

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПАРЛАМЕНТИ СЕНАТЫ  
ЭКОНОМИКАЛЫҚ САЯСАТ, ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУ ЖӘНЕ  
КӘСІПКЕРЛІК КОМИТЕТІНІҢ «ҚАЗАҚСТАНДЫҚТАРДЫҢ ӘЛ-  
АУҚАТЫНЫҢ ӨСУІ: ТАБЫС ПЕН ТҰРМЫС САПАСЫН АРТТЫРУ»  
АТТЫ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІНІҢ ЖОЛДАУЫН  
ІСКЕ АСЫРУ ШЕҢБЕРІНДЕ ЕЛ ЭКОНОМИКАСЫН ТИІМДІ  
ДАМУ ТУДАЫ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ АЯСЫНДАҒЫ КӨЛІКТІК-  
ЛОГИСТИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕРДІҢ КЕЛЕШЕГІ» ТАҚЫРЫБЫНДАҒЫ  
ДӨҢГЕЛЕК ҮСТЕЛІ

2019 жылғы 21 маусым

Отырысты комитет төрағасы А.А. БЕЙСЕНБАЕВ жүргізді.

ТӨРАҒА. Қайырлы күн, құрметті әріптестер және шақырылғандар, құрметті дөңгелек үстелге қатысушылар! Бүгінгі күні Қазақстан көлік логистикасын дамыту арқылы Орталық Азия аймағы арқылы өтетін тиімді және қауіпсіз бағыт ретінде халықаралық деңгейде танылып отыр.

Сонымен қатар Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің дамуына «Бір белбеу, бір жол» халықаралық жобасының іске асырылуы айтарлықтай әсерін тигізіп отыр. Оны бәріміз білеміз. Бұл жоба Орталық Азия, Еуропа және Африканың 60-тан астам мемлекетін байланыстыратын қолданыстағы тауар-көлік дәліздерін жетілдіріп, оның жаңа түрлерін құрады.

Қытайлық бастамамен үйлескен Елбасы Нұрсұлтан Әбішұлы Назарбаевтың тікелей бақылауымен әзірленген «Нұрлы жол» бағдарламасының тиімді логистикалық тізбегінің арқасында жүк тасымалы теңіз тасымалына қарағанда 2 есе жедел болып тұр.

Қазіргі уақытта Қытай көптеген елдер үшін стратегиялық әріптес, сондықтан Жібек жолының экономикалық белбеуі Қазақстанның көліктік инфрақұрылым дамуын және салық түріндегі бюджеттің кірістерін қамтамасыз етіп қана қоймай, жалпы өткізудің жаңа нарықтары мультипликативті әсер беріп, шетелдік капиталдың келуіне және экономика салаларының әртараптануына мүмкіндік беріп отыр.

Осылайша, Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Кемелұлы Тоқаев келесі жылы Қазақстан бюджетіне Жібек жолына қатысудан 5 миллиард АҚШ долларына дейін қаражат түсу мүмкіндігін атап өтті.

Ауқымды жұмыс заңнамалық салада да жүргізіліп келеді.

Осылайша, ағымдағы жылы Парламент «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын қабылдады. Бұл заң көлік саласындағы заңнамалық реттеуді жетілдіруге, сонымен қатар көлік компанияларының қызметін ынталандыруға бағытталып отыр.

Бұдан басқа Парламент Еуразиялық экономикалық одақ пен оған мүше мемлекеттер және Қытай Халық Республикасы арасындағы сауда-экономикалық ынтымақтастық туралы келісімді ратификацияланды. Осы ынтымақтастықтың бір бағыты ретінде көлік дәліздерін дамыту болып табылады.

Келер жылы «Темір жол туралы» Заң жобасына қатысты жұмыстар күтілуде. Бұл заң жобасы темір жол көлігінің жаңа моделі қызмет етуін енгізуге және әлемдік көлік жүйесіне интеграциялануды тереңдетуге бағытталған.

Оңтайлы үрдістермен қатар қазір шешуді талап ететін күрделі мәселелер де бар, осыған байланысты біздің кездесуіміз ерекше өзектілікке ие болып отыр.

Бүгінгі дөңгелек үстелдің мақсаты – «Қазақстандықтардың әлауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру» атты Қазақстан Республикасы Тұңғыш Президентінің Жолдауын іске асыру шеңберінде ел экономикасын тиімді дамытуды қамтамасыз ету аясындағы көліктік-логистикалық қызметтердің келешегін және күрделі мәселелерін талқылау болып табылады.

На круглом столе принимают участие депутаты Сената, вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Берик Сайлауович Камалиев, вице-министр финансов Руслан Бакытжанович Бекетаев, заместитель председателя президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», корифей транспортно-логистической отрасли наш бывший коллега Юрий Иванович Лавриненко, первый заместитель председателя правления национальной компании «Казахстан темир жолы» Канат Есмуханович Альмагамбетов, представители государственных органов и транспортно-логистических организаций.

Құрметті әріптестер және шақырылғандар! Сөз баяндама жасау үшін Индустрия және инфрақұрылымдық даму вице-министрі Берик Сайлауұлы Қамалиевқа беріледі.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Құрметті Асқар Асанұлы, құрметті депутаттар және әріптестер! 2018 жылғы көлік және логистика саласындағы атқарылған жұмыстың қорытындысы және алдағы кезеңдегі міндеттер туралы қысқаша баяндауға рұқсат етіңіздер.

Бүгінгі таңда Қазақстанның көлік саласы өсімнің оң серпінін көрсетіп отыр. 2018 жылы жалпы ішкі өнім құрылымындағы көлік секторының үлесі 8,4 пайызды құрады. Нақты көлем индексі 4,6 пайызға артты.

Жалпы жүк тасымалы 2018 жылы 4,8 пайызға өсіп, 4,1 миллиард тоннаны құрады. Барлық көлік түрлерімен жолаушыларды тасымалдау 1,3 пайызға өсті. Бұл біздің негізгі көрсеткіштеріміз.

Көлік инфрақұрылымын жаңарту есебінен Қазақстандағы транзиттік мүмкіндіктер кеңейіп отыр.

Ел аумағы арқылы жүк транзитінің жалпы көлемі 6 пайызға өсті және 19,2 миллион тоннаны құрап, контейнерлік транзиттік тасымалдар 1,5 есеге өсіп, 537,4 мың контейнерге жетті. Бұл қазақстандық тасымалдарға транзиттік тасымалдардан түсетін табысты 21,1 пайызға ұлғайтуға немесе 227 миллиард теңгеге жеткізуге мүмкіндік беріп отыр.

2019 жылдың бес айының қорытындысында да көлік логистика кешенінің өсе түскенін атап кеткіміз келеді. Нақты көлем индексі 5,3 пайызға ұлғайды, барлық көлік түрлері мен жүкті тасымалдау көлемі 3,7 пайызға өсіп отыр.

Қазақстан арқылы транзиттік контейнерлік тасымалдар өткен жылғы деңгейге қарағанда 1,5 есе өсім трендін сақтап отыр және 240 мың контейнерді құрап отыр. Биылғы жылдың аяғына дейін біз транзиттік тасымалдың көлемін кемінде 18 миллион тоннаға жеткізіп, оның ішінде контейнерлік транзит тасымалын 1 миллион 243 мың контейнерге жеткізуді көздеп отырмыз. 2020 жылға дейін контейнерлік транзиттік тасымалдың көлемін 2 миллион контейнерге дейін жеткізу жоспарланып отыр.

Уважаемые участники круглого стола! Для достижения вышеуказанных масштабных целей по развитию транзита проводится комплекс мероприятий, расширяется география присутствия казахстанских транспортных компаний в Китае.

На сегодняшний день с основных точек консолидации грузопотоков в Китае отправляются регулярные контейнерные поезда по направлению в Европу, страны Кавказа, Турцию, Центральную Азию и Иран. Они показаны на представленном слайде, это крупные китайские города Чэнду, Чунцин, Иву, Сиань и другие.

Увеличивается обработка грузов казахстанско-китайским терминалом в порту Ляньюнган. За 2018 год обработано 277 тысяч контейнеров, что на 25 процентов больше чем за 2017 год.

Наращивается работа на границе с Китаем в сухом порту СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Так, за 2018 год обработано 133 тысячи контейнеров, что на 44,5 процента больше чем за 2017 год.

Развивается сервис и совершенствуется технология работы по маршруту ТМТМ (Транскаский международный транспортный маршрут). В апреле текущего года мы внедрили погрузку через фитинговые платформы, это фидерные перевозки через порт Актау и фидерными судами на маршруте Актау – Баку – Актау. Подробнее об этом в своем выступлении расскажет первый вице-президента «КТЖ» Канат Есмуханович Альмагамбетов.

Вышеуказанные мероприятия с ранее проведенным развитием портовой инфраструктуры позволили усилить нашу работу на Каспии – Западных ворот страны, в сеть международных транспортных коридоров.

Сегодня пропускная способность морского торгового порта Актау и мультимодульного комплекса Курык доведена до 27 миллионов тонн. Это

положительно сказывается в целом на росте перевозок морским транспортом.

По итогам 2018 года через морские порты Актау и Курык перевалено 6,5 миллиона тонн грузов, что на 18 процентов выше, чем в 2017 году. В этом году мы планируем довести эти объемы до 7,5 миллиона тонн, в том числе порт Актау – 4,2 миллиона тонн, порт Курык – 2,3 миллиона тонн.

В целом доля морских портов Актау и Курык в общем объеме грузооборота в Каспийском регионе будет составлять порядка 31 процента.

Далее хотел бы информировать вас о развитии автодорожной отрасли. В рамках государственной программы «Нұрлы жол» продолжается масштабная реализация автодорожных проектов. С начала реализации госпрограммы построено и реконструировано 2,4 тысячи километров и отремонтировано 5,6 тысячи километров автомобильных дорог республиканского значения.

В 2018 году открыто движение на 528 километрах и отремонтировано 1,5 тысячи километров автодорог. На сегодняшний день в хорошем и удовлетворительном состоянии находятся почти 90 процентов автодорог республиканского значения.

В текущем году реконструкцией охвачено 4,4 тысячи километров. По итогам года планируется открыть движение на 641 километрах дорог. Будут полностью завершены работы по проектам «Нур-Султан – Павлодар», «Щучинск – Зеренда», «Бейнеу – Акжигит», «Таскескен – Бахты», «Жетибай – Жанаозен».

В настоящее время ведутся полномасштабные строительные работы по направлениям «Центр – Юг – Восток» на участках «Караганда – Балхаш», «Балхаш – Бурылбайтал», «Бурылбайтал – Курты», «Курты – Капшагай», «Талдыкорган – Усть-Каменогорск», «Калбатау – Майкапшагай», «Ушарал – Достык», «Узынагаш – Отар», «Мерке – Бурылбайтал», «Петропавловск – граница Российской Федерации».

Такие крупные проекты реализуются также на западе страны, мы приступили к реализации коридора «Актобе – Атырау – Астрахань».

Почему я перечисляю? Здесь дороги, которые раньше не ремонтировались, поэтому я специально перечислил те дороги, которые имеют стратегическое значение, с выходом на Россию и Китай.

В целях исполнения поручений Елбасы по системному развитию межрегиональной инфраструктуры финансирование автодорог местной сети в 2018 году доведено до 156 миллиардов тенге на паритетной с акиматами основе, что позволило охватить ремонтном свыше 4 тысяч километров.

В трехлетнем периоде ежегодный объем финансирования местных дорог будет сохранен на уровне не ниже 200 миллиардов тенге с охватом ремонтных работ до 5 тысяч километров в год.

Такие темпы будут сохранены и в последующие годы. Это позволит до 2025 года отремонтировать порядка 30 тысяч километров дорог и улучшить состояние 95 процентов автодорог местного значения.

Уважаемые участники круглого стола, тем самым поручение Елбасы «Дорога до дома» будет исполнено.

