*Тезисы Министра*

*на Правительственный час по вопросу:*

*«О состоянии и развитии автомобильных дорог в РК»*

**Уважаемый Павел Олегович,**

**Уважаемые депутаты!**

**Слайд 2**

Общая протяженность автомобильных дорог страны составляет **96 тыс.км.** из них **25 тыс.км** - это дороги республиканского значения, **71 тыс.км** – областного и районного значения*.*

Согласно поручению Главы государства перед нами стоит задача - **до 2025 года** довести долю дорог в нормативном состоянии по республиканской сети до **100%**, по дорогам местной сети до **95%.**

**Слайд 3**

Развитие транспортно - транзитного потенциала обеспечивается через **автомобильные транзитные коридоры.**

Общая протяженность **8 автомобильных транзитных коридоров** составляет **13 тыс.км.**

*Справочно:*

***Первый коридор*** *- «Западная Европа – Западный Китай», протяженностью 2 747 км.*

***Второй коридор*** *- «Алматы – Караганда - Нур-Султан – Петропавловск – граница РФ на Курган», протяженностью 1868 км.*

***Третий коридор*** *- «Нур-Султан – Костанай – гр. РФ на Челябинск», протяженностью 860 км.*

***Четвертый коридор*** *- «гр. КНР - Майкапшагай - Калбатау - Семей - Павлодар - гр.РФна Омск», протяженностью 1 116 км.*

***Пятый коридор*** *- «Алматы - Талдыкорган - Усть-Каменогорск – Шемонаиха – гр. РФ на Барнаул».*

***Шестой коридор*** *- «Актобе-Кандыагаш-Макат-Атырау-гр. РФ на Астрахань», протяженностью 893 км.*

***Седьмой коридор*** *- «Атырау-Уральск-Саратов», протяженностью 587.*

***Восьмой коридор*** *- ТРАСЕКА.*

**Слайд 4**

Сегодня в нормативном состоянии находятся **90%** дорог республиканской сети, **80%** дорог местной сети.

В текущем году ведутся строительно-монтажные работы на более **11** тыс. км автодорог общего пользования *(****7*** *тыс.км республиканской сети и* ***4,6*** *тыс.км местной сети).*

Из них на **республиканской сети** ведется строительство и реконструкция **4 тыс.км,** капитальным и средним ремонтом охвачено порядка **3 тыс.км**.

На **местной сети** автодорог всеми видами ремонта охвачено **4,6 тыс. км.**

Из республиканского бюджета на развитие автодорожной отрасли **на 2022 год** выделено **603 млрд.тг.**

**Слайд 5**

Согласно поручению Главы госдураства **мы должны завершить все ранее начатые проекты**.

В автодорожной отрасли таких проектов **всего 17**, с общим охватом **4 тыс.км** со сроком реализации **до 2024 года**.

До конца года планируется открыть движение порядка   
**1 тыс. км.**

**На оставшихся 3 тыс.км работу завершим в 2023 году.**

**Позвольте более подробно остановиться на основных реализуемых проектах.**

**Слайд 6**

В направлении «Центр-юг» **до конца 2024 года** будут завершены проекты **«Караганда – Балхаш – Бурылбайтал – Курты – Капшагай»** и **«Мерке – Бурылбайтал»** общей протяженностью **1 208 км.**

Общая протяженность участка **«Караганда – Балхаш - Бурылбайтал – Курты – Капшагай»**  **946 км.** Открыто движение на **428 км.** До конца года дополнительно обеспечим движение ещё **на 106 км.**

**Оставшиеся 412 км завершим в 2023 году.**

***Справочно:*** *проект начат в 2018 году завершение в 2023 году, участок Курты-Капшагай в 2020 году- 2023 году*

*Причины несвоевременного завершения: требования подрядчика на корректировку и расторжение консорциума с местными компаниями КазгерСтрой.*

По проекту **«Мерке – Бурылбайтал»** протяженностью 262 км **к концу года движение откроем на всем протяжении автодороги.**

На сегодняшний день открыт проезд на **158 км, ведутся работы на оставшихся 104 км.**

