

ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

О развитии животноводства МСХ акиматы регионов

По линии МСХ РК

Животноводство является одной из главных отраслей агропромышленного комплекса страны. На его долю приходится около 42,1% валовой продукции сельского хозяйства, а в экспорте доля животноводческой продукции составляет 4%.

Следует отметить, что животноводство страны в целом характеризуется как относительно стабильно развивающаяся отрасль сельского хозяйства. Об этом свидетельствуют устойчивые темпы роста численности скота и птицы, улучшения их качественных показателей, повышения продуктивности животных, а также увеличения объемов производства животноводческой продукции. Страна стала самообеспеченной по говядине, баранине, конине и яйцу, а по мясу птицы за последние 3 года удалось импортозависимость снизить с 51% до 35%.

Все это произошло благодаря мерам государственной поддержки отрасли, объемы которых из года в год растут стабильными темпами. Надо отметить, что на сегодняшний день отрасль стала инвестиционно привлекательной.

Только за прошлый год в животноводстве было реализовано 53 инвестпроекта на общую сумму около 70 млрд. тенге. К примеру, в молочном животноводстве в соответствии с задачей по импортозамещению в 2021 году было введено 35 МТФ, с мощностью 57 тысяч тонн молока.

Из 35 МТФ, введенных в эксплуатацию в 2021 году, 10 проектов были созданы в СКО, что служит ярким примером по привлечению инвестиций в животноводство для других регионов.

В текущем году планируется реализовать 62 проекта на общую сумму более 100 млрд. тенге с созданием 2,8 тыс. рабочих мест.

За последние годы существенным образом повысился генетический потенциал животноводства. За счет усиления мер государственной

поддержки вырос удельный вес племенных животных по всем видам скота.

К примеру, удельный вес племенного КРС вырос с 7% до 13% к общему поголовью КРС.

Также увеличилось количество фермерских хозяйств, занимающихся селекционной и племенной работой с 6 тыс. до 30 тыс. в 2021 году.

Тем не менее, темпы развития животноводческой отрасли оставляет желать лучшего, хотя для этого созданы все необходимые условия.

По ряду животноводческой продукции сохраняется импортозависимость. В частности, по мясу птиц, мясной и молочной продукции глубокой переработки, хотя существующие возможности позволяют быть в числе крупнейших не только региональных, но и мировых экспортеров животноводческой продукции.

Как показывает анализ, главным сдерживающим фактором ускоренного развития животноводства и повышения его продуктивности является недостаточная кормовая база.

Несмотря на принимаемые меры на сегодняшний день обеспеченность грубыми кормами составляет **80%**, сочными кормами – **40%**, концентрированными кормами – **50%**, хотя, общеизвестно, что для стабильного развития животноводство, помимо полной обеспеченности, должен быть еще и страховой запас кормов. Кроме того, существуют проблемы и с продуктивностью пастбищных угодий из-за их интенсивного использования без соответствующей работы по улучшению.

В целях решения проблемы кормовой базы в прошлом году Министерством была разработана Дорожная карта по развитию отрасли кормопроизводства на 2022-2025 годы.

Однако на местах все еще нет системной работы по реализации указанных в ней мероприятий, продолжается процесс развития животноводства без учета кормовой базы.

Кроме того, следует отметить, что существующие перекосы в государственной поддержке животноводства, в частности, излишняя сосредоточенность субсидирования на селекционно-племенной работе с ее высокой коррупциогенностью, на фоне отсутствия обязательств и мотивации хозяйств по поставке мясного

контингента откормплощадкам и мясоперерабатывающим предприятиям привела к тому, что последние сегодня оказались загруженными только наполовину.

И как результат вместо высокотехнологичного промышленного откорма и убоя скота стал процветать подворный откорм и убой с соответствующими потерями добавленной стоимости и налоговых поступлений от животноводства, ухудшениями эпизоотической ситуации на местах.

И еще одна проблема – это дефицит специалистов. В настоящее время на местах помимо ветеринаров ощущается острая нехватка зоотехников - технологов и зоотехников – селекционеров, в том числе и в промышленном птицеводстве. К тому же продолжает оставаться острой проблема закрепления молодых специалистов на местах.

В настоящее время принимаются меры по улучшению ветеринарного обслуживания животноводства.

Подготовлены предложения по разделению полномочий между ветеринарными службами центрального и местных исполнительных органов, освобождению ветеринарной службы от несвойственных функций, наделению дополнительными полномочиями ветеринарных врачей сельских округов, а также по цифровизации сферы ветеринарии.