Хотел бы немного рассказать о тех самокупаемых дорогах. Это четыре платных участка общей протяженностью 682 километра. С этого года 2019 года начат сбор платы на участках дорог «Алматы – Хоргос», «Алматы – Капшагай», «Нур-Султан – Темиртау». По итогам 2019 года ежегодный сбор по платным участкам составит более 5 миллиардов тенге при нормативной потребности финансирования 3,2 миллиарда тенге.

Сейчас ведем работы, оставшиеся 11 тысяч километров тоже перейдут в состав платных дорог, что позволит покрыть расходы на содержание всей республиканской сети. В первую очередь это будут международные грузовые автотранспортные средства.

Хотел бы остановиться на качестве. В целях усиления контроля за ходом производства работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог в марте текущего года создано РГП «Национальный центр качества дорожных активов» путем реорганизации 16 РГУ «Облжоллаборатории».

Продолжается работа по доработке Системы управления дорожными активами, которая отразит детальное состояние автомобильных дорог, полученных посредством многофункциональных передвижных дорожных лабораторий.

Кроме того, при строительстве автомобильных дорог применяются новые технологии, как различные виды асфальтобетона (щебеночно-мастичный полимерасфальтобетон). В настоящее время мы отходим от дорогих капитальных проектов в основном к экономичному среднему ремонту методом холодного ресайклинга, который был широкомасштабно применен в Северо-Казахстанской области.

В рамках Государственной программы «Цифровой Казахстан» в сфере транспорта и логистики предусмотрены проекты по Интеллектуальной транспортной системе.

На стадии проектирования находится Система контроля и мониторинга перевозок пассажиров и багажа на международных и межобластных маршрутах.

В конце 2018 года завершили проект по Системе управления мультимодальными перевозками, которая обеспечит комплексную автоматизацию процессов управления комбинированными перевозками.

Как вы знаете, в ходе внесения изменений и дополнений в Закон «О транспорте» было много критики в части перевозок крупногабаритных грузов автотранспортными средствами. Мы над этим работаем.

Продолжаем внедрение специальных автоматизированных измерительных систем (САИС), которые позволят снизить количество нарушений допустимых весовых параметров. На сегодняшний день 10 САИС у нас работают. Работы по совершенствованию будут продолжены, изучаем опыт других стран.

В сфере цифровизации железнодорожного транспорта продолжается работа в направлении внедрения мобильных диагностических средств в рамках АСУ «Магистраль». Это позволит в несколько раз оптимизировать производство и снизить расходы на обслуживание железных дорог.

В сфере автомобильных пассажирских перевозок с июля прошлого года ведется реализация Комплексной программы по развитию автобусных перевозок на 2018 – 2020 годы. Как вы знаете, программа охватывает три основных направления:

работа по обновлению автобусного парка. Почти 60 процентов автобусов в регионах уже изношены;

регулирование тарифов и субсидирование убытков перевозчиков. Это серьезный вопрос, по которому с местными акиматами работаем;

совершенствование действующей нормативно правовой базы в сфере пассажирских перевозок.

Хотел бы привести примеры по обновлению автобусного парка. В 2018 году выделено 10 миллиардов тенге из республиканского бюджета, АО «БРК-Лизинг» 10 миллиардов тенге коммерческих инвестиций, что позволило заключить контракты в городах Шымкент на 300 единиц, Семей – на 100 единиц, Атырау – 100 единиц на общую сумму 16,5 миллиарда тенге. Было поставлено 184 автобуса, «СарыаркаАвтоПром» продолжает эту работу. В этом году хотим приобрести более 1000 автобусов.

Для субсидирования убытков перевозчиков местными исполнительными органами за 2018 год выделено 15 миллиардов тенге, в этом году согласно плану акиматов предусмотрено почти 40 миллиардов тенге. Это хорошие деньги, но пока акиматы до конца их не выделили. Есть тенденция уменьшения ежегодных субсидий. Это Карагандинская, Кызылординская, Мангистауская области.

В 25-27 числа в Алматы мы проводим международную выставку «BUS Оргцентр Азия – 2019». Приглашаем все акиматы, будем детально обсуждать все вопросы, о которых я говорил.

Что касается парка грузовых автотранспортных средств на международных автомобильных перевозках. Более 7000 единиц задействовано, из них порядка 44 процентов имеют срок эксплуатации

более 15 лет, не соответствуют требованиям Европейского союза, что создает барьеры. Это серьезный вопрос для удержания позиции наших отечественных перевозчиков на международном рынке. Нам необходимо пополнять ежегодно 500 машин. Как я говорил, в апреле мы внесли изменения в законодательство, вы нас поддержали.

На понижение коэффициентов на сборы первичной государственной регистрации для грузовых автотранспортных средств мы получили поддержку Парламента, снизили от 2,5 тысячи МРП до 350 МРП для седельных тягачей от трех до семи лет эксплуатации. Сейчас наши перевозчики стали их завозить. В принципе, это приемлемо, почти в два раза дешевле. Если раньше было 60 тысяч, то сегодня можно привезти уже за 22 тысячи такие тягачи.

В рамках программы «Нұрлы жол» реализованы проекты по строительству железнодорожной линии «Боржакты – Ерсай», «Алматы – Шу», что позволило увеличить пропускную способность участка в 2,5 раза.

Также был введен в эксплуатацию новый вокзальный комплекс «Нұрлы жол», который позволил увеличить совокупную пропускную способность столичных вокзалов с 12 до 47 тысяч пассажиров в сутки.

Вместе с тем в настоящее время ведется реализация проекта по строительству железнодорожной линии в обход станции Алматы с применением механизма государственно-частного партнерства. Это сократит сроки доставки грузов через станцию в среднем на двое суток, на 40 процентов разгрузит объем грузовых операций. Первый этап конкурса уже проведен, определены компании, которые имеют техническую квалификацию.

В целом заключение договора государственно-частного партнерства планируется до конца этого года, также планируется проведение строительных работ с 2020 года по 2022 год.

В настоящее время мы приступили к разработке нового проекта по железнодорожному транспорту, там есть много вопросов, концепция разработана, предварительное заключение МВК у нас есть.

В сфере гражданской авиации в 2018 году сохранились положительные темпы роста пассажиропотока. Так, число перевезенных пассажиров выросло до 7,9 миллиона человек, или на 7 процентов.

Стабильно растет количество обслуженных пассажиров в отечественных аэропортах, показатель составил 15 миллионов человек.

С 1 мая текущего года был запущен первый рейс нашей лоукостер-авиакомпания «FlyArystan». Вы знаете, что было детальное обсуждение, маршрутная сеть состоит из шести маршрутов. Это «Алматы – Нур-Султан», «Алматы – Караганда», Тараз, Уральск, Шымкент, Павлодар с ростом до 54 маршрутов и 15 самолетов. До конца 2023 года мы ожидаем, что «FlyArystan» будет перевозить до 1 миллиона пассажиров. За прошлый

год количество транзитных пассажиров увеличилось на 45 процентов, довели до 900 тысяч человек.

Успешный опыт 72-часового безвизового режима для граждан Китая с 2018 года применяется и для граждан Индии, следующих транзитом через Казахстан.

Недавно мы достигли договоренности с Министерством транспорта России по увеличению частоты полетов по маршруту «Нур-Султан – Москва» с 12 до 21 раза в неделю с каждой стороны с назначением вторых перевозчиков, не аффилированных с «Эйр Астаной» и «Аэрофлотом». С казахстанской стороны назначена авиакомпания «SCAT». В целом «Эйр Астана» будет выполнять 14 рейсов, а «SCAT» – 7 рейсов в неделю. Итого будут выполняться 6 рейсов в день в данном направлении. Данные мероприятия направлены на снижение цен на авиабилеты, так как многие жаловались, что на рейсы «Нур-Султан – Москва» цены на билет высокие.

Со 2 июня авиакомпанией «SCAT» начато выполнение регулярных рейсов по направлениям «Нур-Султан – Прага» и «Нур-Султан – Улан-Батор» с частотой два рейса в неделю.

С 6 июля авиакомпанией «SCAT» начнутся полеты в Токио с государственной поддержкой субсидирования. Имеющих визы приглашаем на этот рейс. Осенью также планируем открыть полеты в Шанхай.

Также мы планируем подписание первого Соглашения о воздушном сообщении в формате открытого неба с США. Все эти вопросы мы проработали. У нас недавно была компания «Викс», которая может провести техническую аккредитацию США для открытия прямых рейсов, что позволит открыть рейсы в 2021 году.

По итогам 2019 года общий объем транзитных пассажиров составит 1,2 миллиона человек. Мы проводим работу по принципу «open sky» со всеми компаниями. Мы приглашаем те компании, которые в свое время летали и ушли. И 15-17 июля в Нур-Султане запланировано проведение с ИАТА международного форума «Рутс Силк Род» для привлечения международных авиакомпаний.

Очень серьезный вопрос по местным авиалиниям и аэропортам. Сегодня продолжают работы по реконструкции ВПП аэропорта города Костаная. Начата работа по модернизации аэропорта города Уральска. До 2020 года планируется завершить реконструкцию ВПП практически во всех аэропортах страны.

В данный момент функционируют аэродромы местных воздушных линий Урджар, Зайсан и Ушарал. Также в Баянаульском районе Павлодарской области ведется реконструкция ВПП с твердым покрытием. У нас есть типовый проект сметной документации на 500 миллионов тенге, который мы передали местным акиматам, чтобы восстановили местные



воздушные линии. До 2022 года мы планируем восстановить дополнительно 15 аэродромов:

Западно-Казахстанская область – Сайхин, Жанибек, Казталовка;  
 Атырауская область – Миялы, Суюндик, Кульсары;  
 Карагандинская область – Каркаралинск, Улытау;  
 Актюбинская область – Шалкар;  
 Туркестанская область – Шардара;  
 Кызылординская область – Арал, Куланды, Жинишке;  
 Костанайская – Аркалык;  
 Восточно-Казахстанская область – Большой Нарын.

Эти аэропорты по данной программе будут восстановлены, чтобы мы могли развивать туристические кластеры и развивать местные аэропорты.

В 2019 году в целях обеспечения доступности услуг авиатранспорта на регулярные внутренние авиаперевозки будем субсидировать 14 авиамаршрутов.

Уважаемые депутаты, участники круглого стола! В Послании Первого Президента страны народу Казахстана от 6 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни» Нурсултан Абишевич подвел промежуточные итоги Государственной программы «Нұрлы жол», были отмечены положительные результаты.

В настоящее время мы приступили к разработке концепции Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020 – 2025 годы, в приоритете которой будет улучшение качества жизни населения путем строительства всей необходимой инфраструктуры внутри страны. Новая госпрограмма направлена на создание транспортной инфраструктуры для комфортной среды проживания. Мы над этим работаем, в настоящее время создана рабочая группа, в скором времени вам презентуем. Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет Берік Сайлауұлы.

Құрметті әріптестер, келесі сөз Экономикалық саясат, инновациялық даму және кәсіпкерлік комитетінің мүшесі Ерік Хамзаұлы Сұлтановқа беріледі.

СҰЛТАНОВ Е.Х. Құрметті Асқар Асанұлы, құрметті дөңгелек үстелге қатысушылар! Соңғы жылдары көліктің барлық түрлерінде: теміржол, автожол, су, әуе инфрақұрылымы және логистикалық қызметтерді дамыту бойынша ауқымды жұмыстар атқарылды деп айтуға болады.

Көлік дәліздерін дамыту кешенді және ұзақ мерзімді стратегиялық жоспарлаудың трансконтиненталдық, транзиттік бағыттарын арттыруға және Азия мен Еуропаның біріктірілген жаңа жүк ағымдарын тартуға мүмкіндік береді.

Берик Сайлауович подробно доложил о достижениях в этой сфере, я просто хотел отметить, что за последние годы в Казахстане построено 2,5 тысячи километров магистральных железнодорожных путей. Надо сказать, что ни одна из стран СНГ такого результата не имеет.

