

Инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын бекіту және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығы.

ТҮСІНІКТЕМЕ

ҚАУЛЫ ЕТЕМІН:

1. Инфрақұрылымды дамытудың 2015 – 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі – Бағдарлама) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Үкіметі:

1) бір ай мерзімде Қазақстан Республикасы Үкіметінің Бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлесін және бекітсін;

2) "Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесінің одан әрі жұмыс істеуінің кейбір мәселелері туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 4 наурыздағы № 931 Жарлығында белгіленген мерзімде және тәртіппен Бағдарламаны мониторингтеу және бағалау нәтижелерін Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне ұсынсын.

3. Орталық және жергілікті атқарушы органдар, сондай-ақ Қазақстан Республикасының Президентіне тікелей бағынатын және есеп беретін мемлекеттік органдар Бағдарламаны іске асыру жөнінде шаралар қабылдасын.

4. "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2010 ж., № 25-26, 185-құжат) мынадай толықтыру енгізілсін:

жоғарыда аталған Жарлықпен бекітілген Мемлекеттік бағдарламалар тізбесі мынадай мазмұндағы реттік нөмірі 12-жолмен толықтырылсын:

" 12	Инфрақұрылымды дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы"	Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі	2015 жылғы 2 наурызға дейін	2015-2019 жылдар	2015 жылғы 12 наурызға дейін".
------	--	---	-----------------------------	------------------	--------------------------------

5. Осы Жарлықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігіне жүктелсін.

6. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының	
Президенті	Н.Назарбаев

	Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығымен БЕКІТІЛГЕН
--	--

"Нұрлы жол"

инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған
МЕМЛЕКЕТТІК БАҒДАРЛАМАСЫ

Астана, 2015 жыл

Мазмұны

1. Бағдарлама паспорты
2. Кіріспе
3. Ағымдағы жағдайды талдау
4. Бағдарламаның мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары және оны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіштері
5. Негізгі бағыттар, қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары және тиісті шаралар
6. Алып тасталды - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255 Жарлығымен.
7. Қажетті ресурстар

БАҒДАРЛАМА ПАСПОРТЫ

Ескерту. 1-бөлімге өзгерістер енгізілді - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255; 12.12.2016 № 389; 29.12.2016 № 398 Жарлықтарымен.

Бағдарламаның атауы	"Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы
Әзірлеу үшін негіздеме	Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 11 қарашадағы "Нұрлы жол - болашаққа бастар жол" атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі жалпыұлттық жоспардың 4-тармағы
Бағдарламаны әзірлеуге жауапты мемлекеттік орган	Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі
Бағдарламаны іске асыруға жауапты мемлекеттік органдар	Орталық және жергілікті мемлекеттік органдар
Бағдарламаның мақсаты	Қазақстанның ұзақ мерзімді экономикалық өсуін қамтамасыз ету үшін хаб қағидатымен тиімді инфрақұрылым құру негізінде елдің макроөңірлерін интеграциялау арқылы бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыру, көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне интеграциялау, транзит әлеуетін іске асыру
Міндеттер	<p>1) Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның халықаралық көлік жүйесіне интеграциялануын қамтамасыз ету</p> <p>2) индустриялық инфрақұрылымды және туристік инфрақұрылымды дамыту;</p> <p>3) Бірыңғай электр энергетикалық жүйе шеңберінде энергетикалық инфрақұрылымды нығайту;</p> <p>4) тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық инфрақұрылымын және жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу);</p> <p>5) алып тасталды - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен;</p> <p>6) білім беру саласының инфрақұрылымын дамыту;</p> <p>7) кәсіпкерлік субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;</p> <p>8) отандық машина жасауды қолдау;</p> <p>9) экспортты қолдау;</p> <p>10) АӨК субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;</p> <p>11) "Бизнестің жол картасы-2020" кәсіпкерлікті қолдаудың бірыңғай бағдарламасының жобаларын инфрақұрлыммен қамтамасыз ету;</p> <p>12) зертхана базаларын дамыту арқылы өнім сапасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету;</p> <p>13) болжамды ресурстарды бағалай отырып, Қазақстан аумағының зерттелуін қамтамасыз ету</p>
Іске асыру мерзімі	2015 - 2019 жылдар
Нысаналы индикаторлар	<p>мынадай нысаналы индикаторларға қол жеткізу:</p> <p>1) 2019 жылы 2014 жылға қатысты ЖІӨ-нің 8,7 %-ға дейін өсуін қамтамасыз ету;</p> <p>2) 2015 - 2019 жылдары 392,9 мың адамға арналған жұмыс орындарын құру , оның ішінде:</p> <p>тұрақты - 96,5 мың адам;</p> <p>уақытша - 296,4 мың адам;</p>

- 3) 2019 жылы базалық инфрақұрылым сапасы бойынша ДЭФ рейтингін 57-орынға дейін жоғарылату;
4) 2019 жылы Қазақстан Республикасының аумағы арқылы, оның ішінде теміржол және автомобиль көлігі түрлерімен транзиттік жүктердің көлемін 18,1 млн. тоннаға дейін ұлғайту.

Қаржыландыру көздері мен көлемі

“Нұрлы жол” мемлекеттік бағдарламасының іс-шаралары мен инвестициялық жобалары Қазақстан Республикасы Ұлттық қорының, республикалық және жергілікті бюджеттердің, халықаралық қаржы институттары мен ұйымдардың қаражаты, ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ жекеше инвестициялар есебінен 7,6 трлн. теңге жалпы индикативтік сомада қаржыландырылатын болады, оның ішінде:

Қаржыландыру көздері	Қажетті қаражат (млрд. теңге)
Бағдарлама бойынша барлық шығыстар:	7 676,1
Республикалық бюджет	429,4
Ұлттық қор	2 355,9
Жергілікті бюджет	299,4
Халықаралық қаржы институттары мен ұйымдар	3 954,2
Ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты	597,9
Жекеше инвестициялар мен МЖӘ	39,3

2. Кіріспе

Ескерту. 2-бөлімге өзгерістер енгізілді - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255; 12.12.2016 № 389 Жарлықтарымен.

Осы "Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) Мемлекет басшысының 2014 жылғы 11 қарашадағы "Нұрлы жол - болашаққа бастар жол" атты Қазақстан халқына Жолдауын, сондай-ақ "100 нақты қадам" Ұлт жоспары институционалдық реформаларының бесінші бағытын іске асыру мақсатында әзірленді.

Бағдарлама Алматы, Астана, Ақтөбе, Шымкент және Өскемен қалаларын ұлттық және халықаралық деңгейдегі заманауи инфрақұрылымы бар хаб-қалалар ретінде айқындай отырып және мемлекеттік көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесімен интеграциялай отырып, елдің макроөңірлерін қалыптастыру арқылы Қазақстанның бірыңғай экономикалық нарығын құруға бағытталған.

Хаб-қалалар макроөңірлердің экономикалық белсенділігінің орталықтары, капитал, ресурстар, озық технологиялар мен көрсетілетін қызметтер шоғырланатын орталықтар болады. Хаб-қалалар көші-қон ағындарының тартылыс нүктелеріне айналады және табиғи урбандалуға ықпал етеді. Макроөңірлердің басқа ірі қалалары немесе екінші деңгейдегі қалалар хаб-қаламен "шұғыла" қағидаты бойынша байланысты болады.

Хаб-қалаларды дамыту және макроөңірлерді ықпалдастыру көлік, индустриялық, тұрғын үй, әлеуметтік және энергетикалық инфрақұрылымдарды тиімді дамыту негізінде қамтамасыз етіледі,

құрылыс материалдарына, өнеркәсіп өніміне және жабдыққа айтарлықтай сұраныс тудырады, өңдеу өнеркәсібінің дамуына ықпал етеді.

Жаһандану жағдайында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйемен сәтті интеграциялау үшін мультимодальды тасымалдарды дамыта отырып, халықаралық заманауи көлік дәліздері жұмыс істейтін болады.

Іскерлік белсенділікті ұлғайту мақсатында өңдеу өнеркәсібі саласындағы шағын және орта бизнес, ірі кәсіпкерлік үшін қаржыландырудың қолжетімділігін арттыру бойынша жұмыс жалғасады.

Экономиканың жекелеген секторларын (машина жасау, аграрлық), өңдеу өнеркәсібінің отандық экспорттаушыларын қолдау жөніндегі шараларды іске асыру және басқа да іс-шаралар сыртқы нарықтарда конъюнктураның нашарлауы жағдайларында ағымдағы өндіріс көлемін, қазіргі жұмыс орындарын сақтауды және жаңаларын құруды қамтамасыз етеді.

Тұтастай алғанда, инфрақұрылымды дамытуға және кәсіпкерлікті қолдауға мемлекеттік инвестицияларды ұлғайту арқылы Бағдарламаны іске асыру қысқа мерзімді перспективада ғана экономикалық өсуге ықпал етіп қоймай, ұзақ мерзімді перспективада орнықты өсу үшін де алғышарттар жасайды.

Инфрақұрылымдық жобаларды іске асырудан кешенді, синергетикалық нәтиже алу үшін ілеспе іс-шаралар қолданыстағы бағдарламалық құжаттар (Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасының денсаулық сақтау саласын дамытудың 2016 - 2019 жылдарға арналған " Денсаулық" мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасында білім беруді және ғылымды дамытудың 2016 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы, Өңірлерді дамытудың 2020 жылға дейінгі бағдарламасы, "Бизнестің жол картасы-2020" кәсіпкерлікті қолдаудың бірыңғай бағдарламасы, "Жұмыспен қамтудың жол картасы-2020") шеңберінде жүзеге асырылатын болады.

3. Ағымдағы жағдайды талдау

Ескерту. 3-бөлімге өзгерістер енгізілді - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255; 12.12.2016 № 389; 29.12.2016 № 398 Жарлықтарымен.

Соңғы жылдары Қазақстанда инфрақұрылымды дамыту мен жаңғыртуды талап ететін бірқатар үрдістер байқалады.

Біріншіден, халық саны мен урбандалу деңгейінің өсуі қала инфрақұрылымының озыңқы дамуын қажет етеді.

Екіншіден, экономика мен экономикалық байланыстардың өсуі, бизнестің жоғары көліктік және әкімшілік шығыстары, сондай-ақ жаңа қалыптасып келе жатқан өңірлік нарықтар елдің инфрақұрылымдық мүмкіндіктерін арттыруды және жаңа деңгейдегі көлік қызметтерін ұсынуды айқындап берді.

Үшіншіден, Азия-Еуропа бағыты бойынша өсіп келе жатқан жүк айналымы мен елдің транзиттік әлеуеті Қазақстанның халықаралық көліктік-коммуникация легіне одан әрі интеграциялануын негіздейді.

Қазақстанда ішкі бірыңғай нарықтың қалыптасуын мынадай факторлар қиындатады:

өңірлер арасында тауарлар қозғалысын, еңбек көші-қонын қамтамасыз ететін көлік жолдарының жеткіліксіздігі;

өңірлік сәйкессіздіктердің пайда болуына ықпал ететін өңірлердің өнеркәсіптік дамуының әртүрлі деңгейі;

халықтың ұтымды қоныстанбауы - солтүстікте еңбек ресурстарының тапшы болуы және оңтүстікте "жұмыс қолының" шамадан тыс артық болуы;

тұрғын үй-коммуналдық және әлеуметтік салалар жүйесінің біркелкі дамымауы.

Макроөңірлердің 2013 жылғы көрсеткіштері

Макроөңір	Халық (млн. адам)	Елдің ЖІӨ-сіндегі үлесі	Жан басына шаққандағы ЖӨӨ, АҚШ долл.
Оңтүстік	6,6	17%	7720
Орталық-шығыс	3,5	18%	12030
Батыс	2,6	27%	25660
Солтүстік	2,2	9%	8907
Алматы қаласы	1,5	19%	28523
Астана қаласы	0,8	10%	26790

Елдің оңтүстігі халық ең тығыз орналасқан макроөңір болып табылады, бұл ретте мұнда жан басына шаққандағы ЖӨӨ ең төмен (7,7 мың АҚШ доллары). Ең аз халық елдің солтүстігінде тұрады. Өңірдің елдің ЖІӨ-дегі үлесі де төмен. Орталық-шығыс өңір халық саны бойынша екінші орында және мұнда ел ЖІӨ-нің бестен бір бөлігі шоғырланған. Батыс өңірі халық саны бойынша үшінші орында және ол жан басына шаққандағы жоғары ЖӨӨ-мен елдің ЖІӨ-не қосатын үлесі бойынша көш бастап отыр. Алматы және Астана жан басына шаққандағы ЖӨӨ деңгейі бойынша алдыңғы қатарда.

Оңтүстік макроөңірде урбандалу деңгейі ең төмен (35%) және экономикалық тұрғыдан белсенді халықтың үлесі де (49%) барынша аз. Мұнда ел бойынша тұрғын үймен қамтамасыз етілу де ең төмен (17,5 м²/ адам) болып келеді.

Өңір экономикасының негізгі мамандануының бірі ауыл шаруашылығы болып табылады, оның ЖІӨ құрылымындағы үлесі 10%-дан асады.

Ауыз суға қолжетімділік бар болғаны 49%-ға қамтамасыз етілген.

Өңірде электр энергиясын өндіру қажетті көлемінің жартысын ғана (11 млн. МВт) қамтамасыз етеді.

Жергілікті бюджеттің 50%-ынан астамы әлеуметтік салаға жұмсалатынына қарамастан, кедейшілік шегі, аналар және нәрестелер өлімі бойынша өңірдің әлеуметтік көрсеткіштері соңғы орында тұр. Оқушы орындарының тапшылығы ел бойынша ең жоғары (33 мың орын).

Солтүстік макроөңірде урбандалу деңгейі 47%-ды құрады. Өңір өмір сүру ұзақтығының ең төмен болуымен (68,7 жас) және бала туу деңгейінің төмендігімен (1000 адамға 16 адам) ерекшеленеді. Өңірде орташа жас 36 жасты құрайды. Сонымен қатар теріс көші-қон сальдосы байқалады: 2009 жылдан бері көшіп келген адамдарға қарағанда, көшіп кеткендер саны 21 мыңға артық. Экономикалық тұрғыдан белсенді халық үлесі ел бойынша ең жоғары (60%). Өңірде еңбек ресурстарының тапшылығы (4,6 мың адам) сезіледі.

Аталған макроөңірге елдің өңделетін ауыл шаруашылығы алқаптарының 72%-ы тиесілі. Бұл ретте ЖӨӨ-де ауыл шаруашылығының үлесі 30%-ға жетеді.

Жолдардың 42%-дан астамы қанағаттарлықсыз күйде (Солтүстік-Қазақстан - 44%, Қостанай - 42%, Ақмола - 41%).

Батыс макроөңірде қалаларда халықтың 55%-ы тұрады. Өңірде өмір сүру ұзақтығы (70,9 жас) және бала туу деңгейі (1000 адамға 26 адам) жоғары. Батысқа халықтың ең көбі қоныс аударады. Бұл жерге өндіру өнеркәсібі өнімінің (мұнай, газ, тыңайтқыштар) жалпы республикалық көлемінің 76%-ы тиесілі. Мұнай және газ өңір ЖӨӨ-сінің жартысынан астамын (55-60%) құрайды.

Жалақының жоғары деңгейі және басқа макроөңірлерден қашықтығы (елдің солтүстігімен және орталығымен тікелей көлік қатынасы жоқ) өңірдегі бағалардың жоғары болуына себеп болып табылады.

Автомобиль жолдарының жартысынан астамы қанағаттарлықсыз күйде. Бұл ретте олардың ұзындығы жыл сайын өсу үстінде.

Өңірде шағын және орта бизнес нашар дамыған, оның ЖӨӨ-дегі үлесі республика бойынша ең төмен (17%).

Әлеуметтік салаға өңір бюджетінің 53%-ынан астамы тиесілі болуына қарамастан, әлеуметтік инфрақұрылымның жетіспеушілігі байқалады. Атап айтқанда, мектепке дейінгі білім берумен қамту 50-70%-ды ғана құрайды.

Орталық-шығыс макроөңірінде қала халқының үлесі ең жоғары (68%).

Өңір елдің индустриялық орталығы болып табылады әрі Ресеймен және Қытаймен белсенді сауда жасайды.

Астана қаласы - неғұрлым серпінді дамып келе жатқан өңір. 2000 жылдан бастап Астана халқы үш есе артып, ел халқының 5%-ын құрады. Бұл ретте, елордаға негізінен жастар көшіп келеді.

Халықтың жылдам өсуі әлеуметтік инфрақұрылымға, атап айтқанда мектептерге, балабақшаларға, емханаларға едәуір жүк түсірді. Дәрігерлердің жетіспеушілігі жалпыреспубликалық тапшылықтың 19%-ын құрайды.

Құрылыс қарқынына және халықтың тұрғын үймен қамтылуының жоғары болуына қарамастан (бір адамға 25 м²), тұрғын үй екі есе тапшы.

Елордада көрсетілетін қызметтер саласы (ЖӨӨ-нің 31%) және сауда (22%) жақсы дамыған. ЖӨӨ-дегі ШОБ үлесі 43%-ға жетеді.

Алматы елдің ЖІӨ-сінің бестен бір бөлігін құрайды және оның қаржы орталығы болып табылады.

Өңірдегі ШОБ үлесі ең жоғары, ол ЖӨӨ-нің шамамен 40%-ын өндіреді.

Дегенмен, бақыланбайтын көші-қон, әсіресе оңтүстік өңірлерден көшіп-қону қала халықты қажетті инфрақұрылыммен қамтамасыз ете алмайтын жағдайға алып келеді.

Алматыда елдің басқа өңірлерінен еңбек ресурстарының көптеп келуіне байланысты жұмыссыздықтың жоғары деңгейі байқалады, мектептерде оқушы орындарының тапшылығы өсу үстінде (шамамен 10 мың). Балабақшаға кезекте 50 мыңнан астам бала тұр.

Инфрақұрылымдық шектеулерге, аумақтың ауқымына және ресурстардың шектеулігіне байланысты барлық облыстарды бір мезгілде дамытуға және өңірлер экономикасын теңестіру қазіргі кезеңде іске асырылуы қиын міндет болып отыр. Көлемі жағынан салыстыруға келмейтін Батыс Еуропа мемлекеттерінің өзінде мұндай даму бірнеше жүзжылдыққа созылды.

Әлемдік практикада өңірлік саясаттың ауқымды құралдары, оның ішінде орнықты аумақтық - кеңістікте даму бойынша шаралар әзірленген. Бұл ретте, дамыған мемлекеттерде әлсіздерді қуатты аумақтарға тартуға баса назар аударылады, перспективті бүкіл мәтін бойынша "перспективті" өсу полюстерін дамыту және жекелеген өңірлерді дамыту деңгейінде әлеуметтік-экономикалық сәйкессіздіктерді бір мезгілде теңестіру саясаты кеңінен пайдаланылуда.

Елдің бірыңғай нарығын қалыптастыру үшін макроөңірлерде тартылыс орталықтарына айналатын хаб-қалаларды құра отырып, "шұғыла" қағидаты бойынша елді аумақтық дамыту өңірлік сәйкессіздіктерді азайтудың ықтимал саясаты нұсқаларының бірі болып табылады.

Елді "шұғыла" қағидаты бойынша аумақтық дамыту және макроөңірлерді ықпалдастыру үшін өзара тығыз байланысқан дамыған инфрақұрылым қажет.

Әлемдік экономиканың өсу қарқынының баяулауымен байланысты сыртқы тәуекелдер ұлғайған және әлемдік нарықтар конъюктурасы нашарлаған жағдайларда да инфрақұрылымды дамытуға қосқан үлес

ақталады. Екінші жағынан инфрақұрылымды дамыту орта мерзімді кезеңде Қазақстан экономикасының орнықты өсуін қамтамасыз ету үшін өзіндік түрткі болмақ.

Инфрақұрылымды дамытудың өзектілігін халықаралық тәжірибе де растайды.

Мәселен, қазіргі уақытта әлемнің дамыған және дамушы экономикаларында жүргізіліп жатқан реформаларды талдау экономикалық саясаттың экономиканың және жұмыспен қамтудың өсуіне ең көп мультипликативті әсер ететін салаларды қолдауға қайта бағдарланғанын айғақтайды. Бұл, ең алдымен, инфрақұрылымдық жобалар.

2014 жылғы 8-12 қазанда Вашингтонда (АҚШ) өткен ХВҚ мен Дүниежүзілік Банктің жыл сайынғы кездесулерінде таяудағы жылдары іскерлік және экономикалық белсенділіктің негізгі көзі ретінде инфрақұрылымның дамуын қолдау қажеттігі дамыған және дамушы елдерге басты ұсыным болды.

ДЭФ "The Global Competitiveness Report 2014 - 2015" есебінде "базалық инфрақұрылым сапасы" деген критерий бойынша Қазақстан әлемнің 144 елінің ішінде 62-орында тұр.

Осыған байланысты елде экономиканың тиімділігін арттыру және іскерлік белсенділікті өсіру мақсатында базалық инфрақұрылымды одан әрі дамыту қажет.

Қазақстандық автомобиль жолдары мен теміржолдардың басым бөлігі кеңес заманында жобаланып, салынған. Айталық, автомобиль жолдары мен теміржолдар жүйесі негізінен елдің оңтүстігі мен солтүстігін байланыстыруға бағытталған, бұл елдің басқа өңірлерімен көліктік коммуникациялардың нашар дамуына себеп болды.

Осылайша, макроөңірлерді дамыту бағыттарын негізге ала отырып, инфрақұрылымды дамытудың "шұғыла" тәсілін қамтамасыз ету қажет.

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарының ұзындығы 128,3 мың км құрайды, оның 97,4 мың км-дан астамы - жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдар, оның ішінде, 23,5 мың км - республикалық маңызы бар жолдар және 73,9 мың км - облыстық және аудандық маңызы бар жолдар.

Қазіргі көлік инфрақұрылымының негізгі проблемалары оның тым тозғандығы және өткізу қабілетінің төмендігі болып табылады. Қазақстан автомобиль жолдарының тозуы бүгінгі таңда 33 %-ды құрайды, бұл елде жүк тасымалының дамуына мүмкіндік бермейді. Қазіргі автожол инфрақұрылымы қолданыстағы автомобиль жолдарын реконструкциялауды, оларды сақтауды және жаңаларын салуды қажет етеді.

2001 - 2014 жылдар аралығындағы кезеңде автожолдардың тозуын азайту үшін жалпыға ортақ пайдаланылатын 58 мың км жол жөнделді, оның ішінде 14,8 мың км толық қалпына келтірілген, бұл жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдар жай-күйінің 31 %-ға жақсаруына әкелді.

Бүгінде еліміздің барлық ірі қалалары қолданыстағы жолдар арқылы өзара байланыста, Алайда, көлік құралдары қозғалысының орташа тәуліктік қарқындылығының болжамды артуына қарай хаб-қалаларды байланыстыратын жолдарды реконструкциялап, неғұрлым жоғары техникалық санатқа

ауыстыру қажет. Бұл өткізу қабілетін арттыруға мүмкіндік береді және жол-көлік оқиғасы кезіндегі өлім-жітім деңгейінің төмендеуіне әкеледі.

Сонымен қатар, автомобиль жолдарының техникалық жағдайын жақсартумен қатар, автожолдардағы қауіпсіздікті арттыруға, авария деңгейін төмендетуге және жол-көлік оқиғасы кезінде зардап шеккендерге дер кезінде көмек көрсетуге назар аудару қажет.

Көлік процесіне қатысушылар біліктілігінің жеткіліксіздігі мен тәртібінің төмендігі, көліктік бақылау органдарының материалдық-техникалық жағынан жеткіліксіз жарақтандырылуы, сондай-ақ көлік құралдарының физикалық тозуы және қанағаттанарлық емес техникалық жай-күйі көліктегі авариялылықтың жоғары деңгейіне себепкер негізгі факторлар болып табылады.

Автожолдардың қауіпсіздігін арттыру және автомобиль жолдарының қанағаттанғысыз жай-күйін төмендету үшін уақтылы жөндеу жұмыстары және тиісінше күтіп ұстау қажет. Жолды нормативтік емес жағдайда ұстаудан келтірілетін нұқсан оның қызмет ету мерзімін 30 %-дан артық, 15 жылдан 10 жылға дейін, қысқартады. Жыл сайын жөндеумен қамту республикалық маңызы бар жолдың 1 000 км ғана құрайды, тиісінше барлық желіні қамту үшін ұсынылған 5-7 жылдың орнына кем дегенде 20 жыл қажет. Жөндеуаралық мерзімдердің сақталмауы жыл сайын ақаулықтардың жинақталуына әкеледі, оларды қалпына келтіру мемлекет үшін 2 есе қымбатқа түседі.

Республикалық желімен салыстырғанда (сапаны бақылаудың 5 қадамдық жүйесі енгізілген: ((i) мердігер; (ii) тапсырыс беруші, (iii) тәуелсіз техникалық қадағалау, (iv) авторлық қадағалау, (v) "Облжолзертхана" РММ) жергілікті және көше-жол желісінде сапаны бақылаудың 3 және 4 қадамдық қана жүйесі ұйымдастырылған. Жолдың қызмет ету кезеңінің 50 %-дан астамы жұмыстар мен материалдардың сапасына байланысты болғандықтан, сатылардың бірінің болмауы жолдың мерзімінен бұрын бүліну тәуекелін арттырады.

Бұдан басқа, жол құрылысының және оны пайдаланудың сапасын бақылау процестерін автоматтандырудың, ашықтығының төмен деңгейі, сондай-ақ жол секторында тәуекелдерді басқару жүйесінің болмауы тән.

Қазіргі уақытта республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының бойында үш мыңнан астам сервис объектісі орналасқан, оның ішінде 35 % - автожанармай құю станциялары, 47 % - сауда және тамақтану пункттері, 4 % - қонақүйлер, 9 % - техникалық қызмет көрсету станциялары және 5 % - автотұрақтар.

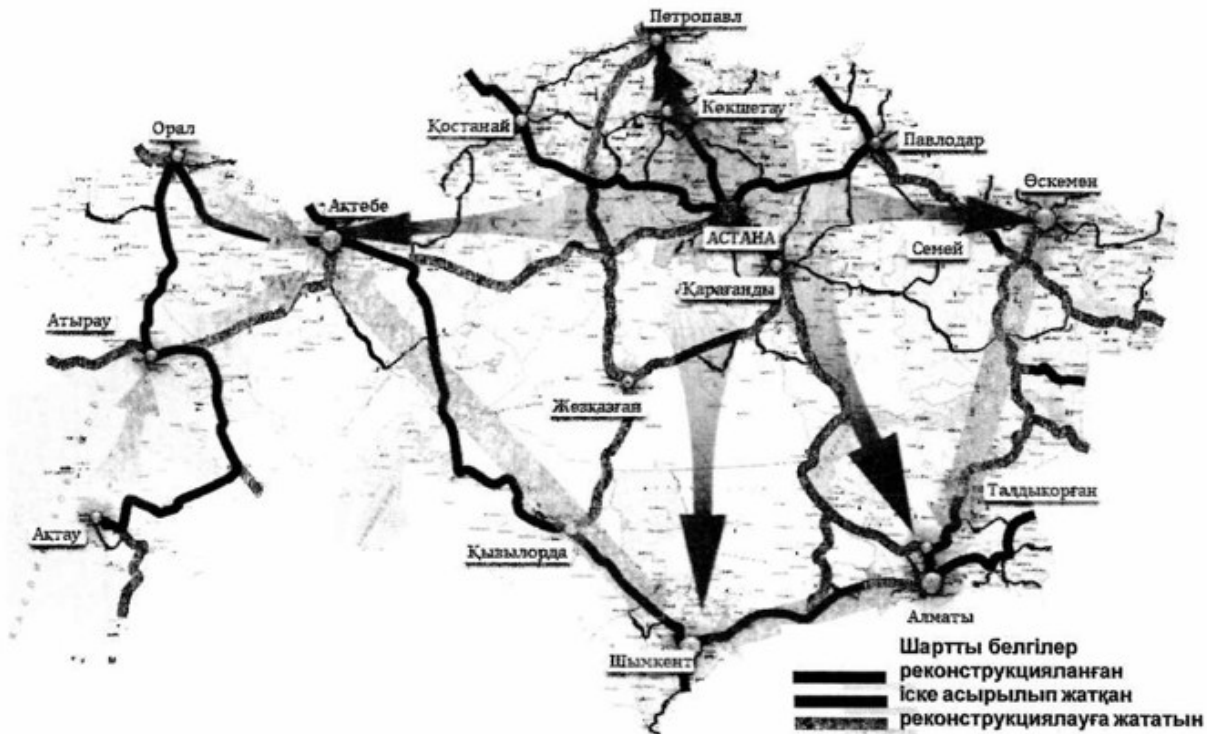
Бұл ретте, тек 70 объекті ғана толық сервистік қызмет көрсетеді және халықаралық талаптарға сәйкес келеді. Көптеген сервис объектілері ұлттық стандарттар талаптарына сәйкес келмейді, бұл қазіргі уақытта жолдарды пайдаланушыларға қолайлы жағдайлар жасауға мүмкіндік бермейді.

Макроөңірлерді дамыту бағыттарын ескере отырып, "шұғыла" тәсілі бойынша тиімді көліктік-логистикалық жүйені құру жеткізу тізбегін оңтайландыруға және көлік шығыстары мен тасымалдау уақытын айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді.

Ол үшін хаб-қалалар арасында тура жолдар салу мүмкіндігін қараған жөн. Мысалы, бүгінгі күні Астанадан Ақтөбеге дейінгі жол Қостанай арқылы салынған. Арқалық, Ырғыз, Шалқар, Қандыағаш арқылы тура жол салу бұл қалалардың арасындағы жол жүру уақытын 7 сағатқа қысқартар еді.

Ақтөбе - Шымкент бағыты Батыс Еуропа - Батыс Қытай жобасын іске асыру шеңберінде реконструкцияланып, I-II техникалық санатқа көшірілді. Шымкент - Алматы бағыты бойынша құрылыс жұмыстары жүргізілуде, олар 2016 жылы аяқталатын болады және жыл I техникалық санатқа көшіріледі.

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарының жай-күйі



Бүгінгі күні Астананың өңірлермен қатынасын жақсарту үшін республикалық трассалар салу жұмысы жүргізілуде. Бұлар Орталық - Оңтүстік, Орталық - Шығыс және Орталық - Батыс жобалары болып табылады.

Хаб-қалаларда қойылатын талаптарға сәйкес келетін 11 автовокзал бар: Шымкентте - 5 автовокзал, Алматыда - 2 автовокзал, Ақтөбеде - 2 автовокзал және 2 автостанция, Өскемен қаласының 3 автовокзалы және Астана қаласының автовокзалы қойылатын талаптарға сәйкес келмейді.

