

Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015-2019 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июля 2018 года № 470.

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Государственную программу инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы (далее – Программа).

2. Центральным и местным исполнительным органам, а также иным организациям:

1) принять меры по реализации Программы;

2) представлять в центральный уполномоченный орган по государственному планированию на ежемесячной основе к 10 числу месяца, следующего за отчетным, информацию по освоению выделенных средств в рамках Программы и на ежеквартальной основе к 15 числу месяца, следующего за отчетным, информацию по созданным рабочим местам, в том числе временным и постоянным.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Министерство национальной экономики Республики Казахстан.

4. Настоящее постановление вводится в действие со дня его подписания и подлежит официальному опубликованию.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

Б. Сагинтаев

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 30 июля 2018 года № 470

Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы

Содержание

1. Паспорт Программы

2. Введение

3. Анализ текущей ситуации

4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы

5. Основные направления, пути достижения поставленных целей и соответствующие меры

6. Необходимые ресурсы

1.ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы
Основание для разработки	пункт 4 Общенационального плана по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 11 ноября 2014 года "Нұрлы жол – путь в будущее"
Государственный орган, ответственный за разработку Программы	Министерство национальной экономики Республики Казахстан
Государственные органы, ответственные за реализацию Программы	центральные и местные государственные органы
Цель Программы	формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе, интеграция транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, реализация транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана
Задачи	1) формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему; 2) развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры; 3) укрепление энергетической инфраструктуры в рамках Единой электроэнергетической системы; 4) модернизация (реконструкция и строительство) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и систем тепло-, водоснабжения и водоотведения; 5) развитие инфраструктуры сферы образования; 6) повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства; 7) поддержка отечественного машиностроения; 8) поддержка экспорта; 9) повышение конкурентоспособности субъектов АПК; 10) обеспечение инфраструктурой проектов Единой программы поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса – 2020"; 11) обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз; 12) обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов
Сроки реализации	2015 – 2019 годы
Целевые индикаторы	достижение следующих целевых индикаторов: 1) в 2019 году обеспечение роста ВВП на 8,7 % к 2014 году; 2) в 2015 – 2019 годах создание рабочих мест на 392,9 тыс. чел., в том числе: постоянных – 96,5 тыс. чел.; временных – 296,4 тыс. чел.; 3) в 2019 году повышение рейтинга ВЭФ по качеству базовой инфраструктуры до 57 мест; 4) в 2019 году увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта до 18,1 млн. тонн; 5) к 2020 году повышение доходов от транзитных перевозок до 4 млрд. долларов в год.

Источники и объемы финансирования	мероприятия и инвестиционные проекты Программы будут финансироваться за счет средств Национального фонда Республики Казахстан, республиканского и местных бюджетов, международных финансовых институтов и организаций, собственных средств национальных компаний и институтов развития, а также частных инвестиций на общую индикативную сумму 4,6 трлн. тенге, в том числе:		
	Источники финансирования		Необходимые средства (млрд. тенге)
	Всего расходы по Программе:		4647,7
	Республиканский бюджет		1513,8
	Национальный фонд		1307,9
	Местный бюджет		3,3
	Международные финансовые институты и организации		537,8
	Собственные средства национальных компаний и институтов развития		697,5
	Частные инвестиции и ГЧП		135,4
	Средства Единого накопительного пенсионного фонда		47,5
	Заемные средства банков второго уровня		358,1

2. Введение

Настоящая Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы (далее – Программа) разработана в целях реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 11 ноября 2014 года "Нұрлы жол – путь в будущее", а также пятого направления институциональных реформ Плана нации "100 конкретных шагов".

Программа направлена на создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны с определением городов Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента и Усть-Каменогорска как городов-хабов национального и международного уровня с современной инфраструктурой и обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры страны в международную транспортную систему.

Города-хабы будут центрами экономической активности макрорегионов, концентрации капитала, ресурсов, передовых технологий и услуг, станут точками притяжения миграционных потоков и будут способствовать естественной урбанизации. Другие крупные города макрорегионов или города второго уровня будут связаны с городом-хабом по "лучевому" принципу.

Развитие городов-хабов и интеграция макрорегионов будут обеспечены на основе эффективного развития транспортной, индустриальной, жилищной, социальной и энергетической инфраструктур, вызовут значительный спрос на стройматериалы, промышленную продукцию и оборудование, способствовать развитию обрабатывающей промышленности.

Для успешной интеграции экономики Казахстана в мировую систему в условиях глобализации будут функционировать современные международные транспортные коридоры с развитием мультимодальных перевозок.

В целях роста деловой активности будет продолжена работа по повышению доступности финансирования для малого и среднего бизнеса, крупного предпринимательства в сфере обрабатывающей промышленности.

Реализация мер по поддержке отдельных секторов экономики (машиностроительной, аграрной), отечественных экспортеров обрабатывающей промышленности и другие мероприятия обеспечат сохранение текущих объемов производства, существующих рабочих мест, а также создание новых в условиях ухудшения конъюнктуры на внешних рынках.

В целом реализация Программы через увеличение государственных инвестиций в развитие инфраструктуры и поддержку предпринимательства будет способствовать экономическому росту не только в краткосрочной перспективе, но и создаст предпосылки для устойчивого роста в долгосрочной перспективе.

Сопутствующие мероприятия для комплексного, синергетического эффекта от реализации инфраструктурных проектов будут осуществляться в рамках действующих программных документов (Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 – 2019 годы, Государственная программа развития здравоохранения Республики Казахстан "Денсаулық" на 2016 – 2019 годы, Государственная программа развития образования и науки Республики Казахстан на 2016 – 2019 годы, Программа развития регионов до 2020 года, Единая программа поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса – 2020", Программа развития продуктивной занятости и массового предпринимательства на 2017 – 2021 годы).

3. Анализ текущей ситуации

В последние годы в Казахстане наблюдается ряд тенденций, требующих развития и модернизации инфраструктуры.

Во-первых, рост численности населения и уровня урбанизации требует опережающего развития городской инфраструктуры.

Во-вторых, рост экономики и экономических связей, высокие транспортные и административные издержки бизнеса, а также новые формирующиеся региональные рынки определяют повышение инфраструктурных возможностей страны и предоставление нового уровня транспортных услуг.

В-третьих, растущий грузооборот по направлению Азия-Европа и транзитный потенциал страны обуславливают дальнейшую интеграцию Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки.

Формирование внутреннего единого рынка в Казахстане затруднено следующими факторами:

недостаток транспортных каналов между регионами, обеспечивающих движение товаров, трудовую миграцию;

разный уровень промышленного развития регионов, влияющий на возникновение региональных диспропорций;

нерациональное расселение населения - наличие дефицита трудовых ресурсов на севере и избыток "рабочих рук" на юге;

неравномерное развитие системы жилищно-коммунальной и социальной сфер.

Показатели макрорегионов за 2013 год

Макрорегион	Население (млн. чел)	Доля в ВВП страны	ВРП на душу населения, долл.США
Южный	6,6	17 %	7720
Центрально-восточный	3,5	18 %	12030
Западный	2,6	27 %	25660
Северный	2,2	9 %	8907
г.Алматы	1,5	19 %	28523
г.Астана	0,8	10 %	26790

Юг страны является самым густонаселенным макрорегионом, при этом здесь самый низкий ВРП на душу населения (7,7 тыс. долларов США). Меньше всего населения проживает на севере страны. Доля региона в ВВП страны также самая низкая. Центрально-восточный регион на втором месте по численности населения, и здесь генерируется пятая часть ВВП страны. Западный регион находится на третьем месте по численности населения, и он является лидером по вкладу в ВВП страны с высоким ВРП на душу населения. Алматы и Астана лидируют по уровню ВРП на душу населения.

В южном макрорегионе самая низкая урбанизация (35 %) и наименьшая доля экономически активного населения (49 %). Здесь самая низкая по стране обеспеченность жильем (17,5 м²/ чел.).

Одной из основных специализаций экономики региона является сельское хозяйство, доля которого в структуре ВВП составляет более 10 %.

Доступ к питьевой воде обеспечен всего на 49 %.

Производство электроэнергии в регионе обеспечивает только половину необходимой потребности.

Несмотря на то, что более 50 % местного бюджета расходуется на социальную сферу, социальные показатели региона по глубине бедности, материнской и младенческой смертности находятся в аутсайдерах. Дефицит ученических мест самый высокий по стране (33 тыс. мест).

В северном макрорегионе уровень урбанизации составил 47 %. Регион отличается самой низкой продолжительностью жизни (68,7 лет) и низкой рождаемостью (16 чел/1000). Средний возраст в регионе составляет 36 лет. Также наблюдается отрицательное

сальдо миграции: с 2009 года выбыло на 21 тысячу людей больше, чем прибыло. Доля экономически активного населения самая высокая по стране (60 %). Регион испытывает дефицит в трудовых ресурсах (4,6 тыс. человек).

На данный макрорегион приходится 72 % обрабатываемых сельхозугодий страны. При этом доля сельского хозяйства в ВРП достигает 30 %.

Более 42 % дорог находится в неудовлетворительном состоянии (Северо-Казахстанская – 44 %, Костанайская – 42 %, Акмолинская – 41 %).

В западном макрорегионе в городах проживает 55 % населения. В регионе высокие продолжительность жизни (70,9 лет) и рождаемость (26 чел/1000). На запад переезжает больше всего людей. Сюда приходится 76 % общереспубликанского объема продукции добывающей промышленности (нефть, газ, удобрения). Нефть и газ составляют более половины ВРП региона (55-60 %).

Высокий уровень заработной платы и отдаленность от других макрорегионов (нет прямого транспортного сообщения с севером и центром страны) являются причиной высоких цен в регионе.

В неудовлетворительном состоянии находится более половины автодорог. При этом их протяженность ежегодно растет.

В регионе слабо развит малый и средний бизнес, его доля в ВРП самая низкая по республике (17 %).

Несмотря на то, что на социальную сферу приходится более 53 % бюджета региона, отмечается недостаток социальной инфраструктуры, в частности, охват дошкольным образованием составляет только 50-70 %.

В центрально-восточном макрорегионе самая высокая доля городского населения (68 %).

Регион является индустриальным центром страны и активно торгует с Россией и Китаем.

Город Астана – наиболее динамично развивающийся регион. С 2000 года население Астаны выросло почти в три раза и составило 5 % населения страны. При этом, в основном в столицу мигрирует молодежь.

Стремительный рост населения вызвал существенную нагрузку на социальную инфраструктуру, а именно на школы, детские сады, поликлиники. Нехватка врачей составляет 19 % от общереспубликанского дефицита.

Несмотря на темпы строительства и высокую обеспеченность населения жильем (25 м² на человека), имеется двухкратный дефицит жилья.

В столице больше развиты сфера услуг (31 % ВРП) и торговля (22 %). Доля МСБ в ВРП достигает 43 %.

Алматы создает пятую часть ВВП страны и является ее финансовым центром.

В регионе самая высокая доля МСБ, которая генерирует порядка 40 % ВРП.

Тем не менее, неконтролируемая миграция, в особенности из южных регионов, приводит к ситуации, когда город не способен обеспечить население необходимой инфраструктурой.

В Алматы на фоне большого притока трудовых ресурсов из других регионов страны наблюдается высокий уровень безработицы, растет дефицит ученических мест в школах (порядка 10 тысяч). В очереди на детские сады стоят более 50 тысяч детей.

Ввиду инфраструктурных ограничений, масштабов территории и ограниченности ресурсов одновременное развитие всех областей и выравнивание экономики регионов на нынешнем этапе являются труднореализуемой задачей. Даже в несопоставимых по размерам государствах западной Европы такое развитие заняло несколько столетий.

В мировой практике разработан широкий инструментарий региональной политики, в том числе меры по устойчивому территориально-пространственному развитию. При этом, в развитых государствах основной упор делается на подтягивание слабых к сильным территориям, широко используется политика развития перспективных полюсов роста и одновременного выравнивания социально-экономических диспропорций в уровне развития отдельных регионов.

Для формирования единого рынка страны и одним из вариантов возможной политики снижения региональных диспропорций является территориальное развитие страны по "лучевому" принципу с созданием городов-хабов, которые станут центрами притяжения в макрорегионах.

Для территориального развития страны по "лучевому" принципу и интеграции макрорегионов необходима развитая тесно взаимосвязанная инфраструктура.

Вклад в развитие инфраструктуры также будет оправдан в условиях повышения внешних рисков, связанных с замедлением темпов роста мировой экономики, и ухудшения конъюнктуры мировых рынков. С другой стороны развитие инфраструктуры станет своеобразным стимулом для обеспечения устойчивого роста экономики Казахстана в среднесрочном периоде.

Актуальность развития инфраструктуры подтверждает международный опыт.

Так, анализ проводимых в настоящее время реформ в развитых и развивающихся экономиках мира свидетельствует о переориентации экономической политики на поддержку отраслей, которые создают наибольший мультипликативный эффект для роста экономики и занятости. Это, прежде всего, инфраструктурные проекты.

На прошедших 8-12 октября 2014 года ежегодных встречах МВФ и Всемирного Банка в Вашингтоне (США) основной рекомендацией развитым и развивающимся странам стала необходимость поддержать в ближайшие годы развитие инфраструктуры как основного источника деловой и экономической активности.

В отчете ВЭФ "The Global Competitiveness Report 2014 – 2015" по критерию "качество базовой инфраструктуры" Казахстан занимает 62-е место из 144 стран мира.

В этой связи необходимо дальнейшее развитие базовой инфраструктуры в целях повышения эффективности экономики и роста деловой активности в стране.

Большая часть казахстанских автомобильных и железных дорог была спроектирована и построена в советский период. Так система автомобильных и железных дорог была направлена в основном на связь юга и севера страны, что стало причиной слабого развития транспортных коммуникаций с другими регионами страны.

Таким образом, необходимо обеспечить "лучевой" подход развития инфраструктуры, исходя из направления развития макрорегионов.

На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог общего пользования Республики Казахстан составляет 95,3 тыс. км автодорог, в том числе 24,1 тыс. км республиканского значения и 71,2 тыс. км областного и районного значения.

Основными проблемами имеющейся транспортной инфраструктуры являются ее высокий износ и низкая пропускная способность. Износ казахстанских автомобильных дорог на сегодня составляет 33 %, что не дает возможности развитию грузоперевозок в стране. Имеющаяся автодорожная инфраструктура нуждается в реконструкции существующих автомобильных дорог, обеспечении их сохранности и строительстве новых.

Для снижения износа автодорог за период с 2001 по 2014 годы отремонтировано 58 тыс. км автодорог общего пользования, из них полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31 %.

На сегодня все крупные города страны связаны между собой существующими дорогами. Однако дороги, связывающие города-хабы, необходимо реконструировать и перевести на более высокую техническую категорию в зависимости от прогнозируемого увеличения среднесуточной интенсивности движения транспортных средств. Это позволит увеличить пропускную способность и приведет к снижению уровня смертности при ДТП.

Вместе с тем, наряду с улучшением технического состояния автомобильных дорог необходимо обращать внимание на повышение безопасности на автодорогах, снижение уровня аварийности и оказание своевременной помощи пострадавшим при ДТП.

Основными факторами, обуславливающими высокий уровень аварийности на транспорте, являются низкая квалификация и дисциплина участников транспортного процесса, недостаточная материально-техническая оснащенность органов транспортного контроля, а также физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств.

Для повышения безопасности автодорог и снижения неудовлетворительного состояния автомобильных дорог требуются своевременный ремонт и надлежащее содержание. Ущерб от ненормативного содержания дороги сокращает срок ее службы более чем на 30 % – с 15 до 10 лет. Ежегодный охват ремонтом составляет только 1 000 км дорог республиканского значения, соответственно, для охвата всей сети потребуются

не менее 20 лет, вместо рекомендуемых 5-7 лет. Несоблюдение межремонтных сроков приводит к ежегодному накоплению дефектов, восстановление которых государству обходится в 2 раза дороже.

По сравнению с республиканской сетью (внедрена система пятиступенчатого контроля качества: (I) подрядчик; (II) заказчик, (III) независимый технический надзор, (IV) авторский надзор, (V) РГУ "Облжоллаборатория") на местной и улично-дорожной сети организован только 3-х и 4-х ступенчатый контроль качества, поскольку более 50 % жизненного цикла дороги зависит от качества работ и материалов, отсутствие одной из ступеней повышает риск преждевременного разрушения дороги.

Кроме того, характерны низкий уровень автоматизации процессов контроля качества дорожного строительства и эксплуатации, прозрачности, а также отсутствие системы управления рисками в дорожном секторе.

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены более трех тысяч объектов сервиса, из которых 35 % - автозаправочные станции, 47 % - пункты торговли и питания, 4 % - гостиницы, 9 % - станции технического обслуживания и 5 % - автостоянки.

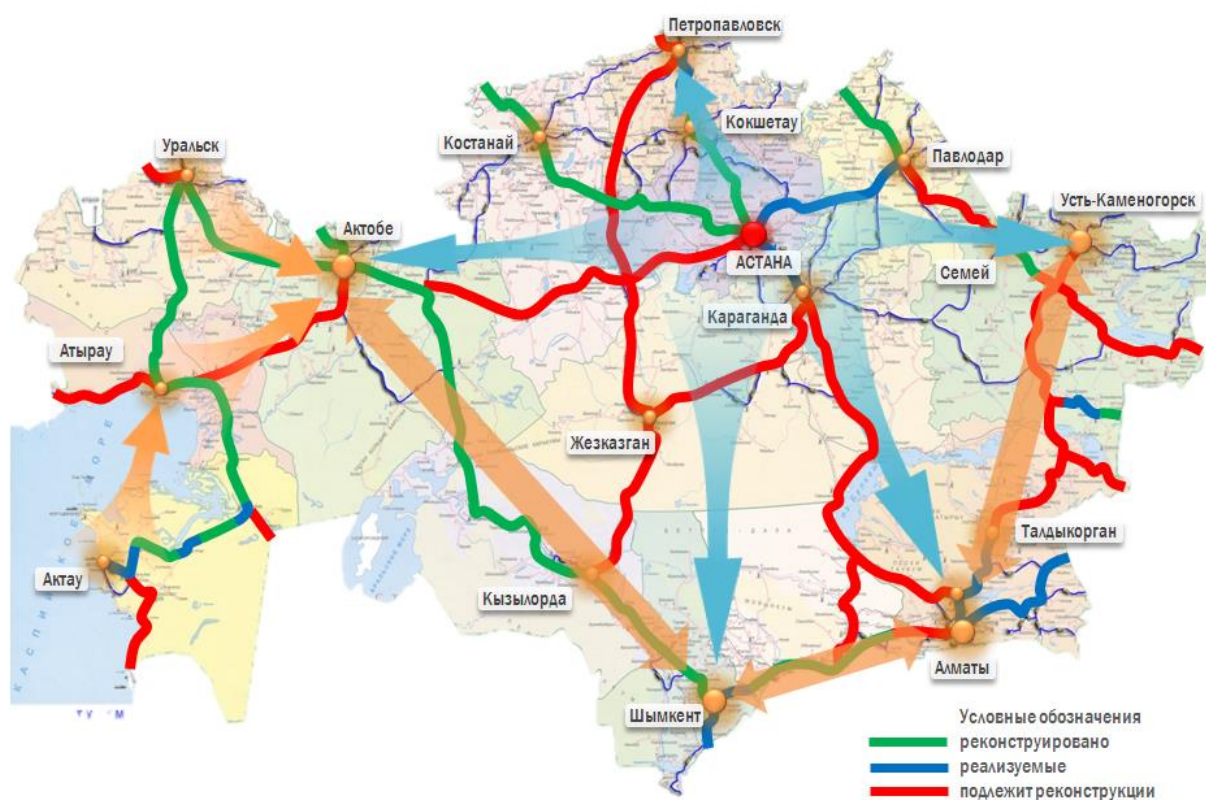
При этом только 70 объектов могут оказывать полный спектр сервисных услуг и соответствуют международным требованиям. Большинство объектов сервиса не соответствует требованиям национального стандарта, что не позволяет в настоящее время создать благоприятные условия для пользователей дорог.

Построение эффективной транспортно-логистической системы по "лучевому" подходу, исходя из направления развития макрорегионов, позволит оптимизировать цепочку поставок и значительно сократить транспортные расходы и время транспортировки.

Для этого целесообразно рассмотреть возможность строительства между городами-хабами прямых дорог. К примеру, на сегодня дорога от Астаны до Актобе проложена через Костанай. Строительство прямой дороги через Аркалык, Иргиз, Шалкар, Кандыгааш сократило бы время пути между этими городами на 7 часов.

Направление Актобе - Шымкент реконструировано в рамках реализации проекта Западная Европа – Западный Китай и переведено в 1-ую и 2-ую технические категории. По направлению Шымкент – Алматы ведутся строительные работы, которые будут завершены в 2016 году, и дорога будет переведена в 1-ую техническую категорию.

Состояние автомобильных дорог Республики Казахстан



На сегодня ведутся работы по строительству республиканских трасс для улучшения сообщений Астаны с регионами. Это – проекты Центр – Юг , Центр – Восток и Центр – Запад.

В городах-хабах имеются 11 автовокзалов: в Шымкенте – 5 автовокзалов, Алматы – 2 автовокзала, Актобе – 2 автовокзала и 2 автостанции, соответствующие предъявляемым требованиям, 3 автовокзала города Усть-Каменогорска и автовокзал города Астаны не соответствуют предъявляемым требованиям.

Пропускная способность действующего автовокзала города Астаны составляет 36 тыс. пассажиров в месяц. В связи с нарастающей потребностью в перевозке пассажиров в межгородском автосообщении в 2015 – 2018 годах в г. Астане планируется строительство 2-х новых однотипных автовокзалов. Пропускная способность каждого будет на уровне 135 тыс. пассажиров в месяц. В этой связи, в городе Астане будут 3 автовокзала, которые позволят обслужить до 3 млн. пассажиров в год, в том числе из расчета роста населения согласно прогнозу.

В городе Алматы функционирует два автовокзала. Пропускная способность одного автовокзала составляет 500 тыс. пассажиров в месяц по 47 маршрутам. Пропускная способность второго автовокзала составляет 400 тыс. пассажиров в месяц по 14 маршрутам. Вместе с тем, в целях урегулирования потоков движения автомобильного транспорта, передвигающегося по городу Алматы, планируется строительство 3 автовокзалов и 3 автостанций. Указанные автовокзалы полностью обеспечивают

потребность в автобусных перевозках пассажиров, а имеющиеся резервы пропускной способности обеспечат потребность населения в 2020 году.

Пропускная способность автовокзала г. Актобе составляет 250 тыс. пассажиров в месяц. Для развития внутриобластных автобусных сообщений планируется строительство 3 автостанций и 6 пунктов обслуживания пассажиров до 2019 года.

В городе-хабе Шымкенте, наоборот, автобусные перевозки развиты и имеют спрос у населения. В городе насчитываются 5 автовокзалов общей пропускной способностью 110 тысяч пассажиров в месяц. По оценочным данным загрузка имеющихся автовокзалов не превышает 50 % от максимальной пропускной способности автовокзалов. В этой связи, при увеличении численности населения города и спроса на автобусные перевозки имеющаяся инфраструктура будет способна оказать соответствующие услуги.

В городе Усть-Каменогорске на сегодняшний день функционируют 3 автовокзала, общая пропускная способность которых составляет 105 тыс. пассажиров. Указанные автовокзалы полностью обеспечивают потребность, также имеются резервы, которые позволят обслуживать пассажиров при увеличении численности населения. Учитывая популярность автобусных перевозок, в данном регионе также планируется строительство 1 автостанции и 12 пунктов обслуживания пассажиров до 2019 года.

Для работы казахстанских автоперевозчиков на международном рынке создана правовая база на основе 59 международных договоров, из которых 40 двусторонние и 19 многосторонние.

Международные перевозки грузов осуществляют порядка 3 тыс. компаний с парком более 12 тыс. автотранспортных средств.

Для удовлетворения потребностей казахстанских перевозчиков ежегодно производится обмен бланками разрешений с компетентными органами транспорта порядка 40 иностранных государств.

Доля отечественных перевозчиков в 2012 году по сравнению с 2011 годом возросла на 2,8 % и составила 36 %, в 2013 и 2014 годах составила соответственно 37,5 % и 38,5 % и в 2014-2015 годах составила соответственно 38,5 % и 39 %.

Положение Казахстана между крупнейшими торговыми партнерами - Китаем и странами ЕС диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны. На сегодняшний день доля Казахстана в обеспечении транзита объема торговли между Китаем и ЕС незначительна, а подавляющая часть импорта из Китая в ЕС следует по морю через Суэцкий канал.

В настоящее время в Казахстане функционируют 5 железнодорожных и 6 автомобильных международных транспортных коридоров.

Реализация транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также поддержание экономического роста требуют от транспортно-логистической системы высокой интеграции в ключевые международные транспортные коридоры, в том числе

и для влияния на распределение грузопотоков, высокой скорости, своевременности, доступности и надежности перевозки, а также удобства пользования транспортными услугами.

Все это должно параллельно реализовываться с развитием таможенной и пограничной службы, устранением нефизических барьеров и развитием соответствующей инфраструктуры.

Существующая система подачи и выдачи таможенных деклараций характеризуется отсутствием механизмов "Е-окна", а также взаимодействия между государственными органами и участниками внешнеэкономической деятельности, которые позволили бы однократно представлять документы в стандартизованном виде через Единый пропускной канал для получения разрешительных документов, также информационной системы электронного декларирования товаров при экспорте и импорте и представлением на бумажных носителях значительного объема документов государственным органам.

Оснащение и строительство казахстанских пунктов пропуска производились без общего единого комплексного решения. Как правило, существующие пункты пропуска на Государственной границе Республики Казахстан строились на местах бывших пунктов пропуска, существовавших еще в советский период, и часто в непосредственной близости к населенным пунктам. Территория действующих пунктов пропуска ограничена и зажата прилегающими жилыми домами. В течение ряда лет технические средства устанавливались в пунктах пропуска на свободные места без учета современных требований, предъявляемых к технологии таможенного контроля, что приводило к скрещиванию потоков автотранспортных средств.