Конечно, это дало нам возможность нам увеличить, как сказал Берик Сайлауович, в предстоящие два года перевозку контейнеров до 2 миллионов. Это один из очень важных показателей в рамках реализации Китайской инициативы «Один пояс – один путь». Мы зарабатываем значительные средства, как сказал Аскар Асанович, на транзите «Китай – Европа».

Кроме того, проведены реконструкция и строительство портовых мощностей на Каспийском море до 26,5 миллиона тенге в год, проведена реконструкция 16 взлетно-посадочных полос.

Берик Сайлауович очень четко наметил предстоящие планы. Внедрена информационная система «Астана-1», контролирующая весь процесс от подачи информации о перевозке груза до выпуска декларации, что позволило существенно сократить время на проведение таможенных операций.

Продолжается планомерная работа над увеличением доли транзитных перевозок между Китаем и странами Евросоюза.

Благодаря проводимой работе по модернизации транспортно-логистической системы, из года в год улучшаются позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка.

Вместе с тем, наблюдая в целом положительные тенденции в развитии транспортно-коммуникационного комплекса страны, следует отметить ряд системных вопросов, требующих комплексного решения.

Первое. Сегодня автомобильные перевозки в Казахстане показали высокую конкурентоспособность. В целом транспортный сектор является одним из драйверов экономического роста страны. Однако, несмотря на развитие отечественного рынка логистических услуг, до сих пор не решены проблемы значительной доли устаревшего автопарка, нехватки квалифицированных кадров, неразвитости логистической сети и складского хозяйства в регионах.

Текущее состояние отечественного автопарка грузовых автотранспортных средств приводит к потере объемов перевозок как на внутреннем, так и на внешних рынках транспортных услуг. Защищая промышленный сектор от внешней конкуренции, Правительством введены ограничивающие меры на импорт качественной и недорогой грузовой автотехники, что привело к возникновению проблем теперь уже на стороне перевозчиков.

Важно, чтобы защита отечественных производителей носила сбалансированный характер и не производилась в ущерб интересам других субъектов рынка.

Тоже самое можно сказать и о пассажирских автобусных перевозках. Сегодня мы услышали, что работы проводятся.

Принята программа, которая дает возможность доступа к кредитам, обновление парка идет. Этого недостаточно. В докладе было отмечено, что местные акиматы субсидируют пассажирские перевозки. В то же время субсидируются они неравномерно. Некоторые области практически не субсидируют, Берик Сайлауович их не отметил. Алматы субсидирует полно, 90 процентов из этих средств из 40 миллиардов, это город Алматы. Это очень важный вопрос, на который нужно обратить внимание.

Более того, мы сейчас производим собственные городские пассажирские автобусы, которые неплохо работают на маршрутах городов Нур-Султан и Алматы. Сегодня Шымкент закупает 300 штук, и ряд других городов.

Сегодня возможности казахстанских перевозчиков по обновлению парка ограничены из-за высокой стоимости, в то время как перевозчики Российской Федерации и Республики Беларусь имеют возможность приобретать седельные тягачи со сроком эксплуатации от 5 до 7 лет за 22 тысячи долларов США. Мы взяли это из разных источников, здесь мы неконкурентные. Для сравнения, допустим, экономика Беларуси относительно меньше, чем наша, в то же время имеет в 4-5 раз больше международных перевозчиков седельных тягачей.

Ко мне на днях обратился один перевозчик из Северного Казахстана. Он говорит о том, что все, что мы сегодня производим, большой объем культур масла (рапс, лен, подсолнух) в Европу уходит белорусскими перевозчиками. Здесь очень важно на это обратить внимание.

Докладчик в своем выступлении сказал, что последние годы мы не покупали из-за того, что были значительные ограничения. Сегодня мы эти вопросы начинаем решать. Этот предприниматель говорит, что у него 27 машин, работают 63 человека, средняя зарплата составляет 200 тысяч на одного работника. Это очень высокая заработная плата для Северо-Казахстанской области, он говорит: я готов купить еще 50.

Что это дает? Это дает мультипликативный эффект, новые рабочие места. Таких предпринимателей у нас достаточно много каждый из них знает, какие есть маршруты, где они будут конкурентными.

Еще очень важно здесь посмотреть субсидирование процентной ставки на приобретение этих автомашин. Сейчас Фондом «Даму» предусмотрено 5,6 процента. Это недостаточно, но даже эти средства акиматом не выделяются, чтобы оказать им необходимую поддержку.

Без государственной поддержки отечественный перевозчик и транспортно-логистическая инфраструктура Казахстана будет работать на иностранного перевозчика.

Второе. В целях развития транспортно-логистических услуг большую актуальность приобретает вопрос внедрения интеллектуальной системы, в частности на железной дороге. Цифровизация железнодорожных перевозок позволит ускорить процессы погрузки и разгрузки товаров, увеличит среднюю грузовую скорость, обеспечит рост эффективности перевозок в целом. И всего этого можно добиться без повышения тарифов.

Третье. В настоящее время для Казахстана рынок Китая имеет большой экспортно-импортный потенциал, в котором одной из наиболее емких ниш является импорт продовольствия. Так как многие виды пищевой продукции необходимо доставлять максимально быстро с обеспечением заданного температурного режима, нужно развивать специализированный подвижной состав, в частности, рефрижераторные контейнеры.

Четвертое. Магистральная железнодорожная инфраструктура Казахстана соединяет между собой практически все регионы страны, а также обеспечивает возможность участия отечественного железнодорожного транспорта в международных транзитных перевозках.

В этой связи большое внимание необходимо уделять вопросу повышения технического и технологического уровня магистральных железнодорожных сетей.

Текущее состояние железнодорожной инфраструктуры требует проведения капитального ремонта магистральных путей в объеме не менее 1000 километров в год. Мы проводим 450. То есть идет полное недофинансирование.

Хотелось бы обратить ваше внимание на железнодорожный путь «Кызылту – Омск». Указанный участок дороги в 90-е годы был законсервирован. Сейчас часть магистрали как со стороны Казахстана, так и России, почти полностью разобрана, это 100 километров. О восстановлении железнодорожного сообщения наши страны договариваются в течение нескольких лет. Необходимо активизировать переговорные процессы на уровне межправительственной комиссии, поскольку имеется большой интерес к использованию данного участка со стороны и российских и отечественных предпринимателей. Одним из вариантов восстановления дороги мог бы стать механизм государственно-частного партнерства.

Пятое. Для поддержки несырьевого экспорта можно было бы на опыте отдельных стран рассмотреть возможность создания специального центра, который предоставлял бы казахстанским экспортерам широкий спектр финансовых и нефинансовых мер поддержки. Это позволило бы

улучшить условия экспорта в Казахстане и нивелировать действие существующих барьеров при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

В Казахстане рост экспорта муки всегда достигался за счет расширения одного направления – Афганистана. Если два года назад Казахстан поставлял в Афганистан 2 миллиона тонн пшеницы и муки, то сегодня мы теряем свои позиции из-за того, что некоторые страны Центральной Азии имеют заградительные таможенные пошлины для наших товаров. Причиной снижения экспорта муки является конкуренция со стороны Узбекистана, который экспортирует товар по привлекательной цене. Власти Узбекистана смогли снизить стоимость экспортируемой в Афганистан муки на 20-25 долларов с каждой тонны.

В этой связи необходимо ввести зеркальные меры реагирования, в том числе субсидировать переработчикам транспортные расходы, а также использовать другие возможности экспорта в Афганистан. Целесообразно посредством международных соглашений с Узбекистаном, Туркменистаном и Афганистаном решить вопрос загрузки казахстанских терминальных мощностей, чтобы отечественная экспортная продукция могла там размещаться.

Уважаемые коллеги, приглашенные! Современные тенденции регионального и глобального развития выдвигают новые требования к Казахстану, как к стратегическому партнеру и транзитному государству. На сегодняшний день нам необходимо активизировать работу по эффективной интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки, а также решать вопросы, связанные с количественным ростом транзитного потенциала всех видов транспорта.

При этом следует понимать, что в условиях динамичного развития и изменяющихся тенденций мировой экономики, оперативность при решении стоящих на повестке вопросов является залогом и определяющим фактором успеха. Благодарю за внимание.

ТӨРАҒА. Рақмет, Ерік Хамзаұлы.

Келесі сөз Қазақстан Республикасының Қаржы вице-министрі Руслан Бақытжанұлы Бекетаевқа беріледі.

БЕКЕТАЕВ Р.Б. Құрметті Асқар Асанұлы, құрметті депутаттар! Өткен жылдың 5 қазанындағы Мемлекеттік басшысының Жолдауына сәйкес көліктік-логистикалық қызметті дамыту басым міндеттердің бірі болып табылады.

Уважаемые участники круглого стола! Хотел бы сказать, что качество оказываемых таможенных услуг в том числе повышает транзитную привлекательность нашей страны, так как мы расположены между крупнейшими рынками Европы и Китая.

Соответственно мы стремимся создать максимально благоприятные условия для бизнеса при перемещении границ и прохождении таможенных постов.

На сегодняшний день на казахстанском участке Евразийского экономического союза имеются 23 таможенных пункта пропуска. Это СКНР-7, с Республикой Узбекистан – 11, с Туркменией – 2, и 3 морских порта. Поэтому перед нами стоит задача модернизации наших пунктов пропуска.

Как известно, в сентябре прошлого года на казахстанско-китайской границе открылся крупный пункт пропуска «Нур жолы», который может пропускать на сегодняшний день 2200 единиц грузового транспорта в сутки.

Раньше на данном участке могло проходить не более 180 единиц грузового транспорта.

На пункте пропуска имеется Транспортно-логистический центр (ТЛЦ), который позволяет совершать все необходимые таможенные операции непосредственно на границе.

Данный проект осуществлялся по принципу ГЧП. Стоит порядка 70 миллиардов тенге.

По узбекскому направлению в настоящее время осуществляется реконструкция пункта пропуска «Коньсбаева». Здесь будет расширение полос движения для транспорта с существующих 2 полос до 8, что увеличит пропускную способность с существующих 150 до 1000 автотранспортных средств в сутки.

Кроме того, за счет льготного займа «Эксимбанка» КНР планируется реконструкция и техническое дооснащение еще 10 пунктов пропуска на внешней границе. Данная работа завершится, по нашему плану, в 2024 году. Это на участках КНР, Республики Узбекистан и Туркмении.

Вместе с тем, кроме инфраструктуры еще требуется цифровизация таможни и упрощение процедур на границе за счет внедрения новых технологий.

Вы знаете, что внедрение любых, самых перспективных достижений невозможно без их законодательного закрепления. Так, с 1 января 2018 года вступил в силу новый Таможенный кодекс, который направлен на электронное взаимодействие бизнеса и таможни. Многие его нормы позволяют бизнесу нести меньше издержек и развивать свою деятельность. Если раньше декларирование осуществлялось в письменной форме, то сегодня КГД обрабатывает только в электронной форме. Для этих целей мы внедрили информационную систему «Астана-1», которая позволяет выпускать таможенные декларации в автоматическом режиме, без участия сотрудника таможни.

Автоматизация процесса таможенного декларирования позволила бизнесу сэкономить средства на склады временного хранения, брокеров, консультантов, а также исключила иные административные ресурсы, которые требовали значительных затрат при бумажном декларировании.

В целом за счет внедрения информационной системы «Астана-1»

бизнес сэкономил в 2018 году, по нашим подсчетам, порядка 78 миллиардов тенге. Это показывает эффект внедрения электронного декларирования.

Кроме того, мы снизили ставки таможенных сборов за таможенное декларирование с 25 тысяч тенге за основной лист декларации и 11 тысяч тенге за добавочный до 20 тысяч тенге независимо от количества добавочных листов.

Данное снижение нагрузки на бизнес, как в финансовом плане, так и позволило снизить бюрократические процедуры.

