

*К заседанию Правительства  
от 28 ноября 2023 г.*

## **ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

### **О развитии автодорожной отрасли МТ**

#### ***По линии МТ РК***

Развитие автодорожной инфраструктура – это необходимое условие развития экономики страны.

В этом году всего по республике строительными работами охвачено **10 тысяч 700 км** автомобильных дорог, из них на дорогах республиканского значения работы ведутся на **6 тысячах 500 км** и на местных дорогах охвачено **4 тысячи 200 км**.

По итогам проводимых работ доля дорог в нормативном состоянии достигнет на республиканской сети 92 и 87 процентов на местной сети.

На сегодня на республиканских дорогах ведется работа по строительству и реконструкции **3 тысячи 600 км**. Из которых **856 км** будут полностью завершены.

По капитальному и среднему ремонту охват составил **2 тысячи 900 км** (*капитальный – 700 км, средний – 2 200 км*) с вводом в эксплуатацию **тысяча 100 км** (*капитальный – 200 км, средний – 900 км*).

В текущем году работы ведутся на **16 проектах**, из которых **3 проекта** завершены – это БАКАД, Кандыагаш-Макат и Ушарал-Достык.

Учитывая нарекания со стороны населения, усилия были направлены на реализацию **6 основных проектов** долгостроев с **4-5 летней** давностью.

Это Талдыкорган-Усть-Каменогорск, Караганда-Алматы, Мерке-Бурылбайтал, Актобе-Кандыагаш, Атырау-Астрахань.

По данным проектам, кроме строительства обходов населенных пунктов, на **923 км** открыто движение.

Отдельное внимание уделяется проекту капитального ремонта Западно-Казахстанской области Казталовка-Жанибек, Униге-Бисен-Сайхин протяженностью **245 км**, где проезд в настоящее время обеспечен на **220 км**, полное завершение проектов планируется в 2024 году.

Сейчас идет завершение строительного сезона и силы АО «НК «КазАвтоЖол» направлены на зимнее содержание дорог с обеспечением техникой и противогололедными материалами.

Для зимнего содержания дорог заготовлено **142 тыс м<sup>3</sup> и 25 тыс. тонн** технической соли.

Национальным оператором мобилизовано **1 870 ед.** зимней техники, в том числе подрядными организациями мобилизовано **493 ед.**, а также арендовано **218 ед.**

За счет проводимых работ по реконструкции увеличивается доля дорог с 4-х полосным движением, что требует увеличения количества дорожно-эксплуатационной техники.

Для решения данной задачи приобретено дополнительно **379 ед.** парка дорожно-эксплуатационной техники, из них **245 ед.** через Фонд развития промышленности, **25 ед.** за счет сборов платы за проезд, **109 ед.** за счет амортизационных отчислений.

Однако до сих пор имеется дефицит 1 100 единиц техники, в связи с чем будем продолжена работа по пополнению техникой через льготное кредитование Фонда развития промышленности.

Ежегодно на содержание дорог страны требуется финансирование в объеме **60 млрд тг.**

В этих целях для снижения нагрузки на бюджет внедряются платные участки поэтапно.

На сегодняшний день платная система введена на **3 тысячах 200 км** дорог.

За 11 месяцев сборы составили **26 млрд. 500 млн. тенге.**

В следующем году планируем внедрить платность дополнительно еще на **1 тыс. 200 км.**

В целом к 2029 году платная система поэтапно будет введена на **11 тыс. км** по мере завершения работ по реконструкции.

Стоит отметить, что тарифы за проезд по платным участкам автомобильных дорог в Казахстане по сравнению со странами ближнего и дальнего зарубежья являются **самыми низкими**.

В связи с ростом транзитного потока, в целях обеспечения сохранности отремонтированных участков дорог ведется планомерная работа по повышению ставок платы за проезд.

Платность в первую очередь направлена для сбора средств с транзитных транспортных средств, при этом для отечественных перевозчиков предусмотрена абонентская плата с возможностью приобретения на месячной и годовой основе.

Основные нарекания по качеству дорог приходится на местную сеть.

Для приведения данных дорог в нормативное состояние ремонт охвачено **4 тысячи 200 км**, из которых **3 тысячи 600 км** завершаются в текущем году.

На эти цели выделено **384 млрд. тенге**, из них всего **81 млрд. тенге**. или **21%** выделяются из местного бюджета.

При этом отдельными регионами при низких показателях состояния дорог, средства из **местного бюджета** вовсе не выделяются.

Это касается Западно-Казахстанской, Костанайской, Абайской, Восточно-Казахстанской, Мангистауской, Атырауской областей.

Здесь, акиматам необходимо предусмотреть дополнительное финансирование из местного бюджета, для своевременного достижения показателей нормативного состояния.

#### ➤ **Касательно экспертизы качества на местной сети**

Важным является контроль качества эффективности использования выделенных средств «Национальным центром качества».