Для увеличения пропускной способности необходимы развитие инфраструктуры пунктов пропуска, а также разделение потоков грузового транспорта от пассажирского путем выделения отдельных полос для пассажирского транспорта, грузового транспорта и в отдельных пунктах пропуска - полос для негабаритного транспорта.

В автомобильных пунктах пропуска требуется построить новые и реконструировать имеющиеся пассажирские терминалы. Также, в некоторых пунктах пропуска есть необходимость реконструкции грузовых терминалов.

Кроме того, потребуются расширение и строительство подъездных дорог, мостов для возможности перестроения транспортных средств до въезда на территорию пункта пропуска и после выезда из него с учетом перспектив развития пункта пропуска и обеспечения пропуска максимального количества транспортных средств в часы пик. Для эффективного управления движением транспорта и пассажиропотока пункты пропуска необходимо оборудовать средствами регулирования дорожного движения (разметка, светофоры, знаки, указатели). Для реализации вышеуказанных мероприятий требуется расширение территорий пунктов пропуска.

На данный момент сохранность казахстанских автомобильных дорог обеспечивается передвижными постами транспортного контроля, однако в связи с изношенностью постов обеспечить полный контроль не представляется возможным.

Ежегодно с помощью передвижных постов выявляются многочисленные нарушения транспортного законодательства Республики Казахстан.

В 2013 году выявлено 10114 нарушений, в 2014 – 8721, в 2015 – 11366, за 3 месяца 2016 года – 3565.

Передвижные посты транспортного контроля были закуплены в 2010 году в количестве 16 штук, в 2012 году – 8 и в 2013 году – 8. Учитывая, что большинство постов осуществляет контроль в круглосуточном режиме и тяжелых условиях, изношенность постов составляет 70-80 %.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,9 тыс. км, в том числе двухпутных линий – 4,9 тыс. км, электрифицированных линий – 4,216 тыс. км. Так, в период с 1999 по 2008 годы построены железнодорожные линии "Аксу – Дегелен", соединяющие северо-восточный и восточный регионы, "Хромтау – Алтынсарин", соединяющие северную и западную части страны, "Шар – Усть-Каменогорск", сформировавшие единую железнодорожную инфраструктуру восточного региона. Данные линии позволили исключить необходимость задействования российской железной дороги для перевозок грузов и пассажиров между указанными регионами.

Вместе с тем, в 2012 году для развития международных перевозок были построены дополнительные железнодорожные "выходы" на мировые рынки, такие как "Узень – Государственная граница Республики Казахстан с Туркменистаном", обеспечивающий прямой маршрут с запада Казахстана до Персидского залива через Туркменистан и Иран, и "Жетыген – Коргас", позволивший создать второй пункт пропуска на казахстанско-китайской границе.

В рамках развития внутренней и внешней терминальной сети в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков создан казахстанско-китайский логистический терминал в порту Ляньюньган, в котором за 2016 год обработано 176 тыс. ДФЭ и за 2017 год 221,7 тыс. ДФЭ.

В 2015 году введена в постоянную эксплуатацию железнодорожная линия "Аркалык – Шубарколь", которая напрямую связала центральный и северный регионы страны.

В 2015 году построена новая железнодорожная линия Боржакты – Ерсай протяженностью 14 км, которая соединяет перспективный паромный комплекс Курык с железнодорожной магистралью и в дальнейшем позволит обслуживать строящиеся производства, планируемые к размещению в непосредственной близости с территорией порта Курык.

В 2016 году введена в постоянную эксплуатацию железнодорожная линия "Жезказган – Бейнеу", которая связала между собой центр и запад страны. Ввод данной

магистралами обеспечил формирование кратчайшего железнодорожного сообщения из Центрального Казахстана в порт Актау до границы с Туркменистаном и в страны Персидского залива, а также сформировал основной каркас железных дорог страны.

В 2017 году в целях повышения пропускной способности линии, используемой для транзитных перевозок по направлению Китай – страны Центральной Азии, запущена вторая линия на участке "Алматы-1 – Шу" протяженностью 110 км. Данная линия повысит привлекательность казахстанского маршрута для иностранных грузоотправителей за счет сокращения сроков доставки и, соответственно, снижения транспортных расходов.

К 2020 году железнодорожный вокзал г. Астаны может не справиться с обслуживанием быстрорастущего населения столицы. В этой связи, в целях развития железнодорожного узла г. Астаны, создания благоприятных и комфортных условий для пассажиров в 2017 году построен новый вокзальный комплекс Астаны. Пропускная способность нового вокзала рассчитана на 35 тыс. пассажиров в сутки, что в совокупности с действующим вокзалом полностью покрывает потребность в обслуживании столичного пассажиропотока в долгосрочной перспективе.

Реализация железнодорожных проектов значительно расширила возможности транзитного коридора и заняла одно из звеньев логистической цепочки.

Схема железной дороги Республики Казахстан



Вместе с тем, необходимо отметить, что 60 % от всей сети железнодорожного полотна характеризуются низкой пропускной способностью ввиду их "однопутности".

Данный фактор не позволяет полностью использовать потенциал железнодорожной линии. Порядка 70 % железных дорог не имеют электрифицированных линий.

В связи с высокой степенью износа магистральной железнодорожной сети за последние 8 лет была выполнена модернизация более 4,3 тысяч км железнодорожных путей. Это позволило снизить уровень износа магистральной железнодорожной сети до 61 %.

Для наращивания экономического потенциала, прибыльности и возврата от инвестиций в 2015 году были утверждены предельные тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети на долгосрочный период.

Существующая практика перекрестного субсидирования тарифов при перевозке одних грузов (уголь, руды, строительные материалы) за счет более высокодоходных (нефть и нефтепродукты, химические и органические удобрения, и т.д.) не обеспечивает в полной мере покрытие операционных затрат оператора магистральной железнодорожной сети, а также не позволяет обеспечить в полной мере ее развитие.

В части обновления парка грузового подвижного состава с 2010 года национальным и частными операторами вагонов приобретено более 27 тыс. единиц подвижного состава и капитально отремонтировано более 6 тыс. единиц подвижного состава.

Для повышения качества вокзального хозяйства с 2010 года проведена работа по возврату железнодорожных вокзалов из коммунальной и частной собственности в доверительное управление акционерного общества "Вокзал сервис" АО "НК "КТЖ". Таким образом, общее количество железнодорожных вокзалов составило 332 объекта (251 здание вокзала и 81 пассажирская платформа), из них капитально отремонтировано 138 вокзалов.

В сфере пассажирских перевозок за последние три года уровень физического износа пассажирских вагонов снижен с 70 % до 49,6 %, объем продажи проездных документов электронным способом вырос в 5 раз, приняты национальные стандарты обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах, для удовлетворения потребностей населения в пассажирских перевозках закуплены более 500 новых пассажирских вагонов и запущено более 10 новых скоростных пассажирских поездов.

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта – Актау и Баутино. При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет порядка 25 %. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В настоящее время порт Актау является единственным портом в Казахстане, имеющим возможность для паромных перевозок. При этом размещение нового железнодорожно-паромного терминала на территории действующего порта невозможно ввиду отсутствия территории для его строительства.

Необходимость строительства новых паромных мощностей также обусловлена создаваемой инфраструктурой в смежных отраслях и прикаспийских государствах. Созданы паромные терминалы в новом порту Алят в Азербайджане и железнодорожный туннель "Мармарай" через Босфорский пролив, обеспечивающие прямой мультимодальный выход отечественных товаров по Каспийскому морю на европейский рынок. Ведутся работы по завершению строительства и реконструкции железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс, обеспечивающей также выход на европейский рынок.

В 2014 году построена железнодорожная линия Жезказган – Бейнеу, направленная на создание прямого соединения востока страны (в т.ч. станции Достык) с Каспийским побережьем. В этой связи, необходимы расширение порта Актау в северном направлении и строительство паромного комплекса в порте Курык.

Завершение в 2016 году первой очереди проекта паромной переправы в порту Курык открыло возможность организации морской транспортировки генеральных и наливных грузов без расходов по перевалке в портах отправления и назначения с диверсификацией маршрутов экспорта нефти и нефтепродуктов казахстанских грузоотправителей.

Соединение перспективного паромного комплекса в порту Курык с железнодорожной магистралью посредством железнодорожной линии Боржакты – Ерсай, строительство которой начато в октябре 2014 года, обеспечит транспортное обслуживание судостроительного/судоремонтного завода АО "КазМунайГаз", завода металлоконструкций ТОО "Ерсай" и иных объектов, планируемых к размещению в непосредственной близости с территорией порта Курык.

Вместе с тем, в сфере водного транспорта за период с 2013 – 2015 годы произошло 43 транспортных происшествия. Порядка 90 % всех аварийных случаев и транспортных происшествий с судами произошли по причине недостаточной квалификации и отсутствия профессиональных навыков судоводителей.

Общая изношенность судов специального водного транспорта превышает 90 %, что негативно отражается на эффективности ведения контроля на водном транспорте.

Согласно рекомендациям экспертов Международной морской организации необходимо обеспечить прохождение инспекторами, осуществляющими государственный контроль на морском транспорте, постоянных систематических тренингов, курсов повышения квалификации и обмен опытом для прохождения обязательного аудита, запланированного на 2017 год.

Деятельность казахстанских авиакомпаний и аэропортов за 2015 год показывает положительный результат. Так, число перевезенных пассажиров достигло 5,9 млн. человек (по сравнению с показателем 2014 года рост составил 9 %). Количество пассажиров, обслуженных аэропортами Казахстана, составило 12,1 млн. пассажиров (по сравнению с 2014 годом рост составил 11 %).

В настоящее время в Казахстане внутренние авиарейсы выполняются по 42-м внутренним маршрутам (более 500 рейсов в неделю) 6-ю казахстанскими авиакомпаниями – "Эйр Астана", "СКАТ", "Бек Эйр", "Жетысу авиа", "Жезказган Эйр", "Qazaq Air".

В 2015 году казахстанскими авиакомпаниями на регулярных внутренних рейсах было перевезено 3 380 643 пассажира, что на 3,9 % больше, чем в 2014 году. Вследствие появления в 2015 году новой отечественной авиакомпании "Qazaq Air" доля рынка внутренних авиаперевозок была перераспределена с учетом повышения конкуренции и общей активности населения.

Внутренние авиарейсы Республики Казахстан



Как показано на карте, все города связаны между собой, при этом основными хабами по внутренним и международным авиасообщениям являются города Астана и Алматы.

В республике действуют 18 аэропортов республиканского и областного значения. На сегодня из 16 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 13 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization).

В аэропортах Казахстана планомерно ведется модернизация объектов наземной инфраструктуры. На сегодняшний день проведена реконструкция 14 ВПП и 10 терминалов аэропортов Казахстана. Аэропорты Алматы и Астаны позволяют принимать современные широкофюзеляжные воздушные суда. В целом, все среднемагистральные пассажирские самолеты могут взлетать почти во всех аэропортах Казахстана.

В 2015 году был завершен проект реконструкции ВПП аэропорта г. Уральска. Теперь физические параметры аэродрома позволяют принимать все воздушные суда авиакомпаний Республики Казахстан, обслуживающие рейсы по внутренним и международным маршрутам.

В 2015 году произведено усиление покрытия искусственной ВПП асфальтобетоном, проведена полная реконструкция рулежной дорожки и перрона аэропорта г. Петропавловска.

В 2017 году запущен пассажирский терминал аэропорта города Астаны. Расширен существующий пассажирский терминал и пропускная способность доведена с 750 пасс/час до 1750 пасс/час или до 7 млн. пассажиров в год.

За счет средств собственника аэропорта г. Тараза была произведена реконструкция аэровокзала. Аэровокзал оснащен современным оборудованием, что существенно снижает время обслуживания, а также позволяет увеличить пропускную способность с 200 до 600 пасс/час.

Несмотря на меры по развитию инфраструктуры региональных аэропортовых сетей, развитие самолетного парка местных воздушных авиалиний в стране функционирует на парке, основанном на эксплуатации воздушных судов с выработкой 25-40 лет.

На сегодняшний день парк малой авиации составляет порядка 660 воздушных судов, из них 280 воздушных судов могут эксплуатироваться для хозяйственных целей, за исключением оказания полноценных пассажирских перевозок.

Парк региональных авиалиний (местных воздушных линий) составляет около 15 самолетов типа АН-24 и ЯК-40. Эти воздушные суда находятся в эксплуатации свыше 25-40 лет. В последние годы усиливаются тенденции выработки ресурсов указанных воздушных судов и количество эксплуатируемых судов значительно сокращается. Так, на период до 1991 года количество судов указанных модификаций составляло более 240 самолетов по Казахстану.

Казахстан обладает обширными территориями, связанными между собой дорогами большой протяженности. Твердое покрытие большинства внутриобластных дорог находится в неудовлетворительном состоянии, что негативно сказывается на обеспечении устойчивой связи населения с соседними регионами и областными центрами.

Одним из способов обеспечения хозяйственных связей населения является создание системы регулярных, всесезонных, пассажирских, почтовых и санитарных авиаперевозок. Данную задачу можно решить путем запуска сети регулярных авиационных маршрутов с применением самолетов регионального класса.

В 2017 году маршрут Астана – Ушарал – Астана успешно осуществлял рейсы и перевозил более 500 пассажиров в месяц, что свидетельствует о наличии высокой потребности в воздушных перевозках в этом сегменте.

Приняты меры по строительству и реконструкции 5 аэродромов местных воздушных линий с твердым покрытием в населенных пунктах Бейнеу, Большой Нарын, Жаркент, Шардара. Аркалык и 11 аэродромов с грунтовым покрытием в отдаленных районных центрах отдельных областей (Жанибек, Сайхин, Казталовка, Миялы, Кульсары, Суюндик, Баянауыл, Амангельды, Торгай, Мойынкум, Каркаралинск).

В этой связи, на вновь вводимых аэродромах необходимо обеспечить возможность базирования воздушных судов, которые будут выполнять рейсы для нужд местного населения в этих регионах.

В целом, наличие регулярного авиационного сообщения позволит оживить хозяйственную деятельность регионов, а также значительно повысить их туристическую привлекательность.

Существующая тарифная политика в аэропортах не позволяет обеспечить гибкость и своевременность реагирования на изменения конъюнктуры рынка гражданской авиации, в том числе на рынке международных перевозок.

Жесткое тарифное регулирование аэропортов (отсутствие утвержденных предельных тарифов, недопущение роста тарифов на авиаперевозки), малая загруженность аэропортов в силу неразвитости внутренних перевозок и высоких цен на них привели к тому, что на сегодняшний день 6 аэропортов относятся к убыточным (Караганды, Кокшетау, Кызылорда, Семей, Тараз, Петропавловск), 9 – к низкорентабельным (Актау, Актобе, Шымкент, Костанай, Оскемен, Талдыкорган, Уральск, Павлодар, Жезказган).

В настоящее время только по 4 аэропортам (Уральск, Актау, Семей, Атырау) утверждены предельные уровни тарифов на регулируемые услуги. Большинство аэропортов не представило заявки на утверждение экономически обоснованных предельных уровней тарифов по причине отсутствия типовых норм расходов материалов, топлива, энергии и типовых нормативов численности на регулируемые услуги аэропортов.

При обслуживании международных рейсов жесткое тарифное регулирование аэропортов и низкий уровень тарифов не привели к снижению цен на авиабилеты, а, наоборот, привели к убыточности аэропортов на фоне повышения доходности авиакомпаний.

Высокий уровень износа основных средств аэропортов и низкая доходность аэропортовых услуг тарифов в условиях инфляционного таргетирования не позволяют направлять необходимое количество средств на создание новых активов, обновление, реконструкцию и техническое перевооружение основных средств, также обеспечить надлежащий уровень авиационной безопасности.

На сегодня всего 2 аэропорта (гг. Алматы, Астана) соответствуют уровню антитеррористической защищенности, 11 – частично (гг. Актау, Актобе, Атырау,

Кызылорда, Караганды, Костанай, Павлодар, Уральск, Оскемен, Тараз, Шымкент), 7 не соответствуют (гг. Балхаш, Боралдай, Жезгазган, Кокшетау, Петропавловск, Семей, Талдыкорган).

Все это не позволяет отечественным аэропортам конкурировать с аэропортами приграничных государств, что негативным образом сказывается на развитии транзитного потенциала государства, а также не способствует открытию новых международных маршрутов.

В 2014 году казахстанскими авиаперевозчиками перевезено только 11 % от общего количества грузов по Казахстану. Регулярно грузовые рейсы выполняются только иностранными авиакомпаниями, как "Lufthansa" (Германия), "UPS Airlines" (США), "Martinair" (Голландия, Франция), "Silk Way Airlines" (Азербайджан), "Cargolux" (Люксембург). В соответствии с решением международной ассоциации авиационных перевозчиков IATA с 1 октября 2015 года все грузовые перевозки должны осуществляться по системе "e-freight". Кроме того, с 1 апреля 2017 года вступает в действие предварительное информирование на авиационном транспорте в рамках ЕЭС.

Применение во внешнеторговой политике различных торговых барьеров несет в себе как преимущества, так и значительные недостатки. С одной стороны, каждая страна нуждается в развитии торгово-политических отношений с другими странами и их поддержке, а с другой стороны, на этапе развития своих экономических производственных мощностей национальные производители нуждаются в защите своих интересов и поддержке государства. Невозможно полностью исключить из международной торговли торговые барьеры, но также нельзя допустить, чтобы они мешали развитию торговли между странами.

Мировой опыт показывает, что внедрение информационных систем и автоматизированных измерительных устройств, а также создание и развитие сети транспортно-логистических центров для перевозчиков и потребителей транспортных услуг позволили сократить временные издержки и создать надежную логистическую цепочку для перевозки грузов.

При осуществлении перевозочных процессов основная проблема заключается в узком ассортименте транспортно-логистических услуг, а также отсутствии современной системы хранения и обработки грузов.

Для этого необходимо выстроить работу логистики по принципу единого механизма, составляющего единую управляемую цепь поставок, путем строительства сети транспортно-логистических центров в основных транспортно-логистических узлах .

Для развития внешней и внутренней сети транспортно-логистических центров в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков создаются новые мультимодальные логистические схемы транспортировки грузов на Евразийском континенте в целях привлечения транзитных грузопотоков через Казахстан.

С августа 2015 года предоставляется новый вид транспортно-логистической услуги в железнодорожных перевозках - организация грузовых поездов, движущихся по расписанию. Данная услуга формируется за счет организации пропуска поезда в заданное время по установленному маршруту.

Первый экспериментальный грузовой поезд сформирован и отправлен на запад Казахстана с Алматинского отделения дороги на коммерческой основе. Поезд преодолел расстояние со станции Алматы-1 и до станции расформирования Кандыагаш с последующими условиями пропуска до станций распыления Атырау и Актобе более 2252 км.

В сравнении, если с обычными грузовыми поездами, движущимися по маршруту Алматы – Атырау, срок доставки составляет 6,8-8,5 суток, то при перевозке грузов в поездах, движущихся по расписанию, данное расстояние составляет всего 2,2-2,7 суток. Маршрутная скорость поезда 1032 км в сутки. Время в пути фактически сокращается в три раза.

В настоящее время для движения данных поездов выбрано 3 направления: Алматы – Астана, Алматы – Актобе и Алматы – Атырау с дальнейшим распылением по городам Казахстана. Наряду с этим, в текущем году планируется запуск поездов, движущихся по расписанию, по маршруту ст. Достык/Алтынколь – ст. Болашак.

Целями запуска данного проекта являются сокращение сроков обработки документов и доставки груза, повышение уровня сохранности перевозимых грузов по территории Казахстана, совершенствование сервиса, а также сокращение оборота подвижного состава, которое обеспечит экономию затрат за пользование вагонами.

С начала ввода данной услуги общий объем перевезенных грузов в поездах, движущихся по расписанию, составил 38 тыс. тонн (1,5 тыс. вагонов).

Все это позволило улучшить качество транспортно-логистических услуг и позицию Казахстана в международном логистическом рейтинге LPI с 88 на 77 место из 160. Это является лучшим показателем среди стран СНГ.

В настоящее время рынок услуг оператора вагонов и услуг, связанных с предоставлением грузовых вагонов в аренду в Республике Казахстан, является достаточно конкурентным и открыт для иностранных владельцев вагонов. В Республике Казахстан насчитывается порядка 180 собственников железнодорожных грузовых вагонов. Кроме того, курсируют вагоны иностранных железнодорожных администраций (операторы России, стран СНГ и Балтии).

Вместе с тем, в целях развития конкурентного рынка постепенно отменяется ценовое регулирование для доминантов рынка и вводятся инструменты антимонопольного регулирования.

В то же время отсутствует информационное сопровождение участников дорожного движения, существуют нефизические административные барьеры, из-за чего зарубежные перевозчики и потребители услуг не имеют возможности отслеживания

своих грузов и транспортных средств, и в целом с недоверием относятся к перевозу грузов сухопутным путем через территорию нашей страны.

В настоящее время на основных международных автомобильных коридорах установлено 12 автоматизированных измерительных устройств, которые охватывают 4 основных международных коридора (Ташкент - Шымкент – Тараз – Алматы – Коргас, Алматы – Караганда – Петропавловск, Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург и Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара).

Благодаря автоматизированным измерительным устройствам сборы за проезд автотранспортных средств увеличились на 23 % (2013 г. – 3 490 млн. тенге, 2014 г. – 4 303,7 млн. тенге).

Также существует проблема по осуществлению иностранными перевозчиками перевозок грузов сверх установленной квоты. Разветвленность казахстанских дорог создает предпосылки для объезда иностранными перевозчиками постов транспортного контроля, где осуществляется проверка документов и разрешений на въезд.

В свою очередь, развитие таможенного дела, основанное на комплексном подходе к модернизации таможенной службы, сегодня направлено на повышение эффективности таможенного контроля и таможенного оформления, ускорение и транспарентность таможенных процедур, упрощение таможенных формальностей для бизнеса, улучшение инвестиционного климата, развитие внешнеторговых отношений, транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

В этой связи и в целях упрощения таможенного администрирования между государственными органами налажен порядок взаимодействия государственных органов в центрах таможенного оформления и международных транспортно-логистических центрах при совершении таможенных операций, связанных с таможенным декларированием, таможенной очисткой и выпуском товаров.

Таким образом, внедрен принцип "одного окна", который позволяет ускорить и упростить процедуру оформления перевозочных документов, а также сократить время прохождения государственного контроля. В результате время оформления документов сократилось с 8 до 3 часов.

Развитость индустриальной инфраструктуры является необходимым условием эффективной деятельности специальных экономических зон (далее - СЭЗ), индустриальных зон и туристских кластеров как экономических точек роста в регионах. Незавершенность инфраструктуры большинства СЭЗ отрицательно сказывается на реализации государственных программ по диверсификации экономики.

Развитие таких СЭЗ, как СЭЗ "Национальный индустриальный нефтехимический технопарк" (далее – СЭЗ "НИНТ") и СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота" будет иметь определяющее влияние на развитие нефтехимической отрасли и увеличение

транзитного потенциала, которые являются приоритетными задачами государственных программ индустриально-инновационного развития и развития инфраструктуры транспортной системы.

В Казахстане сформировано 10 СЭЗ. На развитие инфраструктуры СЭЗ до 2014 года из государственного бюджета было выделено 175,8 млрд. тенге.

При этом полностью инфраструктурой обеспечены только 3 СЭЗ ("Бурабай", "Сарыарка", "Оңтүстік").

В остальных 7-ми СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос – Восточные ворота", "Павлодар", "Морпорт-Ақтау", "Парк инновационных технологий", "Астана – новый город", химический парк "Тараз") готовность инфраструктуры находится на различных стадиях.

На территории действующих СЭЗ функционирует 124 производства и 87 проектов находятся на стадии реализации. Участниками СЭЗ осуществлено инвестиций в объеме 319,3 млрд. тенге. Объем произведенной продукции составляет около 632,6 млрд. тенге. Создано порядка 7,8 тыс. рабочих мест.

В целях развития современной нефтегазохимической отрасли страны на площадке СЭЗ "НИНТ" осуществляется формирование первого нефтегазохимического комплекса. В рамках создания нефтехимического кластера на территории СЭЗ "НИНТ" реализуются 4 основных проекта: по производству полипропилена (1-ая фаза) и полиэтилена (2-ая фаза) на базе интегрированного газохимического комплекса с завершением его строительства в 2019 году по производству полимерной продукции, а также начата реализация проекта по производству бутадиена.

В логистической зоне СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота" построен "Сухой порт", который обслуживает железнодорожные составы из Китая с узкой колеей и казахстанские железнодорожные составы с широкой колеей. В технологической увязке с двумя железнодорожными переходами на границе с Китаем и автомагистралью "Западная Европа – Западный Китай" Сухой порт образует мощный транспортно-логистический хаб, который позволит обеспечить эффективное распределение грузопотока из Китая в Европу, а также страны Центральной Азии, Турцию и страны Персидского залива.

В 2014 году был запущен первый пусковой комплекс проекта СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота" (сухой порт и прилегающая к нему логистическая инфраструктура).

В 2015 году завершено строительство инфраструктуры СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота", в том числе выполнены строительно-монтажные работы по созданию терминалов для обработки железнодорожных грузов, инфраструктурных объектов логистических и индустриальных зон.

Строительство инфраструктуры СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота" позволит увеличить перевозку грузов до 4 млн. тонн в год, привлечь частные инвестиции

порядка 37 млрд. тенге и увеличить количество постоянно занятого населения до 6 тыс. человек.

Создание СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота" в технологической увязке с железнодорожной дорогой "Жетыген – Коргас", автомобильным коридором "Западная Европа – Западный Китай" позволит сформировать мощный индустриально-логистический хаб, который обеспечит кратчайший доступ в Европу и Азию.

Индустриальные зоны выполняют роль региональной инфраструктуры для развития МСБ, диверсификации экономики регионов.

В Казахстане создано 25 индустриальных зон, из них по состоянию на начало 2014 года функционируют 10: "Талдыкорган", "Боралдай", "Арна", "Даму" (Алматинская область), "Өндіріс", "По улице машиностроителей" (Восточно-Казахстанская область), "Оңтүстік", "Кентау", "Түркістан" (Южно-Казахстанская область), "Индустриальный парк № 1" (город Астана).