Хотел бы в качестве примера сказать, что с момента внедрения информационной системы «Астана-1» в системе уже было обработано более 1,2 миллиона деклараций. Мы видим, что обработка деклараций происходит в течение 1 минуты, что, по нашему мнению, очень удобно для бизнеса и в какой-то степени снижает возможные коррупционные риски.

31 октября 2018 года Всемирный банк опубликовал очередной ежегодный отчет по легкости ведения бизнеса «Doing Business-2019». Общая позиция Республики Казахстан в рейтинге – 28-е место, по сравнению с 2018 годом поднялись на восемь пунктов.

При этом по индикатору «Международная торговля» рейтинга «Doing Business» мы улучшили свои позиции на 21 пункт благодаря внедрению данной системы.

Вместе с тем, в своем Послании народу Казахстана в январе прошлого года Елбасы отметил необходимость отслеживания перемещаемых грузов в режиме онлайн. В этих целях нами была проведена значительная работа с нашими партнерами по ЕАЭС.

Планируется создание Единой системы транзита по территории ЕАЭС, которая основана на использовании пломб, оснащенных функцией спутниковой навигации.

Нами совместно с российской таможней в конце прошлого года уже проведен эксперимент по мониторингу автомобильных перевозок. Данный эксперимент прошел успешно. Были наложены 162 навигационные пломбы, которые перемещались в пункты назначения с отслеживанием всего маршрута в онлайн-режиме. Это 4 таможенных органа Республики Казахстан, 5 таможенных органов Российской Федерации. Нами было наложено 50 пломб и 112 пломб – российской стороной.

В настоящее время совместно с партнерами по ЕАЭС нами проводится работа над международным соглашением, регламентирующим применение данной системы.

Кроме того, дополнительно хотел бы отметить, что в настоящее время мы работаем над внедрением системы «E-Freight», что позволит перевести документооборот в авиационных перевозках в безбумажный формат.

«E-Freight» позволит осуществлять прием и использование в электронном виде сведений, предоставляемых авиаперевозчиками для таможенных целей.

В настоящее время нами проводится работа по организации рабочих мест в международных аэропортах.

Все эти проекты позволят нам упростить таможенные формальности и ускорить доставку товаров до потребителей.

Безусловно, мы все понимаем, что в таможенных органах достаточно высокая коррупция. И единственный путь по снижению данного вопроса – цифровизация процессов таможенного администрирования, исключение человеческого фактора. Поэтому Министерство финансов данному вопросу уделяет большое внимание. Мы работаем над системной цифровизацией всех таможенных процессов.

Большое спасибо за внимание.

ТӨРАҒА. Рақмет, Руслан Бақытжанұлы.

Келесі сөз «КТЖ» Ұлттық компаниясы Басқарма төрағасының бірінші орынбасары Қанат Есмұханұлы Әлмағамбетовке беріледі.

ӘЛМАҒАМБЕТОВ Қ.Е. Құрметті Асқар Асанұлы, құрметті бүгінгі дөңгелек үстелге қатысушылар, құрметті депутаттар! «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы атынан және өз атымнан сіздерді қарсы алып, бүгінгі дөңгелек үстел ұйымдастырушыларына жылы қабылдау үшін алғыс айтамын.

«КТЖ» является холдинговой компанией, в которую входят предприятия с различным спектром услуг в области предоставления магистральной железнодорожной сети, грузовых, пассажирских и мультимодальных перевозок.

Общая протяжённость железнодорожной сети Казахстана составляет свыше 20 тысяч километров. Грузооборот компании растёт и в этом году должен достичь 226 миллиарда тонн километров.

Также ожидается рост контейнерных перевозок, транзитных перевозок. За пять месяцев текущего года перевезено 240 тысяч ДФЭ, это практически 47 процентов плюсом к прошлому году.

Имеется квалифицированный штат кадров, подвижной состав.

В настоящее время проводятся работы по оптимизации непрофильных активов. В настоящее время все аэропорты уже переданы в государственную собственность. МЦПС «Хоргос» передан в областную собственность, тоже в госсобственность. Другие работы тоже проводятся по непрофильным активам.

Доходы от грузовых перевозок в прошлом году составили 772 миллиарда тенге с ростом почти на 11 процентов. При этом главное значение для нас – транзитные перевозки, доля которых в объеме



составляет порядка 6 процентов (в этом году планируем), но в структуре доходов – почти 34 процента.

Проводится активная работа по привлечению дополнительных грузопотоков транзитом по территории Казахстана. Проводится работа с железнодорожными администрациями, грузоотправителями и грузополучателями и проведения гибкой тарифной политики на перевозки грузов транзитом по территории Республики Казахстан.

Также предпринимаются меры по поддержке экспорта продукции казахстанских производителей, предоставляются благоприятные тарифные условия к развитию контейнерного сервиса, которые позволяют наращивать и расширять географию экспортных перевозок. По итогам 2018 года экспорт обеспечил 19 процентов от объема общего дохода компании. При этом объем перевозок зерна составил 7,8 миллиона тонн, железной руды – 12,5 миллиона тонн, угля – 32,8 миллиона тонн. В текущем году экспортные перевозки тоже растут.

Казахстан интегрирован в международные регулярные контейнерные линии, проходящие по территории Казахстана и включенные в сквозные сервисы.

Почти 60 процентов контейнеропотока выполняется из Китая в Европу и обратно, 40 процентов по маршруту «Юго-Восточная – Центральная Азия». При этом в неполной мере задействованы инфраструктурные мощности по Транскаспийскому и Иранскому маршрутам, которые обладают большим инфраструктурным запасом, порядка 400 тысяч ДФЭ в год.

Хотелось бы отметить, что наш транзит контейнерных перевозок тоже проводится в условиях высокой конкуренции с нашими соседями, в первую очередь, с российскими маршрутами.

Ключевым звеном Транскаспийского международного транспортного коридора является портовая инфраструктура на Каспии. Пропускная способность портов Казахстана доведена до 26,5 миллиона тонн в год. Они включены в сеть международных транспортных коридоров. Совместно с нашими коллегами из Азербайджанской, Грузинской и Турецких железных дорог мы готовы предложить нашим клиентам транзитное время 16 суток для грузов в составе контейнерных поездов, следующих из Ляньюньгана в Стамбул с использованием фидерной судоходной линии. Фидерная линия впервые нами использована на Каспии. Раньше все грузы, которые перевозились в вагонах, переходили паромом. Паром имеется только у азербайджанской судоходной компании «КАСПАР». Естественно, мы на их ставки и тарифы не могли повлиять.

Сейчас «Казмортрансфлот» взял в аренду наши четыре судна, которые были закуплены «КТЖ», осуществляет уже фидерную линию. Контейнера приходят в порт «Актау», выгружаются и перегружаются на

суда. Немного затягивается время следования, но при этом для клиентов удобно понижение тарифа, что мы точно выдерживаем срок доставки.

Даже при отсутствии или незначительном количестве контейнеров фидерная линия работает, чтобы потихоньку привлекать к этому маршруту новых грузоотправителей.

Для обеспечения пропускной способности маршрутов завершается реализация Государственной программы «Нурлы жол», которая сопряжена с китайской инициативой «Один пояс – один путь». Инвестиции обеспечили оптимальную логистическую цепь от восточного побережья Китая, порта Ляньюньган, далее на Сухой порт на границе Казахстана и далее по системе железнодорожных и автомобильных магистралей через Каспий в Турцию и Европу. На границе Казахстана и Китая сформирован транспортно-логистический и торговый хаб – специальная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота». При этом общий объем инвестиций железнодорожной логистической инфраструктуры составил 5,2 миллиарда долларов. Сформированы альянсы с глобальными логистическими игроками евразийского рынка.

В соответствии с Государственной программой «Цифровой Казахстан» компанией инициирован проект «Цифровая железная дорога», в рамках которой планируется реализация инициатив, направленных на поддержку основных бизнес-процессов в достижении ключевых целей в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

Два проекта, о которых говорил Берик Сайлауович, действительно основные, это мультимодальные перевозки, которые в основном нацелены на улучшение сервиса для обслуживания наших клиентов, доступность в планировании, оперативность в планировании и оказании перевозочных услуг.

В настоящее время почти 75 процентов перевозок внутри Казахстана осуществляется на безбумажной технологии, как в России, Беларуси, Украине. Ранее у нас все было на бумагах, сейчас мы переходим на безбумажную технологию.

Также системой разрабатывается программа по полному переходу на оформление проездных билетов для пассажиров по электронному варианту.

По АСУ «Магистраль» основная польза от того, что мы уходим от ручного труда наших дефектоскопистов, их около 500 человек. Часто случаются наезды на них, потому что они вручную проводят диагностику путей.

Конечно же, замеры с помощью ручного труда несопоставимы с той автоматикой, которой оснащены диагностические комплексы производства России. Мы четыре имеем, еще три закупим осенью, они будут два раза в

месяц курсировать по всей сети нашей железной дороги, по каждому участку и давать полные параметры вплоть до состояния земельного полотна.

Если раньше дефектоскописты видели рельс, то здесь смотрят и подкладку, и состояние шпал, земельного полотна и так далее. Конечно же, это позволит оптимизировать наши расходы по капитальному ремонту. Мы будем четко видеть, видим и сейчас, какие элементы железнодорожного полотна нам нужно в первую очередь ремонтировать.

В заключение хотелось бы сказать, что для стимулирования роста транзитного грузопотока необходимо принятие следующих мер:

упрощение таможенных процедур. От этого многое зависит, наши страдают, когда для таможенного досмотра останавливают целые поезда, задерживаются по времени, вызывает неудобство для наших партнеров, приводит к тому, что часть грузов уходит;

поддержка развития и модернизации инфраструктуры со стороны государства в целях увеличения пропускной способности, особенно по транзитным коридорам, потому что мы свои капремонты проводим на 50 процентов от требуемого, потому что не хватает средств. Они нужны, чтобы мы были конкурентоспособными;

введение нулевой ставки НДС в рамках смешанных (железнодорожно-водных) перевозок при экспорте. Когда контейнер выгружается, когда он идет паромом в порту Курык на судно, никаких 12 процентов нет. Он идет по единому документу. Когда он выгружается с вагона на землю, с земли грузится на судно, этот контейнер подпадает под внутренний НДС (12 процентов), что тоже сильно бьет на стоимость общей перевозки.

Азербайджан применил нулевую ставку, наши зерновики страдают сильно, потому что при экспорте выгружаются, зерновозы уходят на судна – 12 процентов, то же самое и здесь, когда развиваем контейнерные перевозки;

Закрепление на законодательном уровне за национальным перевозчиком грузов исключительного права осуществлять международные перевозки. Не секрет, сейчас развиваются частные перевозчики. Они хотят работать не только внутри Казахстана, но и на международные маршруты выходить.

Мы считаем, чтобы транзитный потенциал Казахстана сохранился, были единая технология, единые ставки, национальный перевозчик «КТЖ» должен обладать исключительным правом по международным перевозкам.

Спасибо за внимание.

ТӨРАҒА. Это очень большая проблема, комитет это дело обсудит, мы внесем свои предложения. Спасибо.

Следующее слово предоставляется заместителю председателя президиума Союза транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS",

профессионалу транспортно-логистической отрасли Лавриненко Юрию Ивановичу.

Пожалуйста, Вам слово.

ЛАВРИНЕНКО Ю.И. Спасибо большое.

Уважаемый Аскар Асанович! Уважаемые депутаты и участники круглого стола! Несколько слов о Союзе транспортников Казахстана.

Союз создан в связи с поставленными новыми задачами для транспорта по становлению Казахстана международным транзитно-транспортным логистическим хабом в регионе, и объединил все отраслевые ассоциации транспортного сектора.

В состав союза входят 52 организации, объединяющие более 550 транспортно-логистических организаций железнодорожного, автомобильного, водного транспорта, гражданской авиации и транспортной логистики.

