*Қазақстан Республикасы Парламенті Мәжілісінде*

*2017 жылғы 10 сәуірде өтетін «Инфрақұрылымды*

*дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған «Нұрлы жол»*

*мемлекеттік бағдарламасын іске асыру барысы туралы*

 *(көліктік-логистикалық инфрақұрылым)» деген*

*тақырыптағы Үкімет сағатында Экономикалық*

*реформа және өңірлік даму комитетінің төрағасы*

*Н.С. Сабильяновтың қосымша баяндамасы*

**Құрметті Владимир Карпович!**

**Құрметті депутаттар!**

Инфрақұрылымды дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы әлемдік экономиканың өсуінің бәсеңдеуі жағдайында іскерлік белсенділікті қолдауға және жұмыспен қамтуды қамтамасыз етуге басты ынталандырушы фактор болып отырғаны өздеріңізге мәлім.

Осы бағдарламаны жеті бағыт бойынша іске асыру үшін 2015-2019 жылдарға, тұтастай, **5** триллион **300** млрд. теңге көзделді.

Оның ішінде тек автомобиль магистральдарын дамытуға
**2** триллион **400** млрд. теңге жұмсалатын болады және жаңа жобаларға байланысты бұл қаражат көбейетін болады.

Мұның өзі, тиімді көліктік-логистикалық инфрақұрылым құру – бағдарламаның маңызды бағыттарының бірі екенін айғақтайды.

Сонымен бірге, Қазақстан Республикасының Президенті Нұрсұлтан Әбішұлы Назарбаев «Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты Қазақстан халқына Жолдауында «Еліміздің көлік және транзит әлеуетін толық ашу үшін көрші елдермен үйлесімді іс-қимыл қажет. Жүктердің еркін транзитін, көлік дәліздерін құру мен оларды жаңғырту ісін қамтамасыз ету керек. Көлік инфрақұрылымын басқаруға, көрсетілетін қызмет деңгейін арттыруға және әкімшілік кедергілерді жоюға ерекше көңіл аудару қажет.» деп атап көрсетті.

Сондықтан біз Мемлекет Басшысының тапсырмасын бірлесе әрі сапалы орындауымыз қажет.

Бүгін инвестициялар және даму министрі ҚАСЫМБЕК Жеңіс Махмұдұлы өз баяндамасында «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын іске асыру барысы аясында көлік және логистика инфрақұрылымын дамыту туралы жан-жақты ақпарат берді.

Сондай-ақ, кейбір жекелеген мәселелерге тоқталып кеткім келеді.

***Бірінші. Автожол саласында:***

«Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасында ұзындығы
7 мың шақырымнан асатын 11 автожол жобасын салу көзделген, олардың ішінде қазіргі уақытта 7 жоба іске асырылуда.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомагистралі, «Орталық-Оңтүстік» бағыты бойынша «Астана – Теміртау» және «Алматы – Қапшағай» автожол учаскелері, «Астана – Өскемен» бағыты бойынша «Қапшағай – Балпық би» автожол учаскесі, «Астана – Петропавл» және «Бейнеу – Шетпе» автожол учаскелері пайдалануға берілді.

Алайда, еліміздің маңызды көлік жолдарын жобалау кезінде де, сондай-ақ оларды салу кезінде де жобалық шешімдерге салғырт әрі атүсті қарау жол жүрісі қауіпсіздігіне қатер төндіреді.

Мысалы, бұқаралық ақпарат құралдарында «Қапшағай – Балпық би» автожолының аяқталған учаскесінде Мұқыр өзені арқылы өтетін жаңа көпірдің тұсында Алғабас ауылының маңында, жолдың ойлып кеткені туралы ақпарат болды.

Бұдан басқа, аяқталған бір ғана «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көлік-транзит дәлізі жобасы пайдаланудың алғашқы жылының өзінде-ақ су ағынына төтеп бере алмай отыр. Мәселен, Жамбыл облысында су басу қауіпі салдарынан 11 шақырым жолда уақытша жүріс жабылды.

Көлік одағының сарапшылары «Алматы – Орал» бағытындағы жол жабынының және инфрақұрылымды жабдықтандырудың нашар күйде екенін, тіпті, жолдың салынған учаскелерінде шұңқырлар мен ойықтардың орын алып отырғандығын айтуда.