Астана қаласының қолданыстағы автовокзалының өткізу қабілеті айына 36 мың жолаушыны құрайды. Жолаушыларды қалааралық автоқатынаспен тасымалдаудың артып келе жатқан қажеттілігіне байланысты 2015 - 2018 жылдары Астана қаласында біртүрлі жаңа 2 автовокзал салу жоспарланып отыр. Олардың әрқайсысының өткізу қабілеті айына 135 мың жолаушы деңгейінде болады. Осыған байланысты, Астана қаласында жылына 3 млн. дейін жолаушыға қызмет көрсетуге мүмкіндік беретін, оның ішінде болжамға сәйкес халық санының өсуіне байланысты 3 автовокзал болады.

Алматы қаласында екі автовокзал жұмыс істейді. Бір автовокзалдың өткізу қабілеті 47 бағыт бойынша айына 500 мың жолаушыны құрайды. Екінші автовокзалдың өткізу қабілеті 14 бағыт бойынша айына 400 мың жолаушыны құрайды. Сонымен бірге, Алматы қаласында жүретін автомобиль көлігінің қозғалыс легін реттеу мақсатында 3 автовокзал мен 3 автостанция салу жоспарланып отыр. Көрсетілген автовокзалдар жолаушыларды автобуспен тасымалдаудағы қажеттілікті толық қамтамасыз етеді, ал өткізу қабілетінің қолда бар резервтері 2020 жылы халықтың қажеттілігін қамтамасыз ететін болады.

Ақтөбе қаласы автовокзалының өткізу қабілеті айына 250 мың жолаушыны құрайды. Облысшілік автобус қатынастарын дамыту үшін 2019 жылға дейін 3 автостанция мен жолаушыларға қызмет көрсететін 6 пункт салу жоспарлануда.

Шымкент хаб-қаласында керісінше, автобус тасымалдары дамыған және халық сұранысына ие. Қалада жалпы өткізу қабілеті айына 110 мың жолаушыны құрайтын 5 автовокзал бар. Бағалау деректері бойынша, қолданыстағы автовокзалдардың жүктемесі автовокзалдардың ең жоғары өткізу қабілетінің 50%-ынан аспайды. Осыған байланысты, қала халқының саны және автобус тасымалдарына сұраныс артқан жағдайда қолданыстағы инфрақұрылым тиісті қызметтерді көрсетуге қабілетті болады.

Өскемен қаласында бүгінгі күні 3 автовокзал жұмыс істейді, олардың жалпы өткізу қабілеті 105 мың жолаушыны құрайды. Көрсетілген автовокзалдар қажеттілікті толығымен қамтамасыз етеді, сондай-ақ халық саны ұлғайған кезде жолаушыларға қызмет көрсетуге мүмкіндік беретін резервтер бар. Бұл өңірде автобус тасымалдарының жиі пайдаланылатынын ескере отырып, 2019 жылға дейін 1 автостанция мен жолаушыларға қызмет көрсететін 12 пункт салу да жоспарлануда.

Қазақстандық автотасымалдаушылардың халықаралық нарықта жұмыс істеуі үшін 59 халықаралық шарт негізінде құқықтық база жасалды, оның ішінде 40 - екіжақты және 19 - көпжақты болып табылады.

Паркінде 12 мыңнан астам автокөлік құралы бар 3 мыңға жуық компания халықаралық жүк тасымалдарын жүзеге асырады.

Қазақстандық тасымалдаушылардың қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін жыл сайын шамамен 40 шетел мемлекетінің көлік саласындағы құзыретті органдарымен рұқсат бланкілерімен алмасу жүзеге асырылады.

2011 жылмен салыстырғанда 2012 жылы отандық тасымалдаушылардың үлесі 2,8 %-ға артып, 36 % -ды құрады, 2013 және 2014 жылдары тиісінше 37,5 % және 38,5 %-ды құрады, 2014 - 2015 жылдары тиісінше 38,5 % және 39 %-ды құрады.

Аса ірі сауда әріптестері - Қытай мен ЕО елдері арасындағы Қазақстанның жағдайы елдің көліктік-логистикалық жүйесін дамыту үшін негізгі міндетті қояды. Бүгінгі күні Қытай мен ЕО арасында сауда көлемінің транзитін қамтамасыз етудегі Қазақстанның үлесі шамалы, ал Қытайдан ЕО-ға импорттың басым бөлігі Суэц арнасы арқылы теңізбен кетеді.

Қазіргі уақытта Қазақстанда 5 халықаралық теміржол мен 6 автомобиль көлік дәлізі жұмыс істейді.

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау, оның ішінде жүк ағынын таратып бөлуге ықпал ету, тасымалдаудың жоғары жылдамдығы, уақыттылығы, қолжетімділігі және сенімділігі, сондай-ақ көлік қызметін пайдаланудың ыңғайлылығы үшін де көліктік-логистикалық жүйенің негізгі халықаралық көлік дәліздеріне барынша интеграциялануын талап етеді.

Осының барлығы кеден және шекара қызметін дамытумен, физикалық емес кедергілерді жоюмен және тиісті инфрақұрылымды дамытумен қатар іске асырылуға тиіс.

Кедендік декларацияларды берудің және алудың қолданыстағы жүйесі Е-терезе тетігінің, сондай-ақ рұқсат құжаттарын алу үшін Бірыңғай өту арнасы арқылы стандартталған түрде құжаттарды бір рет тапсыруға мүмкіндік беретін мемлекеттік орган мен сыртқы экономикалық қызмет қатысушыларының арасындағы өзара іс-қимылдың, сондай-ақ экспорт пен импорт кезінде тауарларды электрондық декларациялаудың ақпараттық жүйесінің жоқтығымен және өзінің құжат үлгілерін пайдаланатын мемлекеттік органдарға елеулі құжаттар көлемін қағаз жеткізгіште ұсынумен сипатталады.

Қазақстандық өткізу пункттерін жарақтандыру мен оларды салу ортақ бірыңғай кешенді шешімсіз жүргізілген. Әдетте, Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасындағы қазіргі өткізу пункттері кеңестік кезеңде болған бұрынғы өткізу пункттерінің орнына және көбінесе елді мекендерге тікелей жақын салынған. Қазіргі өткізу пункттерінің аумағы шектелген және іргелес тұрғын үйлердің ортасында қалған. Бірнеше жылдар бойы техникалық құралдар кедендік бақылау технологияларына қойылатын қазіргі заманғы талаптарды есепке алмай өткізу пункттеріндегі бос орындарға орнатылып келді, бұл автокөлік құралдары легінің қиылысуына әкеліп соқты.

Өткізу қабілетін ұлғайту үшін өткізу пункттерінің инфрақұрылымын дамыту, сондай-ақ жолаушылар көлігі, жүк көлігі үшін жеке жолақ болу және жекелеген өткізу пункттерінде габаритті емес көлікке жолақ бөлу жолымен жүк көлігінің ағынын жолаушылар көлігі ағынынан бөлу қажет.

Автомобиль өткізу пункттерінде жаңа жолаушылар терминалын салу және қолданыстағы жолаушылар терминалын реконструкциялау талап етіледі. Сондай-ақ, кейбір өткізу пункттерінде жүк терминалдарын реконструкциялау қажеттілігі бар.

Бұдан басқа, өткізу пункттерін дамыту перспективаларын және қарбалас сағаттарда көлік құралдарының көп санының өтуін қамтамасыз етуді ескере отырып, өткізу пункті аумағына кіргенге дейін және одан шыққаннан кейін көлік құралдарының орын ауыстыру мүмкіндігі үшін кіреберіс жолдар мен көпірлерді кеңейту және салу қажет. Көлік және жолаушылар легі қозғалысын тиімді басқару үшін жол қозғалысын реттеу құрылғыларымен (белгілеулер, бағдаршамдар, белгілер, нұсқаулар) жарақтандыру қажет.

Жоғарыда көрсетілген іс-шараларды іске асыру үшін өткізу пункттерінің аумақтарын кеңейту талап етіледі.

Қазіргі уақытта қазақстандық автомобиль жолдарының сақталуын көліктік бақылаудың жылжымалы бекеттері қамтамасыз етеді, алайда бекеттердің тозуына байланысты толық бақылауды қамтамасыз ету мүмкін емес.

Жыл сайын Қазақстан Республикасы көлік заңнамасының көптеп бұзылуы жылжымалы бекеттердің көмегімен анықталуда.

2013 жылы - 10114, 2014 жылы - 8721, 2015 жылы - 11366, 2016 жылдың 3 айы ішінде 3565 бұзушылық анықталды.

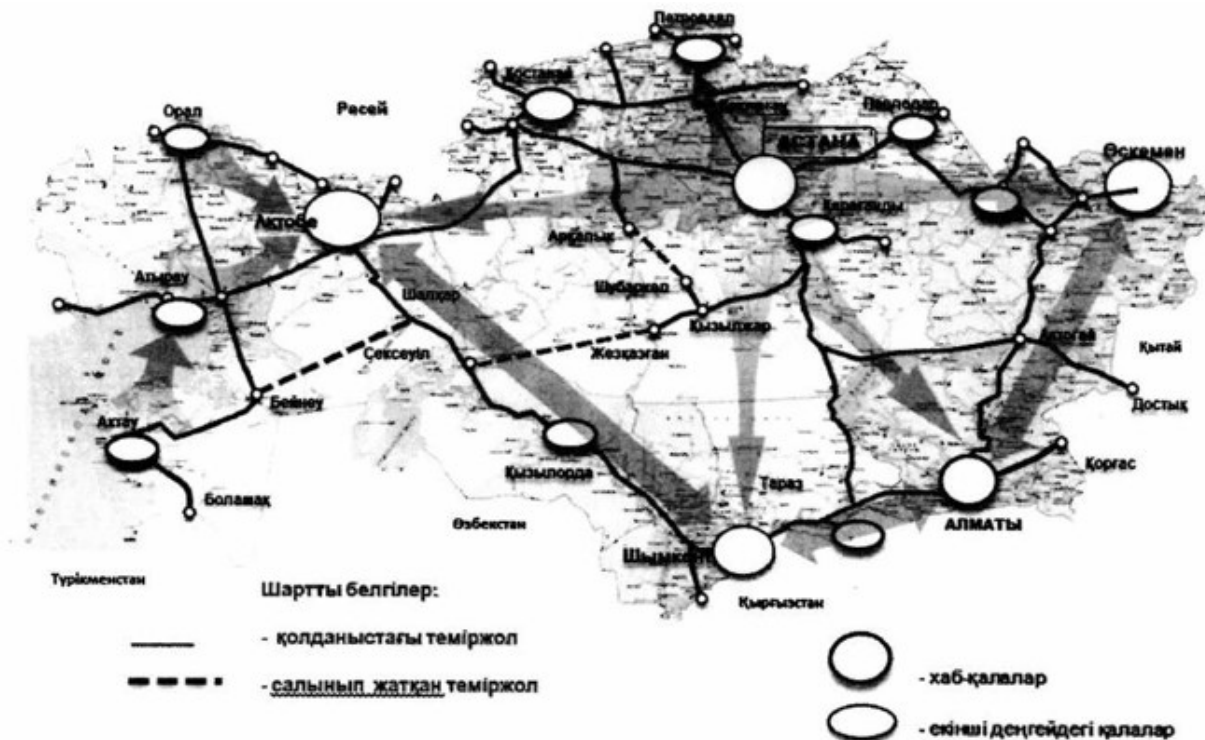
2010 жылы - 16, 2012 жылы - 8, 2013 жылы 8 дана көліктік бақылаудың жылжымалы бекеттері сатып алынды. Бекеттердің көбі тәуліктік режимде және қиын жағдайларда бақылауды жүзеге асыратындығын ескере отырып, бекеттердің тозуы 70-80 % құрайды.

Қазақстан теміржолының пайдаланылатын ұзындығы 14,9 мың км, оның ішінде екі жолды желілер - 4,9 мың км, электрленген желілері - 4,216 мың км құрайды. Айталық, 1999 жылдан 2008 жылға дейінгі кезеңде солтүстік-шығыс және шығыс өңірлерін байланыстыратын "Ақсу-Дегелең", елдің солтүстік және батыс бөліктерін байланыстыратын "Хромтау-Алтынсарин", шығыс өңірлерінің бірыңғай теміржол инфрақұрылымын қалыптастырған "Шар - Өскемен" теміржолдары салынды. Бұл желілер көрсетілген өңірлер арасында жүк пен жолаушылар тасымалы үшін Ресей теміржолдарын пайдалану қажеттілігін жоюға мүмкіндік берді.

Сонымен бірге, 2012 жылы халықаралық тасымалды дамыту үшін Қазақстанның батысынан Түрікменстан мен Иран арқылы Парсы шығанағына дейін тікелей маршрутты қамтамасыз ететін "Өзен - Қазақстан Республикасының Түрікменстанмен мемлекеттік шекарасы" және Қазақстан - Қытай шекарасында екінші өткізу пунктін құрған. "Жетіген - Қорғас" сияқты әлемдік нарыққа қосымша " шығатын" теміржолдар салынды.

2015 жылы елдің орталығын солтүстік өңірмен тікелей бағытта байланыстырған "Арқалық - Шұбаркөл" теміржол желісі тұрақты пайдалануға берілді.

Қазақстан Республикасының теміржол схемасы



Сонымен бірге, теміржол жабынының бүкіл желісінің 60%-ы "біртармақты" болуына байланысты өткізу қабілетінің төмендігімен сипатталатынын атап өту қажет. Бұл фактор теміржол желісінің әлеуетін толық пайдалануға мүмкіндік бермейді. Теміржолдардың шамамен 70%-ының электрлендірілген желілері жоқ.

Магистральды теміржол желісінің жоғары деңгейде тозуына байланысты, соңғы 8 жылда 4,3 мың км астам теміржол жолдары жаңғыртылды. Бұл магистральды теміржол желілерінің тозу деңгейін 61% дейін төмендетуге мүмкіндік берді.

Экономикалық әлеуетті, пайдалылық және инвестициядан қайтарымдылықты өсіру үшін 2015 жылы магистральды теміржол желілері қызметіне шекті тарифтер ұзақ мерзімді кезеңге бекітілді.

Бір жүктерді (көмір, кен, құрылыс материалдары) тасымалдау кезінде барынша жоғары табыс әкелетін басқа жүктер (мұнай және мұнай өнімдері, химиялық және органикалық тыңайтқыштар және т.б.) есебінен тарифтерді тоғыспалы субсидиялаудың қазіргі практикасы магистральды теміржол желілері операторының операциялық шығындарын толық көлемде жабуды қамтамасыз етпейді, сондай-ақ оның дамуын толық көлемде қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

Жүк жылжымалы құрамының паркін жаңарту бөлігінде 2010 жылдан бастап ұлттық және жеке вагондар операторлары 27 мың бірліктен астам жылжымалы құрам сатып алды және 6 мың бірліктен астам жылжымалы құрамды күрделі жөнделуден өткізді.

Вокзал шаруашылығының сапасын арттыру үшін 2010 жылдан бастап теміржол вокзалдарын коммуналдық және жеке меншіктен "ҚТЖ" ҰК" АҚ-ның қарамағына "Вокзал сервис" акционерлік

қоғамына сенімгерлік басқаруға қайтару бойынша жұмыстар жүргізілді. Осылайша, теміржол вокзалдарының жалпы саны 332 объектіні (251 вокзал ғимараты және 81 жолаушылар платформасы) құрады, оның ішінде 138 вокзал күрделі жөндеуден өтті.

Жолаушылар тасымалы саласында соңғы үш жылда жолаушылар вагонының нақты тозу деңгейі 70 % -дан 49,6 %-ға дейін төмендеді, жол құжаттарын электрондық тәсілмен сату көлемі 5 есеге өсті, поездар мен вокзалдарда жолаушыларға қызмет көрсетудің ұлттық стандарттары қабылданды, жолаушылар тасымалында халықтың қажеттілігін қанағаттандыру үшін 500-ден астам жаңа жолаушылар вагоны сатып алынды және 10-нан астам жаңа жүрдек жолаушылар поезы іске қосылды.

Каспий теңізіндегі Қазақстанның жағалау көлік инфрақұрылымы қолданыстағы екі теңіз портын - Ақтау мен Баутиноны қамтиды. Бұл ретте Ақтау порты экспорттық-импорттық және транзиттік қатынаста жүктерді ауыстырып тиеуге қатысады, оның Каспий бассейнінде жүк тасымалдарын қамтамасыз етудегі үлесі шамамен 25%-ды құрайды. Баутино порты теңіздегі мұнай операцияларын қолдау базасы ретінде мамандандырылған.

Қазіргі уақытта Ақтау порты Қазақстандағы пароммен тасымалдауға мүмкіндігі бар жалғыз порт болып табылады. Бұл ретте қолданыстағы порт аумағында жаңа теміржол-паром терминалын орналастыру оны салу үшін аумақтың болмауына байланысты мүмкін болмай отыр.

Жаңа паром қуаттарын салу қажеттігі сабақтас салаларда және Каспий маңы мемлекеттерінде құрылатын инфрақұрылымға да негізделген. Әзербайжанда жаңа Алят портында паром терминалдары және Босфор бұғазы арқылы "Мармарай" теміржол туннелі салынған, бұлар отандық тауарлардың Каспий теңізі бойынша еуропалық нарыққа тікелей мультимодальды тура шығу жолын қамтамасыз етеді . Еуропалық нарыққа шығуды да қамтамасыз ететін Баку-Тбилиси-Карс теміржол желісін салуды және реконструкциялауды аяқтау бойынша жұмыс жүргізілуде.

2014 жылы елдің шығысын (оның ішінде, Достық станциясын) Каспий жағалауымен тікелей байланыстыруға бағытталған Жезқазған - Бейнеу теміржол желісі салынды. Осыған байланысты, солтүстік бағытта Ақтау портын кеңейту және Құрық портында паром кешенін салу қажет.

Құрылысы 2014 жылғы қазанда басталған Боржақты - Ерсай теміржол желісі арқылы Құрық портындағы перспективті паром кешенін теміржол магистралімен қосу "ҚазМұнайГаз" акционерлік қоғамының кеме жасау/кеме жөндеу зауытына, "Ерсай" ЖШС металл конструкциялары зауытына және Құрық портының аумағына тікелей жақын орналастыру жоспарланған өзге объектілерге көліктік қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді.

Сонымен бірге, су көлігі саласында 2013 - 2015 жылдар кезеңінде 43 көлік оқиғасы орын алды. Барлық авариялық жағдайлардың және кемелермен болған көлік оқиғаларының шамамен 90%-ы біліктіліктің жеткіліксіздігі және кеме жүргізушілерінің кәсіби дағдыларының болмауы себебінен орын алды.

Арнайы су көлігі кемелерінің жалпы тозуы 90%-дан асады, бұл су көлігінде бақылау жүргізу тиімділігіне теріс әсер етеді.

Халықаралық теңіз ұйымдары сарапшыларының ұсынымдарына сәйкес теңіз көлігінде мемлекеттік бақылауды жүзеге асыратын инспекторларды тұрақты жүйелі тренингтерден, біліктілікті арттыру

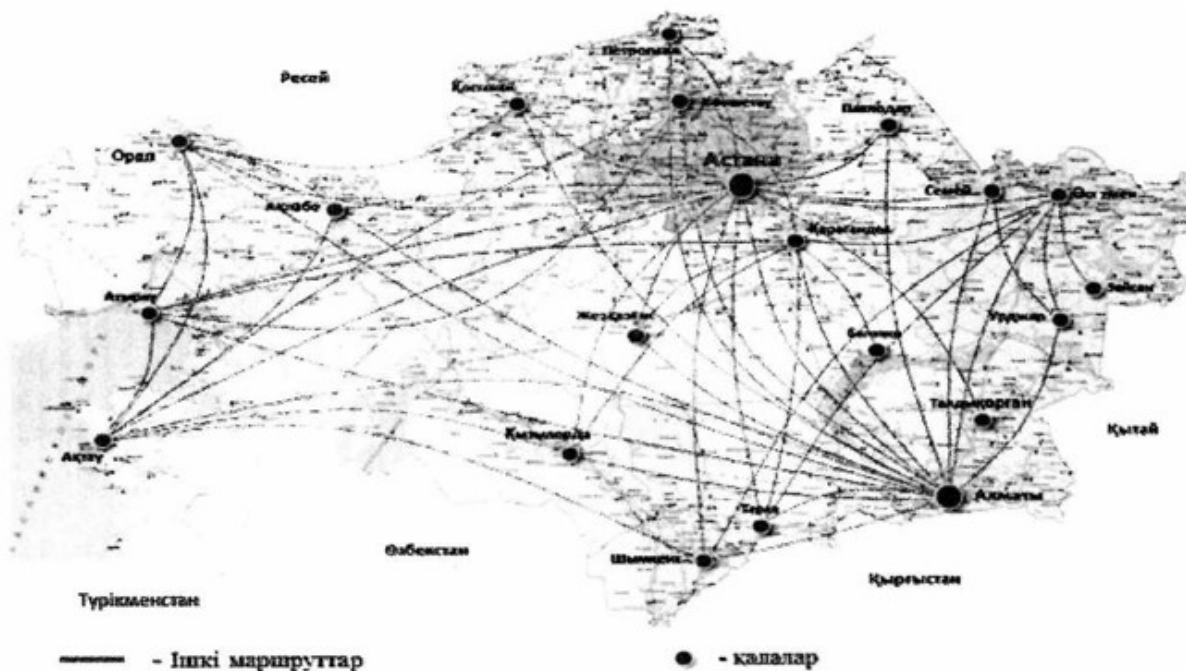
курстарынан және 2017 жылға жоспарланған міндетті аудиттен өтуді қамтамасыз ету үшін тәжірибе алмасудан өткізуді қамтамасыз ету қажет.

Қазақстандық авиакомпаниялар мен әуежайлардың 2015 жылғы қызметі оң нәтиже көрсетті. Айталық, тасымалданған жолаушылар саны 5,9 млн. адамға жетті (2014 жылдың көрсеткішімен салыстырғанда 7 % өсті). Қазақстан әуежайлары қызмет көрсеткен жолаушылар саны 12,1 млн. жолаушыны құрады (2014 жылдың көрсеткішімен салыстырғанда 11 % өсті).

Қазіргі уақытта Қазақстанда ішкі авиарейстерді "Эйр Астана", "СКАТ", "Бек Эйр", "Жетісу авиа", "Жезқазған Эйр", "Qazaq Air" 6 қазақстандық авиакомпания 42 авиабағыт бойынша (аптасына 500 рейстен астам) жүзеге асырады.

2015 жылы тұрақты ішкі рейстерде қазақстандық авиакомпаниялар 3 380 643 жолаушы тасымалдаған, ол 2014 жылмен салыстырғанда 3,9 %-ға артық. 2015 жылы "Qazaq Air" жаңа отандық авиакомпаниясының құрылуына байланысты ішкі авиатасымалдау нарығының үлесі бәсекелестікті және халықтың жалпы белсенділігін арттыруды ескере отырып қайта бөлінді.

Қазақстан Республикасының ішкі әуе рейстері



Картада көрсетілгендей, барлық қалалар өзара байланысты, ішкі және халықаралық әуе қатынастары бойынша негізгі орталық Астана және Алматы қалалары болып табылады.

Республикада республикалық және облыстық маңызы бар 18 әуежай жұмыс істейді. Бүгінгі таңда халықаралық рейстер қызметін көрсетуге рұқсат етілген 16 әуежайдың 13-і Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (International Civil Aviation Organization) стандарты бойынша санатталған.

Қазақстан әуежайларында жердегі инфрақұрылым объектілерін жаңғырту жоспарлы жүріп жатыр. Бүгінгі күні 14 ҰҚЖ және Қазақстан әуежайларының 10 терминалына реконструкциялау жүргізілді. Алматы және Астана әуежайлары заманауи кең фюзеляж әуе кемелерін қабылдауға мүмкіндік береді. Жалпы, барлық орта магистральды жолаушылар ұшағы Қазақстанның барлық дерлік әуежайларында ұша алады.

2015 жылы Орал қаласы әуежайының ҰҚЖ реконструкциялау жобасы аяқталды. Енді әуеайлақтың физикалық параметрлері ішкі және халықаралық бағыттар бойынша рейстерге қызмет көрсететін Қазақстан Республикасы авиакомпанияларының әуе кемелерін қабылдауға мүмкіндік береді.

2015 жылы ЖҰҚЖ асфальтбетонмен жабуды күшейту жүргізілді, Петропавл қаласы әуежайының рульдеу жолдары мен перрондарына толық реконструкциялау жүргізілді.

Тараз қаласы әуежайының меншік иесінің қаражаты есебінен аэровокзалға реконструкциялау жүргізілді. Аэровокзал заманауи жабдықтармен жабдықталды, бұл қызмет көрсету уақытын едәуір азайтады, сондай-ақ өткізу қабілетін 200 жолаушы/сағ-тан 600 жолаушы/сағ-қа дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Индустриялық инфрақұрылымның дамығандығы арнайы экономикалық аймақтардың (бұдан әрі - АЭА) , индустриялық аймақтардың және туристік кластерлердің өңірлердегі экономикалық өсу нүктелері ретіндегі тиімді қызметінің қажетті шарты болып табылады. АЭА басым бөлігінің инфрақұрылымының аяқталмауы экономиканы әртараптандыру жөніндегі мемлекеттік бағдарламалардың іске асырылуына кері әсерін тигізеді.

Әуежайлардағы қолданыстағы тарифтік саясат азаматтық авиация нарығы, оның ішінде халықаралық тасымалдау нарығы конъюктурасының өзгеруіне ден қоюдың икемділігі мен уақтылығын қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

Әуежайларды қатаң тарифтік реттеу (бекітілген шекті тарифтердің болмауы, авиатасымалдарға бағаның өсуіне жол бермеу), ішкі тасымалдардың дамымауы және оларға бағаның жоғары болуына байланысты әуежайлар жүктемесінің аз болуы салдарынан бүгінгі күні 6 әуежай шығынды (Қарағанды, Көкшетау, Қызылорда, Семей, Тараз, Петропавл), 9-ы - төмен рентабельді (Ақтау, Ақтөбе, Шымкент, Қостанай, Өскемен, Талдықорған, Орал, Павлодар, Жезқазған) әуежайларға жатады.

Қазіргі уақытта 4 әуежай бойынша (Орал, Ақтау, Семей, Атырау) реттеліп көрсетілетін қызметтерге тарифтердің шекті деңгейі бекітілді. Әуежайлардың көбі материалдар, жанармай, энергия шығыстарының үлгілік нормалары мен әуежайлардың реттеліп көрсетілетін қызметтерінің үлгілік нормативтерінің болмауына байланысты тарифтердің экономикалық негізделген шекті деңгейін бекітуге арналған өтінімдер ұсынған жоқ.

Халықаралық рейстерге қызмет көрсету кезінде әуежайларды қатаң тарифтік реттеу және тарифтердің төмен деңгейі авиабилеттерге бағалардың төмендеуіне әкелген жоқ, керісінше бұл авиакомпаниялар кірістілігінің жоғарылауы аясында әуежайларды шығынға әкелді.

Әуежайлардың негізгі құралдары тозуының жоғары деңгейі мен инфляциялық таргеттеу жағдайында әуежайда қызмет көрсету тарифтерінің төмен кірістілігі жаңа активтер құруға, негізгі

құралдарды жаңартуға, реконструкциялауға және негізгі құралдарды техникалық қайта жарақтандыруға, сондай-ақ авиациялық қауіпсіздіктің тиісті деңгейін қамтамасыз етуге қажетті қаражат көлемін бөлуге мүмкіндік бермейді.

Бүгінгі күні бар-жоғы 2 әуежай (Алматы, Астана қалалары) терроризмге қарсы қорғалу деңгейіне сәйкес келеді. 11 (Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Қызылорда, Қарағанды, Қостанай, Павлодар, Орал, Өскемен, Тараз, Шымкент қалалары) - ішінара сәйкес келеді, 7 (Балқаш, Боралдай, Жезқазған, Көкшетау, Петропавл, Семей, Талдықорған қалалары) - сәйкес келмейді.

Осының барлығы отандық әуежайларға шекаралас мемлекеттердің әуежайларымен бәсекелесуге мүмкіндік бермейді, бұл мемлекеттің транзиттік әлеуетінің дамуына кері әсерін тигізеді, сондай-ақ жаңа халықаралық бағыттарды ашуға ықпал ете алмайды.

2014 жылы қазақстандық авиатасымалдаушылар Қазақстан бойынша жүктердің жалпы санының 11 % -ын ғана тасымалдады. Жүк рейстерін "Lufthansa" (Германия), "UPS Airlines" (АҚШ), "Martinair" (Голландия, Франция), "Silk Way Airlines" (Әзербайжан), "Cargolux" (Люксембург) сияқты шетелдік авиакомпаниялар ғана тұрақты орындайды. IATA халықаралық авиациялық тасымалдаушылар қауымдастығының шешіміне сәйкес 2015 жылғы 1 қазаннан бастап бүкіл жүк тасымалдары "e-freight" жүйесі бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Бұдан басқа, 2017 жылғы 1 сәуірден бастап ЕЭО шеңберінде авиациялық көлікте алдын ала хабардар ету қолданысқа енгізіледі.

Сыртқы сауда саясатында түрлі сауда кедергілерін қолданудың артықшылығы да, сол сияқты елеулі кемшіліктері де бар. Бір жағынан, әрбір ел өзге елдермен сауда-саяси қарым-қатынастарының дамуына мұқтаж, ал екінші жағынан, өздерінің экономикалық өндірістік әлеуетін дамыту сатысында ұлттық өндірушілер өз мүдделерінің қорғалуы мен мемлекеттің қолдауына мұқтаж. Халықаралық саудадан сауда кедергілерін толығымен алып тастау мүмкін емес, бірақ сонымен қатар олардың мемлекеттер арасындағы сауданың дамуына кедергі келтіруіне жол беруге де болмайды.

Әлемдік тәжірибе көлік қызметінің тасымалдаушылары мен тұтынушылары үшін ақпараттық жүйелер мен автоматтандырылған өлшеу құрылғыларын енгізу, сондай-ақ, көліктік-логистикалық орталықтар желілерін құру мен қалыптастыру уақытша шығасыларды қысқартып, жүк тасымалдау үшін сенімді логистикалық тізбекті қалыптастыруға мүмкіндік бергенін көрсетіп отыр.

Тасымалдау процестерін жүзеге асырған кездегі негізгі проблема көліктік-логистикалық қызметтер ассортиментінің аз болуында, сондай-ақ жүкті сақтау мен өндеудің заманауи жүйесінің жоқтығында болып отыр.