***Справочно:*** *проект начат в 2018 году завершение в 2023 году.*

*Причина несвоевременного завершения: требования подрядчика на корректировку.*

**Слайд 7**

В восточном регионе страны реализуются **3 крупных** автодорожныхпроекта общей протяженностью **1 363 км,** это **«Талдыкорган – Усть-Каменогорск», «Калбатау – Майкапшагай», «Ушарал – Достык».**

**В следующем году по всем данным участкам будут завершены строительно-монтажные работы.**

На сегодняшний день на участке **«Талдыкорган – Усть-Каменогорск»** общей протяженностью **768 км**, открыто движение на **649 км**, оставшиеся **119 км** завершим в 2023 году*.*

На участке **«Калбатау – Майкапшагай»** общей протяженностью **415 км**, движение открыто на **159 км,** вследующем году мы запустим оставшиеся **256 км.**

На участке **«Ушарал – Достык»** общей протяженностью **180 км,** обеспечен проездна **155 км**, **25 км** мы достроим в 2023 году.

***Справочно:***

*1)****«Талдыкорган – Усть-Каменогорск»*** *начат в 2017 году завершение в 2023 году.*

*2)* ***«Калбатау – Майкапшагай»*** *начат в 2019 году завершение в 2023 году.*

*3)* ***«Ушарал – Достык»*** *начат в 2018 году завершение в 2023 году.*

*Причина несвоевременного завершения: требования подрядчика на корректировку.*

**Слайд 8**

В западном регионе ведется реконструкция автодороги **«Актобе-Атырау-Астрахань»** *(проект начат в 2017 году, участок Актобе-Кандыагаш в 2021 году)***,** общей протяженностью **736 км**.

По участку **«Актобе – Кандыагаш», протяженностью 96 км** на сегодня обеспечен проезд на **52 км,** до конца этого годамы завершим строительство **44 км** иоткроем движение *(две полосы)* **на всем протяжении дороги***,* кроме обходов г.Алга, п.Бештамак и г. Кандыагаш.

**Полностью завершим данный проект в 2023 году.**

По проекту «**Кандыагаш – Макат»** протяженностью **339 км,** все асфальтобетонные работы завершены.

По проекту **«Атырау – Астрахань»** протяженностью **277 км**, на сегодня открыто движение на 60 км, а также **в конце года будет обеспечен проезд по новому покрытию еще на 70 км,** в том числе через населенные пункты Тущыкудык, Аккыстау и далее на Жанбай.

**Остаток работ на 147 км намечен на 2023 год.**

***Справочно:***

*1)****«Актобе – Кандыагаш»*** *начат в 2021 году завершение в 2024 году.*

*2) участки* ***«Кандыагаш – Макат»*** *и* ***«Атырау – Астрахань»*** *начаты в 2017 году завершение в 2023 году.*

*Причина несвоевременного завершения: корректировка технических решений, заготовка инертных материалов.*

Согласно поручению Главы государства **в текущем году мы начали реализацию двух участков** автодороги «**Подстепное – Федоровка»** протяженностью **72 км** *(на год 2022 выделено 6 млрд.тенге)*.

Также в этом году начата реализация проекта по строительству дороги **«Кызылорда-Жезказган»** общей протяженностью **218 км**.

*Справочно: Строительные работы были начаты на территории Кызылординской области (218 км) за счет средств ЕБРР.*

*На оставшихся участках (209 км) по Улытауской области ведутся конкурсные процедуры по определению подрядной организации, а также завершаются работы по разработке ПСД на некоторых участках.*

**Слайд 9**

Большое внимание уделяется восстановлению **дорог в Западно-Казахстанской области**.

Так проводится капитальный ремонт на дорогах «Казталовка – Жанибек – гр.РФ» *(145 км)* и «Униге – Бисен – Сайхин» *(103 км)*, общей протяженностью **248 км** *(бюджет 56 млрд.тг. до 2022 года освоено 23 млрд.тг.).*

В прошлом году открыто движение на **55 км**.