«Орталық – Шығыс»,«Астана – Өскемен» маңызды бағыттардың бірінде мердігерлермен болып жатқан даулардың салдарынан конкурстық рәсімдік ұзаққа созылуда. Осы автожол шеңберінде 2015-2016 жылдары тек «Астана-Павлодар» учаскесіне **164,7** млрд.теңге бөлінген болатын. 2016 жылдың соңына қарай бұл учаскенің – 441 шақырымның 220 шақырымы ғана, яғни жартысы дайын болды. Сондықтан жалпы ұзындығы 1018 шақырым болатын «Астана – Өскемен» автожолының сапалы әрі дер кезінде аяқталатыны күмән туғызады.

Министрлік осы автомобиль жолын реконструкциялауды уақтылы әрі сапалы аяқтауға бар күш-жігерін салуы қажет.

Сонымен қатар, «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасына енбеген республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының проблемалық учаскелерінде жөндеу жұмыстарын да жүргізу керек. Мысалы, Қарағанды – Боғас автожолында Қызылкесік – Тарбағатай 60 шақырым учаскесінде асфальт жабыны жоқ, ал осы автожолдың Айғыз – Баршатас учаскесі, сондай-ақ Семей – Қайнар, Жалпақтал – Казталовка – Ресей Федерациясы шекарасына дейінгі автожолдар тым нашар күйде.

Автомобиль жолдарына жөндеу жұмыстары жүргізіліп, реконструкцияланғаннан кейін олардың көп ұзамай тез бүлінетін жағдайлары да жиі кездеседі.

Осыған байланысты, шамасы, министрлік пен құқық қорғау органдары жұртшылықты, тәуелсіз сарапшыларды тарта отырып, пайдалануға берілетін автомобиль жолдарының сапасы бойынша аудит пен ревизия жүргізуі қажет. ҚазАвтоЖол ұлттық компаниясы келісімшарттық міндеттемелерін адал орындайтын компаниялармен жұмыс істеуі тиіс.

2016 жылы ҚазАвтоЖол ұлттық компаниясы тауарларды, жұмыстарды және көрсетілетін қызметтерді сатып алуға байланысты 21 талап-арызбен сотқа жүгінген. Алайда даулар тек жосықсыз мердігерлердің кінәсінен ғана емес, сонымен қатар ҚазАвтоЖолдың сатып алу жүргізу кезіндегі әрекеттеріне байланысты да туындап жатады.

Сондықтан да, квазимемлекеттік сектор субъектілерінің, оның ішінде «ҚазАвтоЖол» ұлттық компаниясы» АҚ-ның, сатып алуды жүргізуін реттейтін және лауазымды тұлғалардың жауапкершілігін, қызметінің ашықтығын қамтамасыз ететін Сатып алу туралы жаңа заңды қабылдайтын уақыт келді.

Тағы бір маңызды мәселелердің бірі – жол бойындағы сервистің нашар дамуы және оның сапасының төмен болуы. «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасында 260 сервис объектісінің құрылысы көзделген, оның ішінде 31 объекті республикалық бюджет есебінен және 229 объекті жеке инвесторларды тарту есебінен салынуға тиіс.

Бүгінгі таңда ұзындығы 97 мың км-ден асатын жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарда 3 мыңнан асатын жол бойындағы сервис объектісі бар, олардың 75 %-ы белгіленген талаптарға сәйкес келмесе, 25 %-ы ұлттық стандарттың үшінші немесе төртінші (соңғы) санатына ғана сәйкес келеді.

Бұл да шешімін табуы қажет проблема.

Қазіргі кезде жолдарда, оның ішінде республикалық маңызы бар жолдарда ұялы байланысқа қол жеткізуге қатысты проблемалар бар.

Жолда жүріп келе жатқанда, әсіресе қыс кезінде жедел шешуді қажет ететін әр түрлі жағдайлар жиі орын алып жатады.

Сондықтан, облыстық және республикалық маңызы бар автожолдарда ұялы байланысқа қол жеткізуді қамтамасыз ету керек.

***Екінші. Теміржол көлігі саласында***

 «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасында қазіргі жүк ағынын ынталандыру және оның қарқындылығын арттыру үшін Каспий өңіріне шығатын «Боржақты – Ерсай» теміржол желісінің құрылысы көзделген. Оның тапсырылу мерзімі 2015 жыл болатын. Ұзындығы небары 14 шақырым болатын бұл жобаның өзі де пайдалануға 1 жылға кешіктіріліп берілді.

«Алматы – Шу» теміржол учаскесіндегі екінші жолдарды іске қосу халықаралық транзит ағынының «тар» жерлерін еңсеруге және өткізу қабілеттілігін 2,5 есеге арттыруға, ал жүктерді тасымалдау мерзімін 2 есе қысқартуға мүмкіндік берер еді. Алайда жоспарланған екінші жолдардың бүгінгі таңда тек жартысы ғана, яғни 110 шақырымның орнына 52 шақырымы пайдалануға берілді.