Все эти меры будут подкреплены на законодательном уровне путем внесения соответствующих изменений и дополнений в закон «О ветеринарии». Данный законопроект будет внесен в Парламент в текущем году. В дальнейшем предполагается максимально отказаться от государственной монополии и тем самым открыть путь для притока частной инвестиции в сферу ветеринарии.

Для повышения стабильности и устойчивости развития животноводства будут приняты следующие меры:

- **Первое.** Обеспечить исполнение всех запланированных мероприятий, предусмотренных Дорожной картой по развитию кормопроизводства.

В рамках мероприятий по совершенствованию механизма субсидирования для получателей субсидий по животноводству будут введены обязательные требования по наличию мощностей по кормопроизводству и кормового поля в севообороте.

Считаем, что государственная поддержка субъектов животноводства, работающих без гарантированной кормовой базы, нецелесообразна.

- **Второе.** Будут систематизированы и оптимизированы нынешние многочисленные направления субсидирования, согласно рекомендаций контролирующих органов.

При этом будут пересмотрены нормативы субсидирования с учетом научно-обоснованных норм.

- **Третье.** Предстоит сосредоточить внимание на кадровом обеспечении животноводства квалифицированными специалистами, прежде всего ветеринарами и зоотехниками. Здесь речь идет не только о специалистах с высшим образованием, но и специалистах среднего звена, подготовкой которых занимаются колледжи, финансируемые с местных бюджетов. Также предстоит решить проблему закрепления кадров в сельской местности путем усиления и расширения программы «С дипломом в село», распространив ее нормы и на специалистов среднего звена.
- **Четвертое.** Повысить качество ветеринарного обслуживания животноводства за счет реформирования системы ветеринарии.

Таковы, основные подходы министерства в развитии животноводства и повышению его устойчивости.

О развитии дорожной отрасли

По линии МИИР РК

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

Главными задачами автодорожной отрасли являются:

- **Первое.** **Повышение транспортно - транзитного потенциала.**

Второе. **Обеспечение внутренней транспортной связанности регионов с центром.**

До 2025 года планируется доведение доли дорог республиканского значения в нормативное состояние до **100%**, местной сети до **95%**.

Реализация задачи по повышению транспортно - транзитного потенциала обеспечивается через модернизацию восьми автомобильных транзитных коридоров.

В целом все коридоры функционируют в полную мощность. По отдельным участкам ведется реконструкция с повышением пропускной способности.

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

Данный коридор обеспечивает транзитный поток с Китая через Казахстан, Россию и далее на Европу, а также в страны Средней Азии, в частности на Узбекистан, Кыргызстан и обратно.

Полная реконструкция коридора проведена в период с **2009 по 2017 гг.**

В связи с приростом транспортных потоков **в период с 2023 по 2030 годы** мы планируем поэтапный перевод участка от г. Кызылорда до гр. РФ (Мартук), протяженностью **1 363 км** в I техническую категорию.

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

Данный коридор обеспечивает транзитный поток со странами Средней Азии через Казахстан, Россию и далее на Европу. При этом, часть транзита приходится со стороны Китая.

В 2017 году завершена реконструкция участка **«Караганда - Нур-Султан- Петропавловск»** (*Караганда – Нурсултан с обходом г. Караганды – 2017 г. Нур-Султан-Щучинск – 2009 г., Щучинск-Кокшетау-2013 г. Кокшетау-Петропавловск-2017 г.*) протяженностью **863 км.**

По участку **«Петропавловск – гр. РФ на Курган»**, протяженностью **60 км** (*II техническая категория, интенсивность 4 тыс. авт./сутки*), завершение работ запланировано на 2023 год.

В 2023 году будет завершена реконструкция участка **«Алматы - Караганда»** с переводом на I техническую категорию.

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

Данный коридор, аналогично обеспечивает транзитный поток со стран Средней Азии через Казахстан, Россию и далее на Европу.

Данный участок реконструирован в 2013 году, однако в связи с увеличением интенсивности движения (*более 7 тыс. авт/сутки*) до 2030 года планируется участок **«Нур-Султан – Костанай – гр РФ на Челябинск»** перевести на I техническую категорию.

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

Данный коридор является одним из основных маршрутов восточного региона, по которому транзит направляется с Китая через территории Казахстана, России и далее на Европу.