Ол үшін негізгі көліктік-логистикалық тораптарда көліктік-логистикалық орталықтар желілерін салу жолымен жеткізудің бірыңғай басқарылатын тізбегін құрайтын бірыңғай тетік қағидаты бойынша логистика жұмысын құру қажет.

Жүк ағынын шоғырландыру мен дистрибуциялау орталықтарында көліктік-логистикалық орталықтардың сыртқы және ішкі желілерін дамыту үшін Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағынын тарту мақсатында Еуразия құрлығында жүктерді тасымалдаудың жаңа мультимодальды логистикалық сызбасы жасалады.

2015 жылғы тамыздан бастап теміржол тасымалдарындағы көліктік-логистикалық қызметтің жаңа түрі - кесте бойынша жүретін жүк поездарын ұйымдастыру ұсынылады. Аталған қызмет белгіленген бағдар бойынша берілген уақытта поезды өткізуді ұйымдастыру есебінен қалыптасады.

Алғашқы эксперименталдық жүк поезы Қазақстанның батысына Алматы жол бөлімшесінен коммерциялық негізде құрылып, жөнелтілді. Поезд Алматы-1 станциясынан Қандыағаш станциясына дейін ажыратылып, Атырау мен Ақтөбе станциясына дейін бөліп-бөліп жіберу шартымен 2252 км артық арақашықтықты бағындырды.

Алматы - Атырау бағыты бойынша жеткізу мерзімі 6,8-8,5 тәулікті құрайтын әдеттегі жүк поездарымен салыстырғанда, кесте бойынша жүретін поездардағы жүк тасымалдаудағы аталған арақашықтық небары 2,2-2,7 тәулікті құрайды. Поездың бағдарлық жылдамдығы тәулігіне 1032 км. Жолдағы уақыт іс жүзінде үш есеге қысқарады.

Қазіргі уақытта аталған поездардың қозғалысы үшін Қазақстан қалалары бойынша одан әрі бөлумен 3 бағыт таңдалды: Алматы-Астана, Алматы-Ақтөбе және Алматы-Атырау. Сонымен қатар, ағымдағы жылы кесте бойынша Достық/Алтынкөл ст.- Болашақ ст. бағытымен жүретін поездарды іске қосу жоспарланып отыр.

Аталған жобаны іске қосудың мақсаты құжаттарды өңдеу мен жүктерді жеткізу мерзімдерін қысқарту, Қазақстан аумағы бойынша тасымалданатын жүктердің сақталу деңгейін арттыру, сервисті жетілдіру, сондай-ақ, вагондарды қолданғаны үшін шығындарды үнемдеуді қамтамасыз ететін жылжымалы құрам айналымын қысқарту болып табылады.

Аталған қызмет енгізілгеннен бастап кесте бойынша жүретін поездармен тасымалданған жүктердің жалпы көлемі 38 мың тоннаны құрады (1,5 мың вагон).

Осының барлығы көліктік-логистикалық көрсетілетін қызметтер сапасын және LPI халықаралық логистикалық рейтингінде Қазақстанның позициясын 160 орынның ішінен 88-ден 77 орынға жақсартуға мүмкіндік берді. Бұл ТМД елдері ішіндегі ең жақсы көрсеткіш болып табылады.

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында вагон операторы көрсететін қызмет пен жүк вагондарын жалға беруге байланысты көрсетілетін қызмет нарығы жеткілікті бәсекелі және шетелдік вагон иелері үшін ашық болып табылады. Қазақстан Республикасында шамамен 180 теміржол жүк вагондарының меншік иелері бар. Бұдан басқа, шетелдік теміржол әкімшілігінің (Ресей, ТМД мен Балтық елдері) вагондары жүреді.

Сонымен қатар, бәсекеге қабілетті нарықты дамыту мақсатында нарық доминанттары үшін бағалық реттеу жойылады және монополияға қарсы реттеу құралдары енгізіледі.

Сонымен қатар, жол қозғалысына қатысушыларды ақпараттық қолдау жоқ, физикалық емес әкімшілік кедергілер бар, соның салдарынан шетелдік тасымалдаушылар мен қызметті тұтынушылардың өз жүктері мен көлік құралдарын қадағалап отыруға мүмкіндіктері жоқ, жалпы алғанда біздің елдің аумағы арқылы құрғақ жолмен жүк тасымалдауға сенімсіздікпен қарайды.

Қазіргі уақытта негізгі халықаралық автомобиль дәліздерінде 12 автоматтандырылған өлшеу құрылғылары орнатылған, бұлар негізгі 4 халықаралық дәлізді (Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Қорғас, Алматы - Қарағанды - Петропавл, Астана - Қостанай - Челябині - Екатеринбург және Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара) қамтиды.

Автоматтандырылған өлшеу құрылғыларының арқасында автокөлік құралдарының жүріп өтуі үшін алымдар 23 % (2013 жылы - 3 490 млн. теңге, 2014 жылы - 4 303,7 млн. теңге) ұлғайды.

Сондай-ақ, шетелдік тасымалдаушылардың жүк тасымалдауды белгіленген квотадан артық жүзеге асыруы бойынша проблема бар. Қазақстан жолдарының тарам-тарамдығына байланысты шетелдік тасымалдаушыларға құжаттар тексеру мен кіруге рұқсаттарды тексеру жүзеге асырылатын көліктік бақылау пунктінен айналып өтуге жағдай жасайды.

Өз кезегінде кеден қызметін жаңғыртуға кешенді тәсілге негізделген кеден ісін дамыту бүгінде кедендік бақылау тиімділігі мен кедендік ресімдеуді арттыруға, кедендік ресімдерді жылдамдату мен оның транспаренттілігіне, бизнес үшін кедендік қағаз толтыруларды оңайлатуға, инвестициялық ахуалды жақсартуға, сыртқы сауда қатынастарын, көліктік және коммуникациялық инфрақұрылымды дамытуға бағытталған.

Осыған байланысты және кедендік әкімшілендіруді оңайлату мақсатында мемлекеттік органдар арасында Кедендік рәсімдеу орталықтары мен халықаралық көліктік-логистикалық орталықтарда кедендік декларациялау, кедендік тазарту мен тауарлар шығарумен байланысты кедендік операцияларды жүзеге асырған кезде мемлекеттік органдардың өзара іс-қимыл тәртібі жолға қойылған.

Осылайша, тасымалдау құжаттарын ресімдеу рәсімін жылдамдатуға және оңайлатуға, сондай-ақ, мемлекеттік бақылаудан өту уақытын қысқартуға мүмкіндік беретін "бір терезе" қағидаты енгізілді. Нәтижесінде құжаттарды ресімдеу уақыты 8-ден 3 сағатқа дейін қысқарды.

"Ұлттық индустриялық мұнай-химия технопаркі" АЭА (бұдан әрі - "ҰИМТ" АЭА) және "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА сияқты АЭА-ларды дамыту индустриялық-инновациялық дамудың және көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың мемлекеттік бағдарламаларының басым міндеттері болып табылатын мұнай - химия саласын дамытуға және транзиттік әлеуетті ұлғайтуға айқындаушы әсерін тигізеді.

Қазақстанда 10 АЭА қалыптастырылған. АЭА инфрақұрылымын дамытуға 2014 жылға дейін мемлекеттік бюджеттен 175,8 млрд. теңге бөлінді.

Бұл ретте 3 АЭА ғана ("Бурабай", "Сарыарқа", "Оңтүстік") инфрақұрылыммен толық қамтамасыз етілген.

Қалған 7 АЭА-да ("ҰИМТ", "Қорғас - Шығыс қақпасы", "Павлодар", "Ақтау теңіз порты", "Инновациялық технологиялар паркі", "Астана - жаңа қала", "Тараз" химия паркі") инфрақұрылымның әзірлігі әртүрлі сатыларда.

Қолданыстағы АЭА аумағында 124 өндіріс жұмыс істейді және 87 жоба іске асырылу сатысында. АЭА қатысушылары 319,3 млрд. теңге көлемінде инвестицияларды жүзеге асырды. Шығарылған өнім көлемі шамамен 632,6 млрд. теңгені құрайды. 7,8 мыңға жуық жұмыс орны құрылған.

Елдің қазіргі заманғы мұнай-газ химиясы саласын дамыту мақсатында "ҰИМТ" АЭА алаңында алғашқы мұнай-газ химиясы кешенін қалыптастыру жүзеге асырылуда. "ҰИМТ" АЭА аумағында мұнай-химия кластерін құру шеңберінде 4 негізгі жоба іске асырылуда: құрылысы 2019 жылы аяқталатын ықпалдастырылған газ химиясы кешенінің базасында полипропилен (1-ші фаза) және полиэтилен (2-ші фаза) өндірісі, полимер өнімі өндірісі, сондай-ақ бутадиең өндірісі бойынша жобаны іске асыру басталды.

"Жетіген - Қорғас" теміржолымен, "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" автомобиль дәлізімен технологиялық байланыста "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА құру Еуропа мен Азияға ең қысқа жолды қамтамасыз ететін қуатты индустриялық-логистикалық хаб қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Индустриялық аймақтар ШОБ-ты дамыту, өңірлер экономикасын әртараптандыру үшін өңірлік инфрақұрылым рөлін атқарады.

Қазақстанда 25 индустриялық аймақ құрылған. Оның ішінде 2014 жылдың басындағы жағдай бойынша 10 индустриялық аймақ жұмыс істейді: "Талдықорған", "Боралдай", "Арна", "Даму" (Алматы облысы); "Өндіріс", "Машина жасаушылар көшесінің бойында" (Шығыс Қазақстан облысы); "Оңтүстік", "Кентау", "Түркістан" (Оңтүстік Қазақстан облысы); "№ 1 индустриялық парк" (Астана қаласы).

Қазақстанға сырттан келушілердің саны 5 жыл бойы орта есеппен 16%-ға орнықты өсуде. 2014 жылғы қаңтар-қыркүйек кезеңінде бұл көрсеткіш 4,7 млн. адамды құрады. Орналастыру орындары 2013 жылы 3,3 миллион адамға қызмет көрсетті, олардың 586 мыңы резидент еместер. Бұл көрсеткіш 2012 жылмен салыстырғанда 12,9%-ға ұлғайды. Бұл ретте сыртқа шығу туризмінің көрсеткіштері орнықты өсуде және сырттан келу туризмінің көрсеткіштерінен асып түседі. Айталық, 2013 жылы сыртқа шығатын туристердің саны 10,1 млн. адамды құрады. Тікелей жұмыспен қамту 67,8 мың адамды құрады. 2010-2014 жылдар кезеңінде Қазақстан бойынша 278 қонақүй, 10 санаторий, 29 қонақ қабылдайтын үй, 95 туристік база және демалыс аймағы, 10 балалар лагері, 6 сауықтыру лагері, 3 аңшылық үйі, 3 кемпинг, 3 этноауыл, 1 тау шаңғысы кешені және 15 ойын-сауық орталығы мен саябақ пайдалануға берілді.

Ресми статистика деректері бойынша туристік, бизнес және өзге сапарларды қоса алғанда, халықаралық сапарларға қазақстандықтар 1,8 млрд. АҚШ долларын жұмсайды. Ал, резидент еместерге дәл осы бап бойынша 5 млрд. АҚШ долларына қызмет көрсетілді. Осылайша, "Сапарлар" бабы бойынша елдің төлем балансы шамамен 300 млн. АҚШ долларын құрайды және ол ұзақ жылдар бойы теріс күйінде қалып келеді.

Бай туристік-рекреациялық әлеуетке қарамастан, жалпы ішкі өнімдегі туризмнің үлесі шамамен 0,3%-ды ғана құрайды.

Дамыған инженерлік-көліктік және туристік инфрақұрылымның болмауы, күрделенген әкімшілік формальдылықтар және жарнамалық-имидждік жеткілікті ілгерілемеушілік елдің туристік саласының негізі проблемалы мәселелері болып табылады. Дүниежүзілік экономикалық форумның деректері

бойынша туризмнің бәсекеге қабілеттілік рейтингіне сәйкес туристік инфрақұрылымның дамуы, әкімшілік кедергілердің күрделілігі (визалық режим және т.б.), маркетинг пен брендингтің тиімділігі жағынан Қазақстан 140 елдің ішінде тиісінше 87-ші, 99-ші және 125-ші орындарда тұр.

Қазақстан Республикасында энергия тұтынудың өсуі және өндіруші қуаттардың дамуы, сондай-ақ энергиямен жабдықтаудың сапасы мен сенімділігінің артуы энергетикалық инфрақұрылымды одан әрі дамытуды қажет етеді.

2014 жылы электр энергиясын тұтыну 91,6 млрд. кВтс немесе 2013 жылмен салыстырғанда 102,2%-ды құрады, электр энергиясын шығару 9 млрд. кВтс немесе 2013 жылмен салыстырғанда 102,1%-ды құрады. 2014 жылдың қорытындылары бойынша электр энергиясының импорты 644,2 млн. кВтс, экспорты - 2 918,5 млн. кВтс құрады.

Энергия өндіретін ұйымдардың Қазақстан электр энергетикасы жүйесімен байланысын "KEGOC" АҚ ұлттық электр желілері ұйымы жүзеге асырады, оның балансында кернеуі 35 - 1150 кВ 297 электр беру желісі бар, олардың жалпы ұзындығы 24,4 мың км құрайды (тізбектер бойынша). Сонымен қатар баланста кернеуі 35 - 1150 кВ 76 кіші станция бар.

Электр энергиясын өндіруді белгіленген жиынтық қуаты 20 591,5 МВт құрайтын 76 электр станциясы жүзеге асырады.

Қазақстанда электр энергиясын таратумен өңірлік 20 энергетикалық компания (бұдан әрі - ӨЭК) және 150 шағын энергия беру компаниясы айналысады, олар кернеуі 0,4 - 220 кВ болатын өңірлік деңгейдегі электр желілерін бақылайды.

Тұтынушыларды электр энергиясымен жабдықтауды 180 энергиямен жабдықтау ұйымы жүзеге асырады.

Қазақстанда электр желілерінің тозу деңгейі шамамен 60%-ды құрайды. Магистральдық электр желілерінде (ҚР ҰЭЖ) электр энергиясының шығындары 5-тен 7%-ға дейін, өңірлік электр желілері компанияларының желілерінде шамамен 12% құрайды және аталған сыныптағы желілер үшін іс жүзінде оңтайлы болып табылады. Қазақстанның кейбір өңірлерінің тарату желілерінде шығындар 20%-ға дейін жетеді, алайда олар желілердің тым ұзын болуына және тұтынушылардың аз шоғырлануына байланысты.

Қазақстанның бірыңғай электр энергетикалық жүйесі (бұдан әрі - БЭЖ) шартты түрде үш: солтүстік, оңтүстік, батыс аймаққа бөлінгенін атап өту қажет.

Электр энергиясының шамамен 78%-ы солтүстік энергетикалық аймақта өндіріледі, 66%-ы дәл сол индустриялық аймақта пайдаланылады. Бұл ретте 2013 жылы оңтүстік аймақтағы тұтыну өндіруден екі есе дерлік асып түсті.

Электр энергетикасы саласы ел экономикасының және халықтың электр энергиясына қажеттілігін толық өтейді, бірақ бұл ретте ол озыңқы қарқынмен дамуға тиіс. Хаб-қалалардың және екінші деңгейдегі қалалардың өсуімен электр энергиясына қажеттілік те артады.

Электр энергиясымен үздіксіз қамтамасыз ету сенімділігін нығайту үшін жаңа өндіру объектілерін (Балқаш ЖЭС) салу, қолданыстағы электр станцияларын реконструкциялау (Екібастұз МАЭС-2 үшінші энергия блогы), ұлттық электр желісін жаңғырту, өңірлік электр желілерін салу мен реконструкциялау жөніндегі жұмыстар белсенді жүргізілуде. Қызылорда облысында қуаты 400-450 МВт бу-газ электр станциясын салу мәселесі пысықталуда.

Алайда, "Солтүстік-Оңтүстік" 500 кВ екі электр беру желісінің қазіргі өткізу қабілеті оңтүстік энергетикалық аймақтағы өсіп келе жатқан шамадан тыс жүктемелерді өтеуге келешекте жеткіліксіз болмақ.

Оңтүстік өңірлерді электр энергиясымен сенімді және тұрақты қамтамасыз етуді арттыру үшін солтүстіктегі энергия артықшылығын оңтүстік өңірлерге аудару үшін жаңа электр беру желілерін салу қажет. Бұл елдің БЭЖ-ін нығайтуға ықпал ететін болады.

Тұрғын үй-коммуналдық сектордың желілері жоғары дәрежеде тозумен және ысыраппен сипатталады.

Ел бойынша жылу желілерінің орташа тозу деңгейі 63%-ды құрайды. Бұл ретте шамамен 40%-ға жуығы немесе 9,6 мың км 100% тозған. Жылу энергиясының жыл сайынғы ысырабы орта есеппен 10,7 млн. Гкал құрайды.

Республикада жылумен жабдықтау желілері аварияның көп болуымен (100 км-ге орта есеппен 200 технологиялық бұзылу) сипатталады және жылудың ысырабы жоғары (шамамен 40%).

Жылу энергиясын шығару көздерінің, ең алдымен қазандықтардың едәуір саны, сондай-ақ су құбыры мен кәріз желілерінің көбі қанағаттанарлықсыз күйде. Өңірлерде су құбыры желілерінің басым бөлігі күрделі жөнделуді немесе толық ауыстыруды қажет етеді.

Халықтың орталықтандырылған сумен жабдықтау жүйелерімен қамтамасыз етілуі бойынша Қазақстан Республикасы дамыған елдерден артта қалып отыр, оларда сумен жабдықтаумен және су бұрумен қамтамасыз ету деңгейі 90-95%-ды құрайды.

2014 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша орталықтандырылған сумен жабдықтауға қол жеткізу: қалалар бойынша 85%-ды, ауылдар бойынша 47,7%-ды; орталықтандырылған су бұруға қол жеткізу: қалалар бойынша 78 %-ды, ауылдар бойынша 10%-ды құрайды.

Су құбыры желілерінің ұзындығы 60,9 мың км құрайды, оның ішінде 13,4 мың км ауыстыруды қажет етеді. Кәріз желілерінің ұзындығы 15 мың км құрайды, оның ішінде 5,3 мың км ауыстыруды қажет етеді.

Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) үшін инвестициялардың жалпы қажеттілігі бағалау бойынша кемінде 2 трлн. теңгені құрайды.

Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық (бұдан әрі - ТКШ) инфрақұрылымын және жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту мәселелерін шешу үшін инвестицияларды тарту және саланы дамыту бойынша жаңа тәсілдерді әзірлеу қажет.

Мемлекеттік тұрғын үй саясатының басты мақсаты бұрынғысынша, азаматтарды тұрғын үймен қамтамасыз ету үшін жағдайлар жасау болып табылады.

Халықтың көші-қоны, демографиялық жағдайдың жақсаруы және урбандалу сияқты факторлар тұрғын үйге сұранысты арттырады.

Мәселен, 2014 жылғы 1 желтоқсандағы жағдай бойынша Қазақстан халқының саны 2000 жылмен салыстырғанда 15%-ға артып, 17 160,7 мың адамды құрады, оның ішінде қала халқы 9 433,4 мың адамды (55%), ауыл халқы 7 727,2 мың адамды (45%) құрады.

Ел өңірлерінің көпшілігінде халық саны өсті, оның үстіне халық санының ең көп өсуі Астана қаласына тән, талданып отырған кезеңде мұнда халық санының 98,3%-ға (403 мың адамға) өскені байқалған.

2020 жылға қарай осы жастағы балаларды мектепке дейінгі оқытумен және тәрбиемен толық қамту міндеті тұр. Осыған байланысты, мектепке дейінгі ұйымдарда орындардың тапшылығын қысқарту бойынша түбегейлі шаралар қабылдау қажет.

Қазіргі уақытта 500 мыңнан астам адам оқитын 126 жоғары оқу орны жұмыс істейді. 2014 жылы ИИДМБ басымдықтарына сәйкес техникалық мамандықтарға мемлекеттік тапсырыс ұлғайтылып, бакалавриатта - 12 600, магистратурада - 2 230, докторантурада 202 грантты құрады.

Сонымен бірге, жоғары оқу орындарының материалдық-техникалық базасының нашар болуы салдарынан оқытудың практикадан алшақ болуы байқалады. Нәтижесінде түлектер жеткілікті практикалық құзыретті меңгермейді.

Осыған байланысты, практикалық орталықтар - зертханалар құру арқылы оқыту сатысында кадрлар біліктілігінің төмен болу себептерін жою үшін түбегейлі шаралар қабылдау қажет.

Қазіргі уақытта Қазақстанның білім беру жүйесінің көшбасшысы болып табылатын Назарбаев Университеті (бұдан әрі - Университет) жұмыс істейді және оның озық тәжірибесін отандық басқа жоғары оқу орындары сәтті үйренуде.

Университетте ғылыми зерттеулер жүйесін дамыту бойынша белсенді жұмыс жүргізілуде. 50-ден астам зертхана базасында ғылыми жобаларды тәуелсіз іріктеу, қаржыландыру, техникалық қолдау тетіктері жұмыс істейді.

Денсаулық сақтау саласында С.Ж. Асфендияров атындағы Қазақ ұлттық медицина университетінің және Қарағанды мемлекеттік медицина университетінің базасында ұжымдық пайдаланудағы ғылыми молекулярлық-генетикалық 2 зертхана құрылды, олар медициналық ғылыми ұйымдар мен ЖОО студенттері, оқытушылары және ғылыми қызметкерлері үшін заманауи жабдыққа және зерттеулерді орындауға қолжетімділікті қамтамасыз етеді.

Сонымен бір мезгілде зертханалар ресурстарының азаюына байланысты оларды жарақтандыру арқылы әрі жаңа технологиялардың дамуы мен ғылыми ұжымдардың практикалық сұраныстарын ескере отырып, зертханалардың қуатын күшейту мәселесі өзекті болып отыр.

Халықаралық тәжірибенің негізінде ғылыми жобаларды коммерцияландыру жүйесі құрылды, ол мынадай элементтерден тұрады: коммерцияландыру офисі, инкубатор, пилоттық технопарк. Жүйе ғылыми идеядан-патент, технология немесе тәжірибелік үлгі түріндегі өнімге қол жеткізуге мүмкіндік береді.

Экономиканы дамытуда, ел халқын жұмыспен қамтуда ШОБ-қа негізгі рөл беріледі. Бүгінде мемлекеттік қолдау шараларымен бизнес жүргізудің барлық дерлік салалары қамтылған.

Қазіргі кезде Қазақстанда 1 655 980 ШОБ субъектісі тіркелген, оның ішінде 899 968 бірлік немесе тіркелген субъектілер жалпы санының 54,3%-ы белсенді әрекет ететін субъектілер болып табылады.

Белсенді әрекет ететін ШОБ субъектілерінің негізгі бөлігі елдің оңтүстік макроөңірінде шоғырланған (*Оңтүстік Қазақстан облысы, Алматы қаласы, Қызылорда, Алматы және Жамбыл облыстары*) – белсенді әрекет ететін субъектілердің жалпы санының 46,5%-ы немесе 419 015 бірлік. Белсенді әрекет ететін ШОБ субъектілері тұрғысынан халық тығыз орналасқан келесі макроөңір орталық-шығыс макроөңірі болып табылады (*Шығыс Қазақстан, Қарағанды және Павлодар облыстары*) - 19,6% немесе 176 560 бірлік. Одан кейін солтүстік (*Астана қаласы, Қостанай, Ақмола және Солтүстік Қазақстан облыстары*) және батыс (*Маңғыстау, Атырау, Ақтөбе және Батыс Қазақстан облыстары*) макроөңірлері орналасқан, оларда ШОБ субъектілерінің тиісінше 18,4%-ы (165 805 бірлік) және 15,5%-ы (138 588 бірлік) қызметін жүзеге асырады.

Тұтастай алғанда, елде белсенді әрекет ететін субъектілер саны 2013 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда 7,3%-ға ұлғайды (*абсолютті көріністе 103 414 бірлікке ұлғайды*). ШОБ субъектілері санының өсуіне бизнесті жүргізу жағдайларындағы жағымды өзгерістер ықпал етеді, мұны халықаралық сарапшылар да атап өтуде. Мәселен, Дүниежүзілік банктің 2014 жылғы "Doing Business" рейтингінде Қазақстан ескі әдістеме бойынша 50-орынға ие болды (*жаңа әдістеме бойынша 77-орынға ие*). Оң серпін, бірінші кезекте, меншікті тіркеуді оңайлату (14-орын) және салық салуды жеңілдету (17-орын) жөніндегі іс-шаралар есебінен қамтамасыз етілді.

2014 жылғы 1 қазандағы жағдай бойынша ШОБ-та жұмыс істейтіндердің жалпы саны 2 898 286 адамды құрады, бұл елдің жалпы халық санының 16,6%-ын құрайды (*2015 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша 17 417,5 мың адам*).

2014 жылдың қаңтар-қыркүйегінде ШОБ субъектілерінің өнім шығаруы 10 132 426 млн. теңгеге жетті.

Соңғы үш жылда ЖІӨ-дегі ШОБ үлесі 20%-ға жетпейтін деңгейде тұрақтады, ал дамыған елдерде ЖІӨ құрылымындағы ШОБ үлесі 60%-дан асады. Экономиканың осы секторында белсенді жұмыспен қамтылған халықтың үлесі де 30% деңгейінде ауытқиды, ал дамыған елдердегі осыған ұқсас көрсеткіштер айтарлықтай жоғары. Осылайша, елдегі ШОБ экономиканың "қозғайтын күші" рөлін және халықты жұмыспен қамтуды арттыру жөніндегі функциясын әлі орындап отырған жоқ.

Бизнестің қосылған құны жоғары өнім өндірісіне, инновациялық, тиімді және үнемді өндіріс тетіктерін енгізуге ұмтылысының болмауы, сондай-ақ ұзақ мерзімді кредит қаражатының төмен қолжетімділігі, сыртқы нарықтардағы жоғары бәсекелестік және т.б. ШОБ-тың дамуын тежейді.

Нәтижесінде ШОБ құрылымында сауда қызметінде және жоғары біліктілікті талап етпейтін салаларда жұмыс істейтін кәсіпкерлік субъектілерінің дәстүрлі үстемдігі байқалады.

ШОБ құрылымын сапалы өзгерту және олардың экономиканың "қозғайтын күші" рөлін орындауын қамтамасыз ету үшін оңтүстік макроөңірдің көшбасшы кәсіпкерлерінің тиімділігін, солтүстік және орталық-шығыс макроөңірлерінің ШОБ субъектілерінің әлеуетін арттыру, батыс макроөңірі субъектілерінің қызметін жандандыру, сондай-ақ кәсіпкерлікті жеңілдікті қаржыландыруға бөлінетін қаражатты пайдаланудың тиімділігін ұлғайту қажет.

Сонымен бірге, қалыптасып отырған сыртқы экономикалық жағдай экономикаға келеңсіз ықпалын тигізуде. Сыртқы тәуекелдерді нивелирлеу және ағымдағы өндіріс көлемі мен жұмыс орындары санының сақталуын қамтамасыз ету мақсатында өңдеу өнеркәсібі мен АӨК-нің жекелеген салаларын қолдау шараларын кеңейту, экспорттаушыларға қолдау көрсету, сондай-ақ ішкі нарықты қорғау бойынша шаралар қабылдау керек.

Өңдеу өнеркәсібінің өсуі және шикізаттық емес экспорттың ЖІӨ-дегі үлесі әлемдік практикаға сәйкес экономиканың әртараптандырылу деңгейі туралы айғақтайды.

Соңғы 5 жылда өңдеу өнеркәсібіндегі нақты өсім 24,5%-ды, бұл ретте тау-кен өндіру өнеркәсібінде - 21,1%-ды құрады.

Өңдеу өнеркәсібі жыл сайын орта есеппен 6,4%-ға озыңқы қарқынмен өскенде, тау-кен өндіру өнеркәсібіндегі өсу орта есеппен 3,0%-ды құрады, ЖІӨ-дегі өңдеу секторының үлесі 2008 жылғы 11,8%-дан 2013 жылы 10,7%-ға дейін қысқарды.

Ел экспортында шикізаттық емес өнімнің үлес салмағы алты жылда 28 %-дан 23 %-ға дейін қысқарды.

Өңдеу өнеркәсібі көрсеткіштерінің төмендеуіне байланысты оның өсуін жекелеген секторларының өніміне сұраныс тудыру арқылы ынталандыру қажет.

2014 жылдың қорытындылары бойынша Қазақстанда машина жасау өнімі өндірісінің көлемі 0,5%-ға төмендеді. Бұл ретте жеңіл автокөліктер шығару 0,8%-ға, жүк теміржол вагондарын - 5,2%-ға, жолаушылар вагондарын - 55%-ға, дизельді локомотивтер шығару - 44%-ға азайғаны байқалады.

Шетел инвестицияларын тарту, жаңа технологиялар трансферті арқылы авиация өнеркәсібін дамыту мақсатында 2010 жылы Airbus француз концернімен "Еврокоптер Қазақстан инжиниринг" бірлескен кәсіпорны құрылды, 2012 жылы жыл сайынғы қуаты 10 тікұшақты құрайтын, ЕС 145 көп нысаналы тікұшақтарын ірі торапты құрастыру және техникалық қызмет көрсету жөніндегі зауыттың өзі пайдалануға берілді. Бірлескен кәсіпорын қызметін бастапқыда қолдау үшін Қазақстан тарапы 2017 жылға дейін 45 тікұшақ сатып алу туралы ниетке қол қойды. Бұдан басқа, сертификатталған

авиациялық оқу орталығы бола отырып, аталған кәсіпорын перспективада Еврокоптер тікұшақтарына техникалық қызмет көрсету және авиация мамандарын оқыту бойынша өңірлік хаб болуды жоспарлап отыр.

Отандық машина жасау өнімін шығарушыларға ішкі тұтынушылық сұраныстың төмендеуінен және өнім шығарудың өзіндік құнының өсуінен басқа саудағы негізгі әріптестермен арадағы көрініп отырған валюталық сәйкессіздіктер салдарынан бәсекеге қабілеттіліктің төмендеуі де теріс әсерін тигізуде. Отандық өндірушілердің өнім шығару көлемінің төмендеуі аясында 2014 жылы жеңіл автокөліктер импорты Ресейден - 3%-ға, Өзбекстаннан - 56%-ға, Белорусиядан 4 есе өсті. Теміржол вагондарының импорты 2,3%-ға артты, бұл ретте Ресей өндірушілеріне қазақстандық нарықтың шамамен 60%-ы тиесілі. Ұшу аппараттарының Ресейден Қазақстанға импорты 2014 жылы 2,3 есе өсті.