Количество въездных посетителей в Казахстан на протяжении 5 лет устойчиво растет в среднем на 16 %. За период январь-сентябрь 2014 года данный показатель составил 4,7 млн. человек. Местами размещения в 2013 году обслужено 3,3 млн. человек, из которых 586 тыс. нерезидентов. Данный показатель увеличился по сравнению с 2012 годом на 12,9 %. При этом показатели выездного туризма устойчиво растут и превышают показатели въездного туризма. Так, в 2013 году количество выездных посетителей составило 10,1 млн. человек, прямая занятость – 67,8 тыс. человек. В период 2010 – 2014 гг. по Казахстану введено в эксплуатацию 278 гостиниц, 10 санаториев, 29 гостевых домов, 95 турбаз и зон отдыха, 10 детских лагерей, 6 оздоровительных лагерей, 3 охотничьих дома, 3 кемпинга, 3 этноаула, 1 горнолыжный комплекс и 15 развлекательных центров и парков.

По данным официальной статистики на международные поездки казахстанцы тратят 1,8 млрд. долларов США, включая туристские, бизнес- и иные, в то время как по той же статье нерезидентам услуг оказано на 1,5 млрд. долларов США. Таким образом, платежный баланс страны по статье "Поездки" составляет порядка 300 млн. долларов США и является отрицательным на протяжении многих лет.

За 2014 год доля валовой добавленной стоимости, создаваемой непосредственно в туризме, в ВВП составляет 2,0 %, а доля валовой добавленной стоимости, создаваемая в отраслях туризма, в ВВП составляет 3,7 %. Доля деятельности туроператоров, турагентов и прочих организаций, предоставляющих услуги в сфере туризма, в ВВП составляет около 0,1 %.

Основными проблемными вопросами туристской отрасли страны являются отсутствие развитой инженерно-транспортной и туристской инфраструктуры, усложненные административные формальности и недостаточное рекламно-имиджевое продвижение. Согласно рейтингу конкурентоспособности туризма по данным

Всемирного экономического форума по развитости туристской инфраструктуры, сложности административных барьеров (визовый режим и т.д.), эффективности маркетинга и брендинга Казахстан находится на 87-м, 99-м и 125-м месте из 140 стран, соответственно.

Рост энергопотребления и развитие генерирующих мощностей в Республике Казахстан, а также повышение качества и надежности энергоснабжения требуют дальнейшего развития энергетической инфраструктуры.

В 2015 году потребление электроэнергии составило 90,8 млрд. кВтч или 99,1 % по сравнению с 2014 годом, выработка электроэнергии – 90,79 млрд. кВтч или 96,7 % по сравнению с 2014 годом.

Импорт электроэнергии по итогам 2015 года составил 1688,0 млн. кВтч, экспорт – 1637,4 млн. кВтч.

Связь энергопроизводящих организаций с электроэнергетической системой Казахстана осуществляет национальная электросетевая организация АО "KEGOC", на балансе которой находится 297 линий электропередачи напряжением 35-1150 кВ, общая протяженность которых составляет 24,4 тыс. км (по цепям). Также на балансе находятся 76 подстанций напряжением 35-1150 кВ.

Производство электроэнергии осуществляется 111 электростанциями, совокупная установленная мощность которых составляет 21307,2 МВт.

Распределением электроэнергии в Казахстане занимаются 20 региональных энергетических компаний (далее – РЭК) и 150 малых передающих компаний, которые контролируют электрические сети регионального уровня напряжением 0,4-220 кВ.

Снабжение электроэнергией потребителей осуществляется более 200 энергоснабжающими организациями.

Уровень износа электрических сетей в Казахстане составляет порядка 60 %. Потери электрической энергии в магистральных электрических сетях (НЭС РК) составляют от 5 до 7 %, в сетях региональных электросетевых компаний – порядка 12 % и являются практически оптимальными для сетей данного класса. В распределительных сетях некоторых регионов Казахстана потери достигают 20 %, но связаны они с высокой протяженностью сетей и низкой концентрацией потребителей.

Необходимо отметить, что единая электроэнергетическая система (далее - ЕЭС) Казахстана условно разделена на три зоны: северную, южную, западную.

Порядка 78 % электроэнергии производится в северной энергетической зоне, 66 % используется в том же индустриальном регионе. При этом потребление в южной зоне в 2013 году превысило производство почти в два раза.

Электротехническая отрасль полностью покрывает потребность экономики страны и населения электрической энергией, но при этом она должна развиваться опережающими темпами. С ростом городов-хабов и городов второго уровня будет расти и потребность в электроэнергии.

Для укрепления надежности бесперебойного обеспечения электроэнергией активно ведутся работы по реконструкции существующих электрических станций, модернизации национальной электрической сети, строительству и реконструкции региональных электрических сетей.

Однако существующей пропускной способности двух линий электропередачи 500 кВ "Север – Юг" будет недостаточно в будущем для покрытия растущих пиковых нагрузок в южной энергетической зоне.

Для повышения надежности и стабильного обеспечения электроэнергией южных регионов необходимо строительство новых линий электропередачи для перетока профицита энергии севера в южные регионы. Это будет способствовать укреплению ЕЭС страны.

Высокой степенью изношенности и потерями характеризуются сети жилищно-коммунального сектора.

Средний износ теплосетей по стране составляет 63 %. При этом около 40 % или 9,6 тыс. км имеют 100 % износ. Ежегодные потери тепловой энергии составляют в среднем 10,7 млн. Гкал.

Сети теплоснабжения в республике характеризуются высокой аварийностью (в среднем 200 технологических нарушений на 100 км) и имеют высокие теплотери (порядка 40 %).

В неудовлетворительном состоянии значительное количество источников выработки тепловой энергии, прежде всего, котельных, а также большинство водопроводных и канализационных сетей. Основная часть водопроводных сетей в регионах требует капитального ремонта или их полной замены.

По обеспеченности населения системами централизованного водоснабжения Республика Казахстан уступает развитым странам, в которых уровень обеспечения водоснабжением и водоотведением составляет 90 – 95 %.

По состоянию на 1 января 2014 года доступ к централизованному водоснабжению по городам составляет 85 %, по селам – 47,7 %; доступ к централизованному водоотведению по городам составляет 78 %, по селам – 10 %.

Протяженность водопроводных сетей составляет 60,9 тыс. км, из них нуждается в замене 13,4 тыс. км. Протяженность канализационных сетей составляет 15 тыс. км, из них нуждается в замене 5,3 тыс. км.

По оценкам, общая потребность в инвестициях для модернизации (реконструкции и строительства) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения составляет не менее 2 трлн. тенге.

Для решения вопросов модернизации (реконструкции и строительства) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства (далее – ЖКХ) и систем тепло-, водоснабжения и водоотведения необходимо разработать новые подходы по привлечению инвестиций и развитию отрасли.

Главной целью государственной жилищной политики, как и раньше, является создание условий для обеспечения граждан жильем.

Такие факторы как миграция населения, улучшение демографической ситуации и урбанизация увеличивают спрос на жилье.

Так, численность населения Казахстана на 1 декабря 2014 года увеличилась по сравнению с 2000 годом на 15 % и составила 17160,7 тыс. человек, в том числе городского – 9 433,4 тыс. человек (55 %), сельского – 7 727,2 тыс. человек (45 %).

Рост численности населения произошел в большинстве регионов страны, причем наибольший прирост населения характерен для города Астаны, где отмечен за анализируемый период прирост численности населения на 98,3 % (на 403 тыс. человек).

К 2020 году предстоит обеспечить полный охват дошкольным образованием и воспитанием детей данного возраста. В этой связи, необходимо принять кардинальные меры по сокращению дефицита мест в дошкольных организациях.

В настоящее время функционируют 126 ВУЗов, в которых обучаются свыше 500 тыс. человек. В 2014 году в соответствии с приоритетами ГПИИР увеличен госзаказ на технические специальности, который составил 12 600 грантов в бакалавриате, 2 230 – в магистратуре, 202 – в докторантуре.

Вместе с тем, отмечается оторванность обучения от практики ввиду слабой материально-технической базы ВУЗов. В результате выпускники не обладают достаточными практическими компетенциями.

В этой связи, необходимо принять кардинальные меры для устранения причин низкой квалификации кадров на стадии обучения посредством создания практических центров-лабораторий.

В настоящее время функционирует Назарбаев Университет (далее – Университет), который является лидером системы образования Казахстана и его передовой опыт успешно перенимают другие отечественные ВУЗы.

В Университете ведется активная работа по развитию системы научных исследований, функционирует механизм независимого отбора, финансирования, технической поддержки научных проектов на базе более 50 лабораторий.

В здравоохранении на базе Казахского национального медицинского университета имени С.Д. Асфендиярова и Карагандинского государственного медицинского университета созданы 2 научные молекулярно-генетические лаборатории коллективного пользования, которые обеспечивают доступ к современному оборудованию и выполнению исследований для студентов, преподавателей и научных сотрудников медицинских научных организаций и ВУЗов.

В то же время в связи со снижением ресурсов лабораторий актуальным становится вопрос усиления мощностей лабораторий с учетом развития новых технологий и практических запросов научных коллективов через их дооснащение.

На основе международного опыта создана система коммерциализации научных проектов, состоящих из следующих элементов: офис коммерциализации, инкубатор, пилотный технопарк. Система позволяет прийти от научной идеи к продукту в виде патента, технологии или опытного образца.

МСБ отводится основная роль в развитии экономики, обеспечении занятости населения страны. Сегодня мерами государственной поддержки охвачены практически все области ведения бизнеса.

На данный момент в Казахстане зарегистрировано 1 655 980 субъектов МСБ, из них активно действующими субъектами являются 899 968 единиц или 54,3 % от общего количества зарегистрированных субъектов.

Основная часть активно действующих субъектов МСБ сосредоточена в южном макрорегионе страны (Южно-Казахстанская, город Алматы, Кызылординская, Алматинская и Жамбылская области) – 46,5 % из общего количества активно действующих субъектов или 419 015 единиц. Следующим густонаселенным макрорегионом с точки зрения активно действующих субъектов МСБ является центрально-восточный макрорегион (Восточно-Казахстанская, Карагандинская и Павлодарская области) – 19,6 % или 176 560 единиц. Следом расположены северный (город Астана, Костанайская, Акмолинская и Северо-Казахстанская области) и западный (Мангистауская, Атырауская, Актюбинская и Западно-Казахстанская области) макрорегионы, в которых осуществляют деятельность 18,4 % (165 805 единиц) и 15,5 % (138 588 единиц) субъектов МСБ, соответственно.

В целом, количество активно действующих субъектов по стране по сравнению с аналогичным периодом 2013 года увеличилось на 7,3 % (в абсолютном выражении увеличилось на 103 414 единиц). Росту количества субъектов МСБ способствуют благоприятные изменения в условиях ведения бизнеса, которые отмечают международными экспертами. Так, в рейтинге Всемирного Банка "Doing Business" на 2014 год Казахстан по старой методике занял 50 позицию (по новой методике занимает 77 позицию). Положительная динамика, в первую очередь, была обеспечена за счет мероприятий по упрощению регистрации собственности (14 позиция) и налогообложения (17 позиция).

Общая численность занятых в МСБ по состоянию на 1 октября 2014 года составила 2 898 286 человек, что составляет 16,6 % от общего числа населения страны (на 1 января 2015 года 17 417,5 тыс. человек).

Выпуск продукции субъектов МСБ за январь-сентябрь 2014 года достиг 10 132 426 млн. тенге.

Доля МСБ в ВВП за последние три года стабилизировалась на уровне менее 20 %, тогда как в развитых странах доля МСБ в структуре ВВП превышает 60 %. Удельный вес населения, активно занятого в этом секторе экономики, также колеблется на уровне 30 %, аналогичные показатели в развитых странах существенно выше. Таким образом,

МСБ в стране еще не выполняет роль "локомотива" экономики и функцию по повышению занятости населения.

Развитие МСБ сдерживается отсутствием стремления у бизнеса к производству продукции с высокой добавленной стоимостью, внедрению механизмов инновационного, эффективного и бережливого производства, а также низкой доступностью долгосрочных кредитных средств, высокой конкуренцией на внешних рынках и т.п.

В результате, в структуре МСБ наблюдается традиционное доминирование субъектов предпринимательства, занятых в торговой деятельности и сферах, не требующих высокой квалификации.

Для качественного изменения структуры МСБ и обеспечения выполнения им роли "локомотива" экономики необходимо повысить эффективность предпринимателей-лидеров южного макрорегиона, потенциал субъектов МСБ северного и центрально-восточного макрорегионов, активизировать деятельность субъектов западного макрорегиона, а также эффективность использования выделяемых средств для льготного финансирования предпринимательства.

Вместе с тем, складывающаяся внешнеэкономическая ситуация оказывает негативное влияние на экономику. В целях нивелирования внешних рисков и обеспечения сохранения текущих объемов производства и количества рабочих мест, следует расширить меры поддержки отдельных отраслей обрабатывающей промышленности и АПК, оказать поддержку экспортерам, а также принять меры по защите внутреннего рынка.

В соответствии с мировой практикой об уровне диверсификации экономики свидетельствуют рост обрабатывающей промышленности и доля несырьевого экспорта в ВВП.

За последние 5 лет реальный прирост валовой добавленной стоимости в обрабатывающей промышленности составил 16,0 % к уровню 2010 года, в горнодобывающей промышленности – 2,4 %.

При том, что обрабатывающая промышленность росла опережающими темпами в среднем ежегодно на 3,0 % за 2011 – 2015 годы, а рост в горнодобывающей промышленности составил в среднем 0,5 %, доля обрабатывающего сектора в ВВП сократилась с 11,0 % в 2011 году до 10,1 % в 2015 году.

Удельный вес несырьевой продукции в экспорте страны вырос за шесть лет с 24 % до 35,1 %.

В связи с понижением показателей обрабатывающей промышленности необходимо стимулирование его роста путем создания спроса на продукцию отдельных его секторов.

По итогам 2014 года объем производства машиностроительной продукции в Казахстане снизился на 0,5 %. При этом наблюдается уменьшение выпуска легковых

автомобилей на 0,8 %, грузовых железнодорожных вагонов на 5,2 %, пассажирских вагонов на 55 %, дизельных локомотивов на 44 %.

В целях привлечения иностранных инвестиций, развития авиационной промышленности путем трансферта новых технологий в 2010 году создано совместное предприятие с французским концерном Airbus "Еврокоптер Казахстан инжиниринг", в 2012 году введен сам завод по крупноузловой сборке и техническому обслуживанию многоцелевых вертолетов ЕС 145 ежегодной мощностью 10 вертолетов. Для первичной поддержки деятельности совместного предприятия казахстанская сторона подписала намерения о закупе 45 вертолетов до 2017 года. Кроме того, данное предприятие, являясь сертифицированным авиационным учебным центром, в перспективе планирует стать региональным хабом по техническому обслуживанию вертолетов "Еврокоптер" и обучению авиационных специалистов.

На отечественных производителей машиностроительной продукции помимо снижения внутреннего потребительского спроса и роста себестоимости выпуска отрицательное воздействие оказывает снижение конкурентоспособности в результате наблюдаемых валютных диспропорций с основными торговыми партнерами. На фоне снижения объемов выпуска отечественных производителей по предварительным данным в 2016 году импорт легковых автомобилей из России сократился на 78,1 %, Узбекистана – на 46 %, Белоруссии – на 93,1 %. Импорт железнодорожных вагонов уменьшился на 62,6 %, при этом российские производители занимают на казахстанском рынке около 60 %. Импорт летательных аппаратов в Казахстан по предварительным данным за 2016 год из России уменьшился на 44,2 %.

Несмотря на снижение общего уровня импорта железнодорожных грузовых вагонов, вызванное сокращением внутренней емкости рынка, импорт вагонов из Российской Федерации уменьшился за 2016 год на 66,4 %, доля российских производителей на казахстанском рынке выросла за год с 15 % до 52 %.

В то же время, несмотря на рост импорта вертолетов, который в 2016 году вырос в 3,2 раза (до 118,2 млн. долларов США), отечественное предприятие по сборке и сервису вертолетов "Еврокоптер" (ЕС 145) поставило казахстанскому государственному сектору за 2011 – 2014 годы 26 единиц вертолетов, что составило на 2014 год 25 % от доли гражданских вертолетов в Республике Казахстан.

Дальнейшее ухудшение экономической ситуации в Российской Федерации приведет к снижению экспорта несырьевой продукции в эту страну.

Так, учитывая, что общий объем экспорта в Российскую Федерацию составляет 3,5 млрд. долларов США (2016 г.), а объемы поставок продукции таких стратегически важных отраслей для диверсификации экономики как машиностроение, химия, пищевая и легкая промышленность и прочие перерабатывающие отрасли занимают

долю в экспорте в Россию в совокупности до 64,7 % (2,3 млрд. долларов США), существует риск значительного снижения присутствия отечественных несырьевых компаний на рынке соседней страны.

Вместе с тем, отмечается низкая динамика банковского кредитования промышленности. Ежегодный объем кредитов, выданных банками второго уровня предприятиям промышленного сектора в 2014 году, снизился относительно уровня предыдущего года на 1,2 % до 1 415 млрд. тенге, из которых только 24 % приходится на долгосрочные займы сроком свыше одного года. При этом объем долгосрочных кредитов, выданных банками второго уровня предприятиям по производству транспортных средств, снизился в 2014 году на 44 %.

Текущая экономическая ситуация требует дополнительного участия государства в сфере АПК страны, что особенно важно в условиях ЕАЭС.

Объем валового продукта сельского хозяйства в 2014 году составил 2,5 трлн. тенге, что по сравнению с 2013 годом больше на 0,8 %. Рост в отрасли животноводства составил 3,8 %. ИФО продукции растениеводства составил 98,4 %.

Объем производства продуктов питания за 2014 год вырос на 2,9 % и составил 1 042,4 млрд. тенге. Обеспеченность внутреннего рынка по основным видам продовольствия за счет отечественного производства составляет более 80 %.

За 2016 год экспорт АПК увеличился на 0,4 % (2,1 млрд. долларов США). Экспорт мяса и мясопродуктов по данным КВКН МСХ РК за 2016 год составил 17,2 тыс. тонн, в том числе экспорт говядины – 8,3 тыс. тонн. При этом отмечается снижение импорта продукции АПК на 11,2 % (2,9 млрд. долларов США).

В результате структурной и технологической диверсификации в растениеводстве в 2014 году посевная площадь пшеницы сократилась до 12,4 млн. га, что на 1,9 млн. га ниже показателя 2010 года.

В 2014 году валовой сбор зерна в весе после доработки составил 17,2 млн. тонн, при урожайности – 11,7 ц/га.

В животноводстве закрепились тенденции снижения доли поголовья сельскохозяйственных животных в личных подворьях и, наоборот, роста высокими темпами доли и численности поголовья в агроформированиях.

Так, численность КРС в агроформированиях за 2014 год увеличилась на 13,2 % и составила 2 056,5 тыс. голов, овец и коз на 10,2 % (7 233,1 тыс. голов), лошадей на 11,5 % (880,2 тыс. голов), верблюдов на 7,8 % (74,6 тыс. голов), птиц на 7,0 % (23 289,3 тыс.).

Удельный вес племенного поголовья КРС увеличился с 8,2 % до 8,8 %, при этом удельный вес племенного КРС мясной продуктивности в общей численности поголовья мясного направления составил 14,8 %.

С 2013 года реализуется Программа "Агробизнес – 2020", которая содержит целый комплекс финансовых и нефинансовых механизмов поддержки аграрной отрасли.

В 2014 году объем субсидий составил 157,3 млрд. тенге, что почти в 1,8 раз больше, чем в 2013 году (87,2 млрд. тенге).

Благодаря оказываемой государственной поддержке субъектов АПК, в том числе внедренному впервые новому механизму поддержки - инвестиционного субсидирования, в 2014 году на 14,4 % увеличился объем инвестиций в основной капитал сельского хозяйства и составил 166,4 млрд. тенге. На 16,5 % увеличился объем инвестиций в основной капитал в производство продуктов питания и составил 40,8 млрд. тенге.

В настоящее время страны-партнеры по ЕАЭС, испытывающие негативное влияние мировой конъюнктуры, увеличивают объемы господдержки сельского хозяйства.

В этой связи, для повышения конкурентоспособности отечественного АПК требуется увеличение объемов государственной поддержки в рамках Программы "Агробизнес – 2020".

В сложившихся условиях меры государственной поддержки предпринимательства приобретают еще большую актуальность, среди них одним из приоритетных направлений является подведение индустриальной (инженерной) инфраструктуры.

Указанный инструмент успешно реализуется с 2010 года в рамках Дорожной карты бизнеса – 2020 и осуществляется для проектов МСБ, направленных на создание новых производств, модернизацию и расширение действующих производств как для отдельных проектов, так и в рамках организации индустриальных зон и бизнес-инкубаторов.

Выделяемые средства направляются на строительство и реконструкцию таких инфраструктур как газификация, теплоснабжение, водопроводы, железнодорожные тупики, телефонизация, линии электропередачи и т.д.

В целом, с 2010 года по 2014 год было подведено недостающей инфраструктуры на сумму порядка 69,5 млрд. тенге.

Функционирование ЕАЭС и предстоящее вступление в ВТО обуславливают необходимость дальнейшего качественного развития испытательной базы Республики Казахстан.

Испытательная база на 1 января 2015 года насчитывает 680 аккредитованных испытательных лабораторий, 89 органов по подтверждению соответствия, 67 органов по подтверждению соответствия систем менеджмента, 359 поверочных лабораторий, 28 калибровочных лабораторий.

Из 680 испытательных лабораторий только 204 актуализированы на соответствие требованиям технических регламентов ЕАЭС.

При этом оснащенность отечественных аккредитованных испытательных лабораторий недостаточна для охвата всех требований нормативных документов,

принятых в рамках ЕАЭС. Это приведет к отказу от услуг отечественных испытательных лабораторий и будет способствовать образованию зависимости некоторых отраслей от аналогичных услуг лабораторий соседних стран-членов ЕАЭС.

В настоящее время в Республике Казахстан отсутствуют испытательные лаборатории, которые в полном объеме могут охватить весь перечень пожарно-технической продукции, средств индивидуальной защиты органов дыхания и кожи, коллективной защиты, приборов радиационной и химической разведки, дозиметрического контроля и другого имущества гражданской обороны.

За 2016 год в республике произведено продукции химической и связанных с ней отраслей промышленности на сумму 1 241 086 тыс. долларов США, а импортировано на сумму 4 048 290,6 тыс. долларов США.

Развитие испытательных лабораторий химической продукции путем их дооснащения позволит осуществлять оценку соответствия обязательным требованиям безопасности химической продукции для обеспечения защиты жизни и здоровья человека, охраны окружающей среды, а также предупреждение действий, вводящих в заблуждение потребителей относительно ее назначения и безопасности.

За 2016 год в республике произведено металлов и изделий из них на сумму 10 352 702 тыс. долларов США, экспортировано на сумму 6 155 807,9 тыс. долларов США, а импортировано на сумму 3 157 399,2 тыс. долларов США.

Для оценки соответствия производимой и ввозимой металлургической продукции, а также продвижения на международные рынки необходимо проводить испытания и исследования качества и свойств стали, сплавов и изделий из них, в том числе нефтегазовых труб, а также определение причин их разрушения.

За 2016 год в республике произведено продукции легкой промышленности на сумму 355 978 тыс. долларов США и импортировано на сумму 798 003,4 тыс. долларов США.

Легкая промышленность технологически наиболее связана с аграрным сектором экономики. Однако большая часть сырья экспортируется за рубеж по минимальным ценам, а готовые изделия (в том числе из казахстанского сырья) импортируются в республику по высоким ценам.

Импорт продукции легкой промышленности составляет 86 %, в связи с чем, в целях обеспечения безопасности, необходимо дооснастить испытательную базу, используемую для оценки соответствия как производимой, так и ввозимой на территорию республики продукции.

Учитывая тот факт, что первоисточником мясной и молочной продукции является сельская местность, приоритетным направлением является дооснащение современным оборудованием 60-ти региональных ветеринарных лабораторий.

Для повышения конкурентоспособности отдельных отраслей экономики и контроля обеспечения технологического процесса и качества производимой продукции

требуется дооснащение современным оборудованием и материалами действующих испытательных лабораторий.

Казахстан по богатству своих недр минеральными ресурсами и их разнообразию входит в группу стран, богатых полезными ископаемыми. Его минерально-сырьевая база сформирована месторождениями топливно-энергетического комплекса (углеводороды, уголь, уран), черных, цветных, благородных и редких металлов. Доля Казахстана в мировых запасах по урану округленно составляет 18 %, хрому – 10 %, свинцу – 9 %, цинку – 8 %, серебру - 5%, марганцу – 5 %, меди – 5 %.

Наша страна является крупным экспортером энергетического сырья, черных, цветных, благородных металлов, в частности, 41 % приходится на добываемые в мире уран и 16 % на хром.

При этом активные запасы цветных и благородных металлов, составляющие в настоящее время значительную долю экспорта, ограничены и могут быть отработаны за 12-15 лет.

Согласно мировой тенденции увеличение объемов потребления сырьевых ресурсов активизирует проведение геологических исследований по их выявлению. Ежегодное увеличение добычи требует увеличения объемов геологоразведочных работ по восполнению запасов полезных ископаемых.

В целях содействия решению проблем, связанных с восполнением минерально-сырьевой базы республики, создано АО "Национальная геологоразведочная компания "Казгеология", которое в целях привлечения инвестиций крупных международных горнорудных компаний мира в геологоразведку на территории Казахстана реализует совместные проекты с "ILUKA", "RIO TINTO", "KORES", "ULMUS FUND".

Вместе с тем, в современных экономических условиях практически все инвесторы заинтересованы в инвестировании в геологоразведку более изученных площадей.

В этой связи необходимо увеличить бюджетное финансирование ранних стадий геологоразведочных работ, как это принято во многих странах с развитой горнорудной отраслью.

4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы

Цели Программы – формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе, интеграция транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, реализация транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана.