Последние годы транспортный комплекс получил серьезное развитие по многим направлениям. Мы гордимся тем, что теперь у нас есть свое железнодорожное транспортное машиностроение, автопром. Построены и модернизированы тысячи железных, десятки тысяч автомобильных дорог, два новых железнодорожных пограничных перехода на границе с Китаем и Туркменистаном, СЭЗ и МЦПС «Хоргос», сеть транспортно-логистических центров. Значительно увеличены мощности морских портов, судоходных компаний. Имеем лучшую в Азии авиационную компанию, летаем на современных лайнерах, завершаем модернизацию региональных аэропортов, взлетно-посадочных полос и так далее.

В целом, несмотря на имевшие место в 2018 году внешние и внутренние проблемы, комплекс обеспечил растущие потребности экономики и населения в перевозках. Конечно, это результат работы и конструктивного взаимодействия Парламента, Правительства, усилий отраслевых министерств, бизнеса, которыми можно по праву гордиться.

В рейтинге Всемирного банка по индексу транспортной логистики, сегодня об этом говорили, в 2018 году Казахстан занял 71-ю позицию, общее улучшение было на шесть позиций. Главное – заслуженное улучшение по позиции эффективности работы таможенных органов прошло на 21 позицию. В общем рейтинге Doing Business Казахстан также улучшил положение, занял 28-е место, поднявшись на восемь пунктов.

По некоторым вопросам, связанным с защитой рынка, важно не переусердствовать в упрощении процедур контроля.

Если говорить о практике взаимодействия государственных органов, палат Парламента и бизнеса, то в этих вопросах есть законодательная основа, сложилась хорошая практика.

В 2018 году Парламентом при участии государственных органов и бизнеса были подготовлены и внесены поправки в ряд законов для защиты

автомобильных дорог, упрощения ведения бизнеса, поддержки предпринимателей транспортной отрасли.

Большой блок принятых поправок занимают статьи по переходу Управления воздушным транспортом на британскую модель и функционирование бюджетной компании лоукостер и так далее.

В целом можно констатировать, что республика вышла на новый уровень состояния и развития транспортного комплекса. Вместе с тем та победная риторика, к которой мы привыкли за последние годы, становится явно неконструктивной, есть необходимость оценить ситуацию с более продвинутых позиций в несколько критическом плане.

Уже несколько лет существует не очень внятный запрет на разработку отраслевых стратегий. Комплексной стратегии развития транспорта нет с 2015 года, что становится проблемой.

Сегодня идет разработка Государственной программы «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы. Основа – это страновые стратегии – 2025 и 2050, планы национальных компаний и отраслей на ближайшие три года. С их учетом проводится анализ текущей ситуации, свод анализа, определяются приоритеты и формируется программа.

Приняты основные направления согласованной транспортной политики Евразийского союза, утверждены дорожные карты, требующие принятия национальных долгосрочных планов, выработки стратегий по очень чувствительным для экономики Казахстана вопросам. Идет реализация к 2025 году концепции «Открытое небо», по которым есть опасность потери доходов от перевозки авиапассажиров, также как мы сейчас теряем их на грузовых перевозках.

На автомобильном транспорте грядет допуск иностранных компаний к каботажным перевозкам, нужны плавны, как мы будем компенсировать потери бюджета и контролировать рынок.

На железнодорожном транспорте все наши партнеры по Евразийскому союзу и Китай сохраняют монополию национальных компаний на перевозку, считают достаточным развитие рынка операторов вагонов. Мы же пытаемся открыть и дробить рынок, разрешить доработать частным перевозчикам, не создав условий добросовестной конкуренции, не защитив его от бесконтрольного иностранного участия. В этом году бездействие Министерства национальной экономики спровоцировало погоню за недобросовестными доходами, активизировало эгоистическое отраслевое лобби, приведет к тому, что эти потери будут покрывать добросовестный малый и средний бизнес и бюджет.

Есть еще задачи по интеграции в рамках сопряжения китайской инициативы программы «Один пояс – один путь». Нас начинают критиковать китайские партнеры в части состояния инфраструктуры, в частности по железным дорогам. Они активно дотируют и содействуют направлению через Казахстан транзитных поездов, но считают, что нам надо радикально модернизировать магистрали под более высокие скорости,

иначе пропуск транзита может утратить свою перспективу. Сами они уже вторую пятилетку развивают железные дороги под базовую скорость 160 километров в час. У нас же по правилам технической эксплуатации железных дорог база составляет пока 90 километров в час.

Модернизация даже по основным международным коридорам требует значительных средств. Мы же пока ничего не планируем даже в рамках капитальных ремонтов пути. Более того, вместо помощи по преодолению объективных трудностей, пытаемся обескровить показавшую свою эффективность национальную железнодорожную компанию. То есть нужна продуманная на перспективу стратегия развития по каждой отрасли и транспортного комплекса в целом. Эти выработанные и согласованные стратегии должны найти отражение в мероприятиях государственных программ. Хотелось бы, чтобы это нашло отражение в решении нашего круглого стола.

Отсутствие мер государственной поддержки и затягивание решений системных проблем является текущее финансовое состояние национальной компании «Қазақстан темір жолы». Проблемы на железнодорожном транспорте возникли по нескольким причинам.

Во-первых, бездействие с 2003 года Министерства национальной экономики по разработке новой методики тарифной политики, по принятию приемлемых для бизнеса решений по кросс-субсидированию и субсидированию пассажирских перевозок, недооценке фактов сохранения партнерами по естественной монополии на рынке железнодорожных перевозок, фактическому снятию ответственности с национальной компании за гарантированное обеспечение потребности с бизнеса подвижным составом. Все это создало обстановку неуверенности в стабильной работе даже у крупных отечественных предприятий, которых всегда устраивал развитый рынок операторов вагонов, ответственность и гарантия национальной компании. Теперь потребуются значительные усилия, чтобы вернуть ситуацию в исходную позицию, если это вообще возможно.

Во-вторых, не проведена своевременная необходимая корректировка законодательства по регламентации прав и ответственности национального перевозчика и частных перевозчиков, а это позволяет широко трактовать права частного перевозчика, что и делается в ущерб интересам малого бизнеса и экономики.

В-третьих, из-за отсутствия согласованной отраслевой стратегии имеют место перекосы и в государственных программах развития. Национальная палата, комитет, Союз транспортников просили Правительство, Министерство национальной экономики провести анализ регуляторного воздействия существенного разделения или дробления рынка перевозок, обозначить государственные приоритеты и ориентиры для развития бизнеса в сфере транспорта и логистики, в том числе по вопросам тарифной политики, субсидирования пассажирских перевозок,

дифференциации тарифов по видам грузов. Пока понимания срочности и важности вопроса, к сожалению, нет.

Еще одним примером является явная недооценка эффективности и важности всемерной поддержки отечественных, международных автомобильных перевозчиков по наращиванию и обновлению парка, отстаиванию паритета, борьбе с нарушителями разрешительной системы, дискриминации системы МДП, TIR и так далее.

Наши перевозчики в жестких условиях европейского и азиатского рынка конкурируют за свою законную долю на международном рынке услуг по терминологии ВТО, это трансграничная поставка, оказывая услуги по перевозке нашим автотранспортом за рубежом. Соответственно, деньги за весь маршрут получает Казахстан, доход формирует ВВП, соответственно, налоги в наш бюджет.

Республика Беларусь имеет на рынке 16 тысяч грузовиков, Литва – 25 тысяч грузовиков (международные автомобильные перевозки формируют 6 процентов ВВП этой страны), Польша – 40 тысяч, Турция – еще больше, а у нас до сих пор пока 7 тысяч. На протяжении последних пяти лет мы практически не наращиваем парк, который, фигурально выражаясь, может нести золотые яйца.

По расчету «КазАТО», один грузовик совершает в среднем 10 кругорейсов в год, зарабатывает примерно 100 тысяч долларов. Если заставить задачу нарастить парк международных перевозчиков на 5 или 10 тысяч автомобилей, то Казахстан может получить до 1 миллиарда долларов дохода, соответственно, миллионы долларов налогов в бюджет.

По прогнозу Международного союза автомобильного транспорта, опубликованному в ноябре 2018 года, рост глобального автомобильного трафика будет в значительной мере за счет развития азиатского рынка, и к 2050 году он вырастит в 3,2 раза.

Необходимо приравнять задачу обновления и наращивания парка к приоритетным задачам поддержки экспорта и обеспечить соответствующую поддержку. Мы же пока пытаемся обновить парк за счет программ поддержки автопрома. Это можно и нужно делать, но это только одно направление и не самое лучшее для перевозчиков.

По пассажирским перевозкам. Утверждена комплексная программа развития автобусных перевозок. Предусматриваются значительные средства на обновление парка. Надо отметить, что министерство, Комитет транспорта очень серьезно поработали в этом направлении, но, к сожалению, они опять ориентированы на поддержку отечественного автопрома. А перевозчики, их финансовое состояние, инвестиционные возможности остаются в полной зависимости от действий местных исполнительных органов по утверждению тарифов и выделению субсидирования.

Многие акиматы до сих пор не создали тарифные комиссии, а это тормозит всю работу по определению потребностей частных перевозчиков

в субсидировании. Более того, некоторые акиматы на выделенные для субсидирования деньги создают коммунальные автобусные парки, закупают для них новые автобусы. Это в свою очередь порождает недобросовестную конкуренцию, зачастую силой вытесняя с рынка добросовестных частных перевозчиков. И такое положение дел приводит не только к ухудшению финансового состояния перевозчиков, а порой и к банкротству из-за неисполнения обязательств по ранее взятым кредитам на приобретение автобусов. Считаем необходимым добиваться комплексного решения по оздоровлению обстановки в этой важной для населения сфере, освобождения их от налогов по КПП и НДС по примеру Российской Федерации и Беларуси. Это сократит размер необходимого субсидирования и местным исполнительным органам будет проще найти разумный компромисс, установив приемлемые тарифы, и выделить оптимизированную субсидию.

Также необходимо на правительственном, а возможно, и на законодательном уровне установить критерии ответственности местных исполнительных органов за положение дел и финансовое состояние пассажирских перевозчиков в регионе.

Необходимо также усилить контроль за исполнением принятых Правительством правил субсидирования нашим надзорным органам. Все это поможет стать хорошей платформой для решения всего комплекса проблем пассажирских перевозок.

По водному транспорту. Сегодня говорили, что на Каспии Казахстан теперь имеет хорошо развитые портовые мощности, современный парк судов, продолжает наращивать потенциал. Главная проблема теперь – привлечение грузопотоков и загрузка работы собственного флота. Свой груз – свой флот. В этом направлении в прошлом году была проделана определенная работа, в том числе в рамках активной деятельности создана с нашим участием международная ассоциация, Транскаспийский международный транспортный маршрут. На данном этапе необходимо ускорить решение опять же связанного со Стратегией развития вопроса институционального статуса международных морских портов в Казахстане.

Имеем три порта, три юридических лица, три баланса, убытки, неустойчивая перспектива каждого в отдельности и размытая институциональная база. Кто должен быть владельцем земли и инфраструктуры в портах, при каких условиях могут привлекаться инвестиции в развитие и оснащение причалов, развиваться конкуренция сервисных компаний и так далее. Пока больше вопросов, чем ответов.

По гражданской авиации. Хочу еще раз обратить внимание на целесообразность разработки стратегии развития отрасли с учетом общего понимания среднесрочных и долгосрочных национальных интересов при реализации основных направлений согласованной транспортной политики Евразийского союза, имеющегося конфликта интересов при продвижении



политики открытого неба, решении противоречий, связанных с уровнем государственного регулирования аэропортовой деятельности, возможных дотаций на региональном уровне, целесообразности и сроков создания грузового перевозчика и так далее.