В текущем году планируется открыть движение еще **на 80 км автодорог** *(на 2022 год выделено 15 млрд. тенге).*

**До конца года на 135 км будет обеспечено движением по новому покрытию. Остаток работ на 113 км намечен на 2023 год.**

***Справочно:*** *начата реализация в 2019 году завершение в 2023 году.*

*Причина несвоевременного завершения: корректировка проекта, заготовка инертных материалов.*

**Слайд 10**

**В процессе проектирования находятся 3 новых проекта, это:**

«Атырау-Уральск» с юго-западным обходом г.Уральск - 521 км (13 участков);

- «Жезказган-Караганды» - 513 км (12 участка);

- «Актобе-Улгайсын» - 262 км (7 участка);

Завершение проектных работ планируется в 2024 году с последующим началом строительно-монтажных работ.

**Слайд 11**

Согласно Национальному стандарту объекты придорожного сервиса должны располагаться вдоль дороги в зависимости от категории сервиса.

Каждые **50 км** размещаются объекты, относящиеся **к категории Д** *(АЗС, СГУ, пункт розничной торговли),* через каждые **250** км – объекты **категории А** *(объект, предусматривающий весь спектр услуг).*

Вдоль республиканской сети количество объектов придорожного сервиса должно составлять не менее **1900** объектов.

На сегодняшний день вдоль республиканской сети расположено **1 701** объектов сервиса, **69%** *(****1 174*** *объектов)* из которых находится в нормативном состоянии *(соответствует требованиям Национального стандарта)*.

В текущем году за счет привлечения частных инвестиций планируется строительство более **60** объектов *(АЗС, санитарно-гигиенические узлы)* и приведение в нормативное состояние порядка **70** существующих объектов, что позволит довести вышеуказанный показатель до **74%**.

По итогам анализа и согласно нормативным требованиям для обеспечения всей республиканской сети требуется строительство порядка **200** объектов.

При развитии объектов придорожного сервиса мы сталкиваемся с ограничениями по предоставлению земельных участков, так как они сейчас находятся в ведении МИО.

Для решения данной проблемы мы предлагаем соответствующую поправку в Земельный кодекс в части передачи земель, расположенных вдоль республиканских дорог от МИО Национальному оператору - Казавтожол и в дальнейшем на конкурсной основе осуществлять передачу потенциальным инвесторам для развития сервиса с последующим выкупом.

**Слайд 12**

В целях обеспечения внутренней транспортной связанности регионов с центром продолжается развитие местной сети автодорог.

Развитие, ремонт и содержание автодорог областного и районного значения, а также улично-дорожной сети **находится в ведении местных исполнительных органов.**

На сегодняшний день общая протяженность автодорог местного значения составляет **71 тыс. км.**

**80%** дорог находится в нормативном состоянии *(это 56 тыс. км)*.

Согласно поручению Главы Государства перед **местными исполнительными органами** стоит ключевая стратегическая задача - **к 2025 году довести 95% дорог местного значения в нормативное состояние.**

В целях реализации поставленной задачи **МИО должны до 2025 года обеспечить** строительство и ремонт не менее   
**14 тыс. км** местных дорог *(с ежегодным выделением средств в размере 400 млрд. тенге, а также выделения средств на содержание отремонтированных дорог порядка 85 млрд. тенге).*

По итогам 2022 года довести в нормативное состояние **до 85%** автодорог местной сети.

**Согласно Бюджетному кодексу Министерством выделяются трансферты на развитие дорог местной сети на паритетной основе.**

В 2022 году на строительство и реконструкцию дорог местного значения выделено - **372,3 млрд. тенге** *(в т.ч. РБ - 278,9 млрд. тг., МБ – 93,4 млрд. тг),*

За счет выделенных средств ведутся работы на **4,6 тыс. км.**

**Порядка 70% строительных работ уже выполнено.**

В целом финансирование дорожных проектов местной сети осуществляется **на паритетной основе**, то есть 50% из республиканского бюджета, 50% из местного.