Достижение данной цели будет измеряться следующими целевыми индикаторами:

[illegible]

Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	ведомственные данные	%	А О "Казавтожол" (по согласованию), МИР			33	52	76	100
Увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения (САИС)	ведомственные данные	ед.	МИР			-	18	25	25
Железнодорожный транспорт									
Износ магистральной железнодорожной сети	данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ" (по согласованию)			60	58	56	54
Износ грузового подвижного состава	данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ" (по согласованию)			44	43	42	40
Износ пассажирского подвижного состава	данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ" (по согласованию)			46	44	43	42
Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов	данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ" (по согласованию)			29	32	35	40
Количество независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7 % для каждого оператора	данные АО "НК "КТЖ"	ед.	МИР			4	4	4	5
Снижение количества случаев нарушений безопасности движения поездов по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто)	данные МИР	%	МИР			0,6	0,8	0,9	1,0
Увеличение скорости транзитных контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу через территорию Республики Казахстан	данные АО "НК "КТЖ"	км/сутки	МИР		930	950	980	1010	1050

[illegible]

Доведение доли Казахстана в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Актау и Курык	Данные КМТФиКТZ Express shipping	%	МИР, АО "НМСК КМТФ" (по согласованию), КТZ Express shipping (по согласованию)			10	10	25	30
Объем перевозок грузов на внутренних водных путях	официальные статданные	млн. тонн	МИР			1,2	1,2	1,3	1,4
Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта до 27 ед.	данные МИР	ед.	МИР			11	17	22	27
Гражданская авиация									
Увеличение объема транзитных авиаперелетов	ведомственные данные	млн.сам.км .	МИР			165,4	168,7	172,1	175,5
Увеличение числа регулярных международных воздушных сообщений	ведомственные данные	ед.	МИР			89	91	93	95
Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	ведомственные данные	%	МИР			1,14	4	5,7	8,6
Количество пассажиров в обслуженных аэропортах Республики Казахстан	ведомственные данные	млн. пасс.	МИР			12,9	14,1	15,1	16,2
Количество перевезенных пассажиров региональными воздушными линиями	данные МИР РК	тыс. пасс.	МИР, акиматы областей и г.г. Астана и Алматы				6	86	170
Количество аэропортов , имеющих категорию ИКАО	ведомственные данные	ед.	МИР			14	14	14	15
Количество транзитных авиапассажиров до 1,6 миллиона к 2020 году	ведомственные данные	тыс. пасс.	МИР				900	1200	1600
Снижение административных барьеров на транспорте									
Модернизация автомобильных и техническое	ведомственные данные	%				-	22	44	66

дооснащение пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС			МФ, ПС КНБ (п о согласованию)						
Строительство и реконструкция автомобильных дорог от линии Государственной границы Республики Казахстан до пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС (от 0,05 до 5 км)	ведомственные данные	%	МИР			-	30	70	100
Улучшение позиции по показателю "Эффективность таможи" в индексе эффективности логистики Всемирного Банка	данные Всемирного Банка	место	КГД МФ РК			90		60	
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка	данные Всемирного Банка	место	МИР, АО "НК "КТЖ" (по согласованию)			60		50	
Увеличение объема транзитных контейнерных перевозок до 2 млн. ДФЭ в 2020 году	данные АО "НК "КТЖ"	тыс. ДФЭ	МИР, АО "НК "КТЖ" (по согласованию)				347	536	1243

2. Развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Общий объем вложенных предприятиями частных инвестиций на территории СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос-Восточные ворота"), в том числе	данные АО "ФНБ "Самрук – Казына"	млрд . тенге	АО "ФНБ "Самрук – Казына" (по согласованию), МИР, МЭ	53,1	70,6	33,4	172	403,1	224,5
СЭЗ "НИНТ"				38,6	60,5	30	168	402,1	220,5
СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота"				14,5	10,1	3,4	4	1	4
Объем производства товаров и услуг (работ) на территории СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос-Восточные ворота"), в том числе	данные АО "ФНБ "Самрук – Казына"	млрд . тенге	АО "ФНБ "Самрук – Казына" (по согласованию), МИР, МЭ		6,9	1,0	2,7	4,0	5,5

СЭЗ "НИНТ"					3,4	0,6	1,5	2,5	3,5
СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота"					3,5	0,4	1,2	1,5	2,0
Увеличение обслуженных посетителей местами размещения по внутреннему туризму (резиденты) в сравнении с предыдущим годом	данные МКС	%	МКС, МИО	100,0 (3 129 576 чел.)	99,5 (3 115 416 чел.)	104,9	145,5	78,7	107,3
Увеличение обслуженных посетителей местами размещения по въездному туризму (нерезиденты) в сравнении с предыдущим годом	данные МКС	%	МКС, МИО	100,0 (679 018 чел.)	101,9 (692 250 чел.)	102,0	156,4	73,7	106,2
Количество транзитных посетителей, въехавших в Казахстан*	данные МКС	%	МКС, МИО	100,0 (657 945)	100,1 (658 603)	100,1 (659 262)	100,15 (660 250)	100,15 (661 240)	100,15 (662 232)

3. Укрепление энергетической инфраструктуры в рамках развития ЕЭС Республики Казахстан.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Покрытие потребности экономики в электроэнергии	данные МЭ	%	МЭ	100	100	100	100	100	100

4. Модернизация (реконструкция и строительство) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и систем сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Износ сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения	данные МИР	%	МИР, МИО	67	65	63	60	57	57

5. Развитие инфраструктуры сферы образования.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Доля сокращенных аварийных школ, школ, ведущих занятия в три смены, от их общего количества	данные МОН	%	МОН	21	35	80	100		

Охват дошкольным воспитанием и обучением детей в возрасте от 3 до 6 лет	данные МОН	%	МОН	78,6	81,1	82,7	87,5	90	100
Количество подготовленных кадров в профильной магистратуре 11 базовых ВУЗов для приоритетных отраслей ГПИИР	данные МОН	ед.	МОН				1900	2800	3500
Количество партнеров в лице ведущих зарубежных научных парков, компаний и международных финансовых организаций ¹	данные МОН	ед.	МОН		1	2	3	6	6
Количество научных проектов, реализованных в рамках программно-целевого и грантового финансирования АОО "Назарбаев Университет" ¹	данные МОН	ед.	МОН	5/20	7/22	7/22	7/22	10/40	10/40
Количество зарегистрированных научных программ, выполняемых на базе лабораторий коллективного пользования	данные МЗ	ед.	МЗ	5	8	10	13	15	18

Мероприятия будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий год исходя из возможностей бюджета

6. Повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем продукции, произведенной субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Программы	данные АО "НУХ Байтерек"	млрд тенге	МНЭ, АО "НУХ "Байтерек" (по согласованию)		224	313	344	350	351
Количество новых рабочих мест, созданных субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Программы	данные АО "НУХ Байтерек"	ед.	МНЭ, АО "НУХ "Байтерек" (по согласованию)		7922	19786	21247	21539	21597

7. Поддержка отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов "Еврокоптер" и пассажирских вагонов "Тулпар Тальго").

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем продаж автомобилей в рамках Программы	данные АО "НУХ Байтерек"	штук	АО "НУХ "Байтерек" (по согласованию), МИР		1500	2000	650	800	950

Показатель прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Охват требований технических регламентов ЕАЭС	данные МИР	Количество ТР ЕАЭС	МИР, МНЭ, МВД, МСХ	18	20				

12. Обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем прогнозных ресурсов:	данные МИР		МИР						
золота		тонн					105		
меди		млн. тонн					1,3		
полиметаллов		млн. тонн					3,5		

5. Основные направления, пути достижения поставленных целей и соответствующие меры

Территориальное развитие на основе развития макрорегионов на хабовой основе будет направлено на формирование единого экономического рынка.

Создание рациональной территориальной организации экономического потенциала и благоприятных условий для жизнедеятельности населения предусмотрено в Прогнозной схеме территориально-пространственного развития страны до 2020 года.

Города-хабы станут центрами экономического роста и притяжения населения страны, обеспечат развитие и продуктивное использование человеческого капитала за счет предоставления образовательных, информационных и транспортных услуг высокого качества, повышения конкуренции, создания привлекательных условий для иностранных инвесторов.

В северном макрорегионе хабом станет город Астана. Город Усть-Каменогорск станет хабом центрально-восточного макрорегиона. Город Актобе – хабом западного макрорегиона. Шымкент и Алматы – хабами южного макрорегиона.

От Астаны все виды коммуникаций будут направлены к хабам других макрорегионов. Другие крупные города макрорегиона будут развиваться как города второго уровня, которые будут тесно связаны с хабом по "лучевому" принципу.

Развитие хабов как центров роста и деловой активности будет способствовать повышению уровня урбанизации в Казахстане. Будут реализованы основные

автодорожные проекты: Западный Китай – Западная Европа; Астана – Алматы; Астана – Усть-Каменогорск; Астана – Актобе – Атырау; Алматы – Усть-Каменогорск; Караганда – Жезказган – Кызылорда; Атырау – Астрахань.

Астана является географически удачно расположенным транспортным узлом железнодорожных и автомобильных сетей, численность населения города к 2020 году вырастет с 852,9 тыс. человек до 991 тыс. человек.

Хаб Астана выступит центром, связывающим все макрорегионы, за счет реализации проектов межрегиональной сети автодорог: "Центр – Восток", "Центр – Юг", "Центр – Запад", а также будет узловым центром северного макрорегиона. Через магистральные автомобильные и железнодорожные сообщения, а также за счет авиалиний Астана должна связать все макрорегионы в единый транспортный хаб. Будет создана эффективно функционирующая система транспортно-логистических и социально-культурных связей, что, в свою очередь, придаст дополнительный импульс экономическому росту.

Новая столица стала центром активного строительства. В Астане сформирован крупный образовательный и медицинский кластер, развивается наука. Стремительный рост вызвал существенную нагрузку на социальную инфраструктуру, а именно на школы, детские сады, поликлиники.

Развитие инженерно-коммуникационной и транспортной инфраструктуры существенно увеличит транзитный и производственно-сбытовой потенциал Астаны.

Реализация конкурентных преимуществ территориально-пространственного расположения города-хаба Астаны сделает город привлекательным для международных организаций и транснациональных корпораций, которые будут рассматривать его как диалоговую площадку. Город Алматы с населением более 1,5 млн. чел. станет хабом южного макрорегиона. К 2020 году его численность возрастет до 1 882,5 тыс. человек.

Развитие хаба Алматы будет связано с формированием Алматинской агломерации как сетевой зоны роста с вовлечением в нее городов третьего уровня районов Алматинской области: Карасайский, Талгарский, Илийский, Енбекшиказахский, Жамбылский районы, города Есик, Капшагай, Каскелен, Талгар, поселки Байсерке, Боралдай, Жетиген, Караой, Отеген-батыр, Узынагаш, Шамалган, численность населения которых, включая г. Алматы, к 2020 году увеличится с 2668,2 тыс. чел. до 3063,9 тыс. чел.

Город Шымкент с населением 711,9 тыс. чел. станет хабом Южного макрорегиона. Численность населения города увеличится к 2020 году до 796,9 тыс. чел.

Через южный макрорегион проходят торговые пути, способствующие развитию экономических отношений. Сегодня эти возможности многократно возросли. Выгодное транспортно-экономическое положение, большие трудовые ресурсы, современная телекоммуникационная сеть, быстрый и оперативный выход на сопредельные

государства создают благоприятный инвестиционный климат как для отечественных предпринимателей, так и для зарубежных бизнесменов.

Для эффективного решения поставленных задач по обеспечению продовольственной безопасности, организации закупа и реализации сельскохозяйственной продукции будет создана современная инфраструктура транспортно-логистической и оптово-розничной торговли. Строительство международного транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай усилит экономику южного макрорегиона, а также роль южного Казахстана и нашей страны в целом, как связующего звена между Европой и Азией.

Город Актобе, численность населения которого составляет 439,5 тыс. чел., станет хабом западного макрорегиона. Численность населения к 2020 году увеличится до 470,3 тыс. чел. Западный макрорегион является крупным транспортным и транзитным узлом, через который проходят основные железнодорожные линии и международные автомагистрали.

Город Усть-Каменогорск с численностью 328,6 тыс. чел. станет хабом центрально-восточного макрорегиона. К 2020 году его население возрастет до 361 тыс. чел. Формирование эффективной транспортно-логистической системы центрально-восточного макрорегиона даст новый импульс в развитии транспортной инфраструктуры, трансграничной торговли, способствует росту взаимовыгодного сотрудничества (импорт-экспорт), а также максимальной реализации транзитного потенциала макрорегиона.

Развитие хаба в центрально-восточном макрорегионе создаст единую систему доставки и хранения грузов из Китая в Казахстан, страны Восточной и Западной Европы, мультимодальный центр, который будет обслуживать не только проходящие потоки, но и местное население.

В целях получения максимального социально-экономического эффекта от реализации Программы при планировании развития инженерно-коммуникационной и жилищной инфраструктуры будут учитываться складывающиеся демографические тенденции и интенсивность миграционных потоков, которые будут усиливаться по мере развития хабов и городов второго уровня.

Города второго уровня будут отличаться умеренным ростом и средними стандартами жизни. Здесь будет поддерживаться необходимый уровень инфраструктуры и социальных стандартов, который будет одинаковым по всей стране.

С учетом ожидаемого повышения миграционной подвижности населения будут обеспечены регулярная корректировка региональной политики, которая будет предусматривать меры регулирования миграционных потоков, в том числе посредством развития пригородных зон, развитие инфраструктуры образования,

здравоохранения, культуры, отвечающей реальным потребностям населения и учитывающей дальнейший рост его численности, а также развитие внутригородской транспортной инфраструктуры.

Будет осуществлена корректировка миграционной политики в сфере внутренней миграции в части стимулирования переселения трудовых ресурсов из трудоизбыточных южных регионов страны в северные, северо-восточные и северо-западные регионы.

Развитие базовой инфраструктуры (дорог, портов, энергетических сетей) макрорегионов окажет положительный эффект для смежных отраслей, таких как строительные материалы, туризм, обрабатывающая промышленность, а также придаст значительный мультипликативный эффект на экономику страны в целом.

Увеличение скорости перевозок и транспортных маршрутов, снижение транспортных расходов и эффективное энергообеспечение положительно повлияют на рост деловой активности, производительности и транзитного потенциала страны.

Развитие индустриальной инфраструктуры и туризма, поддержка субъектов МСБ и улучшение условий проживания будут способствовать диверсификации экономики макрорегионов, повышению занятости и уровня доходов населения, а также росту их благополучия.

Реализация приоритетных инфраструктурных проектов, а также привлечение инвестиций со стороны международных финансовых организаций создадут предпосылки для укрепления конкурентоспособности экономики и будут способствовать снижению региональных диспропорций.

Настоящая Программа направлена на реализацию следующих направлений.

Инфраструктурное развитие

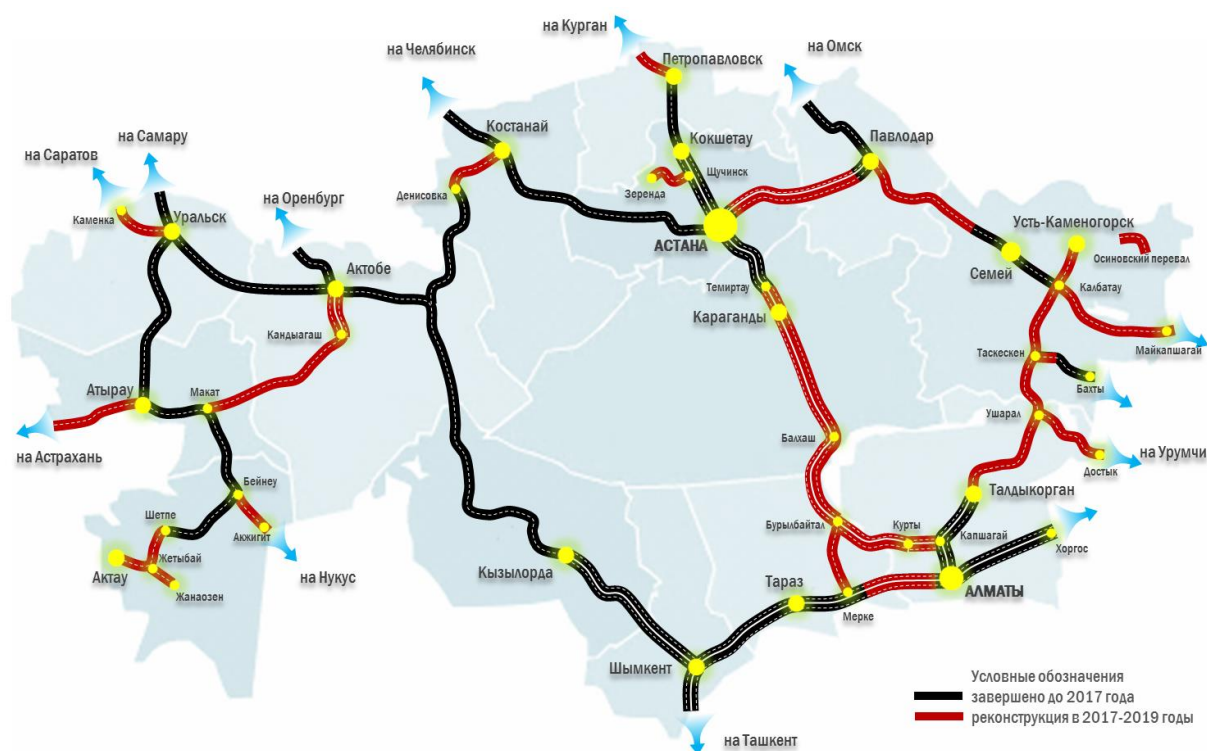
5.1. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры

1. Развитие автомобильных дорог

С целью повышения уровня развития макрорегионов, в том числе городов-хабов, в рамках данной Программы предусмотрены меры по сокращению физических и "экономических расстояний" между регионами, в первую очередь, между формирующимися городами-хабами, которые улучшат инфраструктурную обеспеченность, доступность транспортных коммуникаций внутри макрорегионов и их связь с окружающими районами и ключевыми рынками.

Для создания эффективной межрегиональной сети автодорог, связывающих Астану с регионами по "лучевому" принципу, в период с 2015 по 2020 годы предусмотрены строительство и реконструкция порядка 6 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения 1-ой и 2-ой категорий.

Реализуемые в рамках Программы проекты



Учитывая особенности и перспективы формирования системы пространственного развития Казахстана по "лучевому" принципу, будут реализованы следующие проекты:

Проект "Центр – Юг" по направлению "Астана – Караганды – Балхаш – Алматы" позволит соединить два крупных хаба – Астану и Алматы через города Караганды и Балхаш и, соответственно, центрально-восточный макрорегион с южным, даст толчок к расширению возможностей транзитного потенциала приграничных территорий, увеличению экспорта на внешние рынки, повышению качества транспортно-логистических услуг. В рамках проекта участки Астана – Караганды, Балхаш – Бурылбайтал – Курты будут переведены в 1-ую техническую категорию с цементо- и асфальтобетонным покрытием. Среднесуточная интенсивность по данному направлению составляет свыше 10 тыс.авт/сут. Учитывая экономическую значимость данного направления, которое обеспечит качественное соединение южного региона с центром, севером и востоком, в перспективе ожидается рост интенсивности автотранспортных средств до 15 тыс.авт/сут в связи с ростом населения в городах-хабах. Проект будет завершен в 2021 году.

Проект "Центр – Восток" по направлению "Астана – Павлодар – Семей – Калбатау – Усть-Каменогорск" предполагает обеспечить качественную транспортную связь между городами Астаной и Усть-Каменогорском через населенные пункты Павлодар и Калбатау, что будет способствовать привлечению транзитных грузов, экспорту

отечественных товаров, развитию туристского кластера. Автомобильная дорога будет переведена в 1-ую и 2-ую технические категории с цементно- и асфальтобетонным покрытием. Наибольшая среднесуточная интенсивность приходится на участок Астана - Павлодар (свыше 9 тыс. авт/сут), на участке Павлодар – Семей – Калбатау – Усть-Каменогорск среднесуточная интенсивность составляет свыше 5 тыс.авт/сут. Проект будет завершен в 2020 году.

Важное значение в развитии транспортных коридоров имеет полное завершение казахстанского участка в 2017 году транснационального инфраструктурного проекта "Западная Европа – Западный Китай". Наряду с его завершением с 2016 и 2017 годов реализуются проекты по строительству и реконструкции следующих автомобильных дорог: Алматы – Усть-Каменогорск, Астана – Петропавловск – гр.РФ, Ушарал – Достык, Уральск – Каменка, Актобе – Атырау – Астрахань, Жетыбай – Жанаозен – гр.Туркменистана, Мерке – Бурылбайтал, Омск – Павлодар – Майкапшагай, Жезказган – Петропавловск, Бейнеу – Акжигит – гр.Узбекистана, Таскескен – Бахты, Щучинск – Зеренда, Усть-Каменогорск – Катон – Карагай – Рахмановские ключи, юго-западный обход г. Астаны, Костанай – Карабутах.

Кроме того, для увеличения объемов международных автомобильных перевозок и обеспечения качественной пропускной способности будут созданы дополнительные "ворота" на границе с Китайской Народной Республикой – автомобильный пункт пропуска "Нур Жолы", который будет вторым автомобильным пунктом пропуска на казахстанско-китайской границе. "Нур Жолы" станет своего рода приграничной "точкой" взаимодействия государственных и частных партнеров в укреплении транспортно-логистического потенциала страны, что в дальнейшем послужит модельной формой для развития полноценных транспортно-логистических кластеров по всей республике.

Будут также реализованы проекты ГЧП в автодорожной отрасли, в том числе при строительстве объездных дорог городов Алматы (далее – БАКАД), Шымкента и других крупных городов, расположенных на транзитных направлениях.

Реализация проектов будет осуществляться совместно с международными финансовыми организациями (далее - МФО) для освоения лучшего международного опыта, улучшения качества услуг и привлечения современных технологий в сектор автодорожного строительства.

Сохранность уже построенных автомобильных дорог и реконструкция автомобильных дорог республиканского значения в рамках настоящей Программы соединят макрорегионы в единую целостную систему качественным автомобильным сообщением, это позволит сблизить и взаимно развивать макрорегионы и города-хабы, а также облегчить трудовую миграцию и создаст комфортные условия для передвижения граждан.

Для улучшения состояния республиканской сети необходимы увеличение объемов финансирования по содержанию не менее чем в 3 раза, а также расширение охвата ремонтом дорог с 1 тыс. км до 3,5 тыс. км в год.

При этом, для повышения эффективности расходов на содержание и ремонт дорог необходимо перейти на новые формы контрактов по бездефектному содержанию или ориентированных на результат.

Главной отличительной чертой данных контрактов является переход от количественного учета объема работ к качественным показателям состояния дороги, при этом подрядчик имеет право самостоятельно определять последовательность и технологии выполнения работ.

При этом, будут разработаны четкие критерии и качественные индикаторы для оценки улучшения качества сети автодорог с акцентом на эффективность использования выделяемых бюджетных средств, снижение удельных издержек на строительство и содержание автодорог.

Эффект от реализации проектов будет достигнут за счет экономической выгоды от сокращения транспортных издержек в себестоимости продукции для каждого региона страны, связанных между собой по "лучевому" принципу, увеличения скорости межрегиональных перевозок и, соответственно, сокращения потери времени в пути и эксплуатационных издержек пользователей дорог, а также снижения количества ДТП. В период инвестиционной фазы проектов будет создано около 200,0 тыс. рабочих мест.

С улучшением сети автомобильных дорог и увеличением интенсивности автотранспортных средств растет потребность в качественных услугах придорожного сервиса для пользователей автомобильных дорог.

В этой связи планируется развивать придорожный сервис, соответствующий Национальному стандарту Республики Казахстан "Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам", путем строительства объектов сервиса вдоль автомобильных дорог международного и республиканского значения.

До 2020 года планируются строительство, преобразование или доукомплектование 260 объектов сервиса, которые будут соответствовать Национальному стандарту "Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам" путем привлечения сетевых бизнес-структур, в том числе субъектов крупного предпринимательства, заинтересованных инвесторов, а также за счет республиканского бюджета в рамках государственных проектов по направлениям "Центр – Юг", "Центр – Восток" и других проектов реконструкции автодорог. При этом, для повышения заинтересованности частного сектора будут утверждена схема расположения перспективных объектов сервиса вдоль автомобильных дорог международного и республиканского значения, а также рассмотрена возможность упрощения процедур выдачи разрешительных документов, подвода инженерных

коммуникаций к строящимся и планируемым объектам сервиса местными исполнительными органами.

В рамках развития автодорожной отрасли будет рассмотрена возможность внедрения платности на 6,2 тыс. км автодорог республиканского значения до 2020 года. Контроль за созданием и эксплуатацией платных автомобильных дорог (участков) осуществляется уполномоченным государственным органом по автомобильным дорогам.

Будет рассмотрена возможность организации платного движения на автомобильных дорогах I, II и III технических категорий на участках международного коридора "Западная Европа – Западный Китай", Астана – Темиртау, Астана – Павлодар, Алматы – Талдыкорган, гр.РФ. – Уральск – Актобе, Атырау – Актау, Гр. РФ (на Омск) – Павлодар, Щучинск – Петропавловск – гр.РФ, гр.РФ – Костанай – Атбасар – Астана. Учитывая разветвленную сеть автомобильных дорог, низкую плотность населения, мировой опыт, а также в целях снижения объема необходимых инвестиций планируется рассмотреть возможность внедрения открытой системы взимания платы.

В целях сокращения и предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов на автодорогах, будет предусмотрено устройство надземных и подземных пешеходных переходов вблизи населенных пунктов на автомобильных дорогах республиканского значения.

Для обеспечения безопасного движения автотранспортных средств на автомобильных дорогах республиканского значения во всех проектах строительства и реконструкции автодорог предусмотрено освещение подъездных дорог к населенным пунктам и транспортных развязок. Также при въезде на платную дорогу и на промежуточных арках будут установлены метеодатчики, информационное табло, решающие задачи мониторинга и управления дорожным движением, уведомления водителей о дорожных условиях.

Кроме того, в рамках содержания автомобильных дорог республиканского значения на аварийно-опасных участках автодорог ежегодно осуществляются работы по замене и установке дорожных знаков, устройству шумовых полос и ограждений.

2. Развитие железнодорожного сектора и логистики

Развитие и дальнейшая диверсификация транспортных коридоров обусловлены необходимостью наращивания транзитного грузооборота, где контейнеризация перевозок играет важную роль. Основной задачей на ближайший период будет являться создание конкурентоспособных условий сухопутного маршрута по сравнению с морским, где стоимость и время доставки являются основными преимуществами.