Стоит отметить, что экспертизой качества охвачено только **85%** местной сети.

Низкий охват экспертизой качества отмечается по Карагандинской (**51%**), Акмолинской (**73%**) и Костанайской (**79%**) областям.

Вместе с тем при необходимости контроля качества работ на объектах минимум **4 раза** в месяц, на некоторых регионах имеются факты выезда на объект **один раз** за строительный сезон.

Это Жамбылская (*263 объекта*), Туркестанская (*194 объекта*) и Кызылординская области (*113 объектов*).

На сегодня отобрано и испытано **27 тыс.** проб дорожно-строительных материалов из которых выявлено не соответствие нормам – **2 тыс. 900 проб**, по ним проводятся меры по устранению.

Переустроены работы за счет собственных средств подрядчиков на сумму **2 млрд. тенге**.

В целях полного охвата экспертизой качества работ и материалов акиматам необходимо заключить договора на полный охват экспертизой качества работ и материалов в течении строительного сезона.

При приемке объекта в эксплуатацию руководствоваться заключением Центра качества по устранению дефектов выявленных в процессе строительно-монтажных работ.

Темпы дорожно-строительных работ сохранятся в следующем году.

В 2024 году запланировано выполнение различных работ по **9 тыс. 500 км** дорог, в том числе на республиканской линии-**5 тыс. 300 км** (*строительство и реконструкция – 3,1 тыс. км, ремонт – 2,2 тыс. км*) и на локальной сети – **4 тыс. 200 км**.

В результате, по итогам 2024 года планируем увеличить долю дорог в нормативном состоянии до **93%** в республиканской сети и до **91%** в местной сети.

Согласно поручению главы государства до 2029 года необходимо провести реконструкцию на **8 тыс. км дорог**.

Как уже отмечалось, в следующем году будут завершены основные крупные проекты, освободится техника и рабочая сила строительных компаний. Поэтому с **2024 года** будем поэтапно начинать строительство приоритетных проектов общей протяженностью **4 тыс. 700 километров**.

Для решения этой проблемы ведется работа по привлечению средств из внешних и внутренних источников.

На сегодняшний день по проектам «обход города Сарыагаш» и «Караганда - Жезказган» определен источник привлечения средств от азиатских и всемирных банков развития.

Для реализации остальных проектов начата подготовительная работа, определены механизмы финансирования.

Начало крупных проектов потребует увеличения производства дорожно-строительных материалов, а также строительного оборудования и дополнительного инженерного персонала.

Поэтому для предотвращения дефицита дорожного **битума** принимаются меры по переходу на цементобетонные дороги и импорту битума.

Изучаются новые карьеры инертных материалов, предусматривается увеличение производства железобетонных изделий.

В контрактах были прописаны конкретные требования по наличию у подрядчиков собственного парка дорожно-строительной техники.

Что касается подготовки специалистов, то в этом направлении начато внедрение профессиональной сертификации.

Одним из важных вопросов при реализации новых проектов является обеспечение земельными ресурсами.

На сегодняшний день в процессе землеустройства проектов возникает ряд трудностей.

В частности, процедуры возврата земли из частной собственности продолжаются от 1 до 3 лет.

Поэтому акиматам необходимо с этого момента запретить новым проектам **резервировать нужные земли** и передавать их в частную собственность.

Кроме того, по действующему механизму срок оформления **карьеров** составляет до 1 года, что негативно сказывается на своевременной реализации проектов.

В этой связи прорабатывается возложение задач по оформлению карьеров на проектные институты.

В соответствии с поручением Главы государства в настоящее время проводится ряд работ по реформированию автодорожной отрасли.

- **Первое.** До конца текущего года на всех автодорожных проектах будут внедрены международные принципы ФИДИК и утверждены соответствующие правила.
- **Второе.** Новых проектов с 2024 года ЕРСМ - осуществляется по контрактам. Там подрядчик сам спроектирует участок дороги, построит и поддержит его.
- **Третье.** В настоящее время разрабатывается необходимая нормативная база, соответствующая международным стандартам.
- **Четвертое.** Продолжается работа по развитию науки и внедрению новых технологий.
- **Пятое.** Предусматривается внесение ряда законодательных поправок, направленных на повышение качества и ответственности участников строительного процесса.

### **Что касается науки и новых технологий**

Сейчас «Казахским дорожным научно-исследовательским институтом» проводятся соответствующие исследования по внедрению новых технологий в автодорожной отрасли.

С начала года исследовано **75 новых** технологий и материалов.

Из них **29** апробированы и используются в проектно-сметной документации, **9** находятся на стадии апробации,

Проводятся лабораторные испытания **37**.

Под надзором специалистов института в рамках апробации материалов с указанной технологией

Построено **207** опытных участков.

Кроме того, предназначен для использования в дорожном строительстве

Получено **19** новых патентов.

