*Экономикалық реформа және өңірлік даму комитетінің төрағасы Н.С. Сабильяновтың 2024 жылғы   
23 желтоқсанда ҚР Парламенті Мәжілісінде «Елдің көлік-логистика әлеуетін дамыту туралы» тақырыбы бойынша өтетін Үкімет сағатына қосымша баяндамасы*

**Құрметті Альберт Павлович!**

**Құрметті депутаттар!**

Көлік министрі өз баяндамасында елдің   
көліктік-логистикалық әлеуетін дамытудың негізгі аспектілерін атап өтті. Дегенмен мен келесі мәселелерге тоқталғым келеді.

***Біріншіден, автомобиль жолдарын дамыту***

Мемлекет басшысы атап өткендей, еліміздегі **республикалық және жергілікті жолдардың** жай-күйіне **байланысты** азаматтарымыздың айтқан **сындары орынды**. Бұл ретте жұртшылық тарапынан ескертулердің басым бөлігі **жергілікті** жолдарға қатысты болып отыр.

Көлік министрлігінің деректері бойынша қанағаттанарлық жағдайдағы жергілікті маңызы бар жолдар **87 пайызды** құрайды.

Алайда, жергілікті жолдардың тек **31 мың шақырымында** немесе **44 пайызында** асфальт-бетон жабыны төселген. Ал қалған 39 мың **шақырымында** немесе 56 пайызында **қиыршық, ұсақ тастар мен топырақ** төселіп жатыр.

Осыған байланысты **қиыршық, ұсақ тастар мен топырақ төселген жолдарды қанағаттанарлық жағдайдағы** жолдарға жатқызбау үшін автожолдардың **сапасын бағалау өлшемшарттарын** **қайта қарау** қажет деп есептейміз. Нәтижесінде біз жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарының **нақты** жай-күйі туралы білетін боламыз.

Сондай-ақ, мемлекет **100%** қатысатын **«ҚазАвтоЖол» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы** автомобиль жолдарының **Ұлттық операторы** болып табылады. Бірақ ол бір уақытта **2 функция** атқарады, атап айтқанда, автомобиль жолдарын **салу** және оларды реконструкциялау, жөндеу мен күтіп-ұстаудың ұйымдастырылу барысы мен сапасын **бақылау**. Яғни, ол жолды **өзі салып, өзін-өзі бақылайды** екен.

Осындай жағдай **Жол активтері сапасының ұлттық орталығында** да орын алуда, ол жобаларға **ведомстволық сараптаманы** өзі жүргізеді, таңдау түріндегі құрылысқа **ұсыныстарды өзі** береді және мердігер ұйымдардың жұмысынан **кемшіліктерді өзі** табады. Сөйтіп, мүдделер қақтығысы туындайды. Ал мемлекеттің стратегиялық міндеттерін іске асыру кезінде бұған жол берілмеуі тиіс.

Бұдан басқа, жергілікті **техникалық қадағалау** қызметтері жұмысының әлсіздігі байқалуда. Олар атқаратын жұмыстардың сапасы үлкен наразылық тудырады, техникалық қадағалау функциялары формальды түрде орындалады.

Тағы бір мәселе, автомобиль жолдарын бұзатын ауыр жүк тасымалдайтын машиналар. Бұл жүк көліктерінің салмақ параметрлерін өлшейтін автоматтандырылған станциялардың қажетті санының болмауынан туындап отыр. Елімізде **50-ге жуық автоматтандырылған өлшеу орталығы** орнатылған *(оның 7-уі Астанада, 6-ы Алматыда, 37 өңірлерде)*. Шамадан тыс жүктеме анықталған кезде деректер тіркеліп, айыппұл салу үшін уәкілетті органдарға беріледі.

Осыған байланысты орындалатын жұмыстар мен қолданылатын материалдардың сапасы бойынша *(жыл сайын үнемі көтерілетін)* проблеманы шешетін уақыт келді. Сондай-ақ орындалған жұмыстардың сапасы бойынша анықталған бұзушылықтар үшін бірінші басшылардың дербес **жауапкершілігін** күшейтіп, автоматтандырылған өлшеу станцияларының санын көбейту керек.

Өз кезегінде, Мемлекет басшысы 2029 жылға дейін **төрт мың шақырымнан** астам автомобиль жолдарын сапалы түрде реконструкциялау міндетін қойып отыр.

Бүгінгі таңда Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес «ұзаққа созылған құрылыс» жобаларын іске асыру бойынша ауқымды жұмыстар **90%-ға аяқталды**, олар: **«Қарағанды - Балқаш-Алматы»** (*885 км*), «**Атырау - РФ шек.** ***(Астраханьға***)» *(217 км)*, **«Ақтөбе - Қандыағаш»** (*96 км*),   
сондай-ақ **«Талдықорған - Өскемен»** (*768 км)*, жалпы ұзындығы шамамен **2 мың шақырым жол** *(1966 км-ден 1960 км-ге жол қамтамасыз етілген).*

Алайда, құрылысын аяқтауды және жөндеу жүргізуді қажет ететін автомобиль жолдары бар.