В этих целях для своевременного обслуживания путевого хозяйства по фактическому состоянию элементов верхнего строения пути и организации покомпонентного ремонта пути в рамках АСУ "Магистраль" будут внедряться мобильные диагностические средства.

Данные мобильные диагностические средства как один из элементов Индустрии 4.0 позволят сократить количество критических поломок, приводящих к задержкам и авариям, затраты на техническое обслуживание и ремонт и увеличить вдвое срок службы инфраструктуры.

Для обеспечения экономической эффективности трансказахстанских коридоров важно присутствие отечественных компаний как в местах зарождения торговых потоков, так и формировании обратной загрузки через прямое или косвенное владение объектами транспортно-логистической инфраструктуры. Для этого будут создана современная сеть транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом, а также продолжена работа по ликвидации "узких мест" и увеличению мощности железнодорожной инфраструктуры.

Используя европейский опыт, опорная часть системы будет базироваться в сети транспортно-логистических центров, из которых наибольшее значение будут иметь Восточные ворота – Хоргос и Достык, Западные ворота – порт Актау и Курык, транспортно-логистические центры в регионах.

Внешняя терминальная сеть будет сформирована преимущественно на существующих торговых направлениях между Азией и Европой в морских и "сухих" портах прикаспийских стран, Черноморского и Балтийского бассейнов, в Китае, России, странах ЕС, Персидского залива.

Основная транзитная ось данной системы будет проходить с Ляньюньган/Чунцин/Урумчи, далее через Достык/Алтынколь (Хоргос) и в Россию/Беларусь/Украину/Прибалтику, страны Европы.

Запуск регулярных контейнерных поездов будет основным результатом эффективной консолидации и де-консолидации груза, используя создаваемую сеть транспортно-логистических центров и расширение горизонтов международного сотрудничества.

В целях сокращения расходов важно рассматривать всю цепочку доставки как единую и целую логистическую систему. Для этого будут консолидированы логистические услуги в одном месте (предпочтительно в транспортно-логистических центрах), что позволит формировать общую стоимость на протяжении всего пути доставки единым оператором, исключая двойную добавочную стоимость при перевозке разными перевозчиками раздельно. Это будет достигнуто путем дальнейшего развития смешанных (мультимодальных) перевозок в стране.

Важным в данном направлении будет внедрение систем по управлению мультимодальными перевозками (CRM, SCM). Внедрение данных систем послужит улучшению сервиса. Так, участникам грузоперевозочного процесса будет предоставлена возможность отслеживания всего цикла поставки груза в режиме реального времени, дистанционно проводить обработку документов и оптимально подбирать необходимый вид транспорта с учетом особенности груза.

Будет также продолжена работа по налаживанию международных отношений с мировыми партнерами, являющимися перевозчиками и непосредственными производителями перевозимых товаров. Это позволит обеспечить полную загрузку транспортных средств в двух направлениях, что снизит стоимость транспортной составляющей.

Однако, учитывая то, что основным грузом казахстанского происхождения является продукция сельского хозяйства и недропользования, цена для конечного потребителя зависит не только от транспортных расходов, она изменяется в зависимости от цен на мировом рынке. Для этого необходимо приложить усилия по снижению себестоимости грузов путем увеличения производительности производства, так как в совокупной стоимости продукции логистические затраты занимают меньшую долю.

Получение наибольшего эффекта от имеющейся транспортной инфраструктуры возможно при работе логистики как единого механизма, объединяющего управляемую цепь поставок и условия для выполнения логистических задач.

Особое внимание должно быть уделено управлению транспортной инфраструктурой, повышению уровня сервиса, устранению барьеров, а также внедрению методов эффективного риск-менеджмента, упрощению таможенных процедур и переходу на электронную таможню.

Оказание услуг в транспортной сфере должно быть максимально приближено к принципу 5С – сервис, скорость, стоимость, стабильность и сохранность, что обеспечит развитие основных транзитных направлений и становление мультимодального транзитного коридора. В целях повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой и оперативного решения задач по развитию транзита и логистики будет продолжено ускоренное развитие внутренней и внешней терминальной сети в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков.

Для этого, в рамках реализации 65-го шага Плана нации "100 конкретных шагов" - пяти институциональных реформ созданы транспортно-логистические центры в гг. Астана и Шымкент, а также будут созданы в городах Актобе, Актау, Атырау, Костанай, Орал, Павлодар и Усть-Каменогорск.

В целях создания центров продвижения казахстанского экспорта за рубежом и формирования транзитных грузопотоков определены основные точки размещения внешней терминальной инфраструктуры. На сегодня ведется активная работа по развитию транспортно-логистической инфраструктуры путем строительства (приобретения) терминалов в морских и сухих портах Москва (РФ), Бандер-Аббас (Иран), Клайпеда (Литва), Мундра (Индия).

Кроме этого, внедрена целевая модель организации управления железнодорожной отраслью. Для этого перевозочная деятельность и магистрально железнодорожная сеть разделены и включают три вида деятельности:

- 1) грузовые перевозки;

- 2) пассажирские перевозки;
- 3) услуги магистральной железнодорожной сети.

Перевозка пассажиров будет осуществляться национальным пассажирским перевозчиком и частными перевозчиками. Перевозка грузов будет осуществляться национальным перевозчиком грузов.

Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" наряду с компанией – оператором инфраструктуры.

При этом перевозчики будут оперировать парками вагонов и локомотивов и нести полную ответственность за состояние активов, задействованных в перевозочном процессе, их обновление и обеспечение технического и коммерческого контроля, а также осуществлять маневровые работы.

Операторы вагонов будут взаимодействовать с АО "НК "КТЖ" (национальным перевозчиком грузов и оператором магистральной железнодорожной сети) и клиентами путем заключения соответствующих договоров в установленном законодательством порядке.

Доступ к услугам железнодорожной инфраструктуры и осуществление перевозки грузов частными перевозчиками будут дополнительно пересматриваться по мере решения вопросов гармонизации законодательства в рамках ЕАЭС и изменения экономической политики в отношении системы государственного субсидирования убытков от организации железнодорожных пассажирских перевозок и государственного ценового регулирования перевозочной деятельности.

В целях эффективного развития и поддержания конкурентоспособности в условиях глобальной конкуренции с другими видами транспорта АО "НК "КТЖ" принимаются меры по расширению комплекса услуг, включая функцию таможенного перевозчика и уполномоченного экономического оператора в рамках нового таможенного законодательства Евразийского экономического союза.

Для обеспечения оптимальной тарифной модели на железнодорожном транспорте будет усовершенствована система формирования и регулирования тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и разработана новая методология тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети.

Новые прогрессивные подходы в сфере железнодорожного транспорта позволят сформировать оптимальную модель тарифного регулирования услуги магистральной железнодорожной сети, структурировать и сбалансировать затраты и доходы от оказания услуг, а также обеспечить надлежащее качество оказываемых услуг.

В целях исключения возможных негативных социальных последствий введено понятие общественно значимых рынков, сохранив на них ценовое регулирование в 4 сферах, в том числе в сфере железнодорожного транспорта.

Снижение нарушений безопасности движения поездов будет реализовываться за счет усиления контроля в сфере безопасности на железнодорожном транспорте и

приведения законодательной базы по вопросам безопасности движения в соответствие с требованиями технических регламентов ЕАЭС.

Кроме того, планируемая работа по обновлению парка железнодорожного подвижного состава, модернизации магистральной железнодорожной сети (капитальный ремонт и содержание пути, средств связи, электроснабжения и др.), ужесточению требований к качеству продукции и услуг для нужд железнодорожного транспорта будет способствовать снижению нарушений безопасности на железнодорожном транспорте.

В целях обновления пассажирских вагонов для обеспечения социально значимых перевозок АО "НК "КТЖ" за счет привлечения заемных средств планируется закупить порядка 223 новых пассажирских вагонов, в том числе доступных для инвалидов. Привлечение заемных средств будет осуществляться на основе разработанного нового механизма субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.

3. Развитие автомобильного транспорта

В целях улучшения и создания дополнительной инфраструктуры пассажирских автоперевозок по обеспечению охвата населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями местными исполнительными органами будет проведена работа по строительству новых автовокзалов и автостанций в городах и районных центрах, пунктов обслуживания пассажиров в населенных пунктах (села), не имеющих автостанций, в том числе с учетом доступности для маломобильных групп населения.

Ряд проектов по строительству вышеуказанных объектов будет реализован в форме государственно-частного партнерства.

Соответственно, роль частного сектора – это инвестиции, строительство, содержание и ведение бизнеса.

Развитие инфраструктуры пассажирских автобусных перевозок позволит увеличить регулярность сообщений и повысить мобильность населения.

В период 2015 – 2019 годы местными исполнительными органами будут построены 8 автовокзалов, 36 автостанций и 124 пункта обслуживания пассажиров.

Дальнейшие меры по увеличению конкурентоспособности отечественных перевозчиков позволят увеличить долю отечественных перевозчиков на международном рынке грузоперевозок до сорокасемипроцентного уровня к 2019 году. Для этого будут приняты меры по усилению контроля проезда иностранных автотранспортных средств по территории Казахстана, а также проведена протекционистская политика с зарубежными странами по решению проблемных

вопросов отечественных перевозчиков. В дальнейшем, с учетом нарастающей тенденции международных перевозок будет обеспечиваться недопущение снижения доли отечественных перевозчиков на рынке международных грузоперевозок.

Немаловажным является дальнейшее расширение географии перевозок грузов путем заключения межправительственных соглашений с иностранными государствами и участия в международных договорах в области автомобильного транспорта.

4. Развитие водного транспорта

Многофункциональность паромной транспортной системы позволит увеличить товарооборот с соседними прикаспийскими государствами (Иран, Азербайджан) для обеспечения грузами, необходимыми для западного региона страны, таких как товары народного потребления, оборудование, строительные материалы и т.д.

По завершению второй фазы порта Курык у Казахстана появится два полноценных морских порта. Общая пропускная способность через казахстанские порты на Каспийском море составит порядка 26 млн. тонн к 2020 году, в том числе паромный комплекс Курык сможет обеспечить объем перевалки до 7 млн. тонн грузов.

Для безопасного плавания в акватории морских портов Актау и Курык до 2020 года будет проработан вопрос создания навигационных систем, в задачи которых будут входить управление движением судов и координация поисково-спасательной деятельности.

Это позволит привести систему безопасности отрасли до уровня современных требований Международной морской организации (ИМО).

В условиях создания комплекса транспортно-логистической цепочки планируется продолжить наращивание торгового флота, в том числе сухогрузного. Для увеличения мощности порта Актау спущены на воду сухогрузы "Жібек жолы" и "Атамекен". К 2020 году будет рассмотрена возможность приобретения дополнительно 2 сухогрузов и 2 паромов. Тем самым доля в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Казахстана будет увеличена до 30 % к 2020 году.

Планируется обеспечить управление данными судами казахстанскими моряками. Для этих целей система подготовки моряков будет приведена в соответствие с международными стандартами и к 2020 году планируется снизить дефицит граждан в составе казахстанских судов до 35 %.

Для развития перевозок по внутренним водным путям необходимо продолжение мер, направленных на усиление безопасности речных перевозок. Для этих целей планируется обновить 10 судов технического флота, которыми обеспечиваются безопасные габариты судового хода, и принять меры по реконструкции судоходных шлюзов. В целом к 2020 году реализуемые меры позволят довести объемы перевозки по внутренним водным путям до 1,4 млн. тонн.

Организация эффективного контроля за обеспечением безопасности на водном транспорте является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.

Для повышения уровня безопасности на водном транспорте необходимы:

1) поэтапное обновление служебного водного транспорта Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, осуществляющего контрольно-надзорную деятельность;

2) обмен опытом в целях повышения квалификации работников, осуществляющих контроль на водном транспорте, с соответствующими организациями и государственными органами стран ближнего и дальнего зарубежья.

5. Развитие гражданской авиации

В целях увеличения пропускной способности аэропортов и снятия ограничений с операционной деятельностью авиакомпаний будут реализованы инфраструктурные проекты, которые позволят привести аэропорты в соответствие с международными стандартами ИКАО, повысить безопасность полетов, качество обслуживания, а также принимать современные типы воздушных судов.

Также, в целях повышения уровня авиационной безопасности и безопасности полетов, улучшения инвестиционной привлекательности, повышения конкурентоспособности казахстанских авиакомпаний и аэропортов будет продолжена работа по утверждению предельных уровней тарифов со сроком пять и более лет с учетом инвестиционных программ на регулируемые услуги аэропортов.

Ранее при ежегодном изменении тарифов динамику их роста было сложно спрогнозировать и, соответственно, инвесторы сталкивались с риском непредсказуемого роста уровня тарифов при реализации инвестиционного проекта.

Новая тарифная политика в сферах естественных монополий по переходу субъектов естественных монополий на предельные тарифы со сроком пять и более лет является инвестиционно-ориентированной. В ней гармонизированы все принятые ранее планы и программы по модернизации отраслей и тарифообразованию.

Предсказуемость тарифов на услуги аэропортов в течение долгосрочного периода их действия позволит стимулировать коммерциализацию проектов в отрасли гражданской авиации, а также привлечение средств международных финансовых организаций и их возвратность.

Реализация вышеуказанных мероприятий позволит удовлетворить растущую потребность населения в авиаперевозках, улучшить качество обслуживания пассажиров, а также обеспечить безопасность полетов и авиационную безопасность.

К 2020 году будет достигнуто количество транзитных авиапассажиров до 1,6 млн. пассажиров за счет реализации мероприятий по упрощению визового режима для

граждан стран с высоким транзитным потенциалом, а также путем расширения географии полетов и открытия авиасообщений с мировыми финансовыми центрами.

Кроме того, развитие малой и региональной авиации становится важной задачей отрасли гражданской авиации для обеспечения доступа населения удаленных населенных пунктов к крупным центрам агломераций, решения экстренных потребностей, а также проведения авиационно-химических сельскохозяйственных работ. Для этого в дальнейшем будут приняты меры для развития аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов от 10 до 50 тонн.

Для обеспечения регулярными авиарейсами местные воздушные линии, а также решения вопросов оказания медико-санитарных, туристских и других услуг на системной основе будут решены вопросы обновления парка самолетов региональных авиаперевозчиков.

В этих целях будут приобретены самолеты вместимостью до 19 пассажиров, способные осуществлять посадку на взлетно-посадочные полосы с твердым и грунтовым покрытием при экстремальных температурных условиях, что характерно для резко-континентального климата Казахстана.

Такие самолеты позволят снизить удельную стоимость авиаперевозок, так как мало зависят от уровня оснащенности аэродромной инфраструктуры, т.е. эксплуатация таких самолетов для местных воздушных линий требует минимального технического оснащения аэродромов.

Обновление парка воздушных судов будет осуществлено путем применения инструмента лизинга, оператором которого будет выступать АО "БРК-Лизинг" дочерняя организация АО "Банк Развития Казахстана".

Для обеспечения доступного и долгосрочного лизингового финансирования АО "БРК-Лизинг" будет проработан вопрос привлечения собственных и заемных средств.

В целом, для решения задач по развитию региональных авиалиний будет разработана отраслевая программа уполномоченного органа в сфере развития гражданской авиации.

В целях повышения потенциала авиатранзита будет внедрен стандарт безбумажного документооборота по грузовым авиаперевозкам "e-freight", что позволит обеспечить упрощение процедур и ускорить процессы обработки авиагрузов. Стандарт "e-freight" требует интеграции информационных систем всех участников грузоперевозок (отправители, получатели, авиакомпания, аэропорты, грузовые агенты, таможенные органы) и будет осуществлен в рамках проекта государственно-частного партнерства.

6. Снижение административных барьеров на транспорте

Для внедрения эффективного механизма взаимодействия между государственными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в рамках реализации 38-

го шага Плана нации "100 конкретных шагов" - пяти институциональных реформ будет реализован проект по внедрению принципа "Единого окна".

В целях введения информационной системы электронного декларирования товаров при экспорте и импорте и исключения практики представления информации на бумажных носителях будет внедрена автоматизированная система таможенной очистки товаров и введены электронные сопроводительные накладные на товары (СНТ) при импорте всех товаров и их перемещении по территории республики с одновременной отменой бумажной формы ТТН. Это позволит внедрить передовые методики управления рисками и пост-аудит, оптимизировать таможенные процедуры и сократить административные и временные издержки участников внешнеэкономической деятельности. Также введение электронных СНТ позволит оптимизировать процедуру оформления перевозки грузов, повысить качество совместного контроля уполномоченных государственных органов за ввозом товаров и дальнейшим их перемещением.

Будут созданы координационные комитеты (консорциумы) собственниками магистральных и терминальных инфраструктур и транспортными компаниями для своевременного принятия решений по привлечению дополнительных грузопотоков и проведения согласованной тарифной политики с учетом норм законодательства Республики Казахстан в области защиты конкуренции.

Всего до 2019 года планируются модернизация и техническое дооснащение 24 пунктов пропуска, в том числе 11 автомобильных, 12 воздушных и 1 железнодорожного. По итогам 2017 года дооснащены техническим оборудованием 7 автомобильных, 5 воздушных пунктов пропуска.

Реализация проекта будет способствовать противодействию теневой экономике, снижению уровня коррупции в пунктах пропуска, прозрачности и автоматизации таможенных процессов, исключению до минимума контакта участников внешнеэкономической деятельности с должностными лицами контролирующих органов, снижению издержек для бизнеса, увеличению поступлений таможенных платежей в ближайшей перспективе на 20-30 %, в долгосрочной перспективе на 50 %.

Вместе с тем, так как дороги от линии государственной границы до пунктов пропуска (нейтральная полоса) находятся в неудовлетворительном состоянии, будет проработан вопрос строительства и реконструкции подъездных дорог с предоставлением возможности для перестроения транспортных средств до въезда на территорию в автомобильные пункты.

В среднесрочной перспективе планируется установка 18 систем взвешивания в девяти регионах Казахстана (Карагандинская, ВКО, Кызылординская, ЗКО, Актюбинская, Мангистауская, Атырауская, Акмолинская, Жамбылская области), которые будут охватывать все шесть международных коридоров.

Для повышения эффективности и прозрачности транспортного контроля и увеличения количества специальных автоматизированных измерительных средств на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения в настоящее время подготавливаются проектно-изыскательные работы на установку дополнительных 25 САИС в 2017 – 2018 годы. Всего до конца 2019 года будет рассмотрена возможность установки 68 систем взвешивания.

В настоящее время большую актуальность приобретают комплексные системы, позволяющие объединить разрозненные информационные ресурсы для повышения их эффективности.

В целях сокращения административных барьеров, развития конкуренции и повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой планируется создать интеллектуальную транспортную систему (далее – ИТС) с применением достижений в аэрокосмической отрасли, а именно имеющих 4-х казахстанских спутников.

Проект ИТС планируется реализовать с поэтапным внедрением в 2018 – 2020 годах по методу государственного-частного партнерства с возможностью привлечения инвестиций.

ИТС будет включать в себя комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, состоящий из следующих основных компонентов:

- комплекс технических средств для автоматизации уплаты пользования автодорогами;
- специальные автоматизированные измерительные средства, обеспечивающие бесконтактное взвешивание транспортных средств в движении, мониторинг и учет интенсивности, исключение безосновательных остановок.

Данная система также позволит исключить человеческий фактор, увеличить срок службы дорожного полотна, классифицировать и консолидировать транспортные средства;

- система управления дорожным движением, что дает возможность информировать водителей о ситуации на дорогах;
- система анализа и прогнозирования климатических условий будет осуществляться посредством сети метеостанций вдоль автодорог. Данная система позволит осуществлять мониторинг погоды и уведомлять о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды всех благополучателей;
- система видео-мониторинга и выявления нарушений ПДД (сеть камер для видео- и фотофиксации).

Для получения данных видеонаблюдения за городскими и междугородними автомобильными дорогами, железнодорожными переездами в режиме реального времени, а также проведения видеоаналитики и разбора видеoinформации будет опробирован модуль "Видеонаблюдение".

В рамках данного модуля планируется реализовать функцию получения данных видеонаблюдения за автомобильными и железными дорогами, вокзалами, автовокзалами, аэропортами в режиме реального времени, а также средствами проведения видеоаналитики.

В рамках внедрения проекта ИТС, для отслеживания движения грузов в онлайн-режиме и беспрепятственного их транзита, а также упрощения таможенных операций прогнозируются генерирование и хранение больших объемов неструктурированных данных, в связи с чем будут рассмотрены вопросы применения цифровых технологии, таких как Big Data, блокчейн. Данные технологии позволят качественно проводить анализ поступающих данных и использовать их в моделировании, прогнозировании (выявить резервы роста, снизить избыточные затраты) и управлении дорожным движением.

ИТС позволит эффективно управлять транспортными потоками и определять потребности дальнейшего развития инфраструктуры.

Повышение прозрачности деятельности транспортной системы, а именно внедрение информационных ресурсов и систем в транспортной отрасли повысят привлекательность сухопутного пути транспортировки грузов для иностранных получателей грузов и перевозчиков. Таким образом, внедрение ИТС создаст благоприятные условия для развития транзитного потенциала страны, повышения качества обслуживания населения и безопасности на транспорте.

Сегодня интеграционные процессы на евразийском и мировом пространстве усиливают значимость транспортного потенциала страны. Первостепенной задачей в этих условиях является обеспечение безопасности граждан.

Кроме того, для повышения транзитного потенциала страны путем качественного управления транспортной инфраструктурой, своевременного поддержания качества автодорог, повышения уровня их обслуживания будет внедрена система управления дорожными активами (СУДА).

На основе детальных данных о состоянии дорог, загруженности их отдельных участков, представляемых мобильными диагностическими лабораториями, СУДА позволит более качественно реагировать на необходимость проведения ремонтных дорог.

Таким образом, будут повышены безопасность, сервис и скорость передвижения по казахстанским автодорогам, что положительно отразится на привлекательности казахстанских коридоров в целом.

Кроме того, с целью снижения времени реагирования экстренных оперативных служб при ДТП на автомобильных дорогах и увеличения результативности спасательных мероприятий будет внедрена система экстренного вызова при авариях и катастрофах (далее – ЭВАК).

Принцип работы системы предусматривает автоматическое информирование экстренных служб о ДТП.

После запуска системы ЭВАК оповещение экстренных служб о ДТП и его координатах будет производиться автоматически за счет достижения сокращения времени в среднем на 10 минут в городах для прибытия экстренной помощи.

Наряду с этим будет проработан вопрос внедрения системы автоматизированного учета казахстанских бланков разрешений, на основании которых осуществляются перевозки на территории Республики Казахстан.

Интеграция в рамках ЕАЭС с информационными системами стран - участниц позволит в электронном виде проводить контроль наличия бланков разрешений, что позволит исключить повторные проверки.

В целях создания условий по сокращению времени совершения таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС и их выпуском в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, введено обязательное предварительное информирование:

с 17 июня 2012 года в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС (Таможенного союза до 1 января 2015 года) автомобильным транспортом;

с 1 октября 2014 года в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС (Таможенного союза до 1 января 2015 года) железнодорожным транспортом.

Наряду с введенными режимами предварительного информирования о товарах, ввозимых автомобильным и железнодорожным транспортом, введено обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых воздушным транспортом.

Предварительная информация представляется таможенным органам не позднее чем за 2 часа до пересечения таможенной границы ЕАЭС исключительно в электронной форме с использованием web-порталов таможенных органов государств-членов ЕАЭС либо путем взаимодействия информационной системы таможенных органов и информационных систем заинтересованных лиц.

Введение обязательного предварительного информирования, с одной стороны, позволяет минимизировать риск возникновения нарушений таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств-членов ЕАЭС, а с другой стороны, ускоряет совершение таможенных операций за счет использования предварительной информации при регистрации прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС и формирования электронной копии транзитной декларации, а также позволяет оптимизировать работу пунктов пропуска на границе.

Для ускоренного информационного обмена с таможенными органами Китая в настоящее время реализован пилотный проект по предварительному обмену информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенные

границы Республики Казахстан и Китайской Народной Республики. Эксперимент проводится на согласованных пунктах пропуска "Достык" (РК) – "Алашанькоу" (КНР) и "Хоргос" (РК) – "Хоргос" (КНР).

С учетом положительного результата пилотного проекта по предварительному обмену информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенные границы Казахстан-Китай, будут приняты двусторонние меры по расширению состава передаваемых сведений с учетом актуализации передаваемых/получаемых сведений в части осуществления контроля и новых Правил по заполнению таможенной декларации Главного таможенного управления КНР.

По итогам готовности сторон будет определен срок ввода в промышленную эксплуатацию указанного проекта на всех пунктах пропуска казахстанско-китайской границы.

В целях развития системы электронного таможенного декларирования в настоящее время доработана информационная система ТАИС-2 и Web-декларант для обеспечения возможности подачи декларации на товары по таможенной процедуре экспорта товаров в электронном виде.

Кроме того, для обеспечения полной автоматизации процедур от момента предварительного информирования (до фактического перемещения товара) и до момента выпуска и посттаможенного контроля, т.е. полной цепочки действий по ввозу/вывозу/транзиту товаров начаты работы по внедрению интегрированного таможенного компонента автоматизированной системы таможенного и налогового администрирования.

Автоматизированная система будет охватывать все таможенные процедуры и операции, интегрирована с налоговыми базами данных уполномоченного органа, а также создаст возможность осуществлять информационное взаимодействие с другими государственными органами Республики Казахстан и стран ЕАЭС.

Международный опыт показывает, что во многих развитых странах сложилась практика построения системы контроля посредством применения контроля на основе аудита (пост-таможенного контроля), позволяющей ускорить прохождение товарооборота и оптимизировать ресурсы таможенной службы (например, в таможенных службах стран Сингапура, США, Японии, Южной Кореи, Италии).

Для эффективного проведения таможенного контроля с переносом акцента на проведение таможенного контроля на этап после выпуска товара будут приняты меры для максимального приближения к основным принципам, определенным Киотской конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур и рамочными стандартами обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли.

Перенос процесса таможенного контроля на этап после выпуска товаров даст возможность:

использовать субъектоориентированную модель системы управления рисками;

перенести акцент таможенного контроля;
перенести акцент ответственности с должностного лица на декларанта;
четко выстроить механизм уровней риска.