В 2016 году завершена реконструкция участка **«Калбатау - Павлодар – гр.РФ на Омск»** протяженностью **701 км.**

В настоящее время ведется реконструкция участка **«гр. КНР – Майкапшагай – Калбатау»** (*II техническая категория, 415 км, интенсивность 3500 авт./сутки*) с завершением в 2023 году.

Пятый коридор «Алматы - Талдыкорган - Усть-Каменогорск – Шемонаиха – гр. РФ на Барнаул», протяженностью 1 026 км, также является наиболее востребованным маршрутом, который обеспечивает транзит с Средней Азии и Китая через Казахстан в восточные регионы России и дальний восток.

В настоящее время ведется реконструкция автодороги **«Талдыкорган – Усть-Каменогорск»** (*II техническая категория, 768 км интенсивность 5 тыс. авт./сутки*). В 2023 году планируется полное завершение работ по данному участку.

Участок **Усть-Каменогорск - Шемонаиха – гр. РФ на Барнаул** протяженностью **258 км** планируется реконструировать в 2024-2026 гг.

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

Для западного региона данный коридор обеспечивает транзит стран Узбекистана и Туркмении по территории Казахстан, России на Европу.

Ведется реконструкция по участкам **«Актобе-Кандыгаш»** (*I категория, Интенсивность 7 тыс. авт/сутки, протяженность 89*

км) и «Атырау – Астрахань» (II техническая категория, 277 км, интенсивность 5 тыс. авт./сутки). где в 2022 году планируется открыть движение с полным завершением в 2023 году.

В текущем году будет завершена реконструкция участка «Кандыагаш-Мака́т-Атырау» (II категория, Интенсивность 5 тыс. авт/сутки, протяженность 527 км).

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

Участок Уральск-Саратов протяженностью **100 км** реконструирован в 2018 году.

По участку Атырау-Уральск протяженностью **487 км** ведется разработка ПСД под 1 категорию с 4-х полосным движением. Начало строительно-монтажных работ запланировано поэтапно с текущего года, по мере завершения разработки ПСД.

Восьмой коридор. ТРАСЕКА.

На сегодня в связи с геополитическим положением в России очень востребован транспортный коридор ТРАСЕКА, протяженностью 4 016 км (I тех. категория – 1 384 км, II тех. категория – 2 632 км).

Маршрут коридора пролегает по основной части коридора Западная Европа – Западный Китай и далее через Актобе и Доссор выходит к морским портам Казахстана.

Коридор обеспечивает транзит с Китая и стран Средней Азии через морской порт Актау и Курык на Кавказ и далее в Европу.

В текущем году из республиканского бюджета на реализацию проектов в автодорожной отрасли выделено **601 млрд.тг.** Ведется строительство, реконструкция и ремонт **11,5 тыс.км** автодорог общего пользования.

В текущем году реализуется **18 автодорожных проектов**, протяженностью 4,3 тыс.км, из которых 15 переходящих и 3 новых проектов.

К концу года планируется завершить **1,6 тыс. км (1 633 км):**

Открытие движения – 1,4 тыс. км (1 432 км):

В соответствии с поручениями Главы государства в текущем году планируем начать разработку ТЭО на строительство автодороги **Бейнеу - Шалкар-Иргиз**.

По проекту **Подстепное - Федоровка** в т.г. из республиканского бюджета выделено **6 млрд.тенге** на начало реализации 2-х участков, на остальные 2 участка планируется привлечение средств в рамках социальных инфраструктурных проектов западного региона «Карачаганак Петролеум Оперейтинг».

В настоящее время совместно с Министерствами национальной экономики, энергетики и акиматом области проводится работа по пересмотру обязательств *(по налогам и КПН)* «Карачаганак Петролеум Оперейтинг» для финансирования 2-ух участков дороги.

По проектам **Жезказган - Караганды** и **Семей - Усть-Каменогорск** рассматриваются разные варианты источников финансирования.

Поэтапное завершение разработки ПСД запланированы на 2022-2023 годы.

В целях своевременной поставки битума мы совместно с Министерством энергетики и Агентством по защите и развитию конкуренции выстроили механизм работы между ресурсодержателями и подрядными организациями по прямой поставке дорожного битума с соответствующей ежемесячной разрядкой.