Мысалы, «Қалбатау - Майқапшағай» тас жолын жөндеу 2019 жылдан бері бес жылға жуық уақыт жүргізіліп келеді. Бірақ жөндеу жұмыстары әлі күнге дейін аяқталған жоқ.

Ұзындығы 412 км болатын республикалық маңызы бар «Қызылорда – Жезқазған» автожолы ең үлкен проблема болып отыр. Осы учаскені жөндеу жұмыстарын аяқтауды жеделдету қажет.

Сонымен қатар, мысалы, республикалық маңызы бар Қарағанды - Аягөз - Бұғаз автожолының жай-күйі қанағаттанарлық жағдайда емес әрі оның жекелеген учаскелерінде тіпті асфальт жабыны мүлдем жоқ, шұңқыр-шұңқыр. Бұл мәселе осы өңірдің тұрғындары арасында жиі көтеріледі. Биыл жөндеу жұмыстары бсталды, енді бақылауды күшейту керек.

Біздің ойымызша, автомобиль жолдарының мұндай   
жай-күйі олардың өткізу қабілетіне және жалпы алғанда елдің көлік-логистика әлеуетін дамытуға айтарлықтай әсер етеді.

Сондықтан Министрлік осы проблемаларды шешу жөнінде шаралар қабылдауы қажет.

***Екіншіден, теміржол көлігі саласында***

Біз теміржол тасымалы нарығында әлі де бәсекеге қабілетті бола алмай отырмыз.

Теміржол көлігімен тасымалдау үлесінің өсуін тежейтін негізгі факторлар мыналар: жылдамдықтың төмендігі, тозу дәрежесінің жоғары болуы және ұйымдастыру проблемалары.

Бүгінгі күні жылжымалы құрамды **жаңарту қарқыны** оныңқызмет ету мерзімі мен техникалық жай-күйі бойыншапайдаланудан шығып қалу қарқынына **ілесе алмай отыр**. Мәселен, 2014 - 2023 жылдар кезеңінде **928** жаңа жолаушы вагоны келіп түссе, физикалық тұрғыдан тозу себебіне байланысты **969** вагон пайдаланудан шыққан (оның ішінде   
2020 - 2023 жылдар кезеңінде 319 бірлік келіп түскен болса, 412 бірлік пайдаланудан шығарылған). Әрине, мұның бәрі теміржол көлігін дамытудың негізгі көрсеткіштеріне әсер етеді.

Сонымен қатар, теміржол желілерінің – 54 %-ға, локомотивтердің – 61 %-ға, вагондардың – 56 %-ға жоғары дәрежеде тозуы байқалады. Қанағаттанарлықсыз деп бағаланған жолдар ұзындығының үлесі жыл сайын артып келеді *(2020 жылы – жалпы ұзындықтың 16 %-ы, 2023 жылы – 28 %-ы)*. Егер теміржол желілерінің ұзындығы 16 мың км астам болса, олардың жартысынан көбі жөндеуді қажет етеді.

Бұдан басқа, бүгінгі күні жолаушы вагондарының паркі   
**2 667 бірлікті** құрайды, оның ішінде: **1012 бірлік** немесе   
**38 пайызы** - **28 жылдан** астам уақыт бойы пайдаланылып келе жатқан **ескі вагондар**.

Өздеріңіз білетіндей, 2012 - 2022 жылдар аралығында **350 млн. теңгеден 650 млн теңгеге дейінгі** бағамен «Тальго» шығарған **676** жолаушы вагоны сатып алынған. Қазір бұл зауыт жабылып қалды.

Содан кейін «ЗИКСТО» жауапкершілігі шектеулі серіктестігінен 2023 - 2024 жылдары **750 млн. теңгеден   
850 млн** теңгеге дейінгі бағамен **150 бірлік** жолаушы вагоны сатып алынды.

Қазіргі уақытта «Штадлер Қазақстан» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі швейцариялық компаниясымен **557 вагон** сатып алу бойынша келіссөздер жүргізілуде, плацкарт вагон бірлігінің бағасы – **1,18 млрд** теңге.

Сондықтан, ұлттық тасымалдаушы жолаушыларды жаңа жайлы вагондармен қамтамасыз етуге тиіс.

Бұдан басқа, тасымалдарды контейнерлер арқылы жүзеге асырудың әлемдік өсу үрдісін ескере отырып (жүк тасымалының жалпы көлемінің 55 %-ы), **контейнерлік, мультимодальдық** **тасымалдарды** жан-жақты дамытып, әртүрлі көлік түрлерінің технологиялық біртұтастығын қамтамасыз ететін көлік-логистика орталықтарын құру қажет.

Өздеріңізге белгілі, Парламент биыл Қазақстан мен Қытай Халық Республикасы арасындағы Транскаспий халықаралық көлік бағытын, оның ішінде Қытай – Еуропа қатынасындағы контейнерлік пойыздар үшін дамыту жөніндегі келісімдерді қабылдады. Осы келісімдер екі елдің аумағы бойынша контейнерлік пойыздар үшін экспорттық-импорттық, транзиттік тасымалдарды ұлғайтуға бағытталған.