Данные меры направлены на максимальное упрощение таможенной очистки и ускорение таможенного оформления, что позволит ускоренно осуществлять выпуск товаров, исчисляемый минутами, и повысить уровень доверия со стороны участников внешнеэкономической деятельности.

Для реализации подходов по переносу акцента будут внесены соответствующие изменения и дополнения в действующую нормативную базу и разработаны дополнительные правила.

Для рациональности использования ресурсов и времени процесса таможенной очистки будут приняты меры по перераспределению человеческих ресурсов с учетом того, что возрастает нагрузка на этапе после выпуска товаров.

В 2020 году планируется доведение показателя перевозки транзитных контейнерных грузов до 2 млн. ДФЭ. Указанные планы будут достигнуты путем реализации комплекса мер в части обеспечения транзитных перевозок необходимым количеством подвижного состава (фитинговые платформы) при поддержке государства и повышении частной инициативы, расширения и ликвидации "узких мест" инфраструктуры на направлениях международных коридоров.

Общая потребность в фитинговых платформах на период до 2020 года для обеспечения планируемого объема составляет свыше 10 тысяч единиц.

В целях покрытия потребностей в обеспечении транзитных перевозок подвижным составом и повышения вовлеченности субъектов частного предпринимательства будут осуществляться меры по стимулированию производства фитинговых платформ, грузовых вагонов и локомотивов, а также приобретению их в лизинг отечественными операторами. При этом планируется, что 30 % потребного парка будет приобретаться частными операторами.

Для повышения конкурентоспособности основных транзитных маршрутов необходимо модернизировать железнодорожную инфраструктуру Казахстана. Учитывая предполагаемый кратный рост транзитных контейнерных поездов, будет проведена работа по модернизации ряда железнодорожных участков и строительству вторых путей для расширения "лимитирующих" участков железнодорожной инфраструктуры по ключевым транзитным направлениям.

В этой связи, в среднесрочной перспективе модернизацией будут охвачены три основных коридора: Достык – Жезказган – Илецк, Достык – Тобол – Илецк, Алтынколь – Шалкар – Болашак.

Для реализации данных проектов будут привлечены отечественные производители продукции железнодорожной инфраструктуры, что придаст импульс их развитию.

В этой связи для создания необходимых условий будет проработан вопрос субсидирования ставки по кредиту и финансовому лизингу на строительство, модернизацию и развитие объектов транспортно-логистической инфраструктуры и ТЛЦ. При этом будет рассмотрена возможность реализации инфраструктурных проектов как за счет частных, так и бюджетных средств.

Кроме того, в целях привлечения грузов по трансказахстанским маршрутам необходимо проработать вопрос достижения конкурентоспособного тарифа в мультимодальных перевозках на протяжении всего маршрута и активно продвигать данный вопрос на двустороннем и многостороннем уровнях.

В частности, путем проведения переговоров с железнодорожными, морскими администрациями и причастными организациями по обеспечению свободы транзита грузов и созданию благоприятных условий для транзитных перевозок на протяжении всего коридора.

В том числе, за счет упрощения процедуры прохождения грузов через железнодорожные пункты путем применения консолидированного электронного документооборота через интеграцию информационных систем таможенного органа и перевозчика.

Одновременно с этим в целях продвижения казахстанских коридоров и транзитного сервиса будет активизирована соответствующая работа с альянсами транспортно-логистических компаний по развитию маршрутов, обеспечению конкурентоспособной скорости доставки транзитных грузов, заключению соглашений о сотрудничестве и привлечению грузопотока через Казахстан.

Реализация вышеперечисленных мер в комплексе при участии как бизнеса, так и государства позволит обеспечить достижение основных задач, установленных программой, соответствующих целевых индикаторов и показателей.

Кроме того, путем снижения стоимости перевозок по выбранным маршрутам будет стимулироваться переход на долгосрочные контракты с транспортными компаниями.

В рамках реализации задачи по повышению уровня сервиса необходимо обеспечить соответствующий уровень услуг, оказываемых транспортными компаниями. В этой связи будут регулярно проводиться оценка уровня компетенции экспедиторов и брокеров, а также подготовка и обучение специалистов транспортно-логистического комплекса по международным стандартам.

Анализ инновационных технологий, проводимый в последнее время многими исследователями, свидетельствует о том, что период 2025-2028 гг. будет рубежным для мирового технологического развития. В этот период мировая экономика фактически "встанет" на новый трек своего технологического развития, на котором эффективное управление станет главной доминантой мирового экономического развития.

Такие страны как Германия, США, Япония, Китай, Россия на правительственном уровне формируют политику активного использования "умных" технологий. Японские

и немецкие компании дальше всех продвинулись в цифровизации внутренних операций

В условиях глобальной цифровизации, используя транзитный потенциал, будет проработан вопрос по созданию интегрированных транспортных систем и преобразованию их в цифровую форму. Помимо этого, существующая взаимосвязанность видов транспорта должна быть оптимизирована. Для этого, должна быть надежная и прочная сетевая инфраструктура, обеспеченная высокоскоростным Интернетом в секторе грузового транспорта и логистики.

Внедрение и использование элементов Индустрии 4.0 для модернизации Казахстана создадут предпосылки развитию свободы транзита грузов и повышению уровня сервиса.

Для улучшения взаимосвязанности и интеграции видов транспорта должна быть проведена соответствующая работа по увеличению эффективности использования существующего потенциала таким образом, чтобы неотъемлемые преимущества были использованы в наиболее оптимальном виде. Это также включает в себя возможности от улучшенного цифрового преобразования. В этой связи будет проработан вопрос по поэтапному внедрению Интеллектуальной транспортной системы. Данные меры приведут к сокращению "нефизических" барьеров и как следствие послужат внедрению системы управления транспортной инфраструктурой.

Дополнительные меры, направленные на свободу транзита грузов, создание и модернизацию транспортных коридоров, управление транспортной инфраструктурой, повышение уровня сервиса и устранение административных барьеров будут осуществляться в рамках мероприятий, предусмотренных в Государственной программе "Цифровой Казахстан", утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 года № 827.

5.2. Развитие индустриальной инфраструктуры и инфраструктуры туризма

Формирование единого внутреннего рынка невозможно без развития промышленности как в макрорегионах, так и городах-хабах. Для сбалансированного развития промышленности во всех макрорегионах необходимо создание равных возможностей со стороны государства. Поэтому инфраструктурная поддержка секторов обрабатывающей промышленности является одним из главных условий реализации ГПИИР. При этом специальные экономические и индустриальные зоны являются ключевыми элементами инфраструктурной поддержки индустриализации.

Приоритетной задачей в рамках Программы является завершение строительства инфраструктуры СЭЗ "НИНТ" и "Хоргос-Восточные ворота".

Для управления СЭЗ будут привлекаться профессиональные компании международного уровня, что позволит повысить эффективность управления СЭЗ и сделать их привлекательными для инвесторов.

Кроме того, для дальнейшего развития логистического потенциала на логистической зоне СЭЗ "Хоргос Восточные ворота" в 2018 году будет начато строительство складских помещений современного формата класса А.

В период с 2015 по 2019 годы на территории СЭЗ "НИНТ" будут реализованы крупные нефтегазохимические проекты по производству:

1) полипропилена мощностью 500 тыс. тонн в год (1-ая фаза) на базе завода интегрированного газохимического комплекса;

2) полиэтилена мощностью 800 тыс. тонн в год (2-ая фаза) на базе завода интегрированного газохимического комплекса;

3) полимерной продукции мощностью: биаксиально-ориентированная полипропиленовая пленка – 14 738 тонн/год, полиэтиленовая пленка - 4 125 тонн/год, полиэтиленовые мешки – 48 млн. штук.

В настоящее время готовность инфраструктуры СЭЗ "НИНТ" составляет 37 %. Для завершения строительства инфраструктуры СЭЗ "НИНТ" к 2018 году будут выполнены работы по строительству внутриплощадочных и внешнеплощадочных объектов общезаводской инфраструктуры, а также объектов производственной инфраструктуры, таких как газотурбинная электростанция, комплексы по водоочистке и водоподготовке, единая установка производства технических газов.

Строительство инфраструктуры СЭЗ "НИНТ" позволит привлечь порядка 1,8 триллиона тенге инвестиций в нефтегазохимическую отрасль и создать порядка 1,5 тыс. постоянных рабочих мест на этапе эксплуатации, также более 5 тыс. рабочих мест на этапе строительства.

В рамках строительства инфраструктуры других СЭЗ в период с 2015 по 2018 годы будет проработан вопрос по завершению строительства инфраструктуры СЭЗ "Павлодар", СЭЗ "Морпорт Актау", СЭЗ "Парк инновационных технологий", СЭЗ "Астана – новый город".

Финансирование строительства инфраструктуры данных СЭЗ будет осуществляться в плановом порядке за счет средств республиканского бюджета.

Политика развития промышленных зон будет учитывать региональную специализацию, принцип кластерного развития и возможности местного бизнеса.

Местные исполнительные органы для создания промышленных зон разрабатывают технико-экономическое обоснование с учетом структуры экономики региона. Для создания инфраструктуры промышленных зон местными исполнительными органами будет проработан вопрос их финансирования из местного бюджета.

При этом отдельные проекты создания промышленных зон могут быть софинансированы из республиканского бюджета на конкурсной основе.

В целях эффективного управления индустриальными зонами местными исполнительными органами будут привлекаться социально-предпринимательские корпорации (далее – СПК), которые могут создавать управляющие компании, в том числе с привлечением местных и иностранных сторонних организаций. Для СПК будут установлены критерии оценки эффективности деятельности по привлечению инвестиций и обеспечению деятельности индустриальных зон.

В целях развития отрасли будут проработаны меры по дальнейшему развитию въездного и внутреннего туризма, включая меры по строительству инфраструктуры, увеличению доступности туризма, повышению инвестиционной привлекательности, снижению административных барьеров и совершенствованию модели управления туризмом. В части инфраструктуры и доступности будут реализованы мероприятия, направленные на удовлетворение спроса посетителей в качественном отдыхе в приоритетных курортных зонах Алаколь, Кендерли, Балхаш, ЩБКЗ а также рекреационных зонах Каркаралы, Баянауыл и др., определенных Концепцией развития туристской отрасли до 2023 года и 57-м шагом Плана нации "100 конкретных шагов".

Также, будут проработаны вопросы по ремонту и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к ключевым природным достопримечательностям и объектам историко-культурного наследия, модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры, существующих и строительству новых аэропортов, открытию дополнительных авиарейсов, в том числе в сфере малой авиации.

Привлечение инвестиций в казахстанский туризм усложняется сезонностью (короткий летний сезон и длинный зимний период), удаленностью от океана, а также привлекательностью других сфер, таких как рынок недвижимости и торговля. В рамках законодательных актов Республики Казахстан предусмотрены нормы по предоставлению преференции инвесторам, реализующим инвестиционно-приоритетные проекты в сфере туризма (преференции по налогам, инвестиционная субсидия). Вместе с тем, будут проработаны вопросы по предоставлению дополнительных мер государственной поддержки, снижению административных барьеров и внедрению особого правового режима для субъектов туристской отрасли, а также созданию привлекательных условий для инвесторов в данную отрасль.

Кроме того, для эффективного управления отраслью туризма и привлечения большего числа туристов пересматриваются подходы по управлению туризмом. В мире распространен опыт организаций по управлению дестинациями (Destination Management Organization), в функции которых входят маркетинг, разработка турпродуктов, продвижение выставочных и спортивных сооружений, промоушн, тренинги, оценка качества, исследования. В этих целях решением Правительства создана Национальная компания "Kazakh Tourism".

Организации со схожими функциями на региональном уровне сегодня существуют при акимате г. Астаны (ТОО "Астана Конвеншн Бюро"), а также при акимате Южно-Казахстанской области (ГУ "Туристский информационный центр "Ontustik Tourism Center").

Будут рассмотрены возможности масштабирования опыта г. Астаны и Южно-Казахстанской области на другие регионы Казахстана.

Помимо этого будут рассмотрены следующие меры нефинансового характера:

1) внедрение 72-часовых транзитных виз в международных аэропортах страны (транзитный потенциал необходимо использовать для развития туризма, при этом видимых результатов можно добиться только за счет облегчения доступа для определенных стран при наличии авиабилета и визы последующего пункта назначения, а также развития программ "stopover holiday" - краткосрочных экскурсий для транзитных пассажиров авиакомпаний (на сегодня такая практика существует у авиакомпании "Эйр Астана");

2) внедрение упрощенного порядка получения виз для организованных туристских групп из ключевых рынков Ирана, Индии, Тайланда;

3) сотрудничество с представителями отраслевых ассоциаций и бизнеса по актуализации учебных планов высших учебных заведений по специальности "Туризм";

4) разработка новых перспективных турпродуктов.

5.3. Развитие энергетической инфраструктуры

Важнейшей задачей укрепления единой системы энергообеспечения страны является развитие системообразующей национальной электрической сети (НЭС).

В целях повышения надежности электроснабжения Восточно-Казахстанского и Алматинского регионов и усиления транзита в направлении "Север – Юг" АО "KEGOC" реализуется проект "Строительство транзита 500 кВ Север – Восток – Юг".

Это позволит увеличить транзитный потенциал Национальной электрической сети в направлении Север – Восток – Юг, обеспечить надежность электроснабжения и покрытие дефицитов электроэнергии Восточно-Казахстанской и Алматинской областей, повысить энергетическую независимость национальной электрической сети Казахстана и создать условия для развития приграничных территорий.

Данный проект будет осуществлен в два этапа:

1) 1-й этап – строительство линии электропередачи напряжением 500 кВ в направлении Восточно-Казахстанской области от ПС Экибастузская через ПС Семей до ПС Усть-Каменогорская. Место реализации проекта – Павлодарская и Восточно-Казахстанская области Республики Казахстан. Срок реализации проекта 2011 – 2018 годы.

2) 2-й этап – строительство линии электропередачи напряжением 500 кВ Семей – Актогай – Талдыкорган – Алма. Место реализации проекта – Восточно-Казахстанская и Алматинская области Республики Казахстан. Срок реализации проекта 2012-2018 годы.

С вводом транзита 500 кВ Север – Восток – Юг допустимый переток по линиям электропередачи между севером и югом Казахстана составит около 2100 МВт (порядка 14 млрд. кВт*ч в год).

В результате реализации проекта "Строительство транзита 500 кВ Север – Восток – Юг" ожидаются:

увеличение транзитного потенциала НЭС в направлении Север – Юг Казахстана с 1350 МВт до 2100 МВт (прирост 750 МВт), усиление связи восточной зоны с ЕЭС Казахстана;

создание условий для электрификации участков железной дороги (Актогай – Мойынты, Актогай – Алматы, Актогай – Достык);

создание условий для развития приграничных территорий и увеличение освоения потенциала возобновляемой энергии (Джунгарские ворота и др.).

Строительство новых высоковольтных линий обеспечит условия для электроснабжения перспективной нагрузки Актогайского ГОК и других предприятий промышленности.

На период строительства высоковольтной линии (далее – ВЛ) "Экибастуз – Семей – Усть-Каменогорск" будут созданы 747 рабочих мест, на период эксплуатации – 32 рабочих места. На период строительства ВЛ "Семей – Актогай – Талдыкорган – Алма" будут созданы 1114 рабочих мест, на период эксплуатации – 65 рабочих мест.

5.4. Модернизация (реконструкция и строительство) жилищно-коммунального хозяйства

Для решения проблемы по снижению износа систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, а также ремонта и замены теплопроизводящих мощностей будет принят комплекс мер по модернизации (реконструкции и строительству) жилищно-коммунального сектора.

Для этого будут разработаны обоснования целесообразности вложения инвестиций в развитие систем теплоснабжения, а также определены критерии отбора и приоритетность реализации проектов в регионах.

Будет модернизировано порядка 1 тыс. км сетей теплоснабжения и около 6 тыс. км сетей водоснабжения и водоотведения с наибольшими потерями и аварийностью.

В целях эффективной реализации проектов по модернизации (реконструкции и строительству) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будут осуществлены следующие мероприятия:

1) разработка и утверждение эффективных схем теплоснабжения городов и населенных пунктов;

2) финансирование разработки предпроектной и проектно-сметной документации за счет средств республиканского бюджета по технически сложным объектам систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, а также типовых проектов и проектных решений;

3) внедрение эффективных тарифов, обеспечивающих рентабельную работу эксплуатационных предприятий, покрывающих инвестиции на реализацию среднесрочных и долгосрочных инвестиционных программ;

4) разработка типовых проектов по котельным для различных видов топлива, обязательное проведение технологического обследования котельных в целях дальнейшего перехода на энергоэффективное котельное оборудование, а также проработка вопроса по использованию когенерационных систем и созданию в регионах единой организации по координации в части сопровождения и обслуживания котельных мощностью до 100 Гкал/час, а также водоснабжению и водоотведению (единый оператор).

Модернизация (реконструкция и строительство) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будет сопровождаться институциональным развитием сектора с выработкой единой технической политики, в том числе по применяемым материалам, оборудованию и технологиям. Также будут внедрены ключевые индикаторы оценки для предприятий, унифицированы нормы потребления.

Финансирование проектов в сфере модернизации (реконструкции и строительства) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будет осуществляться за счет средств целевого трансферта из Национального фонда Республики Казахстан и республиканского бюджета для предоставления бюджетных кредитов и субсидий, займов МФО и других источников.

Кредитование проектов за счет средств Национального фонда Республики Казахстан и республиканского бюджета будет осуществлено через механизм бюджетного кредитования, где МИО определены заемщиками, конечными заемщиками-исполнителями проектов будут предприятия в сфере ЖКХ, поверенным (агентом) – АО "Казцентр ЖКХ".

Отбор инвестиционных проектов в рамках решения задач социальной политики государства в сфере ЖКХ, направленных на жизнеобеспечение населения, улучшение уровня и качества их жизни, будет осуществлен рабочими группами, созданными уполномоченными органами в области коммунального хозяйства и в области электроэнергетики.

По проектам, предполагаемым к совместному финансированию с МФО, АО "КазЦентрЖКХ" будет осуществлять координацию с МФО по вопросам подготовки проектов в ЖКХ, структурирования схемы финансирования и реализации проектов.

Для реализации механизма возвратного финансирования проектов будет проработан вопрос внесения соответствующих изменений в действующее законодательство Республики Казахстан. При необходимости АО "КазЦентрЖКХ" будет определено финансовым агентством. Условия финансирования проектов, подходы по установлению ставки вознаграждения заемщиков и конечных заемщиков будут определены Правительством Республики Казахстан.

В целях проведения ускоренной модернизации за счет привлечения заемных средств, в том числе МФО, государством будут предоставляться инфраструктурные гранты (субсидии) из республиканского бюджета в сфере модернизации (реконструкции и строительства) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения.

Приоритетное право на получение инфраструктурного гранта (субсидий) будут иметь субъекты естественных монополий, реализующие проекты с привлечением средств МФО.

Для реализации механизма предоставления инфраструктурных грантов (субсидий) будет проработан вопрос внесения соответствующих изменений в действующее законодательство Республики Казахстан. Оператором по предоставлению инфраструктурного гранта (субсидий) будет являться АО "КазЦентрЖКХ". При этом инфраструктурные гранты (субсидии) будут направляться на финансирование технического сопровождения проектов, капитальных затрат при реализации проектов, в том числе материалов и оборудования. Кроме того, будет проработан вопрос субсидирования тарифов на услуги систем тепло-, водоснабжения и водоотведения.

В результате реализации данных мер до 2020 года:

- 1) произойдут снижение износа сетей тепло-, водоснабжения, водоотведения с 67 % до 57 % и улучшение качества услуг, предоставляемых потребителям;
- 2) будет запущен процесс коммерциализации отрасли за счет применения принципов предельных тарифов и замещения целевых инвестиционных трансфертов бюджетными кредитами и частным капиталом;
- 3) произойдет переход отрасли к единым техническим стандартам.

5.5 Развитие инфраструктуры в сфере образования

Обеспечение доступности качественных образовательных услуг будет осуществляться через расширение инфраструктуры школьного образования, дошкольного воспитания и обучения, модернизацию научно-технической базы ВУЗов.

В системе среднего образования за счет средств Национального фонда взамен аварийных школ и для ликвидации обучения в три смены в регионах будут построены и введены в эксплуатацию новые общеобразовательные школы.

В целом, с учетом строительства школ за счет средств Национального фонда, республиканского бюджета и местных бюджетов аварийные школы и трехсменное обучение будут ликвидированы к 2018 году.

В дальнейшем местные исполнительные органы будут проводить работу по обновлению инфраструктуры в сфере образования на постоянной основе, в том числе в зависимости от увеличения численности населения, вызванного демографическими и миграционными факторами.

Особое внимание будет уделено развитию инфраструктуры в сфере образования в городах-хабах и городах второго уровня.

В сфере дошкольного воспитания и обучения путем строительства типовых детских садов будет расширена сеть дошкольных организаций. Одновременно в организациях дошкольного воспитания и обучения будет размещен государственный образовательный заказ. Реализация указанных мероприятий наряду с мерами в рамках Государственной программы развития образования Республики Казахстан на 2016 – 2019 годы позволит увеличить охват дошкольным воспитанием и обучением детей в возрасте от 3 до 6 лет в течение ближайших трех лет до уровня не менее 85 процентов.

Для этого в рамках Программы за счет средств Национального фонда будут введены в эксплуатацию детские сады в регионах, испытывающих наибольший дефицит в дошкольных организациях.

В сфере высшего образования при 11 ВУЗах, определенных базовыми для программы индустриально-инновационного развития, будут созданы 48 новых лабораторий по следующим направлениям: производство строительных материалов, пищевая промышленность, металлургия, машиностроение, технологические машины, энергетика, нефтехимия, химическая промышленность. Все лаборатории будут соответствовать международным стандартам. В 2 медицинских ВУЗах будут дооснащены научные лаборатории общего пользования.

Новейшее оборудование позволит проводить практические и лабораторные занятия по техническим дисциплинам на уровне современных требований.

На базе научных медицинских лабораторий коллективного пользования будут осуществляться системная поддержка и стимулирование доклинических и клинических исследований новых медицинских технологий и создание национальной сети биобанков.

Использование в образовательном научно-исследовательском процессе современного лабораторного оборудования позволит активизировать участие профессорско-преподавательского состава и студентов в научно-исследовательских проектах.

Ожидается, что в период с 2015 – 2019 годы будет подготовлено более 7500 магистров, при этом акцент будет сделан на подготовку профильных магистрантов, что

позволит обеспечить потребности индустрии высококвалифицированными кадрами в более сжатые сроки.

Подготовка магистров будет осуществляться на основе современных профильных программ подготовки кадров, разработанных по опыту лучших мировых ВУЗов. Почти треть программы профильной магистратуры будет уделена непрерывной производственной практике.

Практико-ориентированная программа обучения будет способствовать подготовке ВУЗами кадров с высоким уровнем навыков, востребованных ключевыми работодателями в отраслях ГПИИР.

Будет создан научный парк Astana Business Campus².

Согласно Стратегии развития основной задачей научного парка станет консолидация крупных казахстанских и международных компаний, высокотехнологичного малого и среднего бизнеса, стартапов, ученых, изобретателей и финансистов для разработки новых инновационных технологий и повышения конкурентоспособности отечественного бизнеса.

Ключевая роль научного парка заключается в привлечении и размещении научно-инженерных подразделений крупных компаний. Первым "якорным" проектом в Astana Business Campus станет геологический кластер. Далее последуют кластер инфокоммуникационных технологий и кластер инжиниринга. "Якорные" проекты обеспечат устойчивость и стабильное развитие инновационного кластера.

На базе этих якорных проектов будет осуществляться реализация научных и инновационных проектов Назарбаев Университета и других научных организаций Казахстана.

Данная модель сотрудничества позволит выстроить взаимоотношения науки и бизнеса, что приведет к созданию исследовательской инфраструктуры, необходимой для получения научных результатов и развития инновационно-технологического потенциала национальных компаний.

На строительство научного парка Astana Business Campus будут привлечены средства республиканского бюджета, а также инвестиции крупных отечественных и зарубежных компаний-партнеров.

5.6. Поддержка субъектов предпринимательства

В целях стимулирования развития предпринимательства в 2015 году из средств Национального фонда будут выделены средства на льготное кредитование субъектов МСБ и крупного предпринимательства в обрабатывающей промышленности. В дополнение к этим мерам от МФО будут привлечены кредитные линии в размере 155 млрд. тенге для последующего финансирования субъектов МСБ.

Льготное кредитование субъектов МСБ и крупного предпринимательства будет направлено на реализацию инвестиционных проектов, пополнение оборотных средств и рефинансирование ранее выданных займов. Ставка вознаграждения для конечного заемщика составит не более 6 % годовых со сроком кредитования не более 10 лет.

В результате такого кредитования субъектами предпринимательства будут созданы более 4 000 новых рабочих мест, объем произведенной продукции от текущих уровней будет увеличен на 150 млрд. тенге.

Операторами по предоставлению финансирования субъектам МСБ и крупного предпринимательства будут АО "ФРП "Даму" и АО "БРК". Непосредственное кредитование субъектов МСБ и крупного предпринимательства будут осуществлять банки второго уровня.

Для этих целей будут использованы инструменты межбанковского кредитования АО "ФРП "Даму" и АО "БРК".

Условия финансирования проектов МСБ и крупного предпринимательства будут определены Правительством Республики Казахстан.

Привлечение кредитных линий будет осуществляться у Всемирного Банка, Европейского банка реконструкции и развития и Азиатского банка развития. Займы МФО будут использованы акционерным обществом "ФРП "Даму" и банками второго уровня на финансирование инвестиционных целей и пополнение оборотных средств в рамках реализации проектов субъектов МСБ без отраслевых ограничений.

Кредитованию не будут подлежать проекты МСБ, реализация которых влечет нанесение существенного вреда окружающей среде. Выбор проектов для кредитования будет осуществляться банками второго уровня в соответствии с внутренними регламентами и требованиями МФО.

Привлечение кредитных линий будет способствовать стимулированию развития МСБ посредством предоставления дополнительного финансирования субъектам МСБ для реализации новых инициатив, расширения существующего перечня товаров и услуг, улучшения их качества и повышения экономической эффективности производства.