Только две области в порядке исключения финансируются по принципу **70% на 30% ввиду наихудшего состояния дорог,** это **ЗКО и Атырауская область.**

*Справочно: с 2023 года финансирование на ремонт дорог будет осуществляться через Министерство национальной экономики в рамках ТОХ (трансферт общего характера) на 2023-2025 годы.*

**Слайд 13**

**Особое внимание уделяется качеству дорожно-ремонтных работ и диагностике состояния автодорог.**

Экспертиза качества работ и материалов по республиканским дорогам осуществляется за счет средств, выделенных из РБ и полностью **охватывает всю сеть.**

**По местным дорогам средства предусматриваются из местного бюджета на усмотрение МИО.**

За 9 месяцев осуществлено порядка **10 тыс.** выездов *(республиканская сеть (РС) – 5 980, местная сеть (МС) – 4 228)*, в результате выявлено **5,1 тыс.** нарушений *(РС – 3 260, МС – 1 854)* .

***Справочно:***

*На сегодняшний день 2 904 нарушений устранено (РС – 2 383 (73%), МС – 521 (28%)), 245 не устранено (РС – 213 (7%), МС - 32  (2%)) и 1 965 находятся в работе (РС – 664 (20%), МС - 1 301 (70%)).*

По результатам проведенной экспертизы **2** подрядные организации по строительству и ремонту дорог лишены лицензий, приостановлена деятельность **17** инженеров, осуществляющих технадзор, службы технадзора и подрядчиков оштрафованы на сумму **29,3 млн. тенге.**

Подрядными организациями было переустроено работ на сумму **2 млрд. тенге (РС – 976 млн тенге, МС – 1,0 млрд. тенге).**

**Слайд 14**

В настоящее время протяженность платных участков составляет **2,2 тыс.км** *(2 161 км).* Общие сборы с начала текущего года составили **16,5 млрд.тг.**

*Справочно:* ***Платность внедрена на 11 участках****: «Нур-Султан-Щучинск», «Нур-Султан-Темиртау», «Алматы-Капшагай», «Алматы-Хорогос», «Капшагай-Талдыкорган», «Тараз-Кайнар», «Шымкент-Тараз», «Шымкент-Ташкент», «Шымкент-Кызылорда», «Щучинск-Кокшетау», «Нур-Султан-Павлодар».*

***Тариф для легковых автомобилей – 1 тенге за 1 км, для грузовых – 25 тенге за 1 км.***

*В связи с многочисленными обращениями пользователей местного грузового транспорта* ***Кызылординской области*** *вносятся изменения в приказ в части* ***внедрения в стране на платных дорогах годовой абонемент*** *(350 тысяч тенге в год).*

Для дальнейшего перевода автодорог на самосодержание, **платность** планируется ввести на участках автодорог **II категории** протяженностью **2,5 тыс. км** после приведения их в нормативное состояние.

В связи с наступлением межремонтных сроков ведутся соответствующие работы (текущий и средний ремонт).

***Справочно:***

*Кызылорда-Аральск, Актобе-Уральск, Актобе-Оренбург, Кайнар-Бишкек, Жетибай-Шетпе-Бейнеу-Акжигит, Павлодар-Семей, Северный обход г.Нур-Султан», Уральск-Саратов, Кокшетау-Петропавловск, Нур-Султан-Атбасар, Павлодар-Омск, Семей-Калбатау (2 579 км).*

**В целом до 2025 года, по мере завершения реконструкции участков дорог, будет поэтапное внедрение платности на 11 тыс.км.**

**Уважаемые депутаты,** как Вам известно, при реализации проектов в автодорожной отрасли возникают проблемы **с доставкой инертных материалов в западный регион и с дефицитом битума.**

Эти две проблемы стали системными и ежегодно они вызывают массу недовольства.

Хотел пояснить по этим двум позициям.

**Потребность** вагонного парка в перевозках инертного материала составляет **5 тыс. вагонов**.

Однако, фактически задействовано в перевозке порядка   
**1 тыс. вагонов** (собственность АО «Казтемиртранс»).

Это объясняется тем, что существующий парк грузовых вагонов недостаточен в сезонных перевозках, так как задействован в перевозке угля, зерна, руды, инертного материала и т.д.