**Шесть** законодательных актов в рамках реформирования отрасли

Вносятся **39 поправок** (*в Бюджетный кодекс, Об автомобильных дорогах, О дорожном движении, Об архитектурной, градостроительной, строительной деятельности, о разрешении*

*и уведомлении нефтепродуктов, О государственном регулировании).*

Данные поправки направлены на подписание единого контракта на экспертизу качества, полную реализацию проектов, цифровизацию контроля качества, создание базы дорожно-строительных материалов и повышение уровня специалистов.

В настоящее время данные инициативы находятся на рассмотрении Мажилиса Парламента.

## **О вопросах развития товарных бирж**

### ***По линии МТИ РК***

В реализацию поручения Главы государства (п. 64 ОНП) Министерством торговли и интеграции совместно с депутатским корпусом разработан проект Закона по вопросам биржевой торговли.

На прошлой неделе проведена презентация законопроекта на площадке партии «AMANAT». И в целом, депутатами подходы поддержаны.

Проектом закона предлагаются меры, направленные на решение трех ключевых задач.

Первое – ужесточить регуляторные требования к биржам и усилить государственный контроль.

Второе – исключить обход закупочных процедур недропользователей.

Третье – обеспечить доступ отечественных производителей к прозрачным торговым инструментам.

По первому направлению, нами предлагается следующее.

- **Первое.** Исключить биржи из категории субъектов малого и микропредпринимательства.

Сегодня на рынке 10 бирж. Из них 9 бирж – это субъекты микробизнеса, 1 биржа – малый бизнес. Однако годовой оборот биржевых сделок **превышает триллионы тенге**. В частности, по итогам 2022 года объем биржевых сделок составил более **2,5 трлн. тенге**, за 10 месяцев этого года – **1,6 трлн. тенге**.

- **Второе.** Предлагается повысить финансовую устойчивость товарных бирж. Размер **уставного капитала** составит **600 тыс. МРП** (сейчас УК 300 тыс. МРП), это порядка 2-х миллиардов тенге. **Гарантийный фонд - 100 тыс. МРП.**
- **Третье.** Сегодня у бизнеса имеются **проблемы по выходу** на товарные биржи. Также создаются **барьеры по участию** предпринимателей в конкретных сделках. Взносы за вход и участие составляют **от 250 тыс. до 95 млн. тенге.**

Естественно – это неподъемные расходы для большинства предпринимателей. Поэтому нами предлагается установить **единые максимальные размеры** взносов и платежей за участие в торгах. К этому вопросу мы подойдем дифференцировано.

- **Четвертое.** Предлагается главных участников торгов – это **брокеры и клиринг центры**, включить в категорию **субъектов финансового мониторинга.**
- **Пятое.** **Алихан Асханович**, как Вы знаете, Министерство формирует список биржевых товаров. Из них мы предлагаем выделить **социально-значимые биржевые товары.** В него войдут уголь, пшеница, нефтепродукты и ряд социально-значимых продовольственных товаров.

Учитывая их важную роль в обеспечении энергетической и продовольственной безопасности, их торговля будет осуществляться только на тех товарных биржах, которые войдут в **специальный Перечень.** Сам Перечень товарных бирж будет определен решением Правительства на конкурсной основе.

Это позволит обеспечить прозрачное ценообразование на такие товары, а также отследить товарные потоки как внутри страны, так и во внешнеэкономической деятельности (экспорт/импорт).

В качестве **стимулов выхода на биржу** предлагается:

- для отечественных товаропроизводителей СЗПТ – применить **метод зачета при уплате НДС;**
- для национальных экспортеров – ввести **упрощенный порядок возврата НДС**, например, до **5 дней** (сейчас 15 дней);
- также совместно с КТЖ предлагается **пересмотреть ж/д тарифы** на логистику в случае заключения биржевой сделки.



В рамках второй задачи, поставленной Главой государства, предлагается **исключить** возможность **обхода государственных закупок** через товарные биржи. Это более 40 млрд тенге ежегодно.

По аналогии с государственными закупками будет введен **Реестр недобросовестных участников биржевых торгов**.

Также имеются поправки, направленные на **запрет на технологии автоматизированной ускоренной подачи заявки**.

Для **доминирующих субъектов** рынка предлагается ограничить выход на торги **через посредников** и закрепить для них **статус дилера** (*т.е. от своего имени и в своих интересах*).

По закупкам недропользователей. Нами предлагается перевести их закупки на специализированные электронные торговые площадки, **синхронизированные с Реестром товаров, работ и услуг NADLOC**.

Это действующий способ закупа. То есть законодательная база есть (*в Кодексе о недрах и недропользовании*), однако недропользователями она многие годы не используется.

При этом для свободного доступа на электронные площадки мы предлагаем **исключить сборы и взносы** для отечественных производителей.

Также предлагается пересмотреть требования по соблюдению **коммерческой тайны** на бирже. Все сведения по участникам и сделкам будут публиковаться в открытом доступе (*после подведения итогов торгов*).