Условия финансирования проектов МСБ по займам МФО будут определены в соответствующих соглашениях о займах.

5.7. Институциональное развитие

Проведение структурных реформ в экономике будет осуществляться в сотрудничестве с МФО (Группа Всемирного Банка, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Азиатский Банк Развития, Исламский Банк Развития), которыми будет

оказываться финансовая и техническая поддержка Республике Казахстан согласно рамочных соглашений о партнерстве между Правительством Республики Казахстан и МФО.

Основной целью рамочных соглашений является оказание содействия Правительству Республики Казахстан в проведении реформ по диверсификации экономики и повышению конкурентоспособности посредством:

- 1) развития финансового сектора;
- 2) усиления роли частного сектора в экономике, развития малого и среднего бизнеса и совершенствования делового климата;
- 3) стимулирования развития науки и инноваций;
- 4) развития человеческого капитала, развития рынка труда;
- 5) привлечения инвестиций в экономику и развития ГЧП;
- 6) устойчивого экологического развития регионов и повышения энергоэффективности, развития транспортной инфраструктуры;
- 7) оказания поддержки в проведении институциональных реформ;
- 8) оказания поддержки в региональном развитии и интеграции.

В реализацию вышеуказанной цели Правительством Республики Казахстан совместно с МФО определен перечень проектов для реализации в 2015 – 2020 годы, которые направлены на развитие МСБ, финансового сектора, ЖКХ и транспортной инфраструктуры, электроэнергетики, возобновляемых источников энергии и повышение энергоэффективности, проведение институциональных реформ.

В финансовом секторе сотрудничество с МФО будет заключаться в получении технической помощи в области совершенствования регулирования банковской деятельности в части требований к достаточности собственного капитала банков на основе внедрения стандартов "Basel III", IRB-подхода Базельского комитета по банковскому надзору, а также совершенствования регулирования деятельности на рынке ценных бумаг и повышения ликвидности фондового рынка.

В сфере развития МСБ реформы будут направлены на выравнивание условий для развития и повышения конкурентоспособности субъектов МСБ, в том числе на поддержку и развитие женского предпринимательства, улучшение доступности финансирования для субъектов МСБ, повышение компетенций субъектов МСБ по вопросам ведения бизнеса, методологическое сопровождение улучшения эффективности государственного регулирования предпринимательской деятельности.

В сфере развития человеческого капитала, развития науки и инноваций реформы будут направлены на построение в Казахстане экономики знаний, которая будет являться двигателем роста, диверсификации и повышения конкурентоспособности экономики.

Основной задачей реформ в данной сфере является повышение научного потенциала, эффективности национальной инновационной системы и ее основных институтов.

В сфере развития рынка труда основными задачами проводимых реформ будут являться преодоление разрыва между спросом на трудовые ресурсы со стороны работодателей и предложением на рынке труда, повышение качества трудовых ресурсов.

Для этого будет создана новая система квалификаций, разработаны профессиональные стандарты и образовательные программы, отвечающие современным требованиям рынка труда.

Совместно с центральными государственными органами и МИО будет уточнено количество реализуемых проектов в рамках каждого направления Программы и создаваемых рабочих мест в разрезе отраслей и регионов, а также в разрезе профессий/должностей на периоды строительства и эксплуатации.

МИО в рамках реализации инфраструктурных проектов будут обеспечивать:

- 1) создание новых рабочих мест;
- 2) предоставление лицам из числа безработного, самозанятого и малообеспеченного населения, проживающим, в том числе с временной регистрацией, в районе (в городе), где реализуется инфраструктурный проект, не менее 10 % рабочих мест при строительстве, не менее 15 % рабочих мест при текущем и капитальном ремонте, благоустройстве по направлению центров занятости населения. В случае отсутствия необходимых трудовых ресурсов в данном районе (городе), где реализуется инфраструктурный проект, привлечение извне допускается при условии письменного согласия центров занятости населения районов (городов).

В сфере стимулирования инвестиций и ГЧП реформы будут направлены на повышение привлекательности ГЧП проектов и их широкое применение. Сотрудничество с международными институтами будет заключаться в привлечении технической помощи для подготовки предложений по институциональной и нормативной реформе, а также финансирования и реализации пилотных проектов ГЧП.

В сфере устойчивого экологического развития, развития зеленой экономики и повышения энергоэффективности усилия будут направлены на восстановление окружающей среды, снижение уровня выбросов и сбросов в окружающую среду, развитие использования экологически чистых технологий, развитие возобновляемых источников энергии, увеличение их доли в энергетическом балансе.

Основной целью реализации проектов по данному направлению будет являться содействие устойчивому экологическому развитию и переходу Республики Казахстан к "зеленой экономике" путем минимизации нагрузки на окружающую среду.

В рамках проведения институциональных реформ сотрудничество с МФО будет направлено на повышение эффективности государственного аппарата путем внедрения

в практику государственного управления подходов, использующихся в бизнес-среде, в том числе ориентацию на клиента, управление и бюджетирование по результатам.

В сфере регионального сотрудничества и интеграции международными институтами развития будет оказываться техническая поддержка в части соответствия Республики Казахстан требованиям ВТО, нивелирования и снижения негативных последствий вступления в ВТО для отечественных предпринимателей, в частности, сельхозтоваропроизводителей.

Реализация совместных проектов будет осуществляться в соответствии с законодательством Республики Казахстан и требованиями МФО с целью обеспечения соответствия проектов международным стандартам, стандартам контроля качества и обеспечения контроля за целевым использованием выделяемых на реализацию проектов средств.

Новые антикризисные меры на 2015 год

5.8. Развитие отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов "Еврокоптер" и пассажирских вагонов "Тулпар Тальго")

Отрасль машиностроения характеризуется высоким мультипликативным эффектом для развития смежных отраслей. Поддержка секторов отечественного машиностроения позволит максимально удовлетворить потребности внутреннего рынка и расширить экспорт машиностроительной продукции за счет увеличения производства конечной продукции с высокой добавленной стоимостью.

Вместе с тем развитие секторов машиностроения станет импульсом для подготовки высококвалифицированных инженерных кадров, позволит увеличить инвестиционную активность и производительность труда в отрасли, а также наладить новые технологические связи со странами ближнего и дальнего зарубежья. Это в свою очередь позволит создать кластерный эффект и импульс для развития смежных производств, МСБ.

В условиях ухудшения внешнеэкономической конъюнктуры поддержка отечественных производителей автомобилей, вертолетов и пассажирских вагонов позволит сохранить объемы производства и количество рабочих мест.

В этой связи, в целях поддержки инициатив и проектов бизнеса будет повышена доступность финансирования для субъектов предпринимательства и стимулирования покупательского спроса на отечественные автомобили, вертолеты и пассажирские вагоны, будут предоставлены долгосрочные льготные кредитные ресурсы через АО "БРК" за счет возвратных средств Национального фонда.

Поддержку отечественных автопроизводителей планируется осуществить через механизмы обусловленного и лизингового финансирования.

В рамках обусловленного финансирования через банки второго уровня средства Национального фонда будут направлены на кредитование физических и юридических лиц, индивидуальных предпринимателей – покупателей легкового автотранспорта отечественного производства (сборки).

Основные условия кредитования для конечных заемщиков:

- 1) срок кредитования – не более 7 лет;
- 2) валюта кредитования – тенге;
- 3) номинальная ставка вознаграждения – не более 6,0 % годовых.

Лизинговое финансирование в рамках поддержки отечественных автопроизводителей будет осуществляться через дочернюю организацию АО "БРК" - АО "БРК-Лизинг" на следующих основных условиях для конечных заемщиков:

- 1) предмет лизинга – автотранспортные средства и автотехника специального назначения, за исключением сельскохозяйственной техники (далее – автотранспортные средства);
- 2) лизингополучатель – юридические лица, юридические лица приобретающие в лизинг автотранспортные средства;
- 3) срок лизинга – от 3 до 5 лет;
- 4) номинальная ставка вознаграждения – не более 4 % годовых;
- 5) валюта финансирования – тенге.

Поддержка производства отечественных вертолетов "Еврокоптер" будет осуществляться через дочернюю организацию АО "БРК" – АО "БРК-Лизинг". Основные условия лизингового финансирования для конечных заемщиков:

- 1) срок лизинга – до 20 лет;
- 2) номинальная ставка вознаграждения – не более 4,0 % годовых в тенге;
- 3) валюта финансирования – тенге.

Поддержка отечественных производителей автомобилей и вертолетов обеспечит импортозамещение иностранной продукции на внутреннем рынке продукцией отечественного производства.

Поддержка производства отечественных пассажирских вагонов "Тулпар Тальго" будет осуществляться путем кредитования через АО "БРК" и/или лизинговое финансирование акционерного общества "НК "КТЖ" и/или его дочерних организаций через акционерное общество "БРК-лизинг".

Основные условия предоставления кредитных ресурсов для конечных заемщиков:

- 1) номинальная ставка вознаграждения по лизингу составит до 4 % годовых, по займу до 6 % годовых;
- 2) срок финансирования – до 20 лет;
- 3) валюта кредитования – тенге.

Производство пассажирских вагонов позволит сохранить объем производства отечественных вагонов, увеличить конкурентоспособность казахстанского

железнодорожного транспорта путем обновления парка и снижения дефицита пассажирских вагонов, повышения уровня безопасности движения поездов и комфорта пассажиров, а также сокращения времени следования поездов в пути.

5.9. Стимулирование предэкспортного и экспортного финансирования

В условиях высокой зависимости экономики страны от экспорта сырьевых товаров и колебания их цены на международных товарных рынках необходимо оказать комплексную поддержку действующим и потенциальным отечественным предприятиям-экспортерам несырьевого сектора экономики для увеличения объемов и расширения географии экспорта казахстанской продукции.

Поддержка экспорта также важна в контексте установления деловых связей и увеличения собственной конкурентоспособности в рамках ЕАЭС и перед вступлением в ВТО.

Целевой группой поддержки будут субъекты среднего и крупного предпринимательства, осуществляющие экспорт отечественных товаров, и нерезиденты, осуществляющие импорт продукции, выпускаемой на территории Республики Казахстан.

Поддержка экспортеров будет осуществляться за счет средств Национального фонда путем предоставления предэкспортного и экспортного кредитования в соответствии с требованиями АО "БРК" и/или АО "БРК-Лизинг", в том числе через кредитование финансовых институтов/организаций импортера (нерезидента) продукции, выпускаемой на территории Республики Казахстан, на следующих основных условиях:

- 1) срок кредитования/лизинга – в зависимости от структуры сделки, но не более 20 лет;
- 2) валюта кредитования/лизинга – тенге или иная валюта в зависимости от условий сделки.

Условия финансирования проектов отечественных производителей и экспортеров в рамках данной Программы будут определены Правительством Республики Казахстан.

Поддержка экспортеров позволит обеспечить дальнейшее развитие несырьевого экспорта с акцентом на продукцию с высокой добавленной стоимостью, выйти на новые перспективные ниши для экспорта обработанной продукции.

5.10. Дополнительная поддержка АПК

В целях повышения конкурентоспособности сельскохозяйственных товаропроизводителей за счет средств Национального фонда будет увеличен объем средств финансовой поддержки АПК, направленной на:

субсидирование процентной ставки по кредитам и лизинговым обязательствам в рамках направления по финансовому оздоровлению субъектов АПК (выделенные средства позволят увеличить объем финансового оздоровления сельскохозяйственных товаропроизводителей с 312 до 500 млрд. тенге, а также повысить финансовую устойчивость, конкурентоспособность субъектов АПК, снизить их кредитную нагрузку в условиях особого экономического периода);

возмещение ставки вознаграждения по кредитам (лизингу) на поддержку сельского хозяйства;

развитие племенного животноводства, повышение продуктивности и качества продукции животноводства.

Это позволит обеспечить повышение конкурентоспособности продукции отечественных животноводческих и птицеводческих предприятий в условиях региональной интеграции, сохранение уровня роста производства животноводческой и птицеводческой продукции в агроформированиях, в том числе по молоку – 15 %, мясу – 10 %, яйцам – 10 %, сохранение рабочих мест на птицеводческих предприятиях, где занято более 12 тысяч трудоспособного населения сельской местности.

Выделение дополнительного объема финансирования будет осуществляться в соответствии с правилами, регламентирующими порядок и механизм вышеуказанных видов предоставляемых субсидий, утвержденными в установленном порядке в рамках реализации Программы "Агробизнес – 2020".

5.11. Подведение инфраструктуры для проектов Дорожной карты бизнеса – 2020

Подведение недостающей инфраструктуры при реализации проектов в рамках Дорожной карты бизнеса – 2020 будет осуществляться к проектам, направленным на создание новых производств, модернизацию и расширение действующих производств. При этом обязательным условием финансирования таких проектов будет являться их запуск после подведения недостающей инфраструктуры.

Финансирование проектов будет осуществляться при обязательном софинансировании из средств местного бюджета.

Из Национального фонда будут выделены средства на оказание поддержки субъектам предпринимательства для подведения недостающей инфраструктуры.

В рамках Программы будет осуществлено подведение инфраструктуры к индустриальным зонам в Актыбинской, Кызылординской и Южно-Казахстанской областях.

Подведение инфраструктуры к индустриальным зонам обусловлено высокой экономической эффективностью и организационными условиями для развития предпринимательства в силу концентрации взаимосвязанных производств на одной

территории. Это позволит обеспечить более широкий круг субъектов предпринимательства необходимой инфраструктурой.

По отдельным проектам будет обеспечено подведение недостающей инфраструктуры субъектам предпринимательства, которая позволит запустить более 40 объектов субъектов частного предпринимательства, относящихся к различным сферам предпринимательской деятельности.

Средства будут направлены целевыми трансфертами местным бюджетам для последующего финансирования инфраструктурных проектов. Целевые показатели по каждому проекту будут отражены в межбюджетных соглашениях, заключаемых между администраторами соответствующих бюджетных программ.

5.12. Развитие инфраструктуры качества продукции

Целями развития лабораторной базы являются реализация требований технических регламентов ЕАЭС, выпуск конкурентоспособной и качественной продукции, обеспечение достоверности проведения процедур сертификации и снижение стоимости услуг по сертификации, исключение зависимости от испытательной базы зарубежных стран.

Для решения проблем недостаточности испытательной базы за счет средств Национального фонда будут обеспечены расширение и дооснащение действующих испытательных лабораторий в легкой и химической промышленности, металлургии, области пожарной безопасности и гражданской обороне, а также ветеринарии.

В результате расширения и дооснащения действующих испытательных лабораторий будут дооснащены 60 региональных ветеринарных лабораторий современным оборудованием, будет создана испытательная база для оценки соответствия требованиям новых ТР ТС в области пожарной безопасности и безопасности химической продукции.

Развитие инфраструктуры качества продукции позволит обеспечить безопасность и повысить конкурентоспособность отечественной продукции для проведения гибкой внешней торговой политики и оптимизировать расходы субъектов предпринимательства, связанные с необходимостью подтверждения соответствия качества продукции в странах ЕАЭС.

5.13. Геологическое изучение перспективных участков

Активизация геологоразведочных работ обусловлена существующими проблемами по невосполнению запасов полезных ископаемых, в первую очередь, цветных металлов и золота, актуальностью технологического совершенствования геологических исследований, научного обеспечения геологоразведочного процесса, улучшению инвестиционного климата в отрасли.

Геологоразведочные работы будут проводиться за счет средств, выделенных из Национального фонда. Государственное геологическое изучение недр будет осуществляться в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан по следующим направлениям.

Региональные геофизические исследования (геотраверсы).

С 2015 года начаты работы по объекту "Комплексные геолого-геофизические исследования по опорным региональным профилям (геотраверсы) в Сырдарьинском осадочном бассейне – 2 геотраверса".

Работы рассчитаны на трехлетний период с 2015-2017 годы и осуществляются из расчета начало/продолжение/завершение работ – 30/50/20 (в процентном эквиваленте) соответственно.

Целями проведения комплексных геолого-геофизических исследований по опорным региональным профилям в Сырдарьинском осадочном бассейне являются изучение глубинного строения бассейна, выделение структурно-вещественных комплексов в осадочном чехле и региональная оценка нефтеперспективности территории на основе комплексной интерпретации геолого-геофизических данных.

С использованием современных технологий сбора геофизических данных и их интерпретации будут решены следующие геологические задачи: изучение геологического строения осадочного чехла, кристаллического фундамента и более глубоких слоев земной коры, получение дополнительной информации о процессах генерации и миграции углеводородов, формировании зон нефтегазоаккумуляции и региональной оценке перспективности территорий, благоприятных для обнаружения и локализации месторождений углеводородного сырья.

Поисковые, поисково-оценочные работы.

Состояние минерально-сырьевой базы страны, обеспеченность запасами полезных ископаемых предприятий горнорудного комплекса требуют наращивания объемов поисковых и поисково-оценочных работ, направленных на выявление новых месторождений минерального сырья. Замедление темпов проведения геологоразведочных работ может привести к понижению минерально-сырьевого потенциала республики и уменьшению притока финансовых средств как от отечественных, так и зарубежных инвесторов.

Решением данной проблемы являются увеличение объемов, как региональных геологических исследований, так и проведение поисковых, поисково-оценочных работ на твердые полезные ископаемые.

Поисковые работы на углеводородное сырье (бурение опорно-параметрических скважин).

В 2015 году будет проведена работа по следующим объектам:

бурение опорно-параметрической скважины на территории Южно-Казахстанской области Шардаринского района глубиной 4000 м.;

бурение опорно-параметрической скважины на территории Кызылординской области Кармакшинского района глубиной 3500 м.

Работы будут осуществляться в период с 2015 – 2016 годы из расчета начало/завершение работ – 70/30 (в процентном эквиваленте) соответственно.

Параметрические скважины бурятся в целях изучения глубинного геологического строения и сравнительной оценки перспектив возможных зон нефтегазонакопления, выявления наиболее перспективных районов для детальных геолого-поисковых работ, а также получения необходимых сведений для уточнения результатов сейсмических и других геофизических исследований.

Поисково-разведочные работы на геотермальные воды.

Возрастающая потребность в топливно-энергетических ресурсах, истощаемость традиционных видов энергоресурсов и связанное с этим удорожание органического топлива, а также экологические проблемы предопределяют использование геотермальной энергии земной коры (геотермальные воды) и отнесение их к стратегическим ресурсам.

Учитывая актуальность использования геотермальных вод, в 2014 году разработан и утвержден проект на поисково-разведочные работы на геотермальные подземные воды на участке Жаркунак Жаркентского бассейна Алматинской области с целью оценки эксплуатационных запасов термальных вод для использования их в теплоэнергетических целях.

В результате проведенных работ будут выявлены перспективные площади, участки, объекты, по которым будут оценены прогнозные ресурсы основных видов полезных ископаемых. На перспективных площадях будет получен прирост запасов основных видов полезных ископаемых, в том числе золота, меди, полиметаллов.

По итогам бурения опорно-параметрических скважин будут выявлены наиболее перспективные зоны нефтегазонакопления и начата подготовка их к детальным геолого-геофизическим исследованиям и поисковому бурению.

Мероприятия по реализации Программы указаны в плане мероприятий согласно приложению к настоящей Программе.

6. Необходимые ресурсы

Мероприятия и инвестиционные проекты Программы будут финансироваться за счет средств Национального фонда Республики Казахстан, республиканского и местных бюджетов, международных финансовых институтов и организаций, собственных средств национальных компаний и институтов развития, а также частных инвестиций на общую индикативную сумму 4,6 трлн. тенге, в том числе:

Источники финансирования	Необходимые средства (млрд. тенге)
Всего расходы по Программе:	4 647,7

Республиканский бюджет	1513,8
Национальный фонд	1307,9
Местный бюджет	3,3
Международные финансовые институты и организации	537,8
Собственные средства национальных компаний и институтов развития	697,5
Частные инвестиции и ГЧП	135,4
Средства Единого накопительного пенсионного фонда	47,5
Заемные средства банков второго уровня	358,1

Общий объем средств Национального фонда Республики Казахстан, привлекаемых для реализации Программы на период с 2015 по 2017 годы, составит 1 307,9 млрд. тенге.

Объемы расходов по мероприятиям, финансируемым за счет средств республиканского и местных бюджетов, будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий период.

Средства Национального фонда Республики Казахстан будут привлекаться как в виде целевых трансфертов в республиканский бюджет, так и в виде облигационных займов субъектам квазигосударственного сектора.

Кроме того, для реализации Программы будут привлекаться правительственные внешние займы МФО, негосударственные и гарантированные государством займы, собственные средства национальных компаний, институтов развития, а также другие средства, привлекаемые на рынке капитала, в том числе средства Единого накопительного пенсионного фонда.

Индикативный объем софинансирования за счет средств международных финансовых институтов составит порядка 8,3 млрд. долларов США.

Объемы привлекаемых займов для финансирования проектов будут уточняться в ходе подготовки и подписания займов.

²Мероприятия будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий год исходя из возможностей бюджета

Приложение
к Государственной программе
инфраструктурного
развития "Нұрлы жол" на
2015 – 2019 годы

**План мероприятий
по реализации Государственной программы инфраструктурного развития "
Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы**

№ п/п	Наименование	Е д . измерения	Форма завершения	Сроки исполнения	Отвественные з а исполнение	В том числе п о годам 1	Источники финансирования	К о д бюджетной программы	
				2015	2016	2017	20108	2019	всего

1	2	3	4	5	6
Цель: Формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания международной транспортную систему, реализация транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического					
	Целевые индикаторы				
1	Обеспечение прогнозируемого роста ВВП		% к пред. Году	*	*
2	Эффект от реализации Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы на рост ВВП		в про-центных пунктах	*	*
3	Создание рабочих мест, в том числе:		тыс. чел.	*	*
	постоянных		тыс. чел.	*	*
	временных		тыс. чел.	*	*
4	Повышение рейтинга ВЭФ по качеству базовой инфраструктуры		место в мире	*	*
5	Увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта		млн. тонн	*	*
	железнодорожным видом транспорта		млн. тонн	*	*
	автомобильным видом транспорта		млн. тонн	*	*

	водным видом транспорта	млн. тонн	*	*
6	Увеличение к 2020 году доходов от транзитных перевозок до 4 млрд. долларов в год	млрд. долларов		
Задача 1. Формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему				
	Показатели прямых результатов			
Автодорожная отрасль				
1	Среднее время в пути между городами-хабами в одном направлении в результате реализации автодорожных проектов	часы	*	*
2	Увеличение доли автодорог республиканского значения, переведенных в I и II технические категории	%	*	*
3	Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	*	*
4	Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	*	*
5	Доля платных самоокупаемых автомобильных дорог республиканского значения	%	*	*
6	Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	%	*	*
7	Увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения (САИС)	ед.	*	*
Мероприятия				
1	Реконструкция международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы

2	Реконструкция коридора Центр – Юг " Астана – Караганда – Балхаш – Капшагай – Алматы"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
3	Реконструкция коридора Центр – Восток " Астана – Павлодар – Калбатау – Усть-Каменогорск"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
4	Реконструкция коридора "Актобе – Атырау – Астрахань"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
5	Реконструкция автомобильной дороги " Алматы – Усть-Каменогорск"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
6	Реконструкция автомобильной дороги " Бейнеу – Актау"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
7	Реконструкция автомобильной дороги " Астана – Петропавловск – граница Российской Федерации"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы

8	Реконструкция автомобильной дороги "Жетыбай – Жанаозен-граница Туркменистана"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
9	Реконструкция автомобильной дороги "Узынагаш – Отар"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
10	Реконструкция автомобильной дороги "Уральск – Каменка – граница Российской Федерации"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
11	Строительство обхода перевала Кордай	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
12	Реконструкция автомобильной дороги "Ушарал – Достык"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
13	Реконструкция автомобильной дороги "Омск – Павлодар – Майкапшагай"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
14	Реконструкция автомобильной дороги "Таскескен-Бахты"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
15	Реконструкция автомобильной дороги "Щучинск –Зеренда"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
16	Реконструкция автомобильной дороги "Усть-Каменогорск – Катон-Карагай – Рахмановские ключи"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы

17	Реконструкция автомобильной дороги "Костанай-Карабутак"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
18	Реконструкция автомобильной дороги "Бейнеу –Акжигит"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
19	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги "Жезказган –Петропавловск"	млн. тенге	а к т государственной комиссии	2015 годы
20	Строительство автомобильной дороги "Юго-Западный обход Астаны"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
21	Реконструкция автомобильной дороги "Мерке-Бурылбайтал"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
22	Проектно-изыскательские работы коридора Центр-Запад	млн. тенге	ПСД	2018
23	Капитальный и средний ремонт 10195 км автомобильных дорог республиканского значения	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
24	Текущий ремонт и содержание 23485 км автомобильных дорог республиканского значения	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
25	Строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2015 годы
26	Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	млн. тенге	акт прие-мочной комиссии	2015 годы
27	Устройство системы взимания платы на автомобильных дорогах республиканского значения	км	акт ввода в экс-плуа-тацию	2016 годы
28	Увеличение объектов дорожного сервиса, соответствующих национальному стандарту	ед.	ведомственные данные	2016 годы
29	Количество специальных автоматизированных измерительных средств на автомобильных дорогах республиканского значения	ед.	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
Железнодорожный транспорт				

	Показатели прямых результатов			
1	Износ магистральной железнодорожной сети	%	*	*
2	Износ грузового подвижного состава	%	*	*
3	Износ пассажирского подвижного состава	%	*	*
4	Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов	%	*	*
5	Количество независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7 % для каждого оператора	ед.	*	*
6	Снижение количества случаев нарушений безопасности движения поездов по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто)	%	*	*
7	Увеличение скорости транзитных контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу через территорию Республики Казахстан	км/сутки	*	*
Мероприятия				
30	Строительство вторых путей на участке "Алматы-1 – Шу"	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
31	Завершение строительства железнодорожной линии "Боржакты – Ерсай"	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
32	Строительство ж/д линии "Жезказган-Бейнеу" (1039,73 км – эксплуатационная длина)	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
33	Капитальный ремонт пути и сплошная замена рельсовой колеи	млн. тенге	отчет в МИР	2015 годы
34	Модернизация и развитие железнодорожной инфраструктуры	млн. тенге	отчет в МИР	2015 годы