***Основные собственники:***

*Всего в стране грузовой парк полувагонов составляет* ***58 тысяч единиц.***

*АО «Казтемиртранс»* ***АО «КТТ»*** *–* ***27 724 ед.*** *(в т.ч. 4980 ед. находятся в ремонте).*

***Рабочий парк*** *– 22 744 ед.*

***В оперировании*** *у КТТ – 13 060 ед.*

***В аренде:***

*1) Арселор Миттал – 1800 ед.; (задействованы под углем и металлом)*

*2) Шынгар транс – 9 ед.;*

*3) Первая мультимодальная компания – 2748 ед.;*

*4) АО Транко – 1999 ед.; (задействованы под углем и рудой).*

*5) АО Транском – 3128 ед. (1879 ед. задействованы под углем и рудой).*

*ТОО «ТрансКом» -* ***9 690 ед****. – задействовано в* ***перевозке угля и грузов группы ERG;***

*ТОО «Исткомтранс» -* ***4 193 ед****. – задействовано в* ***перевозках Шубарколь Комир;***

*ТОО «Богатырь транс» -* ***1 108 ед****. – задействовано в* ***экспортных перевозках угля***

*ТОО «РТА-Транс» -* ***1 066 ед****. – задействовано в собственных перевозках.*

В связи с разницей в тарифе *(арендная ставка)* **частные собственники вагонов не заинтересованы в перевозке щебня** *(ставка КТТ 13-15 тыс. тенге, ставка частного парка более 20 тыс. тенге)*.

**Слайд 15**

**Что касается битума**. Фактическая годовая потребность согласно ПСД составляет **1,7 млн. тонн в год.**

Данная потребность не покрывается отечественным производством. Сегоднятри отечественных завода производят битум *(ПНХЗ, Каспи битум, Казак битум)* в объёме **1 млн. тонн в год.**

**Справочно:**

*- завод* ***«Kaspi Bitum»*** *г. Актау (мощность* ***360 тыс. тонн*** *в год);*

*- завод* ***«ПНХЗ»*** *г. Павлодар (мощность* ***350 тыс. тонн*** *в год);*

*- завод* ***«Qazaq Bitum»*** *г. Шымкент (мощность* ***240 тыс. тонн*** *в год);*

Производство битума на отечественных заводах осуществляется путем переработки частной нефти по заказу ресурсодержателя (АО «Казмунайгаз»).

Готовый продукт в виде битума реализуется конечному потребителю ресурсодержателем.

**Соответственно ценовая политика устанавливается и регулируется ресурсодержателем.**

В целях решения вопроса по своевременной поставке битума и недопущению роста цен в дальнейшем Национальным оператором «Казавтожол» будет обеспечиваться **единый закуп битума у ресурсодержателя путем заключения соответствующего контракта.**

**Слайд 16**

**Уважаемые депутаты**, нам необходимо в первую очередь завершить действующие проекты, и затем поэтапно приступить к проектам, где идет разработка ПСД с началом реализации после 2024 года.

В рамках исполнения поручения Главы государства Министерством **ведется работа по реформированию автодорожной отрасли.**

В дальнейшем при реализации автодорожных проектов будет применяться **принцип «от количества к качеству».**

В целях повышения качества автомобильных дорог мы подготовили пакет поправок в действующее законодательство по следующим направлениям.

**Первое.** ***Развитие науки, электронной базы материалов и новых технологий .***

**На базе КаздорНИИ создана Единая база новых технологий и дорожно-строительных материалов.**

Сейчас идет сбор информации по качеству материалов карьеров, битумных заводов, а также новые технологии, особенности климата, геологические и гидрогеологические данные.

Данным институтом будут формироваться типовые конструкции дорожных одежд для каждого региона с учетом интенсивности движения, расчетных нагрузок.

Исходными данными Единой базы будут руководствоваться при проектировании и строительстве.