Нарықтың ішкі сыйымдылығының азаюына байланысты теміржол жүк вагондары импортының жалпы деңгейінің төмендегеніне қарамастан, Ресей Федерациясынан вагондар импорты 2014 жылдың 11 айында 3,1 есе ұлғайды, қазақстандық нарықта Ресей өндірушілерінің үлесі бір жыл ішінде 15%-дан 52%-ға өсті.

Сонымен қатар, 2013 - 2014 жылдары тікұшақтар импортының 2,8 есе (29 млн. АҚШ долларына дейін) өскеніне қарамастан, Еврокоптер (EC 145) тікұшақтарын құрастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі отандық кәсіпорын қазақстандық мемлекеттік секторға 2011 - 2014 жылдары 26 бірлік тікұшақ берді, бұл 2014 жылы Қазақстан Республикасында азаматтық тікұшақтар үлесінің 25%-ын құрады.

Ресей Федерациясындағы экономикалық жағдайдың одан әрі нашарлауы бұл елге шикізаттық емес өнім экспортының төмендеуіне алып келеді.

Мәселен, Ресей Федерациясына экспорттың жалпы көлемі 5,6 млрд. АҚШ долларын (2013 ж.) құрайтынын, ал машина жасау, химия, тамақ және жеңіл өнеркәсіп сияқты экономиканың әртараптандырылуы үшін стратегиялық маңызды салалар мен өзге де өңдеу салаларының өнімдерін беру көлемі жиынтығында Ресейге экспорттың 44%-ына дейін (2,4 млрд. АҚШ доллары) құрайтынын ескерсек, көрші ел нарығына отандық шикізаттық емес компаниялардың қатысуы біршама төмендеу қаупі бар.

Сонымен бірге, өнеркәсіпті банктік кредиттеудің төмен динамикасы байқалады. Екінші деңгейдегі банктердің өнеркәсіптік сектор кәсіпорындарына берген кредиттерінің жыл сайынғы көлемі 2014 жылы алдыңғы жылдың деңгейіне қатысты 1,2%-ға, 1 415 млрд. теңгеге дейін төмендеді, оның 24%-ы ғана мерзімі бір жылдан асатын ұзақ мерзімді қарыздарға тиесілі. Бұл ретте екінші деңгейдегі банктер көлік құралдарын шығаратын кәсіпорындарға берген ұзақ мерзімді кредиттердің көлемі 2014 жылы 44%-ға төмендеді.

Ағымдағы экономикалық жағдай елдің АӨК саласына мемлекеттің қосымша қатысуын қажет етеді, бұл ЕАЭО жағдайларында аса маңызды болып табылады.

2014 жылы ауыл шаруашылығы жалпы өнімінің көлемі 2,5 трлн. теңгені құрады, бұл 2013 жылмен салыстырғанда 0,8%-ға артық. Мал шаруашылығы саласындағы өсу 3,8%-ды құрады. Өсімдік шаруашылығы өнімінің НКІ-і 98,4%-ды құрады.

2014 жылы тамақ өнімдері өндірісінің көлемі 2,9%-ға өсіп, 1 042,4 млрд. теңгені құрады. Азық-түліктің негізгі түрлері бойынша ішкі нарықтың отандық өндіріс есебінен қамтамасыз етілуі 80%-дан астам құрайды.

2014 жылдың қаңтар-қарашасында барлық АӨК экспортының 1,9%-ға (2,4 млрд. АҚШ долларына) төмендегеніне қарамастан, өткен жылдан бастап алғаш рет ет пен ет өнімдері белсенді экспортталып жатқанын атап өткен жөн, 2014 жылдың қорытындысы бойынша олардың экспорты - 12,3 мың тоннаны, оның ішінде сиыр етінің экспорты 6,3 мың тоннаны құрады. Бұл ретте АӨК өнімі импортының 4,1%-ға (3,8 млрд. теңгеге) төмендегені байқалады.

Өсімдік шаруашылығындағы құрылымдық және технологиялық әртараптандыру нәтижесінде 2014 жылы бидайдың егістік ауданы 12,4 млн. гектарға дейін қысқарды, бұл 2010 жылдың көрсеткішінен 1,9 млн. гектарға төмен.

2014 жылы жалпы астық жиын-терімі өңдеуден кейінгі салмақпен 17,2 млн. тоннаны құрады, өнімділік 11,7 ц/га болды.

Мал шаруашылығында жеке үй аулаларында ауыл шаруашылығы мал басы үлесінің төмендеу және керісінше агроқұралымдарда мал басының саны мен үлесінің жоғары қарқынмен өсу үрдісі нығайды.

Мәселен, агроқұралымдарда ІҚМ саны 2014 жылы 13,2%-ға ұлғайып, 2 056,5 мың басты құрады, қой мен ешкі - 10,2%-ға (7 233,1 мың бас), жылқы - 11,5%-ға (880,2 мың бас), түйе - 7,8%-ға (74,6 мың бас), құс - 7,0%-ға (23 289,3 мың бас) ұлғайды.

Асыл тұқымды ІҚМ санының үлес салмағы 8,2%-дан 8,8%-ға дейін артты. Бұл ретте ет беретін асыл тұқымды ІҚМ санының үлес салмағы етті бағыттағы мал басының жалпы санының 14,8%-ын құрады.

2013 жылдан бастап аграрлық саланы қаржылай және қаржылай емес қолдау тетіктерінің тұтас кешенін қамтитын "Агробизнес-2020" бағдарламасы іске асырылуда.

2014 жылы субсидиялар көлемі 157,3 млрд. теңгені құрады, бұл 2013 жылмен салыстырғанда 1,8 есе артық (87,2 млрд. теңге).

АӨК субъектілеріне көрсетіліп жатқан мемлекеттік қолдау, оның ішінде алғаш енгізілген жаңа қолдау тетігі - инвестициялық субсидиялау арқасында 2014 жылы ауыл шаруашылығының негізгі капиталына инвестициялар көлемі 14,4%-ға ұлғайып, 166,4 млрд. теңгені құрады. Тамақ өнімдері өндірісінің негізгі капиталына инвестициялар көлемі 16,5%-ға ұлғайып, 40,8 млрд. теңгені құрады.

Қазіргі уақытта әлемдік конъюнктураның келеңсіз әсерін сезініп отырған ЕАЭО бойынша әріптес елдер ауыл шаруашылығын мемлекеттік қолдау көлемін ұлғайтып жатыр.

Осыған байланысты отандық АӨК-тің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін "Агробизнес-2020" бағдарламасы шеңберінде мемлекеттік қолдау көлемін ұлғайту қажет етіледі.

Қалыптасып отырған жағдайларда кәсіпкерлікті мемлекеттік қолдау шараларының өзектілігі арта түседі, олардың арасында басым бағыттардың бірі индустриялық (инженерлік) инфрақұрылымды жүргізу болып табылады.

Аталған құрал 2010 жылдан бері Бизнестің жол картасы - 2020 шеңберінде табысты іске асырылып келеді және жаңа өндірістерді құруға, қолданыстағы өндірістерді жаңғырту мен кеңейтуге бағытталған ШОБ жобалары үшін жекелеген жобаларда да, индустриялық аймақтар мен бизнес-инкубаторларды ұйымдастыру шеңберінде де жүзеге асырылуда.

Бөлінетін қаражат газдандыру, жылумен жабдықтау, су құбырлары, теміржол тұйықтары, телефондандыру, электр беру желілері және т.б. сияқты инфрақұрылымды салуға және реконструкциялауға жұмсалады.

Тұтастай алғанда, 2010 - 2014 жылдар аралығында шамамен 69,5 млрд. теңге сомасына жетіспейтін инфрақұрылым жүргізілді.

ЕАЭО-ның жұмыс істеуі және алдағы ДСҰ-ға кіру Қазақстан Республикасының сынақ базасын одан әрі сапалы дамыту қажеттілігін негіздейді.

2015 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша сынақ базасында 680 аккредиттелген сынақ зертханасы, сәйкестікті растау жөніндегі 89 орган, менеджмент жүйесінің сәйкестігін растау жөніндегі 67 орган, 359 салыстырып тексеру зертханасы, 28 калибрлеу зертханасы бар.

680 сынақ зертханасының 204 ғана Кеден одағы техникалық регламенттерінің талаптарына сәйкестігі тұрғысынан өзектілендірілді.

Бұл ретте отандық аккредиттелген сынақ зертханаларының жарақтандырылуы Кеден одағы шеңберінде қабылданған нормативтік құжаттардың барлық талаптарын қамту үшін жеткіліксіз. Бұл отандық сынақ зертханалары көрсететін қызметтерден бас тартуға алып келеді және кейбір салалардың Кеден одағына және ЕАЭО-ға мүше көрші елдер зертханаларының ұқсас көрсетілетін қызметтеріне тәуелділігі пайда болуына ықпал етеді.

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында өрт-техникалық өнімдерінің, тыныс алу органдары мен теріні жеке қорғау, ұжымдық қорғау құралдарының, радиациялық және химиялық барлау аспаптарының, дозиметрлық бақылаудың және азаматтық қорғаныстың басқа да мүліктерінің барлық тізбесін толық көлемде қамти алатын сынақ зертханалары жоқ.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасында құрылыс конструкцияларының өрт қаупі қасиеттерін (отқа төзімділік шегі, өрт қауіптілігі сыныбы) айқындау бойынша зертханалық-сынау қондырғылары жоқ, бұл құрылыста қазіргі заманғы құрылыс конструкцияларын пайдалануға мүмкіндік бермейді.

2014 жылы республикада химия және сонымен байланысты өнеркәсіп салаларында 1 241 086 мың АҚШ доллары сомасына өнім өндіріліп, 5 773 321 мың АҚШ доллар сомасына импортталды.

Қосымша жарақтандыру арқылы химия өнімінің сынақ зертханаларын дамыту адамның өмірі мен денсаулығын, қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз етуге арналған, химия өніміне қойылатын

міндетті қауіпсіздік талаптарына сәйкестікті бағалауды жүзеге асыруға, сондай-ақ химия өнімінің пайдаланылу мақсаты мен қауіпсіздігіне қатысты тұтынушыларды шатасуға алып келетін әрекеттердің алдын алуға мүмкіндік береді.

2014 жылы республикада 10 352 702 мың АҚШ доллары сомасына металл және одан жасалған бұйымдар өндірілді, 7 802 230 мың АҚШ доллары сомасына экспортталып, 4 249 673 мың АҚШ долларына импортталды.

Өндірілетін және әкелінетін металлургия өнімдерінің сәйкестігін бағалау, сондай-ақ халықаралық нарықтарға жылжыту үшін болатты, қорытпалар мен олардан жасалған бұйымдарды, оның ішінде мұнайгаз құбырларын сынақтан өткізу және олардың сапасы мен қасиеттерін зерттеу, сондай-ақ олардың бұзылу себептерін айқындау қажет.

2014 жылы республикада 355 978 мың АҚШ доллары сомасына жеңіл өнеркәсіп өнімі өндіріліп, 2 102 877 мың АҚШ доллары сомасына импортталды.

Жеңіл өнеркәсіп технологиялық тұрғыдан экономиканың аграрлық секторымен тығыз байланысты. Алайда, шикізаттың басым бөлігі шетелге ең төмен бағалар бойынша экспортталады. Ал дайын бұйымдар (оның ішінде қазақстандық шикізаттан) республикаға жоғары бағалар бойынша импортталады

Жеңіл өнеркәсіп өнімінің импорты 86% құрайды, осыған байланысты, қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін өндірілетін, сол сияқты республиканың аумағына әкелінетін өнімнің сәйкестігін бағалау үшін пайдаланылатын сынақ базасын жете жарақтандыру қажет.

Ет және сүт өнімдерінің бастапқы көздері ауылдық жерлер болып табылатын фактіні ескере отырып, 60 өңірлік ветеринариялық зертхананы қазіргі заманғы жабдықпен жете жарақтандыру басым бағыт болып табылады.

Экономиканың жекелеген салаларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру және технологиялық процестің қамтамасыз етілуі мен өндірілетін өнім сапасын бақылау үшін қолданыстағы сынақ зертханаларын қазіргі заманғы жабдықпен және материалдармен жете жарақтау талап етіледі.

Қазақстан өзінің жер қойнауының минералдық ресурстарға байлығы мен алуан түрлілігі бойынша пайдалы қазбаларға бай елдер тобына кіреді. Оның минералдық-шикізат базасы отын-энергетикалық кешен (көмірсутектер, көмір, уран), қара, түсті, асыл және сирек кездесетін металдар кен орындарынан тұрады. Әлемдік қорларда Қазақстан үлесі уран бойынша шамамен - 18%, хром - 10%, қорғасын - 9%, мырыш - 8%, күміс - 5%, марганец - 5%, мыс - 5% құрайды.

Біздің ел энергетикалық шикізаттың, қара, түсті, асыл металдардың ірі экспорттаушысы болып табылады, атап айтқанда, 41%-ы әлемде алынатын уранға және 16 %-ы хромға тиесілі.

Бұл ретте қазіргі уақытта экспорттың едәуір үлесін құрайтын түсті және асыл металдардың белсенді қорлары шектелген және 12-15 жылда өндіріліп таусылуы мүмкін.

Әлемдік үрдіске сәйкес шикізат ресурстарын тұтыну көлемінің ұлғаюы оларды анықтау бойынша геологиялық зерттеулер жүргізуді жандандырады. Өндіруді жыл сайын арттыру пайдалы қазбалар қорларының орнын толықтыру үшін геологиялық барлау жұмыстарының көлемін ұлғайтуды қажет етеді.

Республиканың минералдық-шикізат базасының толықтырылуына байланысты проблемаларды шешуге жәрдемдесу мақсатында "Қазгеология" ұлттық геологиялық барлау компаниясы" акционерлік қоғамы құрылды, ол Қазақстан аумағындағы геологиялық барлауға әлемнің ірі халықаралық тау-кен компанияларының инвестицияларын тарту мақсатында "ILUKA"-мен, "RIO TINTO"-мен, "KORES"-мен, " ULMUS FUND"-мен бірге бірлескен жобаларды іске асырып жатыр.

Сонымен бірге, қазіргі заманғы экономикалық жағдайларда барлық дерлік инвесторлар мейлінше зерделенген алаңдарды геологиялық барлауға инвестиция салуға қызығушылық танытып отыр.

Осыған байланысты тау-кен саласы дамыған көптеген елдерде қалыптасқандай геологиялық барлау жұмыстарының бастапқы сатыларын бюджеттік қаржыландыруды арттыру қажет.

4. Бағдарламаның мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары және оны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіштері

Ескерту. 4-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 12.12.2016 № 389 Жарлығымен; өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен.

Бағдарламаның мақсаты - Қазақстанның ұзақ мерзімді экономикалық өсуін қамтамасыз ету үшін хаб қағидатымен тиімді инфрақұрылым құру негізінде елдің макроөңірлерін интеграциялау арқылы бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыру, көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне интеграциялау, транзит әлеуетін іске асыру.

Бұл мақсатқа қол жеткізу мынадай нысаналы индикаторлармен өлшенетін болады:

Нысаналы индикаторлар	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
ЖІӨ-нің болжамды өсімін қамтамасыз ету	ҰЭМ деректері	алдыңғы жылға қарағанда %	ҰЭМ, ДСӘДМ, ИДМ, АШМ, ЭМ, БҒМ, “ Самұрық-Қазына ” ҰАҚ, “ Бәйтерек” ҰБХ ” АҚ	104,1	101,5	100,5	101,7	102,2	102,5
“Нұрлы жол” мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың ЖІӨ өсуіне әсері	ҰЭМ деректері	пайыздық тармақтарда	ҰЭМ, ДСӘДМ, ИДМ, АШМ, ЭМ, БҒМ, “ Самұрық-Қазына ” ҰАҚ, “ Бәйтерек” ҰБХ ” АҚ		1,83	1,49	1,26	0,35	0,57
			ДСӘДМ (жинақтау),						

Жұмыс орындарын құру, оның ішінде:	ДСӘДМ деректері	мың адам	ИДМ, ҰЭМ, АШМ, ЭМ, БҒМ, “Самұрық-Қазына” ҰӘҚ” АҚ, “Бәйтерек” ҰБХ” АҚ	10,4	97,2	111,4	75,3	54,9	54,1
тұрақты		мың адам		4,6	27,3	35,1	17,0	8,2	8,9
уақытша		мың адам		5,8	69,9	76,3	58,3	46,7	45,2
Базалық инфрақұрылым сапасы бойынша ДЭФ рейтингін жоғарылату		әлемдегі орын	ИДМ	62	61	60	59	58	57
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы, оның ішінде теміржол және автомобиль көлігі түрлерімен транзиттік жүктердің көлемін ұлғайту	ведомстволық деректер	млн.тонна	ИДМ			16,3	16,9	17,5	18,1
теміржол көлігі түрімен	ведомстволық деректер	млн.тонна	ИДМ			15	15,5	16	16,5
автомобиль көлігі түрімен	ведомстволық деректер	млн.тонна	ИДМ			1,3	1,4	1,5	1,6
су көлігі түрімен	ведомстволық деректер	млн.тонна	ИДМ			0,001	0,002	0,003	0,004

Қойылған мақсатты шешу үшін мынадай міндеттерді шешу көзделеді:

1. Қазақстанның заманауи көліктік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның халықаралық көлік жүйесіне интеграциялануын қамтамасыз ету

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Автожол саласы									
Автокөлік жобаларын іске асыру нәтижесінде хаб-қалалар	ведомстволық деректер	сағ.	ИДМ, "Қаз-Авто-Жол" АҚ	115	115	115	110		90

Магистральдық теміржол желісінің тозуы	"ҚТЖ" ҰК" АҚ деректері	%	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ			60	58	56	54	
Жүк жылжымалы құрамының тозуы	"ҚТЖ" ҰК" АҚ деректері	%	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ			44	43	42	40	
Жолаушылар жылжымалы құрамының тозуы	"ҚТЖ " ҰК" АҚ деректері	%	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ			46	44	43	42	
Теміржол вокзалдарының ұлттық стандарттар талаптарына сәйкес болуы	"ҚТЖ" ҰК" АҚ деректері	%	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ			29	32	35	40	
Әрбір оператор үшін нарықта кемінде 7 % үлесі бар жүк және жолаушы тасымалдау саласындағы тәуелсіз ірі операторлар саны	"ҚТЖ" ҰК" АҚ деректері	бірлік	ИДМ			4	4	4	5	
Жүк тасымалы көлеміне қарағанда поезд қозғалысы қауіпсіздігін бұзу оқиғалары санының (1 млн.тг /км брутто) төмендеуі	ИДМ деректері	%	ИДМ			0,6	0,8	0,9	1,0	
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы Қытайдан Еуропаға баратын транзиттік контейнерлік поездардың жылдамдығын ұлғайту	"ҚТЖ" ҰК" АҚ деректері	км/тәулік	ИДМ			930	950	980	1010	1050
Автомобиль көлігі										
Тұрғындарының саны 100 адамнан асатын елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен қамтуды қамтамасыз ету	ЖАО деректері	%	ЖАО (жауапты), ИДМ (жинақтау)			80	90	93	96	

Халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы қазақстандық тасымалдаушылардың үлесі	ЖАО деректері	%	ИДМ			40	43	45	47
Белгіленген стандарттарға сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялардың үлесі	ЖАО деректері	%	ЖАО (жауапты), ИДМ (жинақтау)			60	82	85	90
Тұрақты жолаушылар маршруттарындағы тозған автобустар үлесін қысқарту	ЖАО деректері	%	ЖАО (жауапты), ИДМ (жинақтау)			65	60	55	50
Шұғыл жедел қызметтердің, шұғыл жедел қызметтерді шақыру құрылғыларымен жарақтандырылған АҚК-ның жол-көлік оқиғалары кезінде көмек көрсетуі үшін шақыру уақытын ("алтын уақытты" пайдалану мүмкіндігі) қысқарту	ИДМ деректері	мин.	ИДМ				8	6	4
Такси тасымалдаушылары санының ұлғаюуы	ЖАО деректері	бірлік	ЖАО (жауапты), ИДМ (жинақтау)			13000	14000	16000	19000
Көліктік бақылау жылжымалы бекеттерінің тозу деңгейінің төмендеуі	ведомстволық деректер	%	ИДМ			75	50	25	0
Су көлігі									
Қазақстанның теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту	"АХТ СП" ҰҚ" АҚ пен Құрық портының деректері	млн. тонна	ИДМ, "ҚТЖ" ҰҚ" АҚ, "АХТ СП" ҰҚ" АҚ			19,5	21,5	23,5	23,5
Ақтау және Құрық порттарынан құрғақ және паромдық жүктерді	КТТФ және KTZ Express		ИДМ, "КТТФ" ҰТҚҚК" АҚ,						

өткізу пункттеріне дейін (0,05- ден 5 км дейін) автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау	ведомстволық деректер	%	ИДМ		-	30	70	100
Дүниежүзілік Банктің логистика тиімділігі индексіне "Кеден тиімділігі" бойынша позицияны жақсарту	Дүниежүзілік Банктің деректері	орын	Қаржымині МКК		90		60	
Дүниежүзілік Банк логистикасының тиімділігі индексіне (LPI) Қазақстанның позициясын жақсарту	Дүниежүзілік Банктің деректері	орын	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ		60		50	
Қытай - ЕО бағыты бойынша транзит жүктерін тарту	ведомстволық деректер	мың ДФЭ	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ		50,1	104,2	218,8	481
Ресей, ЕО - Орта Азия бағыты бойынша транзит жүктерін тарту	ведомстволық деректер	млн. тонна	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ		9	10	11	12

2. Индустриялық инфрақұрылымды және туристік инфрақұрылымды дамыту

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Аппарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
АЭА ("ҰИМТ", "Қорғас-Шығыс қақпасы") аумағында кәсіпкерлер салған жеке инвестициялардың жалпы көлемі, оның ішінде	"Самұрық-Қазына" ҰАҚ-ның деректері	млрд. тенге	"Самұрық-Қазына" ҰАҚ, ИДМ, ЭМ	53,1	70,6	33,4	172	403,1	224,5
"ҰИМТ" АЭА				38,6	60,5	30	168	402,1	220,5
"Қорғас-Шығыс қақпасы" АЭА				14,5	10,1	3,4	4	1	4

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Экономиканың электр энергиясына қажеттілігін өтеу	ЭМ деректері	%	ЭМ	100	100	100	100	100	100

4. Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылықтың инфрақұрылымын және жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу).

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру желілерінің тозуы	ҰЭМ деректері	%	ҰЭМ, ЖАО	67	65	63	60	57	53

5. Алып тасталды - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен.

6. Білім беру саласындағы инфрақұрылымды дамыту

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Авариялық мектептердің, үш ауысыммен оқытатын мектептердің қысқартылған санының олардың жалпы санындағы үлесі	БҒМ деректері	%	БҒМ	21	35	80	100		
3 жастан 6 жасқа дейінгі балаларды мектепке дейінгі тәрбиемен және оқытумен қамту	БҒМ деректері	%	БҒМ	78,6	81,1	82,7	87,5	90	100
ИИДМБ басым салалары үшін базалық 11 ЖОО-ның бейінді магистратурасында даярланған кадрлар саны	БҒМ деректері	бірлік	БҒМ				1900	2800	3500

Жетекші шетелдік ғылыми парктер, компаниялар және халықаралық қаржы ұйымдары түріндегі әріптестердің саны ¹	БҒМ деректері	бірлік	БҒМ		1	2	3	6	6
"Назарбаев университеті" ДБҰ бағдарламалық-нысаналы және гранттық қаржыландыру шеңберінде іске асырылған ғылыми жобалардың саны ¹	БҒМ деректері	бірлік	БҒМ	5/20	7/22	7/22	7/22	10/40	10/40
Ұжымдық пайдалануға арналған зертханалар базасында орындалатын тіркелген ғылыми бағдарламалардың саны	ДСӘДМ деректері	бірлік	БҒМ	5	8	10	13	15	18

¹Іс-шаралар тиісті жылға арналған бюджеттің мүмкіндіктеріне қарай "Республикалық бюджет туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес нақтыланады

7. Кәсіпкерлік субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпкерлік субъектілері өндірген өнім көлемі	"Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері	млрд теңге	ҰЭМ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ		224	313	344	350	351
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпкерлік субъектілері құрған жаңа жұмыс орындарының саны	"Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері	бірлік	ҰЭМ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ		7922	19786	21247	21539	21597

Ауыл шаруашылығындағы еңбек өнімділігі	ҰЭМ СК деректері	мың теңге	АШМ	572,8	750	990	1050	1100	1300
--	------------------	-----------	-----	-------	-----	-----	------	------	------

11. "Бизнестің жол картасы 2020" кәсіпкерлікті қолдаудың бірыңғай бағдарламасының жобаларын инфрақұрылыммен қамтамасыз ету

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Индустриялық аймақтардың инфрақұрылыммен қамтамасыз етілуі	ҰЭМ деректері	%	ҰЭМ, ЖАО		100	100			
Кәсіпкерлердің жобаларын инфрақұрылыммен қамтамасыз ету	ҰЭМ деректері	бірлік	ҰЭМ, ЖАО		42	27			

12. Зертханалық базаларды дамыту арқылы өнім сапасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Кеден одағының техникалық регламенттерінің талаптарын қамту	ИДМ деректері	КОТР саны	ИДМ, ҰЭМ, ІІМ, АШМ	18	20				

13. Болжамды ресурстарды бағалай отырып, Қазақстан аумағын зерделеуді қамтамасыз ету

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Болжамды ресурстардың көлемі:	ИДМ деректері		ИДМ						

алтын		тонна				105		
мыс		млн. тонна				1,3		
полиметалдар		млн. тонна				3,5		

5. Негізгі бағыттар, қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары мен тиісті шаралар

Ескерту. 5-бөлімге өзгерістер енгізілді - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255; 12.12.2016 № 389; 29.12.2016 № 398 Жарлықтарымен.

Хаб негізінде макроөңірлерді дамыту негізіндегі аумақтық даму бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыруға бағытталады.

Экономикалық әлеуеттің ұтымды аумақтық ұйымдастырылуын және халықтың тыныс-тіршілігі үшін қолайлы жағдайлар жасау Елді аумақтық-кеңістікте дамытудың 2020 жылға дейінгі болжамды схемасында көзделген.

Хаб-қалалар экономикалық өсу және ел халқын тарту орталықтарына айналады. Олар жоғары сапалы білім беру, ақпараттық және көліктік қызметтер көрсету, бәсекелестікті жоғарылату, шетел инвесторлары үшін тартымды жағдайлар жасау есебінен адами капиталды дамыту және оны өнімді пайдалануды қамтамасыз етеді.

Солтүстік макроөңірдегі хаб Астана қаласы болады. Өскемен қаласы орталық-шығыс макроөңірдің хабы болады. Ақтөбе қаласы - батыс макроөңірдің хабы. Шымкент пен Алматы - оңтүстік макроөңірдің хабтары.

Астанадан коммуникацияның барлық түрлері басқа макроөңірлердің хабтарына бағытталады болады. Макроөңірлердің басқа ірі қалалары екінші деңгейдегі қалалар ретінде дамитын болады, олар хабпен "шұғыла" қағидаты бойынша тығыз байланыста болады.

Өсу және іскерлік белсенділік орталықтары ретінде хабтардың дамуы Қазақстанда урбандалудың деңгейін көтеруге ықпал ететін болады. Мынадай негізгі автожол жобалары іске асырылатын болады: Батыс Қытай – Батыс Еуропа; Астана - Алматы; Астана - Өскемен; Астана - Ақтөбе - Атырау; Алматы - Өскемен; Қарағанды - Жезқазған - Қызылорда; Атырау - Астрахань.

Астана географиялық тұрғыдан сәтті орналасқан теміржол және автомобиль желілерінің көліктік торабы болып табылады, қала халқының саны 2020 жылға қарай 852,9 мың адамнан 991 мың адамға дейін өседі.

Астана хабы өңіраралық автожолдар желілері: "Орталық-Шығыс", "Орталық-Оңтүстік", "Орталық-Батыс" жобаларын іске асыру есебінен барлық макроөңірлерді байланыстыратын орталық болады, сондай-ақ солтүстік макроөңірдің тораптық орталығы болады. Магистральдық автомобиль және теміржол қатынастары арқылы, сондай-ақ авиажелілер есебінен Астана барлық макроөңірлерді бірыңғай көлік хабына байланыстыруға тиіс. Тиімді жұмыс істейтін көліктік-логистикалық және

әлеуметтік-мәдени байланыстар жүйесі құрылады, бұл өз кезегінде, экономикалық өсуге қосымша серпіліс береді.

Жаңа елорда белсенді құрылыс орталығына айналды. Астанада ірі білім беру және медициналық кластер қалыптастырылған, ғылым дамып келеді.

Екпіндей өсу әлеуметтік инфрақұрылымға, атап айтқанда мектептерге, балабақшаларға, емханаларға айтарлықтай жүктеме түсірді.

Инженерлік-коммуникациялық және көлік инфрақұрылымының дамуы Астананың транзиттік және өндірістік-өткізу әлеуетін едәуір ұлғайтады.

Астана хаб-қаласының аумақтық-кеңістікте орналасуының бәсекелік артықшылықтарын іске асыру қаланы халықаралық ұйымдар мен трансұлттық корпорациялар үшін тартымды етеді, олар оны диалог алаңы ретінде қарастыратын болады.

1,5 млн. адамнан аса халқы бар Алматы қаласы оңтүстік макроөңірдің хабына айналады. 2020 жылға қарай оның саны 1 882,5 мың адамға дейін өседі.

Алматы хабының дамуы желілік өсу аймағы ретінде Алматы облысы аудандарының үшінші деңгейдегі қалалары: Қарасай, Талғар, Іле, Еңбекшіқазақ, Жамбыл аудандары, Есік, Қапшағай, Қаскелең, Талғар қалалары, Байсерке, Боралдай, Жетіген, Қараой, Өтеген батыр, Ұзынағаш, Шамалған кенттері қамтылған Алматы агломерациясын қалыптастырумен байланысты болады, Алматы қаласын қоса алғанда, олардағы халық саны 2020 жылға қарай 2668,2 мың адамнан 3063,9 мың адамға дейін өседі.

711,9 мың адам халқы бар Шымкент қаласы Оңтүстік макроөңірдің хабы болады. Қала халқының саны 2020 жылға қарай 796,9 мың адамға дейін ұлғаяды.