В заключение хотел бы поблагодарить за предоставленную возможность осветить эти вопросы, за заинтересованное внимание к непростым транспортным проблемам страны, отметить необходимость выверенной, ответственной и безошибочной государственной политики при формировании долгосрочных планов развития транспортного комплекса, важность своевременного реагирования на современные вызовы, связанные с внедрением элементов Индустрии-4.0, с необходимостью соответствовать мировым трендам транспортной логистики, цифровизации, внедрением информационных технологий, и эффективно защищать национальные интересы.

Спасибо за внимание.

ТӨРАҒА. Спасибо, Юрий Иванович, за интересную информацию. Я думаю, для комитета это очень интересно. Мне кажется, кое-что надо будет взять на вооружение.

Құрметті әріптестер, біз барлық жоспарланған баяндамаларды тыңдадық. Енді сұрақ беріп, пікір алмасу рәсіміне көшеміз.

Сөз сөйлеушілер бар ма?

Пожалуйста, Сергей Михайлович.

ЕРШОВ С.М. Спасибо, Аскар Асанович. У меня несколько вопросов к Вам, Берик Сайлауович. Причем Вы их, наверное, держите на контроле.

Основной вопрос: каковы перспективы строительства автодорог по направлениям «Караганда – Балхаш», «Балхаш – Алматы», «Караганда – Жезказган», «Аркалык – Жезказган – Кызылорда»?

ТӨРАҒА. У Вас сколько всего вопросов?

ЕРШОВ С.М. Еще два.

ТӨРАҒА. Пожалуйста, отвечайте.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Я уже сказал, что у нас начата масштабная работа по строительству и реконструкции дорог. По дороге «Караганда – Балхаш», дальше идет «Курты – Бурылбайтал» и через Капчагай выходим на коридор «Центр – Юг», в 2021 году завершается проект.

Премьер-Министром поставлена задача, что в этом году надо выполнить объемы на 50 процентов. Там работают по займу «Эксимбанк Казахстана». От Балхаша – по займу Всемирного банка и так далее.

Что касается дороги «Жезказган – Кызылорда». Так сказали?

ЕРШОВ С.М. «Аркалык – Жезказган – Кызылорда».

ОРНЫНАН. «Жезказган – Петропавловск».

ҚАМАЛИЕВ Б.С. «Жезказган – Петропавловск» и «Кызылорда – Жезказган» в проекте нашей новой Государственной программы ««Нұрлы жол»».

По «Жезказган – Кызылорда» на сегодняшний день Министерство национальной экономики выделяет деньги на разработку ТЭО. Мы начнем разработку ТЭО, дальше по графику будем приступать.

Что касается «Жезказган – Кызылорда – Петропавловск». Там идет выход со стороны Узбекистана, поток в Россию и так далее. Сегодня наша правительственная делегация во главе с Премьер-Министром в Ташкенте, там идет обсуждение и по другим дорогам. Они хотят выходить через Учкудук, из Бухары, на Самару и Шымкент.

Я хочу сказать так. Мы транзит развиваем. Сегодня мы не имеем межправительственное соглашение без разрешительной системы по странам ЕАЭС. Кроме этого, Узбекистан, Грузия, Таджикистан. Их машины спокойно проезжают по нашим дорогам, абсолютно ничего не платят.

Сейчас идет нагрузка на ось, мы разрешаем 11 тонн, они просят 13 тонн. Поэтому есть вопросы. С учетом того, что мы строим капитальные дороги, вкладываем не миллиарды, а значительно больше денег, мы хотим ввести систему платности. Мы считаем, что они должны платить.

Такие европейские страны, как Словакия и Венгрия, зарабатывают колоссальные деньги за счет транзита автомобильных перевозок. Юрий Иванович уже об этом сказал.

ТӨРАҒА. Уважаемые коллеги, многие члены рабочей группы хотят задать вопросы, получить ответы, поэтому прошу быть лаконичными, ставим вопрос, получаем ответ. У нас будет возможность, если кто-то захочет дополнительно выступить.

ЕРШОВ С.М. По дороге «Жезказган – Караганда».

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Тоже будет. Мы этот участок дороги локально ремонтируем, но эта дорога идет до Павлодара, мы не рассматриваем отдельно.

ЕРШОВ С.М. Как будет рассматриваться?

ҚАМАЛИЕВ Б.С. В программе «Нұрлы жол».

ЕРШОВ С.М. Следующий вопрос. Какова перспектива развития транспортного узла по Балхашу?

Буквально вчера по телеканалу «Хабар 24» была программа по развитию туристического кластера, там было поднято много проблем по Балхашу, хотя это был один из центров туризма в стране. Там была транспортная проблема, туда было сложно добраться. Как вы рассматриваете решение этой проблемы: самолетами, железнодорожным и автомобильным транспортом? Мне важно: рассматривается или нет? Если нет, то будем обращаться к вам, чтобы рассмотрели.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. К сожалению, мы вчера рассмотрели вопрос по развитию Балхашского аэропорта. Он находится в коммунальной собственности корпорации «Казахмыс».

Взлетно-посадочная полоса будет завершена в этом году. Недостаток средств в размере 3 миллиардов будет выделяться при уточнении заказчиком, это Министерство обороны.

Что касается рулежки и перрона. «Казахмыс» дает обещание, что на инвесткомитете в ноябре они профинансируют. Тогда на сегодняшний день по дорогам «Нур-Султан – Балхаш», «Нур-Султан – Алматы» компания «Южное небо» будет выполнять рейсы. Они уже сейчас выполняют. Это что касается авиа.

Что касается дороги, я уже сказал.

По железной дороге. У нас идет поезд «Нур-Султан – Семей». Есть вопросы касательно вагонов. Скоро мы получим новые вагоны, посмотрим.

ТӨРАҒА. Пожалуйста, в микрофон.

ЕРШОВ С.М. Я не буду привлекать общее внимание. Я был в Улытау, мои избиратели просили обратиться к Вам с таким вопросом.

Из Улытау напрямую есть дорога на Нур-Султан через Караунгир, Алгабас, Шубарколь, там 480 километров, местами дорога есть, где-то нет.

Есть ли перспектива отремонтировать этот путь? Все-таки 480 километров, а не 700 или 800.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Нет.

ТӨРАҒА. Спасибо.

Пожалуйста, Михаил Михайлович.

БОРТНИК М.М. Сегодня мы действительно рассматриваем важный вопрос. Среди показателей, которые достигло государство, это развитие морской инфраструктуры, чтобы транзитный коридор через Казахстан заработал в первую очередь.

Между этими вопросами есть большая проблема. Здесь присутствует директор Актауского порта. Как Юрий Иванович Лавриненко упомянул, у нас отстает законодательная база по признанию этих портов, как международными, также по дальнейшему развитию.

Что делается на сегодняшний день государственным органом в этом направлении? Когда мы приведем законодательную базу в соответствие с международными требованиями?

Второй вопрос я задам позже.

ТӨРАҒА. Пожалуйста, отвечайте.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Что касается того, чтобы законодательно привести в статус эти порта. Я не знаю, что конкретно имеется в виду. Что нужно сделать?

Порт «Актау» имеет международный статус, есть все соглашения.

БОРТНИК М.М. Мы отстаем по морским регламентам, по паспорту моряка, ряду других моментов, которые ваши специалисты хорошо знают.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. В апреле я докладывал, что если касается по требованию ММО (международная морская организация), то там все замечания аудита, их 64, они поэтапно устраняются. Я думаю, что работа идет планомерно, нет никаких вопросов. Для этого никаких

законодательных актов не нужно, мы устраним их. Замечания мы получили, будем их устранять.

ТӨРАҒА. Пожалуйста, второй вопрос.

БОРТНИК М.М. На него можете дать письменный ответ.

Канат Есмұханович, у нас был депутатский запрос по развитию железнодорожного узла «Бейнеу». На сегодняшний день поселок Бейнеу один из динамично развивающихся поселков, его население достигает практически 60 тысяч. Не каждый город у нас имеет на сегодняшний день такую численность.

Вокзал построен в 80-х годах, вместимость 50 человек, хотя пассажиропоток за год составляет более 800 тысяч человек.

У меня большая просьба – обратите на это внимание. Прошу ответить до конца месяца в письменной форме, потому что мне придется встречаться летом с населением. Это была боль, которую я уже не раз слышал, хотел бы вместе с вами решить.

ТӨРАҒА. Қанат Есмұханұлы, жазбаша түрде беріңіз.

Сәрсенбай Құрманұлы.

ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Менің үш сұрағым бар.

Біріншісі сұрақ емес, өтініш. ЛРТ бойынша маған жазбаша түрде толық ақпарат берсеңіздер.

Екіншісі сұрақ. Берік Сайлауұлы, сізге қатысты шығар. Автомобиль жолдары жақсы салынып жатыр ғой, құрылыс басталды, ол өте құптарлық нәрсе. Үлкен бір мәселе – карьерлерді алу мәселесі. Карьер алу ұзаққа созылады, өзіңіз білесіз. Жобалаған кезде жобалау құжаттарының ішінде карьерлердің орындары белгіленбейді, себебі оның бағасына әсер етеді дейді. Осының заңнамалық тұрғыдан үлкен халықаралық трассалар салған кезде шешу мәселесі қарастырылып жатыр ма жалпы?

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Карьерлер ПСД-ның ішінде бар ғой. Онда отведенный карьерлер бар бізде. Бірақ олардың барлығына біздің мердігерлер запас жоқ деп кейде келіспейді. Сондықтан да бұрын бізде упрощенный вариант болған. Оны жаңадан заң жобасы алынғанда алынып тасталыпты. Қазір біз қайтадан кіргізіп жатырмыз. ЖКХ туралы заңның екінші оқылымында соған кірді, в упрощенном порядке мы будем рассматривать по отходу.

ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Бұл өте маңызды.

ТӨРАҒА. Бұны тіпті комитеттің ұсынысына кіргізу керек.

ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Екінші сұрақ. Мен жақында Атырау-Орал, Ресейдің шекарасы Самара қаласына дейін темір жол салу туралы Үкіметке депутаттық сұрау жібердім. Ол қолдау тапты, жалпы бұл мәселені қараймыз деген, жалпы сіздердің хабарларыңыз бар ма?

Бұл «Нұрлы жол» бағдарламасына енгізіледі. Атырау-Орал (Самараның шекарасына дейін) темір жол құрылысы.

СӨЙЛЕУШІ. Бұны ГЧП-мен салмасақ бізде жоспарда әлі жоқ.

ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Менде «Нұрлы жол» бағдарламасына кіргіземіз деген Премьер-Министрдің хаты бар.

Үшінші мәселе. Кезінде қабылданған мемлекеттік бағдарламаға сәйкес біздің елімізде үш әуежай хабы болу керек еді. Соның біреуі Атырау қаласы. Атырау қаласының ұшып-қону алаңы жақсы, бірақ аэропорттың ғимаратын салу мәселесі осы күнге шейін шешілмей отыр.

2007 жылы Елбасы келген кезде таныстырылымы болды, адамдар түсіп-шығатын бес рукав болу керек. Бірақ біздің «КазМұнайГаз» компаниясы мен түрік компаниясының арасындағы келіспеушіліктен осы созылып, ақыр аяғы құрдымға кетті.

Енді бұл мәселе болашақта шешімін таба ма, бұған кім жауап береді?

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Атыраудың аэропорты бойынша түрік компаниясына қатысты айттыңыз ғой. Ол бізде жоспарда жоқ.

ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Кезінде мемлекеттік бағдарламада болды.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Ол мемлекеттік бағдарламада болған, қазір батыс өңірі бойынша Ақтау қаласының аэропортына көңіл бөліп отырмыз. Мысалы, оңтүстік өңір үшін Алматы, орталықта Астана, ал батыста Ақтау хаб. Сондықтан аэропорттардың барлығын үкіметтің қаражатымен салатын ақша бізде жоқ, сондықтан біз ондай мәселе көтерген жоқпыз.

ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Мына жерде отырған ініміз вице-министр болғанда мен үш рет қатыстым. Кезінде түрік компаниясы өзі ақша тауып, соны салуға барлық құжаттарын дайындады. Сол түрік компаниясынан алғысы келді, енді не өзіне жоқ, не өзгеге жоқ, айналып келгенде қазір бұл далада қалды. Енді ол жерге салу керек. Бүгінгі күні Атырау әуежайының ауыр жүкті қабылдауға толық мүмкіндігі бар. Енді ғимаратты салу керек.

ТӨРАҒА. Берік Сайлауұлы, құрметті әріптестер, депутаттар сұрақ берген уақытта сол сұрақтың аяқталуын күтуіңізді сұраймын, содан кейін жауап беруге болады.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Жақсы, рақмет.

Егер де Атыраудың өзінен инвесторлар болса, мысалы, түрік компаниясы болатын болса, біз қарастырайық. Бүгінгі күні Түркістан қаласының өзіне түрік компаниясы бізге кіріп, мемлекеттік-жекешелік әріптестікпен ақша салып жатыр. Атырауға жаңағы түріктер қайта келеміз десе, біз оны қарастырайық. Бірақ батыстағы хаб Ақтау, өйткені пассажира поток Ақтауда үлкен.

ТӨРАҒА. Ең дұрыс шешім ГЧП ғой.

Сұрақ қою үшін сөз Әлімжан Сейітжанұлына беріледі.

ҚҰРТАЕВ Ә.С. Құрметті әріптестер, Түркістан облысының Мақтаарал, Жетісай, Шардара аудандарында темір жол қатынасы жоқ. Одақтың кезіндегі Жетісайдың теміржолы Өзбекстанның балансында, ал бүгінгі таңда сол үш ауданға баратын көмірі бар, отыны бар, ол ауданнан шығатын ауыл шаруашылығы өнімдері, қауын қарбызы бар, мақтасы бар, ол жерлерде 1 миллионнан аса тауар айналымы бар. Үш ауданда қазір 450

мыңнан астам халық тұрып жатыр. Көп жылдан бері сол аудандардағы халықтың өтініштері: «Арыс-Шардара-Жетісай» жолын не болмаса, «Сарыағаш-Шардара-Жетісай» жолын салу көп жылдан бері көтеріліп келе жатыр. Осы мәселе жоспарда бар ма? Бұл бірінші сұрақ.

ТӨРАҒА. Жауап беріңіз.

СӨЙЛЕУШІ. Жоспарда жоқ.

ҚҰРТАЕВ Ә.С. Жоспарға қосу үшін не істеуіміз керек?

СӨЙЛЕУШІ. Оны жергілікті акимат бізге «Нұрлы жолға» береді, жаңағы «2025»-ке. Сосын біз қараймыз.

ҚҰРТАЕВ Ә.С. Жақсы. Облыс орталығын Шымкенттен Түркістанға көшіруге байланысты Жетісайдан Түркістанға баратын жол бойынша. Дарияның арғы бетіндегі «Жетісай – Шардара – Арыс – Түркістан» жолы. Бұны да былтырдан бері қарай бірнеше рет көтердік. Келесі жылдың жоспарында бар ма осы жолды күрделі жөндеуден өткізу?

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Ол жергілікті жол ғой? Иә. Оның барлығын бойынша біз өткенде Өмірзақ Естайұлымен келіскенбіз. Олар анау Шәуілдірдегі жолды өздеріне сұрап жатыр. Біз айттық, қандай жолдарды салу керек, сол жөнінен ақпаратты сіздер бізге бересіздер, біз қарап, трансферт береміз. Бірақ 50 пайыз бізден, 50 пайыз акиматтан.

ҚҰРТАЕВ Ә.С. Өткен жолы 70/30 пайыз деді ғой?

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Жо, 50/50 пайыз.

ҚҰРТАЕВ Ә.С. Жақсы, рақмет.

ТӨРАҒА. Келесі сөз сұрақ беру үшін Мұратбай Смайтайұлына беріледі.

ЖОЛДАСБАЕВ М.С. Рақмет.

У меня вопрос к министерству. Что делается для того, чтобы улучшить условия доступа отечественных компаний для оказания транспортных услуг, тем самым улучшить их конкурентоспособность?

Второй вопрос. Есть ли в плане введение нулевой ставки НДС на перевозки? В случае нулевой ставки какой мультипликативный эффект получит экономика?

ТӨРАҒА. Ответьте на первый вопрос.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Вы имеете в виду железнодорожные перевозки?

ЖОЛДАСБАЕВ М.С. Нет, автомобильные перевозки.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Это не совсем наш вопрос. Мы выходим с предложением. Это больше вопрос к Министерству национальной экономики.

ТӨРАҒА. Кто ответит? Пожалуйста, представьтесь.

ЯНСОН И.Г. Представитель «КазАТО» Янсон Иван Генрихович.

Принят приказ №737 от 2016 года Министерством национальной экономики, где учтен перечень товаров, которые облагаются нулевой ставкой, в том числе там сидят транспортные средства, которые задействованы на международных перевозках. Они освобождаются от НДС.

ЖОЛДАСБАЕВ М.С. Еще один вопрос по станции Шу. Это узловая станция. Адам көп келеді. Осы Шудан бастап Благовещенка постына дейін фактически жол жоқ. Основной келетін халықтың саны – Бишкектен келетін халық, Қордайдан келетін халық. Осы екі ортадағы жол қашан жөнделеді? Плана бар ма? «Шу – Благовещенка».

ОРНЫНАН. (МИКРОФОНҒА ЕМЕС).

ЖОЛДАСБАЕВ М.С. Ол кезінде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолын істегенде обходтан кетті ғой, станция Тәттімен. Сонда кішкентай жол болатын еді, үлкен машина шықса, жол жоқ деп есептеуге болады.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Ол енді акиматтың жұмысы ғой.

ЖОЛДАСБАЕВ М.С. Жоқ, ол республиканский жол ғой.

ОРНЫНАН. (МИКРОФОНҒА ЕМЕС).

ТӨРАҒА. Нариман Төреғалиұлы.

ТӨРЕҒАЛИЕВ Н. Рақмет, Асқар Асанұлы.

Мен Батыс-Қазақстан облысының жолдары бойынша айтайын деп отырмын.

Берік Сайлауұлы, біздерде Жайық өзені жолды екіге бөліп жатыр, білесіз ғой, Атырау мен Оралдың екі ортасындағы жолды. Қазір Атырау мен Оралдың Еуропа жағындағы жолдары бар, асфальт жол, ал бергі жағында 100 жыл бойы (Кеңес өкіметіне 70 жыл, егемендік алғалы 30 жыл) жолды халық күтіп отыр. Жолдың аты «Барбастау – Ақжайық – Индер». Барлық ұзындығы 400 шақырымға жуық жол. Соның 60 шақырымы – Совет өкіметі кезіндегі асфальт салынған жол. Содан бері жоқ. Жаңа жұмыс орындары деп жатырмыз, шағын және орта бизнес деп жатырмыз. Халық барған сайын осы әңгімені көтереді.

Қазір бүкіл документ дайын тұр. 7 миллиард қаражатқа 50 километрді бастап, халыққа айтуымыз керек: міне, бастап жатырмыз, 100 жыл күттіңдер, рақмет» деп. 100 жыл, елестетіңізші!

Жоқ, күлетіні жоқ, Берік Сайлауұлы. Өте өзекті мәселе. Біз барған сайын халықтың бетіне қарай алмаймыз уже.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Жауап беруге болады ма? Менің күлетін себебім, өйткені ол жерде акимат қайда қарайды? Сіздің айтып отырғаныңызды акимат айту керек.

Мен сізге айтайын, «Атырау – Орал» жолын, жаңағы Индер өтетін, біз 2005 жылы салғанбыз. Қазір акиматтың беріп отырғаны «Казталовка – Жәнібек», содан ары қарай капитальный ремонтқа биыл біз 7 миллиард ақша бөлдік. Акимат сол жолды салындар дейді.

Сосын біз республикадан шығатын «Подстепное – Федоровкаға» шығатын (китайский заем) салдық, бітті, басқа жол жоқ. Оны сіздер акиматпен жұмыс істеп, халыққа айту керек, акиматқа айту керек деп. Біз өзіміз барып, акиматқа айтпаймыз ғой.

ТӨРЕҒАЛИЕВ Н. Берік Сайлауұлы, акимат сіздерге беріп жатыр, сосын айтып отырмын мен. Сіздерге ұсынысты уже жіберіпті.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Оны берсе, мен бүгін барып, тексеріп қараймын.

ТӨРАҒА. Құрметті әріптестер, былай істейік. Нариман Төреғалиұлы, сіз сұрақ қойдыңыз, жауап берсін, жауабын аяғына дейін тыңдаңыз, сосын тағы сұрақ болса, мен сізге тағы сұрақ қоюға рұқсат беремін.

ҚАМАЛИЕВ Б.С. Ол жолды біз қарайық, бірақ ол жол бізде жоқ.

ТӨРАҒАЛЫҚ ЕТУШІ. Жарайды, рақмет.

Тағы сұрақ қоюшылар бар ма? Болмаса, пікір алмасамын дейтіндер бар ма?

ОРНЫНАН. (МИКРОФОНҒА ЕМЕС).

ТӨРАҒА. Сөз сөйлеймін деушілерге, сұрақ қоямын деушілерге біз арнайы бос орын ұстап отырмыз. Өзіңізді таныстырыңыз.

АМАНБАЕВ. Мен Аманбаев, Қазақстан автокөлікшілер одағының директорымын.

ТӨРАҒА. Сізде сұрақ па, сөйлеу ма?

АМАНБАЕВ. Менде қосымша бір мәлімет бар еді, рұқсат берсеңіз. Қысқартып айтатыным, с приходом нового руководства Министерства индустрии и инфраструктурного развития у нас сложилось конструктивное сотрудничество. 28 мая ответсекретарь Пшембаев заявил, что будет создан Департамент автомобильного транспорта. Мы надеемся, что в скором времени сформируется отсутствующая сегодня государственная политика в автотранспортной отрасли.

Следующее, что хочу сказать, у нас была принята год назад комплексная программа по развитию автобусных перевозок, об этом много раз уже упоминалось сегодня. Я хочу сказать, что реализация программы находится под угрозой. В августе прошлого года должна была быть завершена работа тарифных комиссий и определены объемы субсидирования, но до сих пор это сделал только город Алматы. Жана Ерік Хамзаұлы айтып кетті ғой, қалған өңірлер әлі тариф комиссияларының жұмысын бастамаған. Эта наша первая системная проблема.

Вторая очень большая проблема. Уважаемые депутаты, уважаемые работники государственных структур прошу в протокольное решение сегодняшнего нашего заседания включить, что необходимо срочно искоренить, исключить деятельность государственных, квазигосударственных, коммунальных, автобусных парков в рыночной среде. Они в автобусных перевозках просто ликвидируют конкуренцию. И что еще хуже, сегодня было указано, что 1 тысяча с лишним автобусов будут реализованы опять же для государственных предприятий. Бизнесу для выделения техники через БРК условия не созданы. Таким образом деньги, которые будут выделены на государственные предприятия, нет никаких сомнений, будут как вода в песок. Эти предприятия через некоторое время зайдут в тупик, у нас уже есть такой печальный опыт.

Рақмет, соны айтайын деп едім.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сәрсенбай Құрманұлы.



ЕҢСЕГЕНОВ С.Қ. Рақмет, құрметті Асқар Асанұлы.

Бүгінгі қаралып отырған мәселе өте өзекті, маңызды деп есептейміз. Негізгі баяндамашылар Берік Сайлауұлы мен Ерік Хамзаұлы аталған мәселені жан-жақты толық баяндап шықты, қойылған сұрақтарға да біз тұжырымды жауаптар алдық деп ойлаймыз. Әрине, елімізде істелініп жатқан жұмыстар, қол жеткен табыстар зор, оны ешкім жоққа шығара алмайды. Дегенмен де, жаңа Юрий Иванович айтып өтті, қол жеткен табыстарды көтермелеп, оны асыра жоғары бағалау, болашақта бізге конструктивті көзқарасқа әкелмейді, керісінше зиянын тигізуі мүмкін. Сондықтан қалыптасқан шешімін табуға тиісті проблемаларды, менің ойымша, министрлік толық біледі. Ерік Хамзаұлы оны жаңа ғана санамалап тұрып айтып берді. Енді заңнамалық тұрғыдан шешуге тиісті мәселелер бойынша біз бас комитет ретінде сіздермен бірлесіп жұмыс жасауға дайын екендігімізді айтқым келеді. Оны өздеріңіз сезіп те отырған шығарсыздар.