*Справочно: Министерством разработан приказ, в котором определен механизм, предусматривающий выделение средств на развитие науки от стоимости СМР в размере 0,5%.*

*В мире на поддержание науки в дорожной отрасли ежегодно выделяется* ***от 0,2 до 2%*** *от всего бюджета отрасли, в частности в США - 2%, в Корее и России - 0,2%, а* ***в Казахстане - 0,003%.***

***Второе. Совершенствование нормативной базы.***

На сегодняшний день в Казахстане насчитывается более 1200 стандартов и нормативов в автодорожной отрасли, в т.ч. имеются нормативные документы со времен Советского союза *(17 ед.).*

В рамках реформирования Министерство меняет подходы к формированию нормативной базы.

В дальнейшем при разработке национальных стандартов будут учитываться научные исследования, заключения лабораторных исследований, результаты долговременного мониторинга опытных участков и пилотных проектов.

Институтом **КаздорНИИ** с**оздается новая унифицированная система нормативно-технических документов**, состоящая из примерно 50-70 усовершенствованных документов, с четко разграниченной приоритетностью национальных стандартов и нормативно-технических документов, исключающая дублирование норм. Будет осуществляться их оперативная актуализация, с учетом внедрения новых технологий в дорожную отрасль.

**Соответствующие нормативные документы будут внедряться поэтапно до 2025 года.**

Проектирование будет учитывать температурные характеристики каждого региона в разрезе климатических зон и интенсивности движения, это даст возможность повышать эксплуатационные характеристики, так называемая **Технология суперпейв**.

Сейчас у нас учитываются только **3 климатические зоны** *(предусмотрены 2 марки битума)*, в технологии Суперпейв будут учитываться **10-15 климатических зон.**

Для каждого региона будут формироваться отдельные составы асфальтобетонных смесей, битума, щебня *(конструкция дорожной одежды).*

***Третье. Качественная реализация дорожных проектов.***

**Слайд 17**

Одним из новшеств в рамках реформирования отрасли, **является переход и реализация автодорожных проектов по принципу ЕРСМ контракта.**

Основные преимущества данного контракта в том, что **стоимость контракта будет определяться по укрупненным расценкам без привязки к ТЭО и ПСД.**

***Справочно:***

***Стоимость реконструкции 1 км автодороги:***

*Первая категория 4 полосы и более – от 600 млн. тенге*

*Вторая категория 2 полосы – от 400 млн. тенге*

*Третья категория 2 полосы – от 250 млн. тенге*

ЕРСМ контракты зарекомендовали себя в зарубежных странах.

По принципу ЕРСМ контракта **ОДНИМ исполнителем** осуществляется **полный жизненный цикл проекта**, от стадии **проектирования до дальнейшего содержания данного участка на протяжении 10 лет.**

Также, исполнитель ЕРСМ-контракта берет на себя  **обязательства** по рискам на удорожание проекта *(исполнитель несет самостоятельно ответственность при удорожании проектов),* по надлежащему качеству выполненных работ, по своевременной реализации проекта, по дальнейшему содержанию *(после реконструкции содержанием дороги в течении 10 лет будет заниматься непосредственно сам исполнитель).*

Кроме этого, прорабатывается вопрос внедрения **условий международных правил** **«FIDIC»** во всех новых контрактах.

Это позволит применять корректировку стоимости основных дорожно-строительных материалов (эскалация) в случае удорожания.

В целом, предлагаемые поправки предусматривают совершенствование нормативной базы с применением научного подхода и формированием электронной базы дорожно-строительных материалов и новых технологий для правильности принятия проектных решений и изыскательских работ.

**Слайд 18**

**Уважаемый Павел Олегович, уважаемые депутаты!**

Для внедрения вышеуказанных изменений Вами инициированы поправки в **4 кодекса, 4 закона, и 27 НПА.**

*Справочно:*

*- «Гражданский», «Бюджетный», «Лесной» и «Земельный» кодексы;*

*- Законы РК «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности», «Об автомобильных дорогах», «О противодействии коррупции», «О разрешениях и уведомлениях»;*

*- 27 соответствующих нормативно-правовых актов.*

Все инициативы поддержаны государственными органами и организациями. В настоящее время Правительственное заключение Правительства подготовлено и находится на стадии согласования.

Спасибо за поддержку!

**Назарларыңызға рахмет!**