Қазіргі уақытта маршруттың қазақстандық учаскесінде **Транскаспий халықаралық көлік бағытының өткізу қабілетін арттыру бойынша** белсенді жұмыс жүргізілуде.

Осыған байланысты, Үкімет Транскаспий халықаралық көлік бағытының **бүкіл ұзындығы бойынша** учаскелердің өткізу қабілетін **арттыру** жөніндегі іс-шаралардың уақтылы іске асырылуын бақылауға алуы қажет деп санаймыз.

Жылжымалы құрамның өнімділігін және пойыз қозғалысының жылдамдығын арттыру (жылжымалы құрамды, локомотивтерді жаңарту), сондай-ақ контейнерлік, мультимодальдық тасымалдарды дамыту және әртүрлі көлік түрлерінің технологиялық біртұтастығын қамтамасыз ететін көлік-логистика орталықтарын құру жөнінде шаралар қабылдауы қажет.

Президенттің тапсырмасы бойынша 4 ірі теміржол жобасы іске асырылуда, олар: «Достық – Мойынты», «Бақты – Аягөз», «Дарбаза – Мақтаарал» және Алматы қаласын айналып өтетін теміржол желісі.

Бүгінгі таңда 3 жоба бойынша белгіленген мерзімде жұмыстар жүргізілуде.

Алайда, ұзындығы 297 км болатын маңызды инфрақұрылымдық теміржол жобасының бірі «Бақты – Аягөз» жобасының құрылысы өте баяу, онда геологиялық жұмыстарды бастауға дайындық қана жүргізілуде. Бұл жобаның маңызы өте зор, өйткені ол Қытай мен Қазақстан арасындағы өткізу қабілетін қосымша 20 млн. тоннаға арттыруға мүмкіндік береді.

Сондықтан осы жобаның құрылыс қарқынын жеделдетіп, оны белгіленген мерзімде аяқтау жөнінде шаралар қабылдау қажет.

***Үшіншіден, теңіз көлігі саласында***

Ағымдағы жылы Транскаспий халықаралық көлік бағыты есебінен теңіз көлігімен жүк тасымалдау бойынша жағдай тұрақталды.

**Осыған байланысты, Көлік министрлігі инфрақұрылымды жақсартумен қатар тиімді транзиттік келісімдер жасауды, оның ішінде халықаралық контейнерлік операторларды тарту арқылы арттыру қажет деп есептейміз.**

Қазіргі уақытта **өзендегі көлік қатынасы** ретінде Ертіс өзеніне назар аударып, **Ертіс өзені арқылы перспективалы су дәлізін қалпына келтіру** қажет. Бұл Қазақстан, Қытай және Ресей арасындағы мультимодальдық транзиттік дәлізін қалыптастырады.

***Төртіншіден, әуе көлігі саласында***

Азия мен Еуропа арасындағы жүк тасымалының жыл сайынғы жалпы көлемі 7-8 миллион тонна болып отырған жағдайда, біздің әуежайлар 2023 жылы тек 150 мың тонна тасымалдаған, бұл азиялық бағыттың 2%-ын құрайды. Бұл көрсеткіш Қазақстанның жүктерді авиациямен халықаралық тасымалдаудағы **шектеулі үлесін** көрсетеді.

**Сонымен қатар мынадай проблемалар бар:**

1. **Әуежай жабдықтарының, техникалық құралдары мен инфрақұрылымының ескіруі.**
2. **Авиаотын құнының жоғары болуы.** Отандық мұнай өңдеу зауыттары авиакеросинге деген қажеттілікті 60-70%-ға ғана қамтамасыз етеді, ал қалған бөлігі импортталады.
3. **Тиімсіз жоспарлау.** Мәселен, «Орал» халықаралық әуежайын реконструкциялау бастапқыда 2020 жылы аяқталады деп жоспарланған еді, одан кейін ағымдағы Жаңа жылға дейін пайдалануға беріледі деп дайындалған болатын. Қазір кезде онда не болып жатқаны әлі күнге дейін белгісіз.
4. **Ұшақтардың жетіспеушілігі.**

Бұл салада проблемалар жеткілікті, **Көлік министрлігі әуе көлігімен жүк тасымалдауға ерекше назар аударып, авиакөлік саласын дамытудың кешенді жоспарын әзірлеуі қажет.**

**Құрметті депутаттар!**

Біз көлік-логистика әлеуетін дамыту мәселелерін бірінші рет көтеріп отырған жоқпыз, Үкімет пен жергілікті атқарушы органдардың атқарып отырған шаруасын көріп отырмыз, алайда қазіргі жағдайда бұл жеткіліксіз болып тұр.

Кешенді тәсіл және сындарлы ведомствоаралық өзара   
іс-қимыл қажет. Тек жұмыла жұмыс істеген кезде ғана сапалы инфрақұрылым құрып, осы бағытқа салынған инвестицияның тиімділігін қамтамасыз ете аламыз.