Жанағы айтылып кеткен үлкен мәселе – тездетіп заңдылық тұрғысынан карьерлер мәселесін шешу керек. Өте үлкен күшпен басталған жұмыстарға, мен Атырау облысынан бір мысал айтайын, документтер дайын болмағандықтан бұрынғы ПСД-ға салынған карьерлер, өкінішке орай, жоба дайындайтын компания дұрыс қарамай, сондықтан жұмысты бастаған кезде ол жерде карьер болмай шықты, топырақ болмай шықты. Сондықтан басқа жерден топырақ алу керек, жұмысты әкімшілік келіскен, енді құжаттарын рәсімдеуге көп уақыт кетіп тұр. Уақытты үнемдеу үшін компания сол жерде әкімшілікпен келіскен соң топырақты ала бастаған прокуратура мен Қаржы полициясы келіп тексеріп, қазір оларды жауапкершілікке тартып жатыр. Сондықтан бұл мемлекеттік саясат үшін де тиімсіз, қаржыны игеруге де тиімсіз, сондықтан бұны тездетіп шешу керек деп ойлаймын.

Екіншіден, мынандай үлкен мәселе бар. Мысалы, біз Түрікменстан шекарасына дейін теміржол салдық. Жақсы, Асқар Асанұлы, барып көрсеңіз таңғаласыз, құмның ортасында Түрікменстанның шекарасында жаңа шаһар бой көтерді. Ішінде суы, газы, канализациясы, бәрі орналасқан. Бірақ әрмен қарай біздің артқан үмітіміз қазір толық ақталмай отыр, себебі қатынас жоқ. Сондықтан, мен ойлаймын, осыншама үлкен қаржыға саынлған нәрсе... Біздің мақсатымыз қандай? Түрікменстан мен Иранға әрмен қарай шығып, содан жүк қатынасын өсіріп, одан пайда табу ғой. Бірақ бұл мәселе қазір, шынын айтқанда, іске аспай тұр. Бұл адамдардың тарапынан да үлкен мәселе. Осындай мемлекеттік тұрғыдан көзқарастарда біздер тиісті мемлекеттермен белсенді жұмыс жасау керек деген ойдамын.

Үшінші. Мемлекеттік бағдарламалар. Өкінішке орай, біздің мемлекеттік бағдарламалар үшін жауапкершілігі жоқ. Лауазымды адамдардың жауапкершілігі жоқ.

Бағана айттым мен, 2013 жылға дейін қабылданған транспорт көлігінің қалыптастыру бағдарламасына сәйкес Атырау қаласы 3 хабтың біреуі болуы керек еді. Оған кезінде Үкімет Мемлекет басшысына,

Президентке үлкен таныстырылымы да өтті, оған мен өзім қатысқанмын. Бірақ біздің министрліктің, мемлекеттік органдардың бір-бірімен келіспеуінің нәтижесінде осы үлкен бағдарлама аяқсыз қалды. Ол үшін ешкім жауапқа тартылған жоқ. Енді 5 жыл бұрын болған бағдарлама, қазір ол олай емес, ол одан шығып қалды дейді. Бұл неден жасалынады? Қандай критеріі бар? Ол бізге түсініксіз.

Берік Сайлауұлы, мен жана айтып өттім, батыс өңірінде бізде жолдардың барлығы жаңа ғана қолға алынып жатыр және салынып жатырған жолдар негізінен екінші категориялық жолдар. Маған тұрғындар тарапынан үлкен сұрақтар қоюлуда. Олардың айтатыны: неге, мысалы, солтүстікте, орталықта, оңтүстікте салынып жатқан жолдар бірінші категориялы, неге батыстағы жолдар халықаралық, екінші категориялы, неге бірінші категориялы жол жоспарланбайды? Бұның себебі неде? Мен жаңа айтып өткенімдей, біздің мамандар Павлодар мен Нұр-Сұлтан қаласының астындағы жолдағы жол-көлік қозғалысын есептеп шығарған. Олар маған айтады, ол жердегі жол-көлік қозғалысы Атырау мен Астрахань арасындағы жол-көлік қозғалысынан көп емес. Бірақ бірінші категориялық жол салынып жатыр. Ешкім қарсы емес, салынсын. Неге мына жақты шеттетеді деген әңгіме айтады. Бұның өзі бара-бара саяси астар алып кету қаупі бар деп мен қауіптенемін. Бүгін Атырау облысы, өздеріңіз білесіздер, Алматы қаласымен бір деңгейде береді республикаға, биыл 106 миллиард беріп тұр. Беретін ақша бірдей, Ұлттық қорға кететін ақша өз алдына бөлек, оған ешкімнің таласы жоқ. Бұл да жиналатын салық. Сондықтан осындай қаржыны беріп отырғанда неге бізді ылғи осылай шеттетіп қалады, неге бізде шеттетеді деген әңгіме айтып жүр. Болашақта осыны сіздер ескерсеңіздер деген менің ойым бар. Бұның методикасы қалай, қалай есептеледі, осыны түсіндіріп айту керек шығар немесе бұқаралық ақпарат құралдарында мақсаты, міндеттерін жеткізіп жазу керек шығар. Осыны болашақта сіздер ескерсеңіздер деген ойым бар.

Үлкен бір мәселе, Асқар Асанұлы, біздің алдымыздан шығады әлі, 2-3 жылдан кейін үлкен проблемаға айналуы мүмкін, Армениядан келіп жатқан машиналар мәселесі. Қаржы министрі отыр, кеден саласына... Қазіргі заң бойынша Арменияда тұрақты тұратын адамдар ғана алып келу керек, солай ғой? Бірақ күн сайын мысалы Астрахань – Атырау шекарасынан маған жеткен мәлімет бойынша 25 машина өтеді дейді. Бұл бүкіл Қазақстанға тарап жатқан машиналар. Біздің азаматтарымыз алып келе жатыр, оған шектеу жоқ, белгіленген тәртіп бар, оны орындап жатқан ешкім жоқ, ал бұл ертең үлкен ішкі мәселеге айналып кетеді. Сондықтан осы мәселені қолға алып, ішкі істер органдарымен бірлесіп шешетін уақыт келді деп есептейміз. Себебі бұл да ертең әлеуметтік мәселеге айналып кетуі мүмкін. Жалпы бүгінгі өткен дөңгелек үстелге көңіліміз толып отыр, біздің әріптестеріміз де сондай ойда деген пікірдемін. Болашақта қызметтеріңізге сәттілік тілейміз. Үлкен мемлекеттік бағдарламаны іске асыруда бірлесіп жұмыс жасаймыз деген ойдамын.

ТӨРАҒА. Рақмет. Тағы да сөз сөйлеймін деушілер бар ма?

ОРНЫНАН. Жоқ.

ТӨРАҒА. Онда қорытындылайық.

Құрметті әріптестер! Бүгін дөңгелек үстелде өзекті мәселелер көтерілді, халыққа, мемлекетке керек дүниелер айтылды деп ойлаймын. Сонымен қатар осы жерде біраз сұрақтар туындайды.

Я полностью согласен с тем, что сказал Юрий Иванович. Хватит нам, наверное, себя хвалить, надо спуститься на землю, посмотреть. Коэффициенты хорошие, критерии хорошие. А что это дает народу? Что дает государству?

Мы сегодня говорим о том, что стоим на таких позициях, а в то же время в соседнем Узбекистане уже работают скоростные поезда, которые вошли в топ-5. А мы почему до сих пор не можем войти? Где наши скоростные перевозки, скоростные поезда? Где наши удобные вагоны, которые отвечают стандартам ОЭСР?

Мы выезжали с выездным заседанием комитета, смотрели, как производят вагоны «Тальго». К нашему стыду и сожалению даже листовую сталь для производства «Тальго» в Казахстане не вырабатывается. Имея огромные металлургические возможности, привозим сталь из соседней страны.

Буквально на днях в СМИ писали, что «Тальго» уже производят в России, у нас только сборка. Вот показатель.

Я думаю, что коллеги поддержат, сегодня было обширное рассмотрение вопроса. Наверное, надо более детально подойти. Было бы хорошо, если, бы, допустим, мы запланировали в этом году ближе к третьему, четвертому кварталу рассмотрение вопроса с точки зрения перевозки, о чем говорил Юрий Иванович. Давайте тайно рассмотрим, что дают перевозки, международные перевозки, внутренние перевозки, как задействовать наш малый и средний бизнес в этом.

Многие вопросы, которые касаются перевозок, как они решаются? Там очень много вопросов и проблем, которые сегодня законодательно и элементарно не решены. Есть бюрокра́тические преграды.

Мне очень импонирует, что сейчас новое руководство КТЖ делает очень большие усилия, большую работу, наводит порядок.

В то же время когда мы выезжаем, встречаемся на местах, на станциях, работники узловых станций говорят: зарплата маленькая, обеспечение плохое. Надо, наверное, оттуда начинать, с производства.

Что касается дорог, мы строим хорошие дороги. Благодаря программе Елбасы, мы получили шикарные дороги. Затратили огромные деньги. Дороги по всем мировым стандартам. Один километр дороги обходится свыше 2 миллионов евро. Это первая категория. «Западный Китай – Западная Европа». Но сегодня, проезжая по этой дороге, мы видим, что уже сегодня они не отвечают тем требованиям, которым должны соответствовать. В дальнейшем возникает вопрос: как дальше будем

содержать? Поэтому, уважаемые коллеги, наверное, здесь надо к этим вопросам подойти более детально.

«Қазіргі уақытта біз Евразиялық экономикалық одақтағы серіктестерімізбен бірге Одақтың аумағында Бірыңғай транзиттік жүйе құруды жалғастырып, сондай-ақ Еуразиялық экономикалық одақтың сыртқы шекараларындағы өткізу орындарындағы өту уақытын азайту және олардың өткізгіштік мүмкіндігін арттыруға қажетті шараларды қабылдау керек».

Мне кажется, для Казахстана с его возможностями сегодня должно быть стыдно говорить о том, что наши пункты не отвечают требованиям не то, что ОЭСР, даже средних государств.

«Қазақстан өзінің аймақтағы көліктік-логистикалық көшбасшылық дәрежесін сақтап қалу үшін көліктік-логистикалық кешенін жетілдіріп, оның ішінде автокөлік, теміржол, су және әуе көлігі кешендерін дамытуға бағытталған тиімді стратегиялық шешімдер қабылдауы қажет».

Құрметті әріптестер және шақырылғандар! Сіздердің алдарыңызда ұсыным бар. Осы ұсынысты негізге алып, бүгінгі сөйлеген азаматтардың, сонымен қатар Юрий Ивановичтің сөзін қайтадан қарастырып, комитетте осы мәселені көтеріп, ұсынымды жаңадан істеп, тағы біраз мәселені қоссақ деген ұсыныс бар. Қолдайсыздар ма?

**ОРНЫНАН.** Қолдаймыз.

**ТӨРАҒА.** Баршаңызға бүгінгі іс-шараға қатысқандарыңыз үшін алғысымызды білдіреміз. Комитеттің атынан сіздерге рақметімізді айтамыз. Әрқашан жеңісте болыңыздар. Жолыққанша сау болыңыздар.

**ОТЫРЫСТЫҢ СОҢЫ.**

**ОРЫНДАҒАН:**

Стенографиялау қызметінің  
жетекші редакторы

И. Шыныбаева