Общая потребность битума в текущем году составляет **1,1 млн. тонн** (*республиканская сеть – 600 тыс. тонн, местная сеть – 500 тыс. тонн.*) при этом мощность отечественных заводов составляет **1 млн.тонн. в год**.

Наблюдается дефицит дорожного битума в объеме 200 тыс. тонн. Для покрытия имеющегося дефицита битума в стране предлагается снять ограничения по ввозу Российского битума.

Для обеспечения вагонами западные регионы мы совместно с АО «НК» КТЖ» утвердили план по своевременной поставке инертных материалов.

На ремонт и содержание дорог республиканского значения в этом году предусмотрено **85 млрд. тенге:**

- *капитальный ремонт – 32 млрд. тг.*

- *средний ремонт – 53 млрд. тг.*

Всего планируется охватить ремонтом **3 тыс. км** дорог.

Капитальным ремонтом охвачено **650 км** дорог, из них до конца года будет введено в эксплуатацию **47 км**.

Средним ремонтом охвачено **2 323 км** дорог, из них до конца года будет введено в эксплуатацию **632 км**.

Согласно поручению Главы государства большое внимание уделяется восстановлению дорог Западно-Казахстанской области.

С 2020 года ведутся работы по капитальному ремонту автодорог «Казталовка – Жанибек – гр.РФ» (145 км) и «Униге – Бисен – Сайхин» (103 км), общей протяженностью **248 км** (бюджет 56 млрд.тг. до 2022 года освоено 23 млрд.тг.).

С начала реализации завершены работы на 55 км.

На текущий год выделено **15 млрд. тенге**, за счет которых планируется открыть движение еще на **119 км** автодорог, итого будет обеспечено движение по новом покрытию на **174 км**.

Полное завершение работ предусмотрено в 2023 году.

В рамках второй задачи «Обеспечение внутренней транспортной связанности регионов с центром» мы продолжаем развитие местной сети автодорог.

В 2022 году из республиканского и местного бюджета на финансирование местной сети выделено **367 млрд.тенге**.

За счет выделенных средств, всеми видами строительно-монтажных работ охвачено более **4,2 тыс. км** автомобильных дорог местной сети области.

В целях обеспечения безопасности и комфортных условий проезда, а также снижения нагрузки на республиканский бюджет **внедряется платность на** участках, где проведена реконструкция с уширением проезжей части и после проведения дорожно-ремонтных работ.

Для дальнейшего перевода автодорог на самосодержание, рассматривается вопрос введения платности (для грузовых АТС) на участках автодорог II категории протяженностью **2,5 тыс. км** после приведения их в нормативное состояние и с учетом общественного

мнения. На сегодняшний день ведутся ремонтные работы (*текущий и средний ремонт*).

Вопрос качества выполняемых работ и используемых дорожно-строительных материалов остается актуальным.

С начала текущего года экспертизой качества работ и материалов охвачены все автодорожные проекты по республиканской сети и 52% по местной сети.

Отобрано и испытано **3 299 проб** дорожно-строительных материалов (*РС – 1 901, МС – 1 398*) из которых не соответствует нормам – 503 проба (*РС – 183, МС – 320*)

В целом с начала года переустроены работы за счет собственных средств подрядчиков на сумму **51,2 млн. тенге** (*РС – 10,8 млн. тенге, МС – 40,4 млн. тенге*).

2 компании технического надзора оштрафованы по решению территориальных ГАСК на общую сумму **2,1 млн. тенге**, 1 аттестат технического надзора приостановлен на 6 месяцев.

В целях повышения контроля качества выполняемых работ в рамках проекта закона «О транспорте» вносятся следующие поправки:

- солидарная ответственность авторского и технического надзора наравне с подрядными организациями в гарантийный период;
- наделение Центра качества полномочиями по проведению экспертизы качества работ и материалов на улично-дорожной сети;
- Кроме этого, для обеспечения качества дорог ведется переработка более 1 тыс. нормативно-правовых актов и разработана методика по определению рейтинга акимов по качеству дорог, где ведется процедура его согласования и утверждения.

В заключение хочу отметить, что по итогам проводимых работ:

- до конца текущего года доля дорог республиканской сети в нормативном состоянии будет доведена до 91%, а местной сети до 85%;
- протяженность платных участков составит 4,7 тыс. км.

Своевременная и качественная реализация запланированных инфраструктурных проектов позволит в значительной мере улучшить автодорожную сеть страны, что в долгосрочной перспективе придаст мультипликативный эффект в развитии экономики страны.