Бұл ретте «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына сәйкес осы учаске бойынша 2016 жылы тасымалдау қабілеттілігі 25,0 млн.тоннаны құрауы тиіс болатын, бірақ оған да қол жеткізілмеді.

Сонымен қатар, жолаушылар вагондарының көбісінің тозғанына, ескіркеніне байланысты жолаушылар вагондарының паркін жаңарту қажет.

***Үшінші. Су көлігі саласында***

Ақтау теңіз портын кеңейту және Құрық портындағы паром кешенін салу есебінен Каспийдегі порт инфрақұрылымының өткізу қабілеттілігі 25 млн. тоннаға жетуге, оның ішінде паром қуаттылығы 6 млн. тоннадан астам жүк болуға тиіс.

Бұл жоба да мерзімінде аяқталмады. Іс жүзінде 2016 жылы толық іске асырылуы тиіс еді. Ұлттық қордан бөлінген **21,8** млрд. теңге қаражатқа Үкімет резервінен **7** млрд. тенгеден астам қосымша қаражат тартылғанын атап өту қажет. Бұл ретте бүгінгі күні Құрық портының паромдық өткелінің алғашқы іске қосу кешені ғана қосылды.

***Төртінші. Авиация саласында***

«Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасында Астана әуежайының жолаушылар терминалын реконструкциялауға және өткізу қабілеттілігін 2020 жылға қарай жылына 7,6 млн. адамға дейін кеңейту үшін 2015-2017 жылдарға **59** млрд. теңге көзделген болатын.

Астана әуежайының жаңа жолаушылар терминалы құрылысының аяқталу мерзімі 2017 жылдың наурыз айында белгіленген болса да, ол әлі аяқталған жоқ.

***Бесінші. Логистика саласында***

«Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасында «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы «құрғақ портының» құрылысы, инфрақұрымын салу көзделген. Бұл транзиттік жүктерді тасымалдауды жылына 4 млн. тоннадан астам арттыруға мүмкіндік береді. Ол үшін 2015-2016 жылдары республикалық бюджеттен **36,8** млрд.теңге, ҚТЖ қаражатынан – **40,4** млрд.теңге бөлінді, барлығы **77,2** млрд.тенге.

Бұл жерде де іске асыру мерзімі бұзылған. Аталған жоба 2015 жылы тапсырылуы тиіс болатын. Индустриялық аймақ әлі күнге дейін жұмыс істемейді – учаскелердің 81 пайызы игерілмей жатыр. Логистика аймағындағы құрылыс кешіктірілуде. Арнайы экономикалық аймаққа тіркелген 69 қатысушының 39-ы 2015 жылы нөлдік салық есептілігін тапсырған, объектілер салуға және кәсіпкерлік қызметті жүзеге асыруға арналған жерлер тек 9 қатысушыға ғана берілген. Тиісінше, жеке инвестициялардың күтілетін көлемі, бюджетке түсетін түсімдер және құрылған жұмыс орындары жоқ.

«Құрғақ портқа» құйылған 31,3 млрд.теңге көлеміндегі инвестиция біз күткендей әзірше нәтиже бермеді, мәселен 2016 жылы «КТЖЕ-Қорғас гейтуэй» ЖШС-нің өндірген өнім көлемі небары 717 млн.теңге құрады.

«Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары бойынша екі арнайы экономикалық аймақта, оның ішінде «Қорғас – Шығыс қақпасы» аумағында 2016 жылы тауар өндіру (жұмыстар, көрсетілетін қызметтер) көлемі 13,3 млрд.теңгеге, ал салынған жеке инвестициялар көлемі 438 млрд.теңгеге жетуі керек болатын. Нәтижесінде бұл көрсеткіштерге де қол жеткізілген жоқ.

Тиісінше, «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының инфрақұрылымын тиімді пайдалану және экспорт әлеуетін арттыру үшін инвесторлар мен кәсіпкерлік субъектілерін тарту жұмысын күшейту талап етіледі.

Сөзімнің соңында Инфрақұрылымды дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасының ауқымды көліктік-логистикалық жобаларын іске асыру бойынша Мемлекет басшысы қойған барлық міндеттерді сапалы әрі уақтылы орындау қажет екенін атап өткім келеді.

Бұл үшін Министрліктің мүмкіндіктері жеткілікті, мақсаттар айқын, оған қол жеткізуге болады, сондықтан оларға жемісті жұмыс тілейміз.

Назар аударғандарыңызға рақмет!