Оңтүстік макроөңір арқылы экономикалық қатынастардың дамуына ықпал ететін сауда жолдары өтеді. Бүгінде бұл мүмкіндіктер көп есе өсті. Ұтымды көліктік-экономикалық жағдай, мол еңбек рерустары, қазіргі заманғы телекоммуникациялық желі, шектес мемлекеттерге жылдам әрі жедел шығу отандық кәсіпкерлер үшін де, шетелдік бизнесмендер үшін де қолайлы инвестициялық ахуал жасайды.

Азық-түлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету, сатып алуды ұйымдастыру және ауыл шаруашылығы өнімдерін өткізу бойынша қойылған міндеттерді тиімді шешу үшін көліктік-логистикалық және көтерме-бөлшек сауданың қазіргі заманғы инфрақұрылымы құрылатын болады. Батыс Еуропа - Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізінің құрылысы оңтүстік макроөңірдің экономикасын, сондай-ақ Еуропа мен Азияның арасын байланыстырушы буын ретінде Оңтүстік Қазақстанның және жалпы еліміздің рөлін күшейтеді.

Халық саны 439,5 мың адамды құрайтын Ақтөбе қаласы батыс макроөңірдің хабы болады. 2020 жылға қарай халық саны 470,3 мың адамға дейін ұлғаяды. Батыс макроөңір негізгі теміржол желілері және халықаралық автомагистральдар өтетін ірі көліктік және транзиттік торап болып табылады.

328,6 мың адам халқы бар Өскемен қаласы орталық-шығыс макроөңірдің хабы болады. 2020 жылға қарай оның халқы 361 мың адамға дейін көбейеді. Орталық-шығыс макроөңірдің тиімді көліктік-логистикалық жүйесін қалыптастыру көлік инфрақұрылымын, трансшекаралық сауданы дамытуға жаңа серпін береді, өзара пайдалы ынтымақтастықтың (экспорт-импорт) өсуіне, сондай-ақ макроөңірдің транзиттік әлеуетін барынша іске асыруға ықпал етеді.

Орталық-шығыс макроөңірде хабтың дамуы Қытайдан Қазақстанға, Шығыс және Батыс Еуропа елдеріне жүктерді жеткізудің және сақтаудың бірыңғай жүйесін құрады, оның мультимодальдық орталығы өтіп жатқан жүк легіне ғана емес, жергілікті халыққа да қызмет көрсетеді.

Бағдарламаны іске асырудан барынша жоғары әлеуметтік-экономикалық нәтиже алу мақсатында инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылымды және тұрғын үй инфрақұрылымын дамытуды жоспарлау кезінде қалыптасып отырған демографиялық үрдістер және көші-қон ағындарының қарқындылығы ескерілетін болады, олар хабтар мен екінші деңгейдегі қалалардың дамуына қарай күшейе түседі.

Екінші деңгейдегі қалалар бірқалыпты өсумен және өмір сүрудің орташа стандарттарымен ерекшеленетін болады. Мұнда бүкіл ел бойынша бірдей болып келетін инфрақұрылым мен әлеуметтік стандарттардың қажетті деңгейі сақталатын болады.

Халықтың күтілетін көші-қон қозғалысының артуын ескере отырып, көші-қон ағындарын реттеу, оның ішінде қала маңындағы аймақтарды дамыту арқылы реттеу шараларын көздейтін өңірлік саясатты үнемі түзетіп отыру, халықтың нақты қажеттілігіне сай келетін және оның санының одан әрі өсуін ескеретін білім беру, денсаулық сақтау, мәдениет инфрақұрылымын дамыту, сондай-ақ қалаішілік көлік инфрақұрылымын дамыту қамтамасыз етілетін болады.

Ішкі көші-қон саласында еңбек ресурстарын жұмыс күші шамадан артық елдің оңтүстік аймақтарынан солтүстік, солтүстік-шығыс және солтүстік-батыс өңірлерге көшіруді ынталандыру бөлігінде көші-қон саясатын түзету жүзеге асырылатын болады.

Макроөңірлердің базалық инфрақұрылымын (жолдар, порттар, энергетикалық тораптар) дамыту құрылыс материалдары, туризм, өңдеу өнеркәсібі сияқты сабақтас салалар үшін оң әсер етеді, сондай-ақ тұтастай ел экономикасына маңызды мультипликативтік әсер етеді.

Тасымалдау жылдамдығын және көлік бағыттарын ұлғайту, көлік шығыстарын төмендету және энергиямен тиімді қамтамасыз ету іскерлік белсенділіктің, өнімділіктің және елдің көлік әлеуетінің өсуіне оң ықпал етеді.

Индустриялық инфрақұрылымды және туризмді дамыту, ШОБ субъектілерін қолдау және өмір сүру жағдайларын жақсарту макроөңірлердің экономикасын әртараптандыруға, жұмыспен қамтуды және халық табысының деңгейін жоғарылатуға, сондай-ақ олардың әл-ауқатын өсіруге септігін тигізетін болады.

Басым инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру, сондай-ақ халықаралық қаржы ұйымдарының тарапынан инвестициялар тарту экономиканың бәсекеге қабілеттілігін нығайту үшін алғышарттар жасайды және өңірлік сәйкессіздіктерді төмендетуге ықпал ететін болады.

Осы Бағдарлама мынадай бағыттарды іске асыруға бағытталған.

Инфрақұрылымды дамыту

5.1 Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту

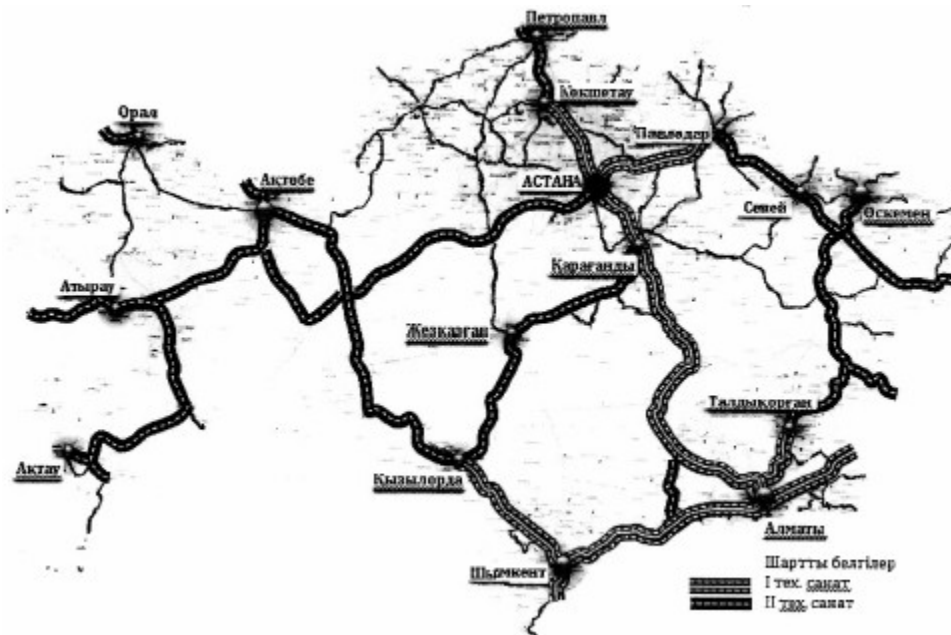
Ескерту. 5.1-кіші бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 12.12.2016 № 389 Жарлығымен.

1. Автомобиль жолдарын дамыту

Макроөңірлердің, оның ішінде хаб-қалалардың даму деңгейін арттыру үшін осы Бағдарлама шеңберінде өңірлер арасында, бірінші кезекте қалыптасып келе жатқан хаб-қалалардың арасында, инфрақұрылымдық қамтамасыз етуді, макроөңірлер ішінде көліктік коммуникациялардың қолжетімділігі мен олардың айналасындағы аудандармен және негізгі нарықтармен байланысын жақсартатын физикалық әрі "экономикалық арақашықтықтарды" қысқарту жөніндегі шаралар көзделген.

Астананы "шұғыла" қағидаты бойынша өңірлермен байланыстыратын тиімді өңіраралық автожолдар желісін құру үшін 2015 жылдан бастап 2020 жылға дейінгі кезеңде 8 мың км жуық 1 және 2-санаттағы автомобиль жолдары салынатын және реконструкцияланатын болады.

Бағдарлама шеңберінде іске асырылатын жобалар



Қазақстанның "шұғыла" қағидаты бойынша кеңістікте даму жүйесін қалыптастырудың ерекшеліктері мен перспективалары ескеріле отырып, мынадай жобалар іске асырылатын болады:

"Орталық - Оңтүстік" жобасы "Астана - Қарағанды - Балқаш - Алматы" бағыты бойынша Қарағанды және Балқаш қалалары арқылы екі ірі Астана мен Алматы хабтарын және, тиісінше, орталық-шығыс макроөңірін оңтүстікпен қосуға мүмкіндік береді, ол шекарамаңы аумақтарының транзиттік әлеуетінің мүмкіндіктерін кеңейтуге, сыртқы нарықтарға экспортты ұлғайтуға, көліктік-логистикалық көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруға мүмкіндік береді. Автомобиль

жолы цемент және асфальт-бетон жабыны бар 1-техникалық санатқа ауыстырылатын болады, бұл бағыт бойынша орташа тәуліктік қарқындылық 10 мыңнан астам авто/тәулікті құрайды. Оңтүстік өңірді орталықпен, солтүстікпен және шығыспен сапалы қосуды қамтамасыз ететін осы бағыттың экономикалық маңыздылығын ескере отырып, перспективада хаб-қалалардағы халықтың өсуіне байланысты автокөлік құралдарының қарқынды өсуі 15 мың авто/тәулікті құрайды деп күтілуде. Жоба 2021 жылы аяқталады.

"Орталық - Шығыс" жобасы "Астана - Павлодар - Семей - Қалбатау - Өскемен" бағыты бойынша Павлодар және Қалбатау елді мекендері арқылы Астана және Өскемен қалалары арасында сапалы көліктік байланысты қамтамасыз етеді деп болжанып отыр, бұл транзиттік жүктерді тартуға, отандық тауарларды экспорттауға, туристік кластерді дамытуға ықпал ететін болады. Автомобиль жолы цемент және асфальт-бетон жабыны бар 1 және 2-техникалық санатқа ауыстырылатын болады. Неғұрлым көп орташа тәуліктік қарқындылық Астана - Павлодар учаскесіне тиесілі болады (9 мыңнан астам авто/тәулік), Павлодар - Семей - Қалбатау - Өскемен учаскесінде орташа тәуліктік қарқындылық 5 мыңнан астам авто/тәулікті құрайды. Жоба 2020 жылы аяқталады.

"Орталық - Батыс" жобасы "Ақтөбе - Атырау - Астрахань" жолына қосылатын "Астана - Арқалық - Торғай - Ырғыз - Шалқар - Қандыағаш" бағыты бойынша Астананы батыс өңірлермен қосады, сол арқылы орталық және батыс өңірлердің арасында жүк айналымының ұлғаюы, олардың кооперациясы, автомобиль, теңіз және теміржол көлігі тасымалының интеграциясы үшін жағдай жасалады, қазақстандық теңіз порттары арқылы отандық тауарлар үшін жаңа нарықтарға жол ашылады. Автомобиль жолы жекелеген учаскелер бойынша асфальт-бетонды жабыны бар 2-техникалық санатқа ауыстырылды, перспективада орташа тәуліктік қарқындылығы тәулігіне 9 мың авто/тәулікті құрайды. Жоба 2021 жылы аяқталады.

"Батыс Еуропа - Батыс Қытай" көліктік дәлізі құрылысының аяқталуымен қатар, 2016 - 2019 жылдары мына жолдарды салу мен реконструкциялау жобалары іске асырылатын болады: Алматы - Өскемен, Астана - Петропавл - РФ шекарасы, Қызылорда - Жезқазған - Қарағанды - Павлодар, Үшарал - Достық, Орал - Каменка, Ақтөбе - Атырау - Астрахань, Жетібай - Жаңаөзен - Түрікменстан шекарасы, Мерке - Бурылбайтал, Омбы - Павлодар - Майқашағай, Жезқазған - Петропавл, Бейнеу - Ақжігіт - Өзбекстан шекарасы, Таскескен - Бақты, Щучинск - Зеренді, Өскемен - Катон-Қарағай - Рахманов қайнары, Астана қаласының оңтүстік-батыс айналма жолы, Қостанай - Қарабұтақ, Ұзынағаш - Қарасай батыр.

Бұдан басқа, халықаралық автомобиль тасымалдарының көлемін ұлғайту және сапалы өткізу қабілетін қамтамасыз ету үшін Қытай Халық Республикасымен шекарада қосымша "қақпа" - "Нұрлы жол" автомобиль өткізу пункті құрылатын болады, ол Қазақстан-Қытай шекарасындағы екінші автомобиль пункті болады. "Нұрлы жол" мемлекеттік және жеке әріптестердің еліміздің көліктік-логистикалық әлеуетін нығайтудағы өзара іс-қимылының шекара маңындағы "нүктесі" болмақ, бұл одан әрі бүкіл республика бойынша толыққанды көліктік-логистикалық кластерлерді дамыту үшін модельдік нысан ретінде қызмет етеді.

Сонымен қатар автожол саласындағы, оның ішінде Алматы (ҰАААЖ), Шымкент қалаларының және басқа транзиттік бағыттарда орналасқан ірі қалалардың айналма жолдарын салу кезінде МЖӘ жобалары іске асырылатын болады.

Үздік халықаралық тәжірибені игеру, көрсетілетін қызметтер сапасын жақсарту және автожол құрылысы секторына заманауи технологияларды тарту үшін жобаларды іске асыру халықаралық қаржы ұйымдарымен (бұдан әрі - ХҚҰ) бірлесіп жүзеге асырылатын болады.

Осы Бағдарлама шеңберінде қазірдің өзінде салынған автомобиль жолдарының сақталуы және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын реконструкциялау макроөңірлерді сапалы автомобиль қатынасы бар бірыңғай біртұтас жүйеге біріктіреді, бұл макроөңірлер мен хаб қалалардың жақындасуына және өзара дамуына мүмкіндік береді, сондай-ақ еңбек көші-қонын жақсартады және азаматтардың қозғалысына ыңғайлы жағдай жасайды.

Республикалық желінің жай-күйін жақсарту үшін күтіп ұстау бойынша қаржыландыру көлемін кемінде 3 есе ұлғайту, сондай-ақ жолды жөндеумен қамтуды 1 мың км-ден 3,5 мың км-ге дейін кеңейту қажет.

Бұл ретте, жолдарды күтіп ұстау мен жөндеуге жұмсалатын шығыстардың тиімділігін арттыру үшін ақаусыз күтіп ұстау жөніндегі келісімшарттардың немесе нәтижеге бағдарланған келісімшарттардың жаңа нысандарына көшу қажет.

Бұл келісімшарттардың басты айырмашылығы жұмыс көлемін сандық есепке алудан жолдың жай-күйінің сапалы көрсеткіштеріне көшу болып табылады, ал мердігер жұмысты орындаудың реттілігі мен технологияларын дербес айқындауға құқығы болады.

Жобаларды іске асыру нәтижесіне еліміздің "шұғыла" қағидаты бойынша өзара байланысқан әрбір өңірі үшін өнімнің өзіндік құнындағы көлік шығыстарын қысқарту, өңіраралық тасымалдау жылдамдығын ұлғайту және тиісінше, жолға кететін уақытты және жолды пайдаланушылардың пайдалану шығыстарын қысқарту, сондай-ақ жол-көлік оқиғалары санын қысқарту арқылы экономикалық пайда есебінен қол жеткізілетін болады. Жобалардың инвестициялық сатысы кезеңінде 200,0 мың жұмыс орны құрылатын болады.

Автомобиль жолдары жүйесінің жақсаруымен және автокөлік құралдары қарқынының өсуімен бірге автомобиль жолдарын пайдаланушылар үшін жол бойы сервистерінің сапалы қызметіне қажеттілік ұлғаюда.

Осыған байланысты халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдары бойында сервис объектілерін салу арқылы "Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары. Жол сервистері объектілеріне және олардың көрсетілетін қызметтеріне қойылатын талаптар" Қазақстан Республикасының ұлттық стандартына сәйкес жол маңындағы сервистерді дамыту жоспарланған.

2020 жылға дейін "Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары. Жол сервистері объектілеріне және олардың көрсетілетін қызметтеріне қойылатын талаптар" ұлттық стандартына сәйкес келетін 260 сервис объектілерін салу, қайта құру және толық жасақтау жоспарланған:

1) 31 сервис объектісін республикалық бюджет есебінен, оның ішінде "Орталық - Оңтүстік", "Орталық - Шығыс", "Орталық - Батыс" бағыттары бойынша жобалар, сондай-ақ автожолдарды реконструкциялаудың басқа да жобалары шеңберінде қаржыландыру жоспарланған;

2) 229 сервис объектісін жүйелі бизнес құрылымдарды, оның ішінде ірі кәсіпкерлік субъектілерін және мүдделі инвесторларды тарту арқылы кешенді сервис объектілерін салу, қайта құру және толық жасақтау жоспарланған.

Бұл ретте, жекеше сектордың мүдделілігін ұлғайту үшін халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолдары бойында перспективалы сервис объектілерінің орналасу схемасы бекітіледі, сондай-ақ рұқсат құжаттарын беру рәсімін оңайлату, жергілікті атқарушы органдардың салынып жатқан және жоспарланған сервис объектілеріне инженерлік коммуникацияны жүргізу мүмкіндігі қаралады.

Автожол саласын дамыту шеңберінде 2020 жылға дейін республикалық маңызы бар 7 мың км автожолға ақылылықты енгізу мүмкіндігі қаралады. Ақылы автомобиль жолдарын (учаскелерін) салуды және пайдалануды бақылауды автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті мемлекеттік орган жүзеге асырады.

"Батыс Еуропа - Батыс Қытай" халықаралық дәлізі, Астана - Теміртау, Астана - Павлодар, Алматы - Талдықорған, РФ шекарасы - Орал - Ақтөбе, Атырау - Ақтау, (Омбы бағытында) РФ шекарасы - Павлодар, Петропавл - Шучинск, Қостанай - Атбасар - Астана учаскелерінде I, II және III техникалық санаттағы автомобиль жолдарында ақылы қозғалысты ұйымдастыру мүмкіндігі қаралады.

Автомобиль жолдарының тармақталған желісін, халықтың төмен тығыздығын, әлемдік тәжірибені ескере отырып, сондай-ақ қажетті инвестициялар көлемін қысқарту мақсатында ақы алудың ашық жүйесін енгізу мүмкіндігін қарау жоспарланып отыр.

Автожолдарда жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғаларын қысқарту және болдырмау мақсатында республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында елді мекендердің жақын жерлердегі жерүсті және жерасты жаяу жүргіншілер өткелдерін салу көзделетін болады.

Автокөлік құралдарының, қауіпсіз жол қозғалысын қамтамасыз ету үшін республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автожолдар салу және реконструкциялаудың барлық жобаларында елді мекендерге кіреберіс жолдарды және көлік айырықтарын жарықтандыру көзделген. Сондай-ақ, ақылы жолға кіру және аралық аркаларда жол қозғалысын мониторингтеу және басқару, жол жағдайлары бойынша жүргізушілерді хабардар ету міндеттерін шешетін метеодатчиктер, ақпараттық тақта орнатылатын болады.

Бұдан басқа, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ұстау шеңберінде апаттық қауіпті жол учаскелерінде жол белгілерін ауыстыру және қою, шуыл жолақтарын және қоршауларды орнату бойынша жұмыстар жыл сайын жүзеге асырылуда.

2. Теміржол секторын және логистиканы дамыту

Көліктік дәліздерді дамыту және одан әрі әртараптандыру транзиттік жүк айналымын арттыру қажеттілігіне негізделген, онда тасымалдарды контейнерлеу маңызды рөл атқарады. Таяу кезеңдегі негізгі міндет теңізге қарағанда құрлықтағы бағдарлардың бәсекеге қабілетті жағдайларын жасау болып табылады, онда жеткізу құны мен уақыты негізгі басымдық болып табылады.

Трансқазақстандық дәліздердің экономикалық тиімділігін қамтамасыз ету үшін көліктік-логистикалық инфрақұрылым объектілеріне тікелей және жанама иелік ету арқылы сауда легінің туындау орнында да, сол сияқты жүктің қарсы ағынын қалыптастыруда да отандық компаниялардың қатысуы маңызды. Бұл үшін ел ішінде де, сол сияқты шетелде де заманауи

көліктік-логистикалық орталықтар желісі құрылатын болады, сондай-ақ "тар жерлерді" жою және теміржол инфрақұрылымының қуатын ұлғайту жұмыстары жалғастырылады.

Еуропалық тәжірибені қолдана отырып, жүйенің тірек бөлігі көліктік-логистикалық орталықтар жүйесіне негізделеді, олардың ішінде ең маңыздысы Қорғас - Шығыс қақпасы және Достық , Батыс қақпасы - Ақтау және Құрық порттары, өңірлердегі көліктік-логистикалық орталықтар болады.

Қытай - Орталық Азия елдері бағыты бойынша транзиттік тасымалда пайдаланылатын желінің өткізу қабілетін арттыру мақсатында "Алматы-1 - Шу" учаскесінде ұзындығы 110 км құрайтын, іске асыру мерзімі 2017 жылға белгіленген екінші жолдардың құрылысы басталды. Бұл желі жеткізу мерзімін қысқарту және тиісінше көлік шығыстарын азайту есебінен шетелдік жүк жөнелтушілер үшін қазақстандық бағдардың тартымдылығын арттырады.

2015 жылы ұзындығы 14 км Боржақты - Ерсай жаңа теміржол желісі салынды, бұл перспективалы Құрық паром кешенін теміржол магистралімен қосуға мүмкіндік берді және алдағы уақытта тікелей Құрық портына жақын аумақтарда орналастыру жоспарланған кеме жасау/кеме жөндеу зауыты, металл конструкциялары зауыты және басқа объектілер сияқты салынып жатқан өндірістерге қызмет көрсетуге мүмкіндік береді.

2016 жылдың соңына дейін "Жезқазған-Бейнеу" теміржол желісін тұрақты іске қосу жоспарлануда, бұл елдің орталығы мен батысын өзара байланыстыратын болады. Аталған магистральді іске қосу Орталық Қазақстаннан Ақтау портына, Түрікменстанмен шекараға және Парсы шығанағы елдеріне дейін қысқа теміржол қатынасын қалыптастыруды қамтамасыз етіп, ел теміржолдарының негізгі арқауын қалыптастырады.

2020 жылға қарай Астана қаласының теміржол вокзалы тез өсіп жатқан елорда халқына қызмет көрсете алмауы мүмкін. Осыған байланысты, Астана қаласының теміржол торабын дамыту, жолаушыларға қолайлы және жайлы жағдайлар жасау мақсатында "ҚТЖ" ҰК" АҚ меншікті қаражаты есебінен "Вокзал кешені құрылысын қоса алғанда, Астана теміржол торабын дамыту" жобасын іске асыру басталды. Жаңа вокзалдың өткізу қабілеті тәулігіне 35 мың жолаушыға есептелген, бұл қазіргі вокзалмен жиынтығында ұзақ мерзімді перспективада астаналық жолаушылар легіне қызмет көрсету қажеттілігін, оның ішінде "ЭКСПО - 2017" халықаралық мамандандырылған көрмесіне қатысушылардың жоспарланған санын есепке алғанда, толық қамтиды. Жаңа вокзал құрылысының аяқталуы 2017 жылғы мамыр айына жоспарланған. Бұл ретте жобаны іске асыру ауқымды инвестициялар көлемін қажет етеді. Халықаралық тәжірибеге негізделе отырып әлеуметтік маңызды болып табылатын және елдегі стратегиялық мақсаттарға қол жеткізуге бағытталған мұндай ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру әртүрлі көздерден қоса қаржыландыру жолымен жүзеге асырылады. Осыған байланысты, жаңа вокзалдың құрылысы кезеңінде қосымша қолдау шараларын қолдану мүмкіндігі қаралатын болады.

Жолаушылар вагондарын жаңарту мақсатында әлеуметтік мәні бар тасымалдарды қамтамасыз ету үшін "ҚТЖ" ҰК" АҚ 2016 - 2017 жылдары қарыз қаражатын тарту есебінен шамамен 223 жаңа жолаушылар, оның ішінде мүгедектерге қолжетімді вагондарды сатып алуды жоспарлауда. Қарыз қаражатын тарту әлеуметтік мәні бар қатынастар бойынша теміржол жолаушылар тасымалын субсидиялаудың әзірленген жаңа тетігі негізінде жүзеге асырылады.

Сыртқы терминал желісі басымдықпен Азия мен Еуропа арасындағы Каспий маңы елдерінің қазіргі теңіз және "құрлық" порттарында, Қара теңіз және Балтық бассейндері, Қытай, Ресей, ЕО елдері, Парсы шығанағы сауда бағыттарында қалыптастырылатын болады.

Бұл жүйенің негізгі транзиттік осі Ляньюньган/Чунцин/Үрімші, одан әрі Достық/Алтынкөл (Қорғас) арқылы Ресей/Беларусь/Украина/Еуропаның Балтық маңы елдеріне өтеді.

Құрылып жатқан көліктік-логистикалық орталықтар желісін және халықаралық ынтымақтастықтың шегін кеңейтуді пайдалана отырып, жүктің тиімді шоғырлануының немесе таралуының негізгі нәтижесі жүйелі контейнерлік поездарды іске қосу болады.

Шығындарды қысқарту мақсатында барлық жеткізу желісін бірыңғай және толық логистикалық жүйе ретінде қарау маңызды. Ол үшін логистикалық көрсетілетін қызметтер бір жерде (негізінен көліктік-логистикалық орталықтарда) шоғырланады, бұл әртүрлі тасымалдаушылардың жеке-жеке тасымалдауы кезіндегі қосымша екі есе құнын төлемей, бірыңғай оператордың жеткізудің бүкіл жолындағы жалпы құнын қалыптастыруына мүмкіндік береді. Бұған елдегі аралас (мультимодальдық) тасымалдауларды одан әрі дамыту жолымен қол жеткізіледі.

Сондай-ақ тасымалдаушылар және тасымалданатын тауарлардың өндірушілері болып табылатын әлемдік әріптестермен халықаралық қатынастарды жолға қою жөніндегі жұмыс жалғасатын болады, бұл екі бағытта көлік құралдарын толық жүктеуді қамтамасыз етуге мүмкіндік беріп, көлік құрамдасының құнын қысқартады.

Бірақ Қазақстаннан тасымалданатын жүк негізінен ауыл шаруашылығы және жер қойнауын пайдалану өнімдерінен құралатынын ескеретін болсақ, соңғы тұтынушы үшін баға көліктік шығындарға ғана тәуелді емес, ол әлемдік нарықтағы бағаға байланысты өзгереді. Ол үшін өндіріс өнімділігін арттыру арқылы жүктер құнының төмендеуіне күш жұмсау қажет, себебі өнімнің жалпы құнында логистикалық шығындардың үлесі аз.

Қолданыстағы көлік инфрақұрылымынан барынша көп тиімділік алу логистикалық міндеттерді орындау шарты мен басқарылатын жеткізу тізбегін біріктіретін бірыңғай тетік ретінде логистика жұмысы кезінде мүмкін.

Көлік инфрақұрылымын басқаруға, сервис деңгейін арттыруға, кедергілерді жоюға, сондай-ақ менеджменттің тиімді тәуекел әдістерін енгізуге, кедендік рәсімдерді оңайлату мен электрондық кеденге өтуге көңіл бөлінуі тиіс.

Көлік саласында қызметтер көрсету 5С - сервис, жылдамдық, құн, тұрақтылық пен бүтіндік қағидатына барынша жақын болуы тиіс, бұл негізгі транзиттік бағыттардың дамуы мен мультимодальды транзитті дәліздің қалыптасуы қамтамасыз етеді. Бұл ретте 2017 жылдан кейін нәтижелері бойынша 2018 жылдан бастап Бағдарламаға тиісті көрсеткіштер енгізілетін, көрсеткіштерді анықтау үшін көлік саласында қызмет көрсету саласындағы қажетті статистикалық ақпаратты жинау бойынша жұмыс жүргізілетін болады.

Осыған байланысты көлік инфрақұрылымын басқару тиімділігін арттыру және транзит пен логистиканы дамыту бойынша міндеттерді шұғыл шешу мақсатында жүк ағындарын шоғырландыру мен дистрибуциялау орталықтарында ішкі және сыртқы терминалдық желіні жылдам дамыту қолға алынуда.

Ол үшін көліктік-логистикалық орталықтар Қазақстанның ішінде де (Астана қ. "2-кезекте", Шымкент, Ақтөбе, Қостанай, Павлодар, Ақтау, Атырау, Орал, Семей), одан тыс жерлерде де (ҚХР, РФ, Литва, Иран, Үндістан) құрылатын болады.

Қазақстаннан тыс жерлерде Ляньюньган қ. ШыҰ халықаралық логистикалық аймағының құрылысы жоспарлануда, ал өзге сыртқы көліктік-логистикалық орталықтар жобалары бойынша жобаларға қатысуы бойынша маркетингтік зерттеулер және қызығушылық танытқан инвесторлармен келіссөздер жүргізілуде.

Одан басқа, теміржол саласын басқаруды ұйымдастырудың нысаналы моделі енгізілді. Ол үшін тасымалдау қызметі мен ТТЖ бөлінген және үш қызмет түрін:

- 1) жүк тасымалдары;
- 2) жолаушы тасымалдарын;
- 3) МТЖ көрсетілетін қызметтерін қамтиды.

Жолаушылар тасымалын ұлттық жолаушылар тасымалдаушылары мен жеке тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады. Жүктер тасымалын ұлттық жүк тасымалдаушылар жүзеге асырады.

Ұлттық тасымалдаушылар инфрақұрылым операторы-компаниямен қатар "ҚТЖ" ҰК" АҚ холдингтік құрылымының құрамына кіретін болады.

Бұл ретте тасымалдаушылар вагондар мен локомотивтер паркінде әрекет етеді және тасымалдау процесіне қатысатын активтердің жай-күйіне, олардың жаңартылуына техникалық және коммерциялық бақылауды қамтамасыз етуге, сондай-ақ маневр жұмыстарды жүзеге асыруға толықтай жауаптылықта болады.

Вагондар операторлары "ҚТЖ" ҰК" АҚ-мен (ұлттық жүк тасымалдаушы және МТЖ операторы) және клиенттермен заңнамада белгіленген тәртіппен тиісті шарттар жасау жолымен өзара іс-қимыл жасайтын болады.

