қажетті сметалық құжаттар әзірленгенмен кейінге ысырылып отыр. Жалпы шекаралық аймақтың әлеуетін көтеру ауданның, облыстың ғана емес республикалық деңгейде назар аударатын стратегиялық міндет екенін жақсы білесіздер. Туризмді былай қойғанда сол аудандардағы көптеген халыққа қажетті аурухана, мектеп құрылыстары баяу жүреді. Оның себебі осы жолмен байланыстырады. Сондықтан осы аталмыш аудандардағы жолдың орташа жөндеуден өтуін міндетті екенін тағы ескерткім келеді. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Депутат Сартбаев Бауыржан Мейрамбекұлы.

САРТБАЕВ Б.М. Рақмет, құрметті Павел Олегович.

Құрметті Қайырбек Айтбайұлы! Мен сіздің назарыңызды «Қарағанды – Семей» жолына аударғым келеді. Неге десеңіз, бұл республикалық маңызы бар жол, ал сапасына қарасақ, өте төмен, ауылдың жолы сияқты. Ол жерде жазда болғанбыз. Сол жолдарды қашан бастайсыздар?

Екіншіден, жол бойындағы тұрақ сервистері туралы айтқым келеді. Мысалы, Бұқар жырау ауданының қасында, Ащысу өзенінің бойында автотұрақ бар. Сол 50 жыл бұрын қандай болды, сол жағдайда қалған. Ол жерде қаншама адам тұрады. Осы мәселеге де назар аударсаңыз. Рақмет.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Спасибо. Это та дорога, которая ведет в сторону Алаколя, да? Через Караганду, но в сторону Алаколя, да?

ОРНЫНАН. (МИКРОФОНҒА ЕМЕС).

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Ясно. Просто вспомнился один депутатский запрос трехлетней давности.

Все желающие выступили, уважаемые коллеги, разрешите подвести итоги по повестке дня.

Мы рассмотрели сегодня очень важный вопрос качества автомобильных дорог. Очень коротко резюмирую обсуждение.

Первое. Если мы хотим привести к нормальному состоянию 95 процентов дорог к 2025 году, нам нужно срочно пересмотреть подходы к планированию и расстановке приоритетов. Сегодня мы об этом много говорили.

Второе. В серьезной перезагрузке нуждается менеджмент реализуемых дорожных проектов, особенно тех, где участвуют деньги международных займов. Они не должны откладываться, сейчас они тянутся годами. Все начатые проекты нужно завершить, а уже затем начинать новые.

Третье. В пересмотре нуждаются подходы к содержанию дорог всех уровней – от республиканских трасс до межпоселковых дорог. Это стандарты, бюджеты, ресурсы. Здесь же необходимо четко обозначить подходы к коммерческим участкам и требованиям к ним.

Четвертое. Придорожный сервис – это отдельная тема для изучения и обсуждения. Нашей специализированной организации «ҚазАвтоЖол» пришло время не убегать от дополнительной нагрузки, а взять на себя ответственность за комплексное состояние дорог, включая сервис, связь и другое.

Пятое. Особого внимания заслуживают наша дорожно-строительная отрасль, ее кадровый потенциал, методическая, методологическая и научно-исследовательская базы. Также сегодня звучало много хороших предложений.

Шестое. К системе контроля качества работ и материалов также есть много вопросов. Без устранения пробелов в этой части деньги будут тратиться бесконечно и неэффективно.

Седьмое. Очень важно обратить внимание на производство дорожных материалов. В дорожной отрасли мы можем и должны иметь стопроцентную локализацию работ.

Уважаемые коллеги, сегодня мы выслушали доклад министра, вопросы и выступления наших депутатов по данной теме, мнение государственных органов, представителей бизнеса. Все они будут обобщены в рекомендациях.

Рекомендации буду сформированы с учетом результатов обсуждения, анализа конструктивных комментариев трансляции, предложений всех заинтересованных сторон. До конца недели есть возможность предоставить свои предложения в Комитет по экономической реформе и региональному развитию. Далее мы в официальном порядке направим их в Правительство.

Позвольте выразить благодарность министру, всем участникам сегодняшнего мероприятия, а также профильному комитету и аппарату комитета.

Уважаемые коллеги, на этом сегодняшний правительственный час завершен. Всем приглашенным спасибо за участие. Сау болыңыздар.

ОТЫРЫСТЫҢ СОҢЫ.

Орындаушы: Г. Молдашева,

Материалдық-техникалық қамтамасыз ету

басқармасының Инженерлік орталығы