Теміржол инфрақұрылымының көрсетілетін қызметтеріне қол жеткізу және жеке тасымалдаушылардың жүк тасымалдауды жүзеге асыруы ЕАЭО шеңберінде заңнаманың үйлестіру және теміржол жолаушылар тасымалдарын ұйымдастырудан болған, залалды мемлекеттік субсидиялау жүйесіне қатысты экономикалық саясаттың өзгеруі мен тасымалдау қызметін мемлекеттік бағалық реттеу бойынша мәселелердің шешуіне қарай қосымша қайта қаралатын болады.

Осылайша, тасымалдаушыларды дамытуға және инфрақұрылымның көрсетілетін қызметтеріне тең қолжетімділікті қамтамасыз етуге ықпал ететін теміржол көлігінің оңтайлы құрылымы құрылатын болады.

Көліктің өзге түрлерімен жаһандық бәсекелестік жағдайында бәсекеге қабілеттілікті тиімді дамыту мен қолдау мақсатында "ҚТЖ" ҰҚ" АҚ Еуразиялық экономикалық одақтың жаңа кедендік заңнамасы шеңберінде, кедендік тасымалдаушы мен уәкілетті экономикалық оператор функциясын қосқанда, қызметтер кешенін кеңейту бойынша шаралар қабылдауда.

Теміржол көлігінде оңтайлы тарифтік модельді қамтамасыз ету үшін магистральдық теміржол желісінің көрсетілетін қызметтеріне тарифтерді қалыптастыру мен реттеу жүйесін және тораптық теміржол желісінің қызметтеріне тарифті қалыптастырудың жаңа әдістемесін жетілдіру бойынша ұсынымдар әзірленетін болады. Теміржол көлігі саласындағы жаңа прогрестік тәсілдер тораптық теміржол желілерінің қызметін тарифтік реттеудің оңтайлы моделін қалыптастырып, қызмет көрсетуден түскен пайда мен шығынды саралауға және теңгерімдеуге, сондай-ақ көрсетілетін қызметтердің тиісті сапасын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Жүк тасымалы нарығын одан әрі дамыту және отандық компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында мемлекеттік бағалық реттеуден жүк вагондарының әрекет етуі және жүк вагондарын жалға беру бойынша көрсетілетін қызметтерді шығару мәселесі пысықталатын болады.

Соған қарамастан тасымалданатын жүктер мен тасымал көлемдерінің номенклатурасына қарай жүктердің тектері бойынша тарифтерді саралау сақталып қала береді.

Соған орай, магистральдық теміржол желісі көрсететін қызметтер мен жүктер тасымалына тарифтер белгілеудің қолданыстағы жүйесі ұлттық жүк тасымалдаушының клиенттің ыңғайына жағылып, икемді баға саясатын жүргізетін, үздік жағдайлар ұсынатын жекеше тасымалдаушыларға қарағанда магистральдық теміржол желісінің көрсететін қызметтеріне қолжетімділігінің тең емес жағдайлары бар екендігін дәлелдейді.

Бағдарламаны кешенді іске асыру бәсекелестікті дамыту үшін жағдай жасау мен ұсыныс пен сұраныстың нарықтық тетігі негізінде бағаны еркін қалыптастыру мүмкіндігіне бағытталатын болады.

МТЖ қызметтеріне тарифтерді мемлекет реттейтін болып қала береді.

Поездар қозғалысы қауіпсіздігін бұзылушылықтарды төмендету теміржол көлігіндегі қауіпсіздік саласындағы бақылауды күшейту мен қозғалыс қауіпсіздігі мәселелері бойынша заңнамалық базаны ЕАЭО Техникалық регламенттері талаптарына сәйкес келтіру есебінен іске асырылатын болады.

Бұдан басқа, теміржол жылжымалы құрамы паркін жаңарту, магистральдық теміржол желісін жаңғырту (жолдарды күрделі жөндеу мен күту, байланыс құралдары, электрмен жабдықтау және т.б.), өнім сапасына және теміржол көлігінің қажеттіліктері үшін көрсетілетін қызметтерге қойылатын талаптарды күшейту бойынша жоспарланатын жұмыстар теміржол көлігіндегі қауіпсіздіктің бұзылушылықтардың төмендеуіне ықпал ететін болады.

3. Автомобиль көлігін дамыту

Елді мекендерді жүйелі автобус қатынастарымен қамтуды қамтамасыз ету бойынша жолаушылар автотасымалының қосымша инфрақұрылымын құру және жақсарту мақсатында жергілікті атқарушы органдар халықтың қимыл-қозғалысы шектелген топтары үшін де қолжетімді болуын ескере отырып, қалалар мен аудан орталықтарында жаңа автовокзалдар мен автостанциялар, автостанциясы жоқ елді мекендерде (ауылдар) жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін салу жөнінде жұмыстар жүргізетін болады.

Жоғарыда көрсетілген объектілерді салу бойынша жобалардың бірқатары мемлекеттік-жекеше әріптестік нысанында іске асырылатын болады.

Тиісінше жеке сектордың рөлі - бұл инвестициялар, құрылыс, күтіп-ұстау және бизнесті жүргізу.

Жолаушыларды автобуспен тасымалдау инфрақұрылымын дамыту қатынастардың жүйелілігін ұлғайтуға және халықтың мобильділігін арттыруға мүмкіндік береді.

2015-2019 жылдар кезеңінде жергілікті атқарушы органдар 8 автовокзал, 36 автостанция және 124 жолаушыларға қызмет көрсету пунктін салатын болады.

Отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін ұлғайту жөніндегі алдағы шаралар жүк тасымалының халықаралық нарығында отандық тасымалдаушылардың үлесін 2019 жылға қарай қырық жеті пайыз деңгейіне дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Ол үшін Қазақстан аумағы арқылы шетелдік автокөлік құралдарының жүруіне бақылауды күшейту бойынша шаралар қабылданатын болады, сондай-ақ отандық тасымалдаушылардың проблемалық мәселелерін шешу бойынша шет елдермен протекционистік саясат жүргізілетін болады. Кейіннен халықаралық тасымалдардың өсу үрдісін ескере отырып, халықаралық жүк тасымалдары нарығында отандық тасымалдаушылар үлесінің төмендеуін болдырмау қамтамасыз етіледі.

Шет мемлекеттермен үкіметаралық келісімдер жасасу және автомобиль көлігі саласындағы халықаралық шарттарға қатысу жолымен жүк тасымалдау географиясын әрі қарай кеңейтудің маңызы аз емес.

4. Су көлігін дамыту

Паромдық көлік жүйесінің көп функциялылығы Каспий маңындағы көрші мемлекеттермен (Иран, Әзербайжан) елдің батыс өңірі үшін қажетті халық тұтынатын тауарлар, жабдықтар, құрылыс материалдары және т.б. сияқты жүктермен қамтамасыз ету үшін тауар айналымын ұлғайтуға мүмкіндік береді.

2016 жылы бірінші кезегі аяқталатын Құрық портындағы паром өткелінің жобасын іске асыру қазақстандық жүк жөнелтушілердің мұнай мен мұнай өнімдерін экспорттау бағыттарын әртараптандыра отырып, басты және құйылмалы жүктерді жөнелту порттары мен межелі порттарда ауыстырып тиеу бойынша шығыстарсыз, теңіз арқылы тасымалдауды ұйымдастыруға мүмкіндік береді.

Нәтижесінде Қазақстанда толыққанды екі теңіз порты пайда болады. Каспий теңізінде қазақстандық порттар арқылы жалпы өткізу қабілеті 2020 жылға қарай шамамен 23,5 млн. тонна

құрайтын болады, оның ішінде Құрық паром кешені жүктерді ауыстырып тиеудің 4 млн. тоннаға дейінгі көлемін қамтамасыз етеді.

Ақтау және Құрық теңіз порттары акваториясында қауіпсіз жүзу үшін 2020 жылға дейін кемелер қозғалысын басқару және іздеу-құтқару қызметін үйлестіру міндеттерін атқаратын навигациялық жүйе құру қажет.

Көліктік-логистикалық тізбек кешенін құру жағдайында құрғақ жүк және сауда флотын ұлғайтуды жалғастыру жоспарлануда. Атап айтқанда, 2020 жылға қарай 2 құрғақ жүк және 2 паром сатып алу мүмкіндігі қаралады. Осылайша, Қазақстан порттарынан құрғақ және паромдық жүктерді теңізбен тасымалдау үлесі 2020 жылға қарай 30 %-ға ұлғаятын болады.

Бұл ретте, кемелердің техникалық жарамдылығын 2020 жылға қарай пайдалануға беру жоспарланған Құрық портындағы кеме жасау-кеме жөндеу зауыты қамтамасыз ететін болады.

Бұл кемелерді басқаруды қазақстандық теңізшілердің қамтамасыз етуі жоспарлануда. Бұл мақсаттар үшін теңізшілерді дайындау жүйесі халықаралық стандарттарға сәйкес келтіріліп, 2020 жылға қарай қазақстандық кемелер құрамында азаматтар тапшылығын 35 %-ға дейін төмендету жоспарлануда.

Сауда флотының бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету үшін сала қауіпсіздігі жүйесін Халықаралық теңіз ұйымының (ХТҰ) қазіргі заманғы талаптары деңгейіне, оның ішінде теңіз порттарында кемелер қозғалысын басқарудың навигациялық жүйелерін құру есебінен сәйкес келтіру қажет.

Ішкі су жолдары бойынша тасымалдарды дамыту үшін өзен тасымалдары қауіпсіздігін нығайтуға бағытталған шараларды жалғастыру қажет. Осы мақсатта кемеде жүзудің қауіпсіз габариттері қамтамасыз етілетін 10 техникалық флотты жаңарту және кеме шлюздерін реконструкциялау шараларын қабылдау жоспарланып отыр. Тұтастай алғанда, іске асырылып жатқан шаралар 2020 жылға қарай ішкі су жолдары бойынша тасымалдау көлемін 1,4 млн. тоннаға дейін жеткізуге мүмкіндік береді.

Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін арттыру үшін мынадай шаралар қабылдау қажет:

1) бақылау-қадағалау қызметін жүзеге асыратын Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Көлік комитетінің қызметтік су көлігін кезең-кезеңімен жаңарту;

2) су көлігінде бақылауды жүзеге асыратын қызметкерлердің біліктілігін арттыру мақсатында алыс және жақын шет елдердің тиісті ұйымдарымен және мемлекеттік органдармен тәжірибе алмасу.

Су көлігінде қауіпсіздіктің қамтамасыз етілуіне тиімді бақылауды ұйымдастыру саланы дамытудың жоғары деңгейін қамтамасыз ету бойынша құрамдауыштардың бірі болып табылады.

5. Азаматтық авиацияны дамыту

Әуежайлардың өткізу қабілеттерін ұлғайту және авиакомпаниялардың операциялық қызметінен шектеулерді алып тастау, әуежайларды ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келтіруге, ұшу

қауіпсіздігі мен қызмет көрсету сапасын күшейтуге, сондай-ақ әуе кемелерінің заманауи түрлерін қабылдауға мүмкіндік беретін инфрақұрылымдық жобалар іске асырылады.

2017 жылы аяқталатын Астана қаласы әуежайының жолаушылар терминалын реконструкциялау жұмысы 2015 жылы басталды. Жобада қолданыстағы терминалды кеңейту және өткізу қабілетін 750 жол /сағ-тан 1750 жол/сағ-қа дейін немесе жылына 7 млн. жолаушыға дейін жеткізу көзделген, бұл ЭКСПО-2017 халықаралық көрмесінің қонақтары мен қатысушыларына жайлы қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді.

2016 жылы Петропавл қаласы әуежайының ҰҚЖ реконструкциялау аяқталады, ЖҰҚЖ кеңейту мен ұзарту, жарықпен ескерту құралдарын орнату және авариялық құтқару станцияларын салу бойынша жұмыстарды жүргізу жоспарланған.

Сондай-ақ, авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыру, инвестициялық тартымдылықты жақсарту, қазақстандық авиакомпаниялар мен әуежайлардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында әуежайлардың реттеліп көрсетілетін қызметтеріне инвестициялық бағдарламаларды ескере отырып, бес және одан көп мерзімге тарифтердің шекті деңгейлерін бекіту бойынша жұмыс жалғасатын болады.

Ертеректе тарифтердің жыл сайын өзгерген кезде, олардың өсу серпінін болжау қиын болатын және сәйкесінше, инвестициялық жобаларды іске асыру кезінде инвесторлар тариф деңгейінің өсуіне байланысты күтпеген тәуекелмен қақтығысады.

Бес жыл және одан да көп мерзімге шекті мөлшерлемелеріне табиғи монополиялар субъектілерінің көшу бойынша табиғи монополиялар субъектілері аясындағы жаңа тарифтік саясат, инвестициялық-бағдарланған болып табылады. Онда ертеректе қабылданған барлық жоспарлар және салалар мен тариф белгілеудің жаңғырту бағдарламасы үйлестірілген.

Ұзақ мерзімді келешегі әуежайлардың тарифтерінің болжамдылығы олардың азаматтық авиация саласындағы жобаларды ынталандыруға көмектеседі, сонымен қатар, халықаралық қаржы ұйымдарынан қаражат тартуды және оларды қайтаруды көздейді.

Жоғарыда көрсетілген іс-шараларды іске асыру авиатасымалдауға халықтың өсіп келе жатқан қажеттілігін қанағаттандыруға, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсартуға, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, ірі агломерация орталығына қашықтағы елді мекендер халқының қолжетімділігін қамтамасыз ету, шұғыл қажеттіліктерді шешу, сондай-ақ авиациялық-химиялық ауыл шаруашылығы жұмыстарын жүргізу үшін шағын авиацияны дамыту азаматтық авиацияның маңызды саласы болып табылады. Ол үшін кейіннен 10 тоннадан 50 тоннаға дейін әуе кемелерін қабылдау мүмкіндігі бар, жергілікті әуе желілеріне арналған әуеайлақтарды дамыту шаралары қабылданатын болады.

Авиатранзит әлеуетін ұлғайту мақсатында "e-freight" жүк авиатасымалы бойынша қағазсыз құжат айналымы стандарты енгізілетін болады, бұл рәсімдерді оңайлатуды қамтамасыз етуге және авиажүктерді өңдеу процестерін жылдамдатуға мүмкіндік береді. "E-freight" стандарты жүк тасымалдауға қатысушыларының (жөнелтушілер, қабылдаушылар, авиакомпаниялар, әуежайлар, жүк агенттері, кеден органдары) барлығының ақпараттық жүйелерінің интеграциялануын талап етеді және Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес көрсетілетін қызметтер нарығында дайын сервистерді

алу арқылы мемлекеттік органдарды ақпараттандырудың сервистік моделі шеңберінде жүзеге асырылатын болады.

6. Көлікте әкімшілік кедергілерді азайту

Мемлекеттік органдар мен сыртқы экономикалық қызмет қатысушылары арасында өзара іс-қимылдың тиімді тетігін енгізу үшін Ұлт жоспары - "100 нақты қадам" институционалдық реформаларының 38-қадамын іске асыру шеңберінде "Бір терезе" қағидатын енгізу бойынша жоба іске асырылады.

Экспорт және импорт кезінде тауарларды электрондық декларациялаудың ақпараттық жүйесін енгізу және ақпаратты қағаз жеткізгіштерде ұсыну практикасын алып тастау мақсатында тауарларды кедендік тазартудың автоматтандырылған жүйесі енгізіледі және ТКЖ-ның қағаз нысанын бір мезгілде алып тастаумен барлық тауарлардың импортында және олардың республика аумағы бойынша өтуі кезінде тауарларға арналған электрондық ілеспе жүкқұжаты (ТИЖ) енгізіледі.

Бұл тәуекелдерді басқарудың озық әдістемелерін және пост-аудитті енгізуге, кедендік рәсімдерді оңтайландыруға және сыртқы экономикалық қызмет қатысушыларының әкімшілік және уақытша шығасыларын қысқартуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, электрондық ТИЖ-ді енгізу жүктер тасымалын рәсімдеу рәсімін оңтайландыруға мүмкіндік береді, тауарларды әкелуге және олардың одан әрі орын ауыстыруына уәкілетті мемлекеттік органдардың бірлескен бақылауының сапасын арттырады.

Магистральдық меншік иелері мен терминалдық инфрақұрылым және көлік компаниялары қосымша жүк ағындарын тарту және келісілген тарифтік саясатты жүргізу бойынша уақытылы шешімдер қабылдау үшін Қазақстан Республикасы бәсекелестікті қорғау заңнамасының нормаларын ескере отырып үйлестіру комитеттерін (консорциумдар) құратын болады.

2019 жылға дейін 24 өткізу пунктін, оның ішінде 11 автомобиль, 12 әуе және 1 теміржол пунктін жаңғыртуды жүргізу жоспарланып отыр.

Жобаның іске асырылуы көлеңкелі экономикаға қарсы іс-қимыл жасауға, өткізу пункттерінде сыбайлас жемқорлық деңгейін төмендетуге, кедендік процестердің ашықтығына және автоматтандырылуына, бақылау органдарының лауазымды тұлғаларымен СЭҚҚ байланысын барынша азайтуға, бизнес үшін шығындарды азайтуға, кедендік төлемдер түсімдерінің таяу перспективада 20-30 %-ға және ұзақ мерзімді перспективада 50 %-ға өсіміне ықпал ететін болады.

Сонымен бірге, мемлекеттік шекара сызығынан бастап өткізу пункттеріне (бейтарап жолақ) дейінгі жолдар қанағаттанарлықсыз жағдайда болғандықтан, көлік құралдарының автомобиль пункттері аумағына кіргенге дейін ауысу мүмкіндігі үшін кірме жолдарды салу мен реконструкциялау мәселесі пысықталады.

2016-2017 жылдары Қазақстанның тоғыз өңірінде (Қарағанды, ШҚО, Қызылорда, БҚО, Ақтөбе, Маңғыстау, Атырау, Ақмола, Жамбыл облыстары) барлық алты халықаралық дәлізді қамтитын 18 өлшеу жүйесін орнату жоспарланып отыр.

Көліктік бақылау тиімділігі мен ашықтығын арттыру және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының ең қарқынды бөліктерінде арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдары санын

ұлғайту үшін 2017-2018 жылдары қосымша 25 ҚБЖО орнатуға қазіргі уақытта жобалау-ізвестіру жұмыстары дайындалуда. 2019 жылдың соңына дейін барлығы 68 өлшеу жүйесін орнату жоспарланып отыр.

Қазіргі уақытта, шашыраңқы ақпараттық ресурстардың тиімділігін арттыру үшін оларды біріктіруге мүмкіндік беретін кешенді жүйелер аса өзекті болып отыр.

Әкімшілік кедергілерді қысқарту, бәсекелестікті дамыту мен көлік инфрақұрылымын басқарудың тиімділігін арттыру мақсатында аэроғарыш саласындағы жетістіктерді, атап айтқанда 4 қазақстандық жерсерікті қолдану арқылы интеллектуалды көлік жүйесін (бұдан әрі - ИКЖ) құру жоспарлануда.

ИКЖ жобасын 2017-2020 жылдары инвестициялар тарту мүмкіндігімен мемлекеттік-жекеше әріптестік әдісі бойынша іске асыру жоспарланып отыр.

ИКЖ жол қозғалысын мониторингтеу мен басқару мәселелерін шешетін өзара байланысты автоматтандырылған жүйелер кешенін, (бейнебақылау камерасы, метеодатчиктер, ақпараттық тақта, т.б.) жол жағдайлары туралы жүргізушілерді хабардар етуді және көрсетілетін қызметтерге электрондық ақы төлеуді қамтитын болады.

Көлік жүйесінің қызметінің ашықтығын арттыру, атап айтсақ, көлік саласына ақпараттық ресурстар мен жүйелер енгізу жүкті шетелдік қабылдаушылар мен тасымалдаушылар үшін жүкті тасымалдаудың құрлықтық жолы бойынша тартымдылығын арттырады.

Осылайша, ИКЖ енгізу елдің транзиттік әлеуетін дамыту, халыққа қызмет көрсету сапасы мен қауіпсіздікті арттыру үшін жағымды жағдай тудырады.

Сонымен қатар, авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру (бұдан әрі - ААШШ) жүйесін енгізу автокөлік жолдарында ЖКО кезінде шұғыл жедел қызметтің әрекет ету уақытын азайтуға бағытталған және құтқару шараларының нәтижелілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Жүйе жұмысының қағидаты ЖКО туралы шұғыл қызметті автоматты ақпараттандыруды қарастырады.

ААШШ жүйесін енгізген соң ЖКО және оның орналасқан жері туралы шұғыл қызметті хабардар ету шұғыл көмек жету үшін қалаларда орта есеппен 10 минутқа уақытты қысқартуға қол жеткізу есебінен жүзеге асырылады.

Сонымен қатар, соның негізінде Қазақстан Республикасы аумағында тасымалдау жүзеге асырылатын негізде қазақстандық рұқсат бланкілерінің автоматтандырылған есеп жүйесін енгізу мәселесі пысықталатын болады.

КО аясында Ресей және Беларусь елдерінің ақпараттық жүйелерін біріктіру қайталап тексеруді болдырмауға мүмкіндік беретін рұқсат бланкілерінің болуын қадағалауды электрондық түрде жүргізуге мүмкіндік береді.

Кеден одағының кедендік аумағына тауарлардың келуімен және олардың кедендік транзиттің кедендік рәсіміне сәйкес шығарылуымен байланысты кедендік операцияларды жасау уақытын қысқарту бойынша жағдайлар жасау мақсатында:

2012 жылғы 17 маусымнан бастап Кедендік одақтың кедендік аумағына автомобиль көлігімен әкелінетін тауарларға қатысты;

2014 жылғы 1 қазаннан бастап Кеден одағының кедендік аумағына теміржол көлігімен әкелінетін тауарларға қатысты міндетті алдын ала ақпараттандыру енгізілді.

Автомобиль және теміржол көліктерімен әкелінетін тауарлар туралы алдын ала ақпараттандырудың енгізілген режимдерімен қатар, 2017 жылғы 1 сәуірден бастап әуе көлігімен әкелінетін тауарлар туралы міндетті алдын ала ақпараттандыру енгізілетін болады.

Алдын ала ақпарат кеден органдарына Кеден одағына мүше мемлекеттері кеден органдарының web-порталын пайдалану арқылы немесе кеден органдарының ақпараттық жүйесі мен мүдделі тұлғалардың ақпараттық жүйелерінің өзара іс-қимылы арқылы тек электрондық нысанда Кеден одағының кедендік шекарасынан өткенге дейін 2 сағаттан кешіктірілмей ұсынылады.

Сондай-ақ, "Кеден одағының бірыңғай кедендік аумағына теңіз көлігімен әкелінетін тауарлар туралы міндетті алдын ала ақпараттандыруды енгізу туралы" Шешім жобасының қағидаттық ережелері мен нормалары бойынша мәселе пысықталады.

Міндетті алдын ала ақпараттандыруды енгізу, бір жағынан, Кеден одағының кедендік заңнамасы мен Кеден одағына мүше мемлекеттердің заңнамаларын бұзушылықтардың орын алу тәуекелін азайтуға мүмкіндік берсе, екінші жағынан Кеден одағының аумағына тауарлардың келуін тіркеу кезіндегі алдын ала ақпаратты және транзиттік декларацияның электрондық көшірмесін қалыптастыру есебінен кедендік операциялар жасауды жылдамдатады, сондай-ақ шекарада өткізу пунктерінің жұмысын оңтайландыруға мүмкіндік береді.

Қытайдың кеден органдарымен ақпарат алмасуды жылдамдату үшін қазіргі уақытта Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының кедендік шекаралар арқылы өткізілетін тауарлар мен көлік құралдары туралы алдын ала ақпарат алмасу бойынша пилоттық жоба іске асырылды. Эксперимент "Достық" (ҚР) - "Алашанхай" (ҚХР) және "Қорғас" (ҚР) - "Қорғас" (ҚХР) келісілген өткізу пунктерінде жүргізіледі.

Қазақстан-Қытай кедендік шекаралары арқылы өткізілетін тауарлар мен көлік құралдары туралы ақпаратпен алдын ала алмасу бойынша пилоттық жобаның оң нәтижелерін есепке ала отырып, бақылау және ҚХР Бас кедендік басқарманың кедендік декларациясын толтыру жөніндегі жаңа қағидаларды жүзеге асыру бөлігінде берілетін/алынатын мәліметтерді өзекті етуді есепке ала отырып, берілетін мәліметтер құрамын кеңейту бойынша екіжақты шаралар қабылданатын болады.

Тараптардың дайындық қорытындысы бойынша Қазақстан-Қытай шекарасындағы барлық өткізу пунктерінде көрсетілген жобаны өнеркәсіптік пайдалануға беру мерзімі айқындалатын болады.

Қазіргі уақытта электрондық кедендік декларациялау жүйесін дамыту мақсатында ТАИС-2 және Web декларант ақпараттық жүйесі электрондық түрде тауарларды экспорттаудың кедендік рәсімі бойынша тауарларға декларация беру мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында пысықталған.

Бұдан басқа, алдын ала ақпараттандыру сәтінен (тауарды іс жүзінде өткізгенге дейін) бастап және шығару посткедендік бақылау сәтіне дейін, яғни тауарларды әкелу/әкету/транзиті бойынша әрекеттердің толық тізбегіне дейін рәсімдерді толық автоматтандыруды қамтамасыз ету үшін кедендік және салықтық әкімшіліктендірудің автоматтандырылған жүйесінің бірлескен кедендік құрамдауышын енгізу бойынша жұмыстар басталды.

Автоматтандырылған жүйе барлық кедендік рәсімдер мен операцияларды қамтып, уәкілетті органның салықтық деректер базасымен интеграцияланатын болады, сондай-ақ ҚР өзге де мемлекеттік органдарымен және ЕАЭО елдерімен ақпарат өзара іс-қимылды жүзеге асыру мүмкіндігін тудырады.

Бұл тәуекелдерді басқарудың алдыңғы қатарлы әдістемелері мен пост-аудитті енгізуге, кедендік рәсімдерді оңтайландырып, сыртқы экономикалық қызмет қатысушыларының әкімшілік және уақытша шығасыларын қысқартуға мүмкіндік береді, сондай-ақ, электрондық СНТ енгізу жүктер тасымалын ресімдеу рәсімін оңтайландыруға, уәкілетті мемлекеттік органдардың тауарларды әкелуге және оларды әрі қарай өткізуге бірлесіп бақылау сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

Халықаралық тәжірибе әлемнің көптеген дамыған елдерінде тауар айналымының өтуін жеделдетуге және кеден қызметінің ресурстарын оңтайландыруға мүмкіндік беретін аудит негізіндегі бақылауды (пост-кедендік бақылау) қолдану арқылы бақылау жүйесін құру тәжірибесі қалыптасқанын (мысалы, Сингапур, АҚШ, Жапония, Оңтүстік Корея, Италия елдерінің кеден қызметтерінде) көрсетеді.

Тауар шығарылғаннан кейінгі кезеңге кедендік бақылауды жүргізуге екпінді ауыстыра отырып, кедендік бақылауды тиімді жүргізу үшін кедендік рәсімдерді жеңілдету мен үйлестіру туралы Киот конвенциясында және Қауіпсіздікті қамтамасыз ету және әлемдік сауданы жеңілдетудің негіздемелік стандарттарында айқындалған негізгі қағидаттарға барынша жақындату үшін шаралар қабылданатын болады.

Кедендік бақылау процесін тауарды шығарғаннан кейінгі кезеңге ауыстыру:

тәуекелдерді басқару жүйесінің субъектіге бағдарланған моделін пайдалану;

кедендік бақылау екпінін ауыстыру;

жауаптылықты жауапты тұлғадан декларантқа ауыстыру;

тәуекел деңгейінің тетігін нақты жасау мүмкіндігін береді.

Аталған шаралар кедендік тазартуды барынша жеңілдетуге және кедендік ресімдеуді жылдамдатуға бағытталған, ол өз кезегінде минуттармен есептелетін тауарлар шығаруды жылдам жүзеге асырып, СЭҚ қатысушылары тарапынан сенім деңгейін арттыруға мүмкіндік береді.

Екпінді ауыстыру бойынша тәсілдерді іске асыру үшін қолданыстағы нормативтік базаға сәйкес өзгерістер мен толықтырулар енгізіліп, қосымша қағидалар әзірленетін болады.

Ресурстар мен кедендік тазарту процесі уақытын ұтымды пайдалану үшін тауарды шығарғаннан кейінгі кезеңде жүктеме өсетінін есепке ала отырып, адами ресурстарды қайта бөлу бойынша шаралар қабылданатын болады.

5.2. Индустриялық инфрақұрылымды және туризм инфрақұрылымын дамыту

Ескерту. 5.2-кіші бөлімге өзгерістер енгізілді - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255; 12.12.2016 № 389 Жарлықтарымен.

Макроөңірлерде де, сондай-ақ хаб-қалаларда да өнеркәсіпті дамытпайынша бірыңғай ішкі нарықты қалыптастыру мүмкін емес. Өнеркәсіпті теңгерімді дамыту үшін барлық макроөңірлерде мемлекет тарапынан тең мүмкіндік жасалуы қажет. Сондықтан өңдеу өнеркәсібінің секторларын инфрақұрылымдық қолдау ИИДМБ-ны іске асырудың басты шарттарының бірі болып табылады. Бұл ретте арнайы экономикалық және индустриялық аймақтар индустрияландыруды инфрақұрылымдық қолдаудың түйінді элементтері болып табылады.

Бағдарлама шеңберіндегі басым міндет "ҰИМТ" және "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА инфрақұрылымының құрылысын аяқтау болып табылады.

АЭА-ны басқару үшін халықаралық деңгейдегі кәсіби компаниялар тартылатын болады, бұл АЭА-ны басқарудың тиімділігін арттыруға және оларды инвесторлар үшін тартымды етуге мүмкіндік береді.

2015 - 2019 жылдар аралығындағы кезеңде "ҰИМТ" АЭА аумағында мынадай:

1) ықпалдастырылған газ-химия кешені зауытының базасында қуаты жылына (1-ші фаза) 500 мың тонна полипропилен;

2) ықпалдастырылған газ-химия кешені зауытының базасында қуаты жылына (2-ші фаза) 800 мың тонна полиэтилен;

3) қуаты: жылына 14 738 тонна биаксиальді бағдарланған полипропилен үлдір, жылына 4 125 тонна полиэтилен үлдір, 48 млн. дана полиэтилен қап полимерлік өнім өндірісі бойынша ірі мұнай-газ химиясы жобалары іске асырылатын болады.

Қазіргі уақытта "ҰИМТ" АЭА инфрақұрылымының әзірлігі 6%-ды құрайды. 2018 жылға қарай "ҰИМТ" АЭА инфрақұрылымының құрылысын аяқтау үшін жалпы зауыттық инфрақұрылымның алаң ішіндегі және алаң сыртындағы объектілерінің, сондай-ақ бірыңғай газ турбиналық электр станциясы, су тазалау және су дайындау жөніндегі кешендер, техникалық газдарды өндірудің бірыңғай қондырғысы сияқты өндірістік инфрақұрылым объектілерінің құрылысы бойынша жұмыстар орындалады.

Қажет болған жағдайда және 2014 - 2015 жылдары Ұлттық қордан бөлінген қаражатты тиімді пайдалануды ескеріп, "ҰИМТ" АЭА-ның инфрақұрылымын одан әрі салу үшін осы Бағдарламаны 2017 жылға қаржыландыру көлемін бөлу кезінде қосымша қаржыландыру мәселесі пысықталатын болады.

"ҰИМТ" АЭА инфрақұрылымын салу мұнай-газ химиясы саласына шамамен 1,8 триллион теңге көлемінде инвестициялар тартуға және пайдалану кезеңінде шамамен 1,5 мың тұрақты жұмыс орнын, сондай-ақ құрылыс кезеңінде 5 мыңнан астам жұмыс орнын ашуға мүмкіндік береді.

"Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА логистикалық аймағында "құрғақ порт" салынатын болады, ол Қытайдан келетін жіңішке табанды теміржол құрамдарына және қазақстандық жалпақ табанды теміржол құрамдарына қызмет көрсететін болады. "Құрғақ порттың" ішіне және сыртына апаратын теміржол " Батыс Еуропа - Батыс Қытай" автомагистралін кесіп өтіп, аумақтан жол өтпесі арқылы шығатын болады.

2014 жылы "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА жобасының бірінші іске қосу кешені (құрғақ порт және оған іргелес логистикалық инфрақұрылым) іске қосылды.

2015 жылы "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА инфрақұрылымын салу аяқталатын болады, оның ішінде теміржол жүктерін өңдеу үшін терминалдарды салу бойынша, логистикалық және индустриялық аймақтардың инфрақұрылымына құрылыс-монтаждау жұмыстары орындалатын болады. "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА инфрақұрылымын салу жүк тасымалдауды жылына 4 млн. тоннаға дейін ұлғайтуға, 37 млрд. теңгеге жуық жекеше инвестицияларды тартуға және тұрақты жұмыспен қамтылған халық санын 6 мың адамға дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Басқа АЭА-лар инфрақұрылымын салу шеңберінде 2015 - 2018 жылдар аралығындағы кезеңде " Павлодар" АЭА, "Ақтау теңіз порты" АЭА, "Инновациялық технологиялар паркі" АЭА, "Астана - жаңа қала" АЭА инфрақұрылымдарын салуды аяқтау жөніндегі мәселе пысықталатын болады.

Бұл АЭА-лар инфрақұрылымын салуды қаржыландыру жоспарлы тәртіппен республикалық бюджет қаражаты есебінен жүзеге асырылады.

Индустриялық аймақтарды дамыту саясаты өңірлік мамандануды, кластерлік даму қағидатын және жергілікті бизнестің мүмкіндіктерін ескеретін болады.

Жергілікті атқарушы органдар индустриялық аймақтарды құру үшін өңір экономикасының құрылымын ескере отырып, техникалық-экономикалық негіздеме әзірлейді. Индустриялық аймақтардың инфрақұрылымын құру үшін жергілікті атқарушы органдар оларды жергілікті бюджеттен қаржыландыру мәселесін пысықтайтын болады.

Бұл ретте индустриялық аймақтарды құрудың жекелеген жобалары конкурстық негізде республикалық бюджеттен қоса қаржыландырылуы мүмкін.

Индустриялық аймақтарды тиімді басқару мақсатында жергілікті атқарушы органдар әлеуметтік-кәсіпкерлік корпорацияларды (бұдан әрі - ӘКК) тартады, олар басқарушы компанияларды,

оның ішінде жергілікті және шетелдік сыртқы ұйымдарды тарта отырып құра алады. ӘКК үшін инвестициялар тарту және индустриялық аймақтардың қызметін қамтамасыз ету бойынша қызметтің тиімділігін бағалаудың өлшемшарттары белгіленетін болады.

Туризмді дамыту мақсатында сырттан келетін және ішкі туризмді одан әрі дамытуға бағытталған туризм инфрақұрылымын құру бойынша іс-шаралар іске асырылатын болады. Бұл шаралар Алакөл, Кендірлі, Балқаш басым курортты аймақтарында, сондай-ақ Қарқаралы, Баянауыл және т.б. рекреациялық аймақтарға келушілердің сапалы демалысқа сұранысын қанағаттандыруға бағытталатын болады.

Саланы дамыту мақсатында инфрақұрылым салу, туризмнің қолжетімділігін, инвестициялық тартымдылықты арттыру, әкімшілік кедергілерді азайту және туризмді басқару моделін жетілдіру бойынша шараларды қоса алғанда, келу және ішкі туризмді одан әрі дамыту бойынша шаралар пысықталатын болады. Инфрақұрылым және қолжетімділік бөлігінде Туристік саланы дамытудың 2020 жылға дейінгі тұжырымдамасымен және "100 нақты қадам" Ұлт жоспарының 57-қадамымен айқындалған келушілердің Алакөл, Кендірлі, Балқаш, ЩБКА басым курорттық аймақтарында, сондай-ақ Қарқаралы, Баянауыл және басқа да рекреациялық аймақтарда сапалы демалысқа деген сұранысын қанағаттандыруға бағытталған іс-шаралар іске асырылатын болады.

Сонымен қатар, негізгі табиғи көрікті жерлерге және тарихи-мәдени мұра объектілеріне апаратын автомобиль жолдарын жөндеу және реконструкциялау, қолданыстағы теміржол инфрақұрылымын жаңғырту, қолданыстағы әуежайларды жаңғырту және жаңа әуежайлар салу, қосымша авиарейстер, оның ішінде кіші авиация саласында, ашу бойынша мәселелер пысықталатын болады.

Маусымдылыққа (қысқа жаз маусымы және ұзақ қыстық кезең), мұхиттан алшақтығына, сондай-ақ жылжымайтын мүлік нарығы мен сауда сияқты басқа салалардың тартымдылығына байланысты Қазақстан туризміне инвестиция тарту қиындық туғызады. Қазақстан Республикасының заңнамалық актілері шеңберінде туризм саласында инвестициялық басым жобаларды іске асыратын инвесторларға преференциялар (салықтар бойынша преференциялар, инвестициялық субсидия) ұсыну бойынша нормалар көзделген. Сонымен қатар мемлекеттік қолдаудың қосымша шараларын ұсыну, әкімшілік кедергілерді төмендету және туристік сала субъектілері үшін ерекше құқықтық режим енгізу, сондай-ақ осы салада инвесторлар үшін тартымды жағдайлар жасау бойынша мәселелер пысықталатын болады.

Бұдан басқа, туризм саласын тиімді басқару және туристерді көптеп тарту үшін туризмді басқару бойынша тәсілдер қайта қаралуда. Әлемде дестинацияларды басқару ұйымдарының тәжірибиесі (Destination Management Organization) таралған, мұндай ұйымдардың функциясына маркетинг, туристік өнімдерді әзірлеу, көрмелік және спорттық құрылыстарды ілгерілету, промоушн, тренингтер, сапаға баға беру, зерттеу кіреді.

Бүгінгі күнде ұқсас функциялары бар ұйымдар Астана қаласы әкімдігінің жанында ("Астана Конвеншн Бюро" ЖШС), сондай-ақ ОҚО әкімдігінің жанында ("Ontustik Tourism Center" туристік ақпараттық орталығы" ММ) жұмыс істейді.

Астана қаласы мен ОҚО тәжірибелерін Қазақстанның басқа өңірлеріне тарату мүмкіндігі қаралатын болады.

Бұдан басқа қаржылық емес сипаттағы мынадай шаралар қаралатын болады:

елдің халықаралық әуежайларында 72 сағаттық транзиттік визаларды енгізу. Транзиттік әлеуетті туризмді дамыту үшін пайдалану қажет. Бұл ретте бірге келесі межелі жерге авиабилеттері мен визалары болған жағдайда белгілі бір елдер үшін қолжетімділікті жеңілдету, сондай-ақ "stopover holiday" - авиакомпаниялардың транзиттік жолаушылары үшін (бүгінгі күні осындай тәжірибе "Эйр Астана" авиакомпаниясында бар) қысқа мерзімді экскурсиялар бағдарламасын дамыту арқылы ғана елеулі нәтижелерге қол жеткізуге болады;

Иранның, Үндістанның, Тайландтың негізгі нарықтарынан ұйымдастырылған туристік топтар үшін визалар алу тәртібін жеңілдетуді енгізу;

салалық қауымдастықтармен және бизнес өкілдерімен жоғарғы оқу орындарында "Туризм" мамандығы бойынша оқыту жоспарларын жаңғырту жөніндегі ынтымақтастық;

перспективалы жаңа туристік өнімдерді әзірлеу.

Мысалы, көрші Қырғызстан 2012 жылы 44 ел үшін визасыз режим енгізді, бұл елге келетін туризмді 64%-ға ұлғайтты. Грузияда 94 мемлекеттің азаматтары үшін визасыз режим қолданылады;

елдің халықаралық әуежайларында, мысалы, хаб-қалалардың әуежайларында 72 сағаттық транзиттік виза енгізу. Бұл шара әлемде кеңінен қолданылады және елдің транзиттік әлеуетін туристік мақсаттарда пайдалануға мүмкіндік береді;

туризм саласындағы әкімшілік кедергілерді төмендету;

туризм объектілерінің инвестициялық тартымдылығын арттыру.

5.3. Энергетикалық инфрақұрылымды дамыту

Елді энергиямен қамтамасыз етудің бірыңғай жүйесін нығайтудың аса маңызды міндеті жүйе құраушы ұлттық электр желілерін (ҰЭЖ) дамыту болып табылады.

Шығыс Қазақстан мен Алматы өңірлерін электрмен жабдықтаудың сенімділігін арттыру және "Солтүстік-Оңтүстік" бағытына транзитті күшейту мақсатында "KEGOC" АҚ "Солтүстік-Шығыс-Оңтүстік 500 кВ транзитін салу" жобасын іске асыруда.

Бұл елдің солтүстік, шығыс және оңтүстік өңірлерін энергиямен қамтамасыз етуді байланыстыруға, сыртқы өнім берушілерге тәуелділікті төмендетуге және тапшылық болған жағдайда энергияны тиімді қайта бөлуге мүмкіндік береді, бұдан басқа, электр құнына оң әсерін тигізеді, ал бұл өз кезегінде, экономикада тауарлар, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтер құнының төмендеуіне ықпал етеді.

Бұл жоба екі кезеңмен жүзеге асырылады:

1) 1-ші кезең - Екібастұз КС-ден бастап Семей ҚС арқылы Өскемен КС-ге дейін Шығыс Қазақстан бағытында кернеуі 500 кВ электр беру желісін салу. Жобаны іске асыру орны - Қазақстан

Республикасының Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстары. Жобаны іске асыру мерзімі: 2011 - 2017 жылдар;

2) 2-ші кезең - кернеуі 500 кВ Семей - Ақтоғай - Талдықорған - Алма электр беру желісін салу. Жобаны іске асыру орны - Қазақстан Республикасының Шығыс Қазақстан және Алматы облыстары. Жобаны іске асыру мерзімі: 2012 - 2018 жылдар.

Солтүстік-Шығыс-Оңтүстік 500 кВ транзитін іске қосумен Қазақстанның солтүстігі мен оңтүстігі арасындағы электр беру желілері арқылы рұқсат етілетін ток ағыны 2100 МВт жуық (шамамен жылына 14 млрд. кВт*с) болады.

"Солтүстік-Шығыс-Оңтүстік 500 кВ транзитін салу" жобасын іске асыру нәтижесінде:

Қазақстанның Солтүстік-Оңтүстік бағытында ҰЭЖ транзиттік әлеуетінің 1350 МВт-тан 2100 МВт дейін (750 МВт-қа өсуі) ұлғаюы, шығыс аймағының Қазақстан БЭЖ-мен байланысының күшеюі;

теміржол учаскелерін (Ақтоғай - Мойынты, Ақтоғай - Алматы, Ақтоғай - Достық) электрлендіру үшін жағдай жасау;

шекара маңындағы аумақтарды дамытуға жағдай жасау және жаңартылатын энергия әлеуетін игерудің (Жоғар қақпасы және т.б.) ұлғаюы күтіледі.

Жоғары вольтті жаңа желілерді салу Ақтоғай ТБК және өзге де өнеркәсіп орындарының перспективті жүктемесін электрмен жабдықтау үшін жағдайды қамтамасыз етеді.

"Екібастұз - Семей - Өскемен" жоғары вольтті желісін (бұдан әрі - ЖЖ) салу кезеңінде 747 жұмыс орны, пайдалану кезінде - 32 жұмыс орны құрылады. "Семей - Ақтоғай - Талдықорған - Алма" ЖЖ салу кезеңінде - 1114 жұмыс орны, пайдалану кезінде - 65 жұмыс орны құрылады.

5.4. Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылықты жаңғырту (реконструкциялау және салу)

Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру желілерінің тозуын төмендету бойынша проблемаларды шешу, сондай-ақ жылу шығаратын қуаттарды жөндеу және ауыстыру үшін тұрғын үй-коммуналдық секторды жаңғырту (реконструкциялау және салу) бойынша шаралар кешені қабылданады.

Бұл үшін жылумен жабдықтау жүйелерін дамыту мақсатында инвестициялар салу орындылығының негіздемесі әзірленетін болады, сондай-ақ өңірлерде жобаларды іріктеу критерийлері мен оларды іске асырудың басымдықтары айқындалады.

Ысыраптары мен авариялығы ең жоғары жылумен жабдықтау желілерінің шамамен 1 мың км және сумен жабдықтау мен су бұру желілерінің 6 мың км-ге жуығы жаңғыртылады.

Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) жөніндегі жобаларды тиімді іске асыру мақсатында мынадай іс-шаралар жүзеге асырылатын болады:

1) қалалар мен елді мекендерді жылумен жабдықтаудың тиімді схемаларын әзірлеу және бекіту ;

2) республикалық бюджет қаражаты есебінен жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерінің техникалық тұрғыдан күрделі объектілері бойынша жобаалды және жобалау-сметалық құжаттаманы, сондай-ақ үлгілік жобалар мен жобалық шешімдерді әзірлеуді қаржыландыру;

3) орта мерзімді және ұзақ мерзімді инвестициялық бағдарламаларды іске асыруға арналған инвестицияларды өтейтін, пайдалану кәсіпорындарының рентабельді жұмысын қамтамасыз ететін тиімді тарифтерді енгізу;

4) әртүрлі отын түрлері үшін қазандықтар бойынша үлгілік жобаларды әзірлеу, энергетикалық тиімді қазандық жабдықтарына одан әрі көшу мақсатында қазандықтарды міндетті түрде технологиялық зерттеуден өткізу, сондай-ақ когенерациялық жүйелерді пайдалану және қуаты 100 Гкал/сағат дейін қазандықтарға қызмет көрсету және сүйемелдеу бөлігінде үйлестіру, сондай-ақ сумен жабдықтау және су бұру бойынша (бірыңғай оператор) бойынша өңірлерде бірыңғай ұйым құру.

Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) бірыңғай техникалық саясатты әзірлей отырып, оның ішінде қолданылатын материалдар, жабдықтар мен технологиялар бойынша, секторды институционалды дамытумен сүйемелденетін болады. Сонымен қатар, кәсіпорындар үшін бағалаудың түйінді индикаторлары енгізілетін болады, тұтыну нормасы біріздендіріледі.

Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) саласындағы жобаларды қаржыландыру бюджеттік кредит пен субсидиялар беру үшін Қазақстан Республикасы Ұлттық қорынан республикалық бюджетке берілетін нысаналы трансферт қаражаты, ХҚҰ қарыздары және басқа көздер есебінен жүзеге асырылады.

Жобаларға Қазақстан Республикасы Ұлттық қорының қаражаты есебінен республикалық бюджеттен кредит беру бюджеттік кредит беру тетігі арқылы жүзеге асырылады, мұнда ЖАО қарыз алушылар болып белгіленді, түпкілікті қарыз алушылар - жобаларды орындаушылар ТКШ саласындағы кәсіпорындар "ТКШ ҚазОрталық" АҚ сенім білдірілген өкіл (агент) болады.

Халықтың тыныс-тіршілігін қамтамасыз етуге, өмір сүру деңгейі мен сапасын жақсартуға бағытталған тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық саласындағы мемлекеттің әлеуметтік саясатының міндеттерін шешу шеңберінде инвестициялық жобаларды іріктеуді коммуналдық шаруашылық саласындағы уәкілетті орган құрған жұмыс тобы жүзеге асырады.

ХҚҰ-мен бірлесіп қаржыландыру болжанып отырған жобалар бойынша "ТКШ ҚазОрталық" АҚ ТКШ-дегі жобаларды дайындау, жобаларды қаржыландыру және іске асыру схемасын құрылымдау мәселелері бойынша ХҚҰ-мен үйлестіруді жүзеге асыратын болады.

Жобаларды қайтарымды қаржыландыру тетігін іске асыру үшін Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына тиісті өзгерістер енгізу мәселесі пысықталады. Қажет болған жағдайда "ТКШ ҚазОрталық" АҚ қаржы агенттігі болып белгіленеді. Жобаларды қаржыландыру шарттарын, қарыз алушылардың және түпкілікті қарыз алушылардың сыйақы мөлшерлемелерін белгілеу бойынша тәсілдерді Қазақстан Республикасының Үкіметі айқындайтын болады.

Қарыз қаражатын, оның ішінде ХҚҰ-ның қарыз қаражатын тарту есебінен жеделдетіп жаңғыртуды жүргізу мақсатында мемлекет республикалық бюджеттен жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) саласына инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) беретін болады.

Жобаларды ХҚҰ қаражатын тарта отырып іске асыратын табиғи монополиялар субъектілерінің инфрақұрылымдық грант (субсидия) алуға басым құқығы болады.

Инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) беру тетіктерін іске асыру үшін Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына тиісті өзгерістер енгізу мәселесі пысықталатын болады. "ТҚШ ҚазОрталық" АҚ инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) беру бойынша оператор болып табылады. Бұл ретте инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) жобаларды техникалық сүйемелдеуге, жобаларды іске асыру кезінде күрделі шығындарды, оның ішінде материалдар мен жабдықтарды қаржыландыруға бағытталатын болады. Бұдан басқа жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелері қызметтерінің тарифтерін субсидиялау мәселесі пысықталады.

Осы шараларды іске асыру нәтижесінде 2020 жылға дейін:

1) жылумен, сумен жабдықтау, су бұру желілерінің тозуы 67%-дан 53%-ға дейін төмендейді және тұтынушыларға көрсетілетін қызметтердің сапасы жақсарады;

2) шекті тарифтер қағидаттарын қолдану және нысаналы инвестициялық трансферттерді бюджеттік кредитпен және жекеше капиталмен алмастыру есебінен саланы коммерцияландыру процесі іске қосылады;

3) саланы бірыңғай техникалық стандарттарға көшіру жүргізіледі.

5.5. Тұрғын үй инфрақұрылымын нығайту

Ескерту. 5.5-кіші бөлім алып тасталды - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен.

5.6. Білім беру саласындағы инфрақұрылымды дамыту

Ескерту. 5.6-кіші бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255 Жарлығымен.

Сапалы білім беру қызметтерінің қолжетімділігін қамтамасыз ету мектепте білім беру, мектепке дейінгі тәрбиелеу мен оқыту инфрақұрылымын кеңейту, жоғары оқу орындарының ғылыми-техникалық базасын жаңғырту арқылы жүзеге асырылады.

Орта білім беру жүйесінде Ұлттық қордың қаражаты есебінен авариялық мектептердің орнына және үш ауысымда оқытуды жою үшін өңірлерде жалпы білім беретін жаңа мектептер салынады және пайдалануға беріледі.

Жалпы, Ұлттық қордың, республикалық бюджеттің және жергілікті бюджеттердің қаражаты есебінен мектептер салуды ескере отырып, 2018 жылға қарай авариялық мектептер мен үш ауысымды оқыту жойылады.

Кейіннен, жергілікті атқарушы органдар білім беру саласындағы инфрақұрылымды жаңарту, оның ішінде демографиялық және көші-қон факторларынан туындаған халық санының өсуіне байланысты тұрақты негізде жаңарту жұмысын жүргізіп отыратын болады.

Хаб-қалаларда екінші деңгейдегі қалаларда білім беру саласындағы инфрақұрылымды дамытуға ерекше көңіл бөлінетін болады.

Мектепке дейінгі тәрбиелеу және оқыту саласында типтік балабақшалар салу арқылы мектепке дейінгі ұйымдар желісі кеңейтіледі. Бір мезгілде мектепке дейінгі тәрбиелеу және оқыту мекемелерінде мемлекеттік білім беру тапсырысы орналастырылатын болады. Аталған іс-шараларды Білім беруді дамытудың 2011 - 2020 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасының іс-шараларымен қатар іске асыру алдағы үш жыл ішінде 3-тен 6 жасқа дейінгі балаларды мектепке дейінгі тәрбиелеумен және оқытумен қамтуды кемінде 85 % деңгейге дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Бұл үшін Бағдарлама шеңберінде 2015 - 2017 жылдары Ұлттық қор қаражаты есебінен мектепке дейінгі ұйымдар неғұрлым тапшы өңірлерде балабақшалар пайдалануға беріледі.

Жоғары білім беру саласында индустриялық-инновациялық даму бағдарламасы үшін базалық деп айқындалған 11 жоғары оқу орны жанынан құрылыс материалдарының өндірісі, тамақ өнеркәсібі, металлургия, машина жасау, технологиялық машиналар, энергетика, мұнай химиясы, химия өнеркәсібі бағыттары бойынша 48 жаңа зертхана құрылады. Барлық зертханалар халықаралық стандарттарға сәйкес келетін болады. Екі медициналық жоғары оқу орнында жалпыға ортақ пайдаланылатын ғылыми зертханалар толық жарақтандырылатын болады.

Ең жаңа жабдықтар қазіргі заманғы талаптар деңгейінде техникалық пәндер бойынша практикалық және зертханалық сабақтар өткізуге мүмкіндік береді.

Ұжымдық пайдаланудағы ғылыми медициналық зертханалар базасында жаңа медициналық технологиялардың клиникаға дейінгі және клиникалық зерттеулерін жүйелік қолдау және ынталандыру, сондай-ақ биобанктердің ұлттық желісін құру жүзеге асырылады.

Білім беру және ғылыми-зерттеу процесінде қазіргі заманғы зертханалық жабдықтарды пайдалану профессорлық-оқытушылар құрамының және студенттердің ғылыми-зерттеу жобаларына қатысуын жандандыруға мүмкіндік береді.

2015 - 2019 жылдар аралығындағы кезеңде 7500-ден астам магистр даярланады деп күтілуде, бұл ретте бейіндік магистранттарды даярлауға баса назар аударылатын болады, бұл индустрияның жоғары білікті кадрларға қажеттігін неғұрлым қысқа мерзімде қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Магистрлерді даярлау әлемдік үздік жоғары оқу орындарының тәжірибесі бойынша әзірленген кадрлар даярлаудың қазіргі заманғы кәсіптік бағдарламалары негізінде жүзеге асырылады. Бейінді магистратура бағдарламасының үштен біріне жуығы үздіксіз өндірістік практикаға бөлінетін болады.

Практикаға бағдарланған оқыту бағдарламасы жоғары оқу орындарының ИИДМБ салаларында түйінді жұмыс берушілер талап ететін, дағды деңгейі жоғары кадрларды даярлауына ықпал етеді.

Astana Business Campus ғылыми паркі құрылатын болады².

²Іс-шаралар тиісті жылға арналған "Республикалық бюджет туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес бюджет мүмкіндіктеріне қарай нақтыланатын болады.

Даму стратегиясына сәйкес жаңа инновациялық технологияларды әзірлеу және отандық бизнестің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін қазақстандық және халықаралық ірі компанияларды, жоғары технологиялы шағын және орта бизнесті, стартаптарды, ғалымдарды, өнертапқыштар мен қаржыгерлерді шоғырландыру ғылыми парктің негізгі міндеті болады.

Ғылыми парктің түйінді рөлі ірі компаниялардың ғылыми-инженерлік бөлімшелерін тарту және орналастыру болып табылады. Геологиялық кластер Astana Business Campus-тың тұңғыш "зәкірлі" жобасы болмақ. Одан әрі инфокоммуникациялық технологиялар кластері мен инжиниринг кластері кезекте тұр. "Зәкірлі" жобалар инновациялық кластердің орнықтылығын және тұрақты дамуын қамтамасыз етеді.

Осы зәкірлі жобалар базасында Назарбаев Университеті мен Қазақстанның басқа да ғылыми ұйымдарының ғылыми және инновациялық жобаларын іске асыру жүзеге асырылатын болады.

Ынтымақтастықтың осы моделі ғылым мен бизнестің өзара қарым-қатынасын орнатуға мүмкіндік береді, бұл ғылыми нәтижелер алу және ұлттық компаниялардың инновациялық-технологиялық әлеуетін дамыту үшін қажетті зерттеу инфрақұрылымын құруға алып келеді.

Astana Business Campus ғылыми паркін салуға республикалық бюджет қаражаты, сондай-ақ отандық және шетелдік ірі әріптес компаниялардың инвестициялары тартылатын болады.

5.7. Кәсіпкерлік субъектілерін қолдау

Кәсіпкерлікті дамытуды ынталандыру мақсатында 2015 жылы өңдеу өнеркәсібіндегі ШОБ пен ірі кәсіпкерлік субъектілеріне жеңілдікпен кредит беруге Ұлттық қордан қаражат бөлінетін болады.

Бұл шараларға қосымша 2015 - 2017 жылдар аралығындағы кезеңде кейіннен ШОБ субъектілерін қаржыландыру үшін ХҚҰ-дан 155 млрд. теңге мөлшерінде кредиттік желілер тартылады.

ШОБ пен ірі кәсіпкерлік субъектілеріне жеңілдікті кредит беру инвестициялық жобаларды іске асыруға, айналым қаражатын толықтыруға және бұрын берілген қарыздарды қайта қаржыландыруға

бағытталатын болады. Түпкілікті қарыз алушы үшін сыйақы мөлшерлемесі жылдық 6%-дан аспайды, кредиттеу мерзімі 10 жылдан аспайды.

Кәсіпкерлік субъектілеріне мұндай кредит берудің нәтижесінде 4000-нан астам жаңа жұмыс орны құрылады, өндірілген өнімнің көлемі ағымдағы деңгейден 150 млрд. теңгеге ұлғаятын болады.

ШОБ пен ірі кәсіпкерлік субъектілеріне қаржыландыру ұсынудың операторлары "Даму" ҚДҚ" АҚ және "Қазақстанның Даму Банкі" АҚ болады. ШОБ пен ірі кәсіпкерлік субъектілеріне тікелей кредит беруді екінші деңгейдегі банктер жүзеге асырады.

Осы мақсаттар үшін "Даму" ҚДҚ" АҚ мен "Қазақстанның Даму Банкі" АҚ-ның банкаралық кредиттеу құралдары пайдаланылады.

ШОБ пен ірі кәсіпкерлік жобаларын қаржыландыру шарттарын Қазақстан Республикасының Үкіметі айқындайды.

Кредиттік желілерді тарту Дүниежүзілік банктен, Еуропалық қайта құру және Даму Банкінен және Азия Даму Банкінен жүзеге асырылады. ХҚҰ қарыздарын "Даму" ҚДҚ" акционерлік қоғамы мен екінші деңгейдегі банктер инвестициялық мақсаттарды қаржыландыруға және ШОБ субъектілерінің жобаларын іске асыру шеңберінде айналым қаражатын толықтыруға салалық шектеулерсіз пайдаланатын болады.

Іске асырылуы қоршаған ортаға айтарлықтай зиян келтіретін ШОБ жобалары кредиттеуге жатпайды. Кредиттеу үшін жобаларды таңдауды екінші деңгейдегі банктер ішкі регламенттерге және халықаралық қаржы ұйымдарының талаптарына сәйкес жүзеге асырады.

Кредиттік желілерді тарту жаңа бастамаларды іске асыру үшін ШОБ субъектілерін қосымша қаржыландыру, бар тауарлар мен көрсетілетін қызметтер тізбесін кеңейту, олардың сапасын жақсарту және өндірістің экономикалық тиімділігін арттыру арқылы ШОБ-ты дамытуды ынталандыруға ықпал ететін болады.

ХҚҰ қарыздары бойынша ШОБ жобаларын қаржыландыру шарттары қарыздар туралы тиісті келісімдерде айқындалады.

5.8. Институционалдық даму

Экономикада құрылымдық реформалар жүргізу ХҚҰ-мен (Дүниежүзілік Банк тобы, Еуропа Қайта құру және Даму Банкі, Азия Даму банкі, Ислам Даму Банкі) ынтымақтастықта жүзеге асырылатын болады, олар Қазақстан Республикасының Үкіметі мен ХҚҰ арасындағы әріптестік туралы негіздемелік келісімдерге сәйкес Қазақстан Республикасына қаржылық және техникалық қолдау көрсетеді.

Негіздемелік келісімдердің негізгі мақсаты Қазақстан Республикасының Үкіметіне:

- 1) қаржы секторын дамыту;

2) жекеше сектордың экономикадағы рөлін күшейту, шағын және орта бизнесті дамыту және іскерлік климатты жетілдіру;

3) ғылым мен инновациялардың дамуын ынталандыру;

4) адами капиталды дамыту, еңбек нарығын дамыту;

5) экономикаға инвестициялар тарту және МЖӘ-ні дамыту;

6) өңірлерді орнықты экологиялық дамыту және энергия тиімділігін арттыру, көлік инфрақұрылымын дамыту;

7) институционалдық реформалар жүргізуде қолдау көрсету;

8) өңірлік даму мен ықпалдастыруда қолдау көрсету арқылы экономиканы әртараптандыру және бәсекеге қабілеттілікті арттыру бойынша реформаларды жүргізуге жәрдем көрсету болып табылады.

Жоғарыда көрсетілген мақсатты іске асыру үшін Қазақстан Республикасының Үкіметі ХҚҰ-мен бірлесе отырып, 2015 - 2020 жылдары іске асыруға арналған жобалар тізбесін айқындады, олар ШОБ-ты, қаржы секторын, ТКШ мен көлік инфрақұрылымын, электр энергетикасын, жаңартылатын энергия көздерін дамытуға және энергия тиімділігін арттыруға, институционалдық реформаларды жүргізуге бағытталған.

Қаржы секторында ХҚҰ-мен әріптестік "Basel III" стандарттарын енгізу, банктік қадағалау жөніндегі Базель комитетінің IRB-тәсілі негізінде банктердің меншікті капиталының жеткілікті болуына қойылатын талаптар бөлігінде банк қызметін реттеуді жетілдіру, сондай-ақ бағалы қағаздар нарығындағы қызметті реттеуді жетілдіру және қор нарығының өтімділігін арттыру саласында техникалық көмек алуға сайып келеді.

ШОБ-ты дамыту саласында реформалар ШОБ субъектілерін дамытуға және олардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін жағдайларды теңдестіруге, оның ішінде әйелдер кәсіпкерлігін қолдауға және дамытуға, ШОБ субъектілері үшін қаржыландыру қолжетімділігін жақсартуға, бизнесті жүргізу мәселелері бойынша ШОБ субъектілерінің құзыреттерін арттыруға, кәсіпкерлік қызметті мемлекеттік реттеудің тиімділігін жақсартуды әдістемелік қолдауға бағытталады.

Адами капиталды дамыту, ғылым мен инновацияларды дамыту саласындағы реформалар Қазақстанда білім экономикасын құруға бағытталатын болады, ол экономика өсуінің, оны әртараптандырудың және оның бәсекеге қабілеттілігін арттырудың қозғаушы күші болып табылады.

Бұл саладағы реформалардың негізгі міндеті ғылыми әлеуетті, ұлттық инновациялық жүйенің және оның негізгі институттарының тиімділігін арттыру болып табылады.

Еңбек нарығын дамыту саласында жүргізілетін реформалардың негізгі міндеттері жұмыс берушілердің тарапынан еңбек ресурстарына деген сұраныс пен еңбек нарығындағы ұсыныс арасындағы алшақтықты еңсеру, еңбек ресурстарының сапасын арттыру болып табылады.

Ол үшін біліктіліктің жаңа жүйесі құрылады, еңбек нарығының қазіргі заманғы талаптарына сай келетін кәсіптік стандарттар мен білім беру бағдарламалары әзірленеді.

Орталық мемлекеттік және жергілікті атқарушы органдармен бірлесіп, Бағдарламаның әрбір бағыты шеңберінде іске асырылатын жобалардың саны және салалар мен өңірлер бөлінісінде, сондай-ақ құрылыс және пайдалану кезеңінде мамандықтар/лауазымдар бөлінісінде құрылатын жұмыс орындарының саны нақтыланатын болады.

ЖАО инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру шеңберінде:

1) жаңа жұмыс орындарының құрылуын;

2) инфрақұрылымдық жоба іске асырылатын ауданда (қалада) тұратын, оның ішінде уақытша тіркелген жұмыссыздардың, өз бетінше жұмыспен қамтылғандардың және табысы аз халықтың қатарындағы адамдарға құрылыс кезінде кемінде 10% жұмыс орнын, ағымдағы және күрделі жөндеу кезінде, халықты жұмыспен қамтамасыз ету орталықтарының жолдамасы бойынша абаттандыру кезінде кемінде 15% жұмыс орнын ұсынуды қамтамасыз етеді. Инфрақұрылымдық жоба іске асырылатын аталған ауданда (қалада) қажетті еңбек ресурстары болмаған жағдайда, оларды сырттан тартуға аудандардың (қалалардың) жұмыспен қамту орталықтарының жазбаша келісімі болғанда рұқсат етіледі.

Инвестицияларды және МЖӘ-ні ынталандыру саласындағы реформалар МЖӘ жобаларының тартымдылығын арттыруға және оларды кеңінен қолдануға бағытталады. Халықаралық институттармен ынтымақтастық институционалдық және нормативтік реформа бойынша ұсыныстар дайындау, сондай-ақ МЖӘ пилоттық жобаларын қаржыландыру мен іске асыру үшін техникалық көмек тартудан тұратын болады.

Орнықты экологиялық даму, жасыл экономиканы дамыту және энергия тиімділігін арттыру саласындағы күш-жігер қоршаған ортаны қалпына келтіруге, қоршаған ортаға шығарындылар мен төгінділердің деңгейін төмендетуге, экологиялық таза технологияларды пайдалануды дамытуға, жаңартылатын энергия көздерін дамытуға, олардың энергетикалық баланстағы үлесін ұлғайтуға бағытталады.

Осы бағыт бойынша жобаларды іске асырудың негізгі мақсаты орнықты экологиялық дамуға және қоршаған ортаға жүктемені барынша азайту арқылы Қазақстан Республикасының "жасыл экономикаға" көшуіне жәрдемдесу болып табылады.

Институционалдық реформалар жүргізу шеңберінде ХҚҰ-мен ынтымақтастық мемлекеттік басқару практикасына бизнес-ортада пайдаланылатын тәсілдерді енгізу арқылы мемлекеттік аппараттың тиімділігін арттыруға, оның ішінде клиентке бағдарлануға, нәтижелер бойынша басқаруға және бюджеттеуге бағытталады.

Өңірлік ынтымақтастық және ықпалдастық саласында халықаралық даму институттары Қазақстанның ДСҰ-ға кіруі бойынша Қазақстан Республикасының осы ұйымның талаптарына сәйкестігі, отандық кәсіпкерлер, атап айтқанда, ауыл шаруашылығы тауарын өндірушілер үшін ДСҰ-ға кірудің келеңсіз салдарын нивелирлеу және төмендету бөлігінде техникалық қолдау көрсетеді.

Бірлескен жобаларды іске асыру Қазақстан Республикасының заңнамасына және ХҚҰ талаптарына сәйкес жобалардың халықаралық стандарттарға, сапаны бақылау стандарттарына сәйкестігін қамтамасыз ету және жобаларды іске асыру үшін бөлінетін қаражаттың нысаналы пайдаланылуын бақылауды қамтамасыз ету мақсатында жүзеге асырылатын болады.

Дағдарысқа қарсы 2015 жылға арналған жаңа шаралар

5.9. Отандық машина жасауды дамыту (автомобильдерді, "Еврокоптер" тікұшақтарын және "Тұлпар Тальго" жолаушылар вагондарын жасау)

Ескерту. 5.9-кіші бөлім бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 12.12.2016 № 389 Жарлығымен.

Машина жасау саласы сабақтас салалардың дамуы үшін жоғары мультипликативтік әсермен сипатталады. Отандық машина жасау секторларын қолдау ішкі нарықтың қажеттіліктерін барынша қанағаттандыруға және қосылған құны жоғары түпкі өнімді өндіруді ұлғайту есебінен машина жасау өнімінің экспортын кеңейтуге мүмкіндік береді.

Сонымен бірге, машина жасау секторларының дамуы біліктілігі жоғары инженер кадрларды даярлауға серпін бермек, инвестициялық белсенділікті және саладағы еңбек өнімділігін арттыруға, сондай-ақ таяу және алыс шет елдермен жаңа технологиялық байланыстарды жолға қоюға мүмкіндік береді. Бұл өз кезегінде сабақтас өндірістерді, ШОБ-ты дамыту үшін кластерлік әсер мен серпін беруге мүмкіндік береді.

Сыртқы экономикалық конъюнктура нашарлаған жағдайларда отандық автомобиль, тікұшақтар мен жолаушылар вагондарын өндірушілерді қолдау өндіріс көлемі мен жұмыс орындарының санын сақтап қалуға мүмкіндік береді.

Осыған байланысты бизнестің бастамалары мен жобаларын қолдау мақсатында кәсіпкерлік субъектілері үшін және отандық автомобильдер, тікұшақтар мен жолаушылар вагондарына сатып алу сұранысын ынталандыру үшін қаржыландыру қолжетімділігі арттырылады, Ұлттық қордың қайтарымды қаражаты есебінен "ҚДБ" АҚ арқылы ұзақ мерзімді жеңілдетілген кредиттік ресурстар берілетін болады.

Отандық автомобиль өндірушілерді қолдауды шартты және лизингтік қаржыландыру тетіктері арқылы жүзеге асыру жоспарланып отыр.

Ұлттық қор қаражаты екінші деңгейдегі банктер арқылы шартты қаржыландыру шеңберінде отанымызда өндірілген (құрастырылған) жеңіл автокөліктерді сатып алушы жеке және заңды тұлғаларды, дара кәсіпкерлерді кредиттеуге бағытталатын болады.

Түпкілікті қарыз алушылар үшін кредиттеудің негізгі шарттары:

- 1) кредиттеу мерзімі - 7 жылдан аспайды;
- 2) кредиттеу валютасы - теңге;

3) сыйақының номиналды мөлшерлемесі - жылдық 6,0%-дан аспайды.

Отандық автоөндірушілерді қолдау шеңберіндегі лизингтік қаржыландыру "ҚДБ" АҚ еншілес ұйымы - "ҚДБ-Лизинг" АҚ арқылы түпкілікті қарыз алушылар үшін мынадай негізгі шарттармен жүзеге асырылатын болады:

1) лизинг нысанасы - ауыл шаруашылығы техникасын қоспағанда, автокөлік құралдары мен арнайы мақсаттағы автотехника (бұдан әрі - автокөлік құралдары);

2) лизинг алушы - заңды тұлғалар, лизингке автокөлік құралдарын алатын заңды тұлғалар;

3) лизинг мерзімі - 3 жылдан 5 жылға дейін;

4) сыйақының номиналды мөлшерлемесі - жылдық 4,0%-дан аспайды;

5) қаржыландыру валютасы - теңге.

Отандық "Еврокоптер" тікұшақтарын өндіруді қолдау "ҚДБ" АҚ еншілес ұйымы - "ҚДБ-Лизинг" АҚ арқылы жүзеге асырылатын болады. Түпкілікті қарыз алушыларға арналған лизингтік қаржыландырудың негізгі шарттары мынадай:

1) лизинг мерзімі - 20 жылға дейін;

2) сыйақының номиналды мөлшерлемесі - теңгемен жылдық 4,0%-дан аспайды;

3) қаржыландыру валютасы - теңге.

Отандық автомобиль және тікұшақ өндірушілерді қолдау ішкі нарықта шетелдік өнімдердің импортын отандық өндіріс өнімдерімен алмастыруды қамтамасыз ететін болады.

Отандық "Тұлпар Тальго" жолаушылар вагондарының өндірісін қолдау "ҚДБ" АҚ арқылы кредит беру және/немесе "ҚТЖ" АҚ және/немесе оның еншілес ұйымдарын "ҚДБ-Лизинг" АҚ арқылы лизингтік қаржыландыру жолымен жүзеге асырылады.

Түпкілікті қарыз алушыларға арналған кредиттік ресурстарды берудің негізгі шарттары мынадай:

1) лизинг бойынша сыйақының номиналды мөлшерлемесі жылдық 4,0 %-ға дейін, қарыз бойынша жылдық 6,0%-ға дейін;

2) қаржыландыру мерзімі - 20 жылға дейін құрайды;

3) кредиттеу валютасы - теңге.

Жолаушылар вагондарының өндірісі отандық вагондар өндірісінің көлемін сақтауға, паркті жаңарту және жолаушылар вагондарының тапшылығын төмендету, поездар қозғалысы қауіпсіздігінің деңгейін және жолаушылардың жайлы сезіну деңгейін арттыру, сондай-ақ поездардың жолда жүру уақытын қысқарту арқылы қазақстандық теміржол көлігінің бәсекеге қабілеттілігін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

5.10. Экспорталды және экспорттық қаржыландыруды ынталандыру

Ескерту. 5.10-кіші бөлім бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 12.12.2016 № 389 Жарлығымен.

Ел экономикасының шикізаттық тауарлар экспортына және халықаралық тауар нарықтарында олардың бағасының ауытқуына тәуелділігі жоғары болып отырған жағдайларда қазақстандық өнім экспортының көлемін ұлғайту және географиясын кеңейту үшін экономиканың шикізаттық емес секторындағы жұмыс істеп тұрған және әлеуетті отандық экспорттаушы-кәсіпорындарға кешенді қолдау көрсету қажет.

Экспортты қолдау ЕАЭО шеңберінде және ДСҰ-ға кіру қарсаңында іскерлік байланыстарды орнатып, өзіміздің бәсекеге қабілеттілігімізді арттыру тұрғысынан да маңызды.

Отандық тауарлардың экспортын жүзеге асыратын орта және ірі кәсіпкерлік субъектілері мен Қазақстан Республикасының аумағында шығарылатын өнімді импорттауды жүзеге асыратын резидент еместер қолдаудың нысаналы тобы болады.

Экспорттаушыларды қолдау мынадай негізгі шарттармен:

1) алып тасталды - ҚР Президентінің 12.12.2016 № 389 Жарлығымен;

2) кредиттеу/лизинг мерзімі - мәміле құрылымына қарай, бірақ 20 жылдан аспайды;

3) кредиттеу/лизингтеу валютасы - теңге немесе мәміленің шарттарына қарай басқа валютада болған жағдайларда Ұлттық қор есебінен "ҚДБ" АҚ және/немесе "ҚДБ-Лизинг" АҚ талаптарына сәйкес экспорталды және экспорттық кредиттеу жолымен, оның ішінде Қазақстан Республикасының аумағында шығарылатын өнімді импорттаушы қаржылық институттарды/ұйымдарды (резидент еместі) кредиттеу арқылы жүзеге асырылатын болады.

Осы Бағдарлама шеңберінде отандық өндірушілер мен экспорттаушылардың жобаларын қаржыландыру шарттарын Қазақстан Республикасының Үкіметі айқындайтын болады.

Экспортшыларды қолдау қосылған құны жоғарғы өнімге баса назар аудара отырып, шикізаттық емес экспортты одан әрі дамытуды қамтамасыз етуге, өңделген өнімді экспорттау үшін жаңа перспективті тауашаларға шығуға мүмкіндік береді.

5.11. АӨК-ні қосымша қолдау

Ауыл шаруашылығы тауарларын өндірушілердің бәсекеге қабілеттігін арттыру мақсатында Ұлттық қор қаражаты есебінен мыналарға:

АӨК субъектілерін қаржылай сауықтыру бағыты шеңберінде кредиттер және лизингтік міндеттемелер бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялауға (бөлінген қаражат ауыл шаруашылығы тауарларын өндірушілерді қаржылай сауықтыру көлемін 312-ден 500 млрд. теңгеге дейін ұлғайтуға, сондай-ақ АӨК субъектілерінің қаржылық орнықтылығын, бәсекеге қабілеттігін арттыруға, ерекше экономикалық кезең жағдайында олардың кредиттік жүктемесін азайтуға мүмкіндік береді);

ауыл шаруашылығын қолдауға арналған кредиттер (лизинг) бойынша сыйақы мөлшерлемесін өтеуге (бұл шара АШТӨ кредиттеуді 2015 жылы шамамен 60 млрд. теңге сомасына ұлғайтуға мүмкіндік береді);

асыл тұқымды мал шаруашылығын дамытуға, мал шаруашылығының өнімділігі мен өнімінің сапасын арттыруға бағытталған АӨК-ті қаржылай қолдау қаражатының көлемі ұлғайтылатын болады.

Бұл өңірлік ықпалдастық жағдайында отандық мал шаруашылығы мен құс шаруашылығы кәсіпорындары өнімдерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыруды, агроқұралымдарда мал шаруашылығы мен құс шаруашылығы өнімдерін өндірудің өсу деңгейін, оның ішінде сүт бойынша - 15%, ет - 10%, жұмыртқа - 10% сақтауға, ауылдық жерлердегі еңбекке жарамды 12 мыңнан астам адам жұмыс істейтін құс шаруашылығы кәсіпорындарында жұмыс орындарын сақтауға мүмкіндік береді.

Қаржыландырудың қосымша көлемін бөлу "Агробизнес-2020" бағдарламасы шеңберінде белгіленген тәртіппен бекітілген, жоғарыда көрсетілген берілетін субсидиялар түрлерінің тәртібі мен тетігін регламенттейтін қағидаларға сәйкес жүзеге асырылатын болады.

5.12. Басталған кредиттік тұрғын үй жобаларын іске асыру және үлестік салымдарды қорғау

Ескерту. 5.12-кіші бөлім алып тасталды - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен.

5.13. Бизнесінің жол картасы - 2020 жобалары үшін инфрақұрылым жүргізу

Бизнесінің жол картасы - 2020 шеңберіндегі жобаларды іске асыру кезінде жетіспейтін инфрақұрылымды жүргізу жаңа өндірістер құруға, қолданыстағы өндірістерді жаңғыртуға және кеңейтуге бағытталған жобалар үшін жүзеге асырылатын болады. Бұл ретте жетіспейтін инфрақұрылым жүргізілгеннен кейін оларды іске қосу мұндай жобаларды қаржыландырудың міндетті шарты болып табылады.

Жобаларды қаржыландыру жергілікті бюджет қаражатынан міндетті қоса қаржыландыра отырып жүзеге асырылатын болады.

Жетіспейтін инфрақұрылымды жүргізу үшін кәсіпкерлік субъектілеріне мемлекеттік қолдау көрсетуге Ұлттық қордан қаражат бөлінетін болады.

Бағдарлама шеңберінде Ақтөбе, Қызылорда және Оңтүстік Қазақстан облыстарындағы индустриялық аймақтарға инфрақұрылым жүргізу жүзеге асырылатын болады.

Индустриялық аймақтарға инфрақұрылым жүргізу жоғары экономикалық тиімділікке және өзара байланысты өндірістердің бір аумақта шоғырлануына байланысты кәсіпкерлікті дамытудың ұйымдастыру жағдайларына негізделеді. Бұл кәсіпкерлік субъектілерінің неғұрлым ауқымды тобын қажетті инфрақұрылыммен қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Жекелеген жобалар бойынша кәсіпкерлік қызметтің әртүрлі салаларына жататын жекеше кәсіпкерлік субъектілерінің 40-тан астам объектісін іске қосуға мүмкіндік беретін жетіспейтін инфрақұрылымды жүргізу қамтамасыз етілетін болады.

Қаражат кейіннен инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру үшін нысаналы трансферттермен жергілікті бюджеттерге жіберіледі. Әрбір жоба бойынша нысаналы көрсеткіштер тиісті бюджеттік бағдарламалар әкімшілері арасында жасалатын бюджетаралық келісімдерде көрсетіледі.

5.14. Өнім сапасы инфрақұрылымын дамыту

Зертханалық базаны дамытудың мақсаты Кеден одағының техникалық регламенттерінің талаптарын іске асыру, бәсекеге қабілетті және сапалы өнім шығару, сертификаттау рәсімінің дұрыс жүргізілуін қамтамасыз ету және сертификаттау бойынша көрсетілетін қызметтердің құнын төмендету, шетелдердің сынақ базасына тәуелділікті жою болып табылады.

Сынақ базасының жетіспеушілігі проблемасын шешу үшін Ұлттық қор қаражаты есебінен жеңіл және химия өнеркәсібіндегі, металлургиядағы, өрт қауіпсіздігі мен азаматтық қорғаныс, сондай-ақ ветеринария саласындағы қолданыстағы сынақ зертханаларын кеңейту және жете жарақтандыру қамтамасыз етілетін болады.

Қолданыстағы сынақ зертханаларын кеңейту және жете жарақтандыру нәтижесінде 60 өңірлік ветеринариялық зертхана қазіргі заманғы жабдықпен жете жарақтандырылады, өрт қауіпсіздігі және химия өнімі қауіпсіздігі саласында Кеден одағының жаңа техникалық регламенттерінің талаптарына сәйкестігін бағалау үшін сынақ базасы құрылады.

Өнім сапасының инфрақұрылымын дамыту қауіпсіздікті қамтамасыз етуге және икемді сауда саясатын жүргізу үшін отандық өнімнің бәсекеге қабілеттілігін арттыруға, ЕАЭО елдерінде өнім сапасына сәйкестікті растау қажеттігіне байланысты кәсіпкерлік субъектілерінің шығыстарын оңтайландыруға мүмкіндік береді.

5.15. Перспективті учаскелерді геологиялық зерделеу

Геологиялық-барлау жұмыстарын жандандыру пайдалы қазбалардың, бірінші кезекте, түсті металдар мен алтын қорының орны толмауы бойынша орын алып отырған проблемалармен, геологиялық зерттеулерді технологиялық жетілдірудің өзектілігімен, геологиялық барлау процесін ғылыми тұрғыдан қамтамасыз етумен, саладағы инвестициялық ахуалды жақсартумен байланысты болып отыр.

Геологиялық барлау жұмыстары Ұлттық қордан бөлінген қаражат есебінен жүргізілетін болады. Жер қойнауын мемлекеттік геологиялық зерделеу Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына сәйкес мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады.

Өңірлік геофизикалық зерттеулер (геотраверстер)

2015 жылы "Сырдария шөгінді бассейнінде өңірлік тірек бейіндер (геотраверстер) бойынша кешенді геологиялық-геофизикалық зерттеулер - 2 геотраверс" объектісі бойынша жұмыстарды бастау жоспарланып отыр.

Жұмыстар 2015 - 2017 жылдар кезеңіне 3 (үш) жылға есептелген және жұмыстардың басталуы/жалғастырылуы/аяқталуы тиісінше 30/50/20 (пайыздық баламада) есебінен жүзеге асырылатын болады.

Сырдария шөгінді бассейнінде өңірлік тірек бейіндер бойынша кешенді геологиялық-геофизикалық зерттеулер жүргізудің мақсаты бассейнің тереңдік құрылысын зерделеу, шөгү қабатындағы құрылымдық-заттық кешендерді ажырату және геологиялық-геофизикалық деректерді кешенді түсіндіру негізінде аумақтың мұнай тұрғысынан перспективасын өңірлік бағалау болып табылады.

Геофизикалық деректер жинау мен оларды түсіндірудің заманауи технологияларын пайдалана отырып, мынадай геологиялық міндеттер шешілетін болады: шөгү қабатының геологиялық құрылысын, кристалл іргетасты және жер қыртысының неғұрлым терең қабаттарын зерделеу, көмірсутегінің генерациясы мен көшу процестері, мұнай-газдың жинақталу аймақтарының қалыптасуы және көмірсутегі шикізатының кен орындарын табу және оқшауландыру үшін қолайлы аумақтардың перспективалығын өңірлік бағалау туралы қосымша ақпарат алу.

Іздестіру, іздестіру-бағалау жұмыстары

Елдің минералдық-шикізаттық базасының жай-күйі, тау-кен кешені кәсіпорындарының пайдалы қазбалар қорымен қамтамасыз етілуі минералды шикізаттың жаңа кен орындарын анықтауға бағытталған іздестіру және іздестіру-бағалау жұмыстарының көлемін көбейте түсуді қажет етеді. Геологиялық барлау жұмыстарын жүргізу қарқынының бәсеңдеуі республиканың минералдық-шикізаттық әлеуетінің төмендеуіне және отандық та, шетелдік те инвесторлардың қаржы қаражаты ағынының азаюына әкелуі мүмкін.

Бұл проблеманың шешімі өңірлік геологиялық зерттеулер көлемін ұлғайту, сол сияқты қатты пайдалы қазбаларды іздестіру, іздестіру-бағалау жұмыстарын жүргізу болып табылады.

Көмірсутегі шикізатына іздестіру жұмыстары (тірек-параметрлік ұңғымаларды бұрғылау)

2015 жылы мынадай объектілер бойынша жұмыс жүргізіледі:

Оңтүстік Қазақстан облысы Шардара ауданының аумағында тереңдігі 4000 м. тірек-параметрлік ұңғыманы бұрғылау;

Қызылорда облысы Қармақшы ауданының аумағында тереңдігі 3500 м. тірек-параметрлік ұңғыманы бұрғылау.

Жұмыстың басталуы/аяқталуы тиісінше 70/30 (пайыздық баламада) есебінен жұмыстар 2015 - 2016 жылдар кезеңінде жүзеге асырылатын болады.

Параметрлік ұңғымалар терең геологиялық құрылысты зерделеу және мұнай газ жинақталуы ықтимал аймақтардың перспективаларын салыстырмалы бағалау, егжей-тегжейлі геологиялық іздестіру жұмыстары үшін неғұрлым перспективті аудандарды анықтау, сондай-ақ сейсмикалық және басқа да геофизикалық зерттеулер нәтижелерін нақтылау мақсатында қажетті мәліметтерді алу үшін бұрғыланады.

Геотермальды суға арналған іздестіру-барлау жұмыстары

Отын-энергетикалық ресурстарға өсіп келе жатқан қажеттілік, энергия ресурстарының дәстүрлі түрлерінің сарқылуы және осыған байланысты органикалық отынның қымбаттауы, сондай-ақ экологиялық проблемалар жер қыртысының геотермальды энергиясын (геотермальды суды) пайдалануды және оларды стратегиялық ресурстарға жатқызуды алдын ала айқындайды.

Геотермальды суды пайдаланудың өзектілігін ескере отырып, 2014 жылы отын-энергетикалық мақсаттарға пайдалану үшін термальды судың пайдалану қорларын бағалау мақсатында Алматы облысы Жаркент бассейнінің Жарқұнақ учаскесінде геотермальды жерасты суларына іздестіру-барлау жұмыстарына арналған жоба әзірленіп бекітілді.

Жүргізілген жұмыстардың нәтижесінде пайдалы қазбалардың негізгі түрлерінің болжамды ресурстары бағаланатын перспективті алаңдар, учаскелер, объектілер анықталатын болады. Перспективті алаңдарда пайдалы қазбалардың негізгі түрлерінің, оның ішінде алтын, мыс, полиметалл қорларының өсімі алынатын болады.

Тірек параметрлік ұңғымаларды бұрғылаудың қорытындылары бойынша мұнай газ жинақталатын неғұрлым перспективті аймақтар анықталады және оларды егжей-тегжейлі геологиялық-геофизикалық зерттеулерге және іздестіру мақсатындағы бұрғылауға дайындау басталады.

6. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері

Ескерту. 6-бөлім алып тасталды - ҚР Президентінің 11.05.2016 № 255 Жарлығымен.

7. Қажетті ресурстар

Ескерту. 7-бөлім жаңа редакцияда - ҚР Президентінің 12.12.2016 № 389 Жарлығымен; өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен.

“Нұрлы жол” мемлекеттік бағдарламасының іс-шаралары мен инвестициялық жобалары Қазақстан Республикасы Ұлттық қорының, республикалық және жергілікті бюджеттердің, халықаралық қаржы институттары мен ұйымдардың қаражаты, ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ жекеше инвестициялар есебінен 7,6 трлн. теңге жалпы индикативтік сомада қаржыландырылатын болады, оның ішінде:

Қаржыландыру көздері	Қажетті қаражат (млрд. теңге)
Бағдарлама бойынша барлық шығыстар:	7 676,1
Республикалық бюджет	429,4

Ұлттық қор	2 355,9
Жергілікті бюджет	299,4
Халықаралық қаржы институттары мен ұйымдар	3 954,2
Ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты	597,9
Жекеше инвестициялар және МЖӘ	39,3

Бағдарламаны іске асыру үшін тартылатын Қазақстан Республикасының Ұлттық қоры қаражатының жалпы көлемі 2015 - 2017 жылдар аралығындағы кезеңде 9 млрд. АҚШ долларына баламаны құрайды.

Республикалық және жергілікті бюджет қаражаты есебінен қаржыландырылатын іс-шаралар бойынша шығыстардың көлемі тиісті кезеңге арналған "Республикалық бюджет туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес нақтыланатын болады.

Қазақстан Республикасы Ұлттық қорының қаражаты республикалық бюджетке нысаналы трансфертер түрінде де, квазимемлекеттік сектор субъектілеріне берілетін облигациялық қарыз түрінде де тартылатын болады.

Бұдан басқа, Бағдарламаны іске асыру үшін ХҚҰ үкіметтік сыртқы қарыздары, мемлекеттік емес және мемлекет кепілдік беретін қарыздар, ұлттық компаниялардың, даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ капитал нарығында тартылатын басқа да қаражат, оның ішінде Бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорының қаражаты тартылатын болады.

Халықаралық қаржы институттарының қаражаты есебінен қоса қаржыландырудың индикативтік көлемі шамамен 8,3 млрд. АҚШ долларын құрайды.

Жобаларды қаржыландыру үшін тартылатын қарыздар көлемі қарыздарды дайындау және оларға қол қою барысында нақтыланады.

Аббревиатуралардың таратылып жазылуы:

Ескерту. Аббревиатуралардың таратылып жазылуына өзгеріс енгізілді - ҚР Президентінің 29.12.2016 № 398 Жарлығымен.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ	- "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы
"KEGOC" АҚ	- "Электр желілерін басқару жөніндегі қазақстандық компания" акционерлік қоғамы
"ТКШ ҚазОрталығы" АҚ	- "Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылықты жаңғырту мен дамытудың қазақстандық орталығы" акционерлік қоғамы
"ҚДБ" АҚ	- "Қазақстанның Даму Банкі" акционерлік қоғамы
"Даму" ҚДҚ" АҚ	- "Даму" кәсіпкерлікті дамыту қоры" акционерлік қоғамы
АКҚ	- автокөлік құралдары
АӨК	- агроөнеркәсіптік кешен
АЭА	- арнайы экономикалық аймақтар
БЭЖ	- бірыңғай электр энергетикалық жүйесі

ДСҰ	- Дүниежүзілік сауда ұйымы
ДЭФ	- Дүниежүзілік экономикалық форум
ЕАЭО	- Еуразиялық экономикалық одақ
ЖАО	- жергілікті атқарушы орган
ЖЖ	- жоғары вольтті желі
ЖКО	- жол-көлік оқиғасы
ЖСҚ	- жобалық-сметалық құжаттама
ЖӨӨ	- жалпы өңірлік өнім
ЖІӨ	- жалпы ішкі өнім
ЖЭК	- жаңартылатын энергия көздері
ИИДМБ	- Индустриялық-инновациялық дамудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы
ИКИ	- инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылым
КО	- Кеден одағы
КС	- кіші станция
ҚР	- Қазақстан Республикасы
МЖӨ	- мемлекеттік-жекеше әріптестік
НКИ	- нақты көлем индексі
ПӘК	- пайдалы әсер коэффициенті
ТКК	- тау-кен байыту комбинаты
ТКШ	- тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық
ТР	- техникалық регламент
ҰҚЖ	- ұшу-қону жолағы
ҰАААЖ	- Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы
ХВҚ	- Халықаралық валюта қоры
ХҚҰ	- халықаралық қаржы ұйымдары
ШОБ	- шағын және орта бизнес
ІҚМ	- ірі қара мал
ЭЫДҰ	- Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы
FIDIC	- Халықаралық инженер-консультанттар федерациясы