35	Приобретение грузовых вагонов	млн. тенге	отчет в МИР	2015 годы
36	Капитальный ремонт грузовых вагонов	млн. тенге	отчет в МИР	2015 годы
37	Рассмотрение возможности лизингового финансирования грузовых вагонов отечественного производства		информация в МНЭ	2017
38	Приобретение пассажирских вагонов Тальго	млн. тенге	отчет в МИР	2015 годы
39	Капитальный ремонт железнодорожных вокзалов	млн. тенге	отчет в МИР	2015 годы
40	Развитие железнодорожного узла Астаны, включая строительство вокзального комплекса	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
41	Проведение обследования железнодорожных вокзалов на соответствие требованиям национальных стандартов	об-следо-вание	а к т ы обследования	2016 годы
42	Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям	млн. тенге	заключение договоров	2015 годы
43	Оптимизация нормативов времени стоянок контейнерных поездов для выполнения технических и технологических операций на участковых станциях со сменой локомотива и бригады до 30 минут к 2017 году	нор-мати-вы	утверждение нормативов	2016 годы
44	Переориентация контейнерных потоков "Китай – Европа", "Китай – Центральная Азия" с пограничного перехода "Алашанькоу – Достык" на "Хоргос – Алтынколь"	тыс. ДФЭ	статис-тичес-кие данные АО "НК "КТЖ"	2016 годы
	Обеспечение проверками железнодорожных путей на соответствие требованиям законодательства			

45	Республики Казахстан по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте при их эксплуатации	км	реко-мента-ции в АО "НК "КТЖ"	2015 годы
46	Обеспечение проверками железнодорожного подвижного состава на соответствие требованиям законодательства Республики Казахстан по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте при их эксплуатации	ед.	реко-мента-ции в АО "НК "КТЖ"	2015 годы
Автомобильный транспорт				
	Показатели прямых результатов			
1	Обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами	%	*	*
2	Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	%	*	*
3	Доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам	%	*	*
4	Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах	%	*	*
5	Сокращение времени прохождения вызова (возможность использования "золотого часа") для оказания помощи при ДТП экстренными и оперативными службами, АТС, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб	мин.	*	*
6	Увеличение количества перевозчиков такси	ед.	*	*
7	Снижение уровня износа передвижных постов транспортного контроля	%	*	*
Мероприятия				
47	Строительство 2 автовокзалов в г. Астане	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016
48	Строительство автовокзала в г. Талдыкоргане	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
49	Строительство автостанции в с. Кеген Алматинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018 годы
50	Строительство автостанции в с. Баканас Алматинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
51	Строительство 14 пунктов обслуживания пассажиров в Алматинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы

52	Строительство автостанции в п. Комсомол Актюбинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017
53	Строительство автостанции в п. Шубаркудук Актюбинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018
54	Строительство автостанции в п. Кобда Актюбинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2019
55	Строительство 6 пунктов обслуживания пассажиров в Актюбинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
56	Строительство автостанции в г. Кульсары Атырауской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
57	Строительство 6 пунктов обслуживания пассажиров в Атырауской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
58	Строительство автостанции в п. Аршалы Акмолинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016
59	Строительство автостанции в п. Жаксы Акмолинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017
60	Строительство автостанции в п. Шортанды Акмолинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016
61	Строительство автостанции в г. Есиль Акмолинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018
62	Строительство автостанции в с. Балкашино Акмолинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2019
63	Строительство 3 пунктов обслуживания пассажиров в Акмолинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
64	Строительство автостанции в с. Бородулиха ВКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2019
65	Строительство 12 пунктов обслуживания пассажиров в ВКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018 годы
66	Строительство автостанции в с. Мерке Жамбылской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017
67	Строительство автостанции в с. Мойынкум Жамбылской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018
68	Строительство автостанции в г. Жанатас Жамбылской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2019

69	Строительство автостанции в с. Кулан Жамбылской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016
70	Строительство автостанции в г. Чу Жамбылской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016
71	Строительство 7 пунктов обслуживания пассажиров в Жамбылской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
72	Строительство автостанции в г. Аксай ЗКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016
73	Строительство 4 пунктов обслуживания пассажиров в ЗКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
74	Строительство автостанции в с. Атасу Карагандинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
75	Строительство автостанции в п. Актогай Карагандинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
76	Строительство 2 пунктов обслуживания пассажиров в Карагандинской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
77	Строительство автостанции в Федоровском районе Костанайской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
78	Строительство автостанции в Тарановском районе Костанайской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
79	Строительство 6 пунктов обслуживания пассажиров в Костанайской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
80	Строительство автовокзала в г. Кызылорде	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
81	Строительство автостанции в п. Жосалы Кызылординской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
82	Строительство автостанции в п. Шиели Кызылординской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
83	Строительство 24 пунктов обслуживания пассажиров в Кызылординской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
84	Строительство автовокзала в г. Актау	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
85	Строительство автостанции в Каракиянском районе Мангистауской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018 годы

86	Строительство 12 пунктов обслуживания пассажиров в Мангистауской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
87	Строительство автостанции в с. Актогай Павлодарской области	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2018
88	Строительство автостанции в г. Тайынша СКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
89	Строительство автостанции в с. Новоишим СКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
90	Строительство автостанции в с. Саумалколь СКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2017 годы
91	Строительство 6 пунктов обслуживания пассажиров в СКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2016 годы
92	Строительство пункта обслуживания пассажиров в ЮКО	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
93	Увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов	%	информация в МИР	2015 годы
94	Приведение в соответствие действующих автовокзалов и автостанций к требованиям, установленным национальным стандартом "Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров"	%	информация в МИР	2015 годы
95	Увеличение количества грузовых автотранспортных средств для международных перевозок	%	информация в МНЭ	2015 годы
96	Анализ выделения субсидий на социально значимые городские (сельские), пригородные, внутрирайонные, межрайонные регулярные пассажирские перевозки	ед.	информация в МИР	2015 годы
97	Строительство специально оборудованных стоянок такси в областных центрах и городах Астане и Алматы	ед.	информация в МИР	2017 годы
98	Рассмотрение возможности приобретения передвижных постов транспортного контроля		информация в МНЭ	2017
99	Создание информационной системы экстренного вызова при авариях и катастрофах	млн. тенге	ПО	2016 годы
Водный транспорт				
	Показатели прямых результатов			
1	Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	млн. тонн	*	*
2	Доведение доли Казахстана в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Актау и Курык	%	*	*
3	Объем перевозок грузов на внутренних водных путях	млн. тонн	*	*

4	Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта до 27 единиц	ед.	*	*
Мероприятия				
100	Строительство паромной переправы в порту "Курык"	млн. тенге	в в о д в эксплуатацию	2015 годы
101	Ввод в эксплуатацию сухогрузных терминалов (расширение порта Актау в северном направлении)	млн. тенге	в в о д в эксплуатацию	2015 годы
102	Приобретение 2 сухогрузов	млн. тенге	информация в МИР	2016 годы
103	Приобретение железнодорожного парома	млн. тенге	информация в МИР	2017 годы
104	Обновление и модернизация судов технического флота	млн. тенге	информация в МНЭ	2015 годы
105	Рассмотрение возможности приобретения судов специального водного транспорта		информация в МНЭ	2017
Гражданская авиация				
	Показатели прямых результатов			
1	Увеличение объема транзитных авиаперелетов	млн. сам. км.	*	*
2	Увеличение числа регулярных международных воздушных сообщений	ед.	*	*
3	Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	%	*	*
4	Количество обслуженных пассажиров в аэропортах Республики Казахстан	млн. пасс.	*	*
5	Количество перевезенных пассажиров региональными воздушными линиями	тыс. пасс.		
6	Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	*	*

7	Увеличение количества транзитных авиапассажиров до 1,6 миллиона к 2020 году	тыс. пасс.		
Мероприятия				
106	Развитие системы связи, навигации и наблюдения в соответствии с инвестиционным планом РГП "Казаэронавигация"	млн. тенге	акт приема передачи	2017 годы
107	Открытие новых международных авиасообщений	ед.	международные авиасообщения	2017 годы
108	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Семей	млн. тенге	акт выполненных работ	2017 годы
109	Внесение предложений по реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта г. Костанай		информация в МИР	2018 годы
110	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Уральск	млн. тенге	акт выполненных работ	2017 годы
111	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Усть-Каменогорска	млн. тенге	акт выполненных работ	2018 годы
112	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Кызылорды	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
113	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Шымкент	млн. тенге	акт выполненных работ	2016 годы
114	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Атырау	млн. тенге	акт выполненных работ	2016 годы
115	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Астаны	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
116	Реконструкция ВПП аэродрома аэропорта г. Семей	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
117	Реконструкция ВПП аэродрома аэропорта г. Петропавловска	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
118	Внесение предложений по реконструкции ВПП аэродрома аэропорта г. Усть-Каменогорска		информация в МИР	2019
119	Внесение предложений по реконструкции ВПП аэродрома аэропорта г. Костанай		информация в МИР	2017 годы

120	Организация приобретения самолетов для местных воздушных авиалиний		информация в МНЭ	2017-годы
121	Разработка и принятие отраслевой программы уполномоченного органа в сфере гражданской авиации по развитию местных воздушных линий		информация в МНЭ	2018-годы
122	Реализация проекта по созданию системы безбумажного документооборота в области грузовых авиаперевозок (e-Freight)	млн. тенге	акт ввода в промышленную эксплуатацию	2017 годы
123	Субсидирование внутренних регулярных авиарейсов	млн. тенге	субсидируемые авиамаршруты	2015 годы
124	Разработка ТЭО и ПСД на строительство 11 новых грунтовых аэродромов МВЛ со строительством коммуникаций	млн. тенге	ТЭО и ПСД на 11 аэродромов МВЛ	2017 годы
125	Разработка ТЭО и ПСД на реконструкцию 5 аэродромов МВЛ с искусственной взлетно-посадочной полосой и строительством коммуникаций	млн. тенге	ТЭО на 5 аэродромов МВЛ	2017 годы
126	Рассмотрение возможности приобретения двух воздушных судов АО "QAZAQ AIR" модели Bombardier Q 400		информация в МИР	2017 годы
127	Проработка вопроса по упрощению визового режима для граждан Китайской Народной Республики, Исламской Республики Иран, Республики Индия		информация в Правительство	2018
128	Открытие авиасообщений с мировыми финансовыми центрами (Токио, Сингапур)		регулярные авиарейсы	2019
Снижение административных барьеров на транспорте				
	Показатели прямых результатов			
1	Модернизация автомобильных пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС и их техническое дооснащение	%	*	*
2	Строительство и реконструкция автомобильных дорог от линии Государственной границы Республики Казахстан до пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС (от 0,05 до 5 км)	%	*	*

3	Улучшение позиции по показателю "Эффективность таможни" в индексе эффективности логистики Всемирного Банка	место	*	*
4	Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка	место	*	*
5	Увеличение объема транзитных контейнерных перевозок до 2 млн. ДФЭ в 2020 году	тыс. ДФЭ		
Мероприятия				
129	Создание внутренней терминальной сети	млн. тенге	в в о д в эксплуатацию	2015 годы
130	Создание внешней терминальной сети	млн. тенге	в в о д в эксплуатацию	2018 годы
131	Объем перевозок контейнеров в транзите (КНР-ЕС-КНР ; Китай - Иран, Ирак; Китай - Кавказ/Турция; Западный Китай - Индия; Россия - Иран, Ирак; Россия - Индия; Западный Китай, ЕС-Персидский залив; Россия, Китай - ЦА)	тыс. ДФЭ	отчет в МИР	2015 годы
132	Внедрение обязательного представления предварительной информации на воздушном и водном транспорте		информация в МИР	2017 годы
133	Оценка уровня компетенции экспедиторов и брокеров, а также проведение анализа их деятельности и стоимости услуг	ед.	информация в МИР	2017 годы
134	Рассмотрение возможности обучения специалистов транспортно-логистического комплекса соответствующих международному уровню, а также постоянное повышение требуемых навыков		информация в МИР	2017 годы
135	Проведение с причастными железнодорожными администрациями работы по созданию совместных благоприятных тарифных условий на перевозки грузов транзитом по территории Республики Казахстан, в том числе в контейнерах	ед.	информация в МИР	2017 годы

136	Проведение активной маркетинговой работы на рынке по привлечению грузопотоков на транзитный маршрут по Казахстану (проведение роуд-шоу, участие в специализированных выставках и конференциях)	ед.	информация в МИР	2017 годы
137	Развитие сферы оказания транспортных услуг по принципу 5С	ед.	информация в МНЭ	2017 годы
138	П р и в л е ч е н и е дополнительных транзитных грузопотоков через территорию Республики Казахстан	ед.	информация в МИР	2017 год
139	Модернизация и техническое дооснащение автомобильных пунктов про-пуска	ед.	в в о д в эксплуатацию	2017 годы
140	Реконструкция автомобильных дорог от линии границы до пунктов пропуска Майкапшагай, Достык, Тажен	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
141	Ремонт автомобильных дорог от линии границы до пунктов порпуска Бахты, Кольжат	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2017 годы
142	Проработка вопроса субсидирования ставки по кредиту и финансовому лизингу на строительство, модернизацию и развитие объектов транспортно-логистической инфраструктуры и ТЛЦ, приобретение вагонов, локомотивов, а также приобретение и экспорт продукции отечественного железнодорожного машиностроения		информация в МНЭ	2018
143	Проработка вопроса кредитования и финансового лизинга модернизации и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры		информация в МНЭ	2018
144	Проработка вопроса по созданию интегрированных транспортных систем и преобразованию их в цифровую форму		предложения в Правительство	2018
145	Заключение контрактов на приобретение фитинговых платформ	ед	информация в Правительство	2018- годы
146	Разработка и утверждение Программы развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры АО " НК "Қазақстан темір жолы"		приказ МИР	III-I квар' 2018
147	Проработка вопросов по обеспечению продукцией железнодорожной инфраструктуры отечественными производителями		информация в Правительство	2018- годы
148	Строительство складских помещений класса А	ед.	акт ввода в эксплуатацию	2018- годы
149	Внесение предложений по упрощению процедур прохождения транзитных грузов через железнодорожные пункты		информация в Правительство	I-пол 2018

150	Проработка вопросов с транспортными компаниями по заключению долгосрочных контрактов на использование транзитных маршрутов		информация в Правительство	2018-годы
151	Внесение предложений по проведению информационно-рекламных кампаний для привлечения транзитных грузов		информация в Правительство	III-I квар' 2018
152	Разработка и утверждение Концепции проекта "Интеллектуальная транспортная система"		концепция	III-I квар' 2018
153	Проведение конкурсных процедур и определение частного партнера для внедрения компонентов ИТС		договор ГЧП	I пол 2019
154	Внедрение системы управления дорожными активами		информация в Правительство	2018
154-1	Заполнение системы управления дорожными активами данными по результатам диагностики состояния дорог			
154-2	Проведение анализа состояния автодорог			
154-3	Определение приоритетности и срочности проведения ремонтных работ			
155	Внедрение интеллектуальной видеоаналитической системы (биометрической идентификации) на железнодорожных вокзалах		информация в Правительство	2018-годы
156	Проработка вопроса по внедрению автоматизированной системы управления "Магистраль"		информация в Правительство	1 ра полу 2018-годы
157	Внедрение системы управления мультимодальными перевозками (CRM) с учетом интеграции с информационными системами электронной обработки документов и выставления счетов		информация в Правительство	2018
158	Внедрение автоматизированной системы таможенной очистки товаров и введение электронных СНТ с отменой бумажной формы ТТН		информация в Правительство	2018
Задача 2. Развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры				
	Показатели прямых результатов			
1	Общий объем вложенных предприятиями частных инвестиций на территории СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос - Восточные ворота"), в том числе	млрд. тенге	*	*
	СЭЗ "НИНТ"		*	*
	СЭЗ "Хоргос - Восточные ворота"		*	*
2	Объем производства товаров и услуг (работ) на территории СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос - Восточные ворота"), в том числе	млрд. тенге	*	*
	СЭЗ "НИНТ"		*	*

	СЭЗ "Хоргос - Восточные ворота"		*	*
3	Увеличение обслуженных посетителей на местах размещения по внутреннему туризму (резиденты) в сравнении с предыдущим годом	%	*	*
4	Увеличение обслуженных посетителей на местах размещения по въездному туризму (нерезиденты) в сравнении с предыдущим годом	%	*	*
5	Количество транзитных посетителей, въехавших в Казахстан	%	*	*
Мероприятия				
159	Строительство объектов инфраструктуры на территории СЭЗ "НИНТ", в том числе: производственной инфраструктуры (ГТЭС, установка по техническим газам)	млн. тенге	акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
160	Проработка вопроса выделения средств для дальнейшего строительства инфраструктуры СЭЗ "НИНТ" при распределении объема финансирования Го-сударственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы	ед.	протокольное решение	2015
161	Комплексное развитие СЭЗ "Хоргос - Восточные ворота"		акт ввода в эксплуатацию	2015 годы
162	Внесение предложений по строительству инженерно-коммуникационной инфраструктуры к рекреационной зоне седьмого квартала г. Приозерска (ТОО "Гранд Курылыс")		информация в МКС	2017
163	Внесение предложений по субсидированию новых межобластных авиарейсов "Астана-Ушарал", "А л м а т ы - У ш а р а л"		информация в МКС	2017
164	Внесение предложений по строительству систем канализации сел Акши, Коктума Алакольского района Алматинской области		информация в МКС	2017
165	Внесение предложений по строительству ограждающей дамбы озера Алаколь Алакольского района		информация в МКС	2017

166	Внесение предложений по реконструкции автомобильной дороги до озера Балхаш		информация в МКС	2017
167	Внесение предложений по берегоукреплению озера Алаколь		информация в МКС	2017
168	Внесение предложений по капитальному ремонту автомобильной дороги областного значения КТ-65 "Арыкбалык-Саумалколь" - 27 км		информация в МКС	2017
169	Внесение предложений по капитальному ремонту автомобильной дороги районного значения КТ-65 "Арыкбалык-Саумалколь-Сырымбет-Каракамыс-Светлое" участок 38 км "Саумалколь-Сырымбет"		информация в МКС	2017
170	Внесение предложений по капитальному ремонту автомобильной дороги КСТ-61 "Саумалколь-Лобаново-Зеренда" - 22 км		информация в МКС	2017
171	Внесение предложений по капитальному ремонту дороги районного значения КТА 1-80 "Саумалколь-Новоукраинка-Каратал-Казанка" - 47 км		информация в МКС	2017
172	Внесение предложений по строительству инженерно-коммуникационных сетей туристско-рекреационного комплекса "Каскасу"		информация в МКС	2017
173	Внесение предложений по строительству инженерно-коммуникационных сетей туристского "Этнографического аула" в городе Туркестан		информация в МКС	2017
174	Внесение предложений по строительству инженерно-коммуникационных сетей "Туристского центра" в городе Туркестан		информация в МКС	2017
175	Внесение предложений по строительству дороги и подъездных путей от трассы Кокшетау-Костанай до горно-лыжной базы "Elikti Park" в Зерендинском районе Акмолинской области		информация в МКС	2017

Задача 3. Укрепление энергетической инфраструктуры в рамках развития ЕЭС Республики Казахстан

	Показатели прямых результатов			
1	Покрытие потребности экономики в электроэнергии	%	*	*

Мероприятия

176	Строительство линии 500 кВ "Экибастуз – Шульбинская ГЭС (Семей) - Усть-Каменогорск"	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2016 годы
177		млн. тенге		

	Строительство ВЛ 500 кВ "Шульбинская ГЭС (Семей) - Актогай - Талдыкорган – Алма"		акт приемочной комиссии	2016 годы
Задача 4. Модернизация (реконструкция и строительство) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и систем сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения				
	Показатели прямых результатов			
1	Износ сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения	%	*	*
Мероприятия				
178	Реализация проектов по строительству, реконструкции и модернизации систем теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения	млн. тенге	а к т государ-ствен-ной комиссии	2015 годы
179	Разработка типовых проектов и типовых решений для объектов тепло-, водоснабжения и водоотведения	млн. тенге	типовой проект	ежег
180	Проработка вопроса по разработке предпроектной и проектно-сметной документации за счет средств республиканского бюджета по технически сложным объектам систем тепло-, водоснабжения и водоотведения		ПСД	ежег
181	Разработка и утверждение схем теплоснабжения городов и населенных пунктов		отчет в МИР	2015
182	Принятие соответствующих мер по обеспечению единой технической политики при реализации инфраструктурных проектов (строительство, реконструкция и модернизация систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, электро-, газоснабжения), в том числе путем применения материалов, оборудования и технологий	ед.	приказ МИР	март года
183	Проработка вопроса по разработке комплексного плана по реформированию сектора теплоснабжения городов и населенных пунктов		информация в Правительство	2015

184	Проработка вопроса по проведению централизованного технического обследования систем теплоснабжения	млн. тенге	информация в Правительство	2015 годы
185	Разработка обоснований инвестиций систем теплоснабжения	млн. тенге	информация в Правительство	ежег
186	Выработка и реализация механизма по обеспечению выполнения функции АО "КазЦентр ЖКХ" в качестве поверенного (агента)	млн. тенге	информация в Правительство	ежег
187	Выработка и реализация механизма по обеспечению выполнения функции АО "КазЦентр ЖКХ" в качестве оператора субсидий	млн. тенге	информация в Правительство	ежег
188	Субсидирование систем тепло-, водоснабжения и водоотведения	млн. тенге	информация в Правительство	2017-годы
189	Проработка вопроса о присвоении АО "КазЦентр ЖКХ" статуса финансового агентства, которому бюджетные кредиты из республиканского бюджета могут выделяться без обеспечения исполнения обязательств		информация в Правительство	2015
190	Проработка вопроса внедрения единых операторов (оператора) и и/или механизмов государственно-частного партнерства в сфере теплоснабжения (теплоисточники, тепловые сети), водоснабжения и водоотведения		информация в Правительство	2015
Задача 5. Развитие инфраструктуры сферы образования				

	Показатели прямых результатов			
1	Доля сокращенных аварийных школ, школ, ведущих занятия в три смены, от их общего количества	%	*	*
2	Охват дошкольным воспитанием и обучением детей в возрасте от 3 до 6 лет	%	*	*
3	Количество подготовленных кадров в профильной магистратуре 11 базовых ВУЗов для приоритетных отраслей ГПИИР	ед.	*	*
4	Количество партнеров в лице ведущих зарубежных научных парков, компаний и международных финансовых организаций	ед.	*	*
5	Количество научных проектов, реализованных в рамках программно-целевого и грантового финансирования АОО "Назарбаев Университет"	ед.	*	*
6	Количество зарегистрированных научных программ, выполняемых на базе лабораторий коллективного пользования	ед.	*	*
Мероприятия				
191	Строительство школ взамен аварийных	млн. тенге	а к т государственной комиссии	2015 годы
192	Строительство школ для ликвидации трехсменного обучения	млн. тенге	а к т государ-ствен-ной комиссии	2015 годы
193	Строительство детских садов	млн. тенге	а к т государ-ствен-ной комиссии	2015 годы
194	Размещение государственного образовательного заказа в дошкольных организациях	млн. тенге	а к т государ-ствен-ной комиссии	2015
195	Создание 48 современных лабораторий	млн. тенге	акты ввода в эксплуатацию	2015 годы
196	Заключение 18 меморандумов и соглашений на совместную работу зарубежными научными парками и компаниями, а также с международными финансовыми организациями для привлечения инвестиций	ед.	мемо-ранду-мы	2015 годы
197	Формирование заявок на участие в конкурсах на грантовое и программно-целевое финансирование	ед.	заявки на грант	

	научных исследований, а также конкурсах, направленных на развитие инноваций			2015 годы
Задача 6. Повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства				
	Показатели прямых результатов			
1	Объем продукции, произведенной субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы	млрд. тенге	*	*
2	Количество новых рабочих мест, созданных субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы	ед.	*	*
Мероприятия				
198	Размещение кредитных средств на отдельных банковских счетах БВУ в НБ РК	млн. тенге	подписание кредитных соглашений	2-ква 2015
199	Привлечение кредитных линий на общую сумму более 155 млрд. тенге в течение 2015 – 2017 годов от международных финансовых организаций для поддержки МСБ	млн. тенге	соглашения с МФО	2015 годы
Задача 7. Поддержка отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов "Еврокоптер" и пассажирских вагонов "Тулпар Тальго")				
	Показатели прямых результатов			
1	Объем продаж автомобилей в рамках Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы	штук	*	*
2	Охват территории Республики Казахстан авиационной поддержкой с использованием отечественных вертолетов	%	*	*

3	Пассажиро-оборот в железнодорожном транспорте за счет Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы	млн. пасс-км	*	*
Мероприятия				
200	Обусловленное финансиروание через БВУ покупателей легкового автотранспорта отечественного производства	млн. тенге	подписание кредитных соглашений	2015 годы
201	Лизинговое финансиروание покупателей автотранспорт-ных средств и автотехники специального назначения отечественного производства	млн. тенге	подписание договоров финансового лизинга	2015
202	Лизинговое финансирование покупателей (АО "Казавиаспас") вертолетов "Еврокоптер" отечественного производства	млн. тенге	подписание договоров финансового лизинга	2015
203	Финансиروание покупателей (АО "НК "КТЖ" либо дочерней организации АО "НК "КТЖ", соответствующей требованиям АО "БРК") пассажирских вагонов отечественного производства	млн. тенге	подписание кредитных соглашений	2015
Задача 8. Поддержка экспорта				
	Показатели прямых результатов			
1	Объем несырьевого экспорта предприятий, получивших поддержку в рамках Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 – 2019 годы	млрд. тенге	*	*
Мероприятия				
204	Финансиروание выпускаемой на территории Республики Казахстан продукции отечественных экспортеров/ импортеров, в том числе путем лизингового финансирования	млн. тенге	подписание кредитных соглашений/ договоров финансового лизинга	2015 годы
Задача 9. Повышение конкурентоспособности субъектов АПК				
	Показатели прямых результатов			
1	Производительность труда в сельском хозяйстве	тыс. тенге	*	*
Мероприятия				
205	Субсидирование процентной ставки по кредитным и лизинговым обязательствам в рамках направления по финансовому оздоровлению субъектов АПК с учетом оплаты услуг финансового агента	млн. тенге	информация в МНЭ	март года

206	Возмещение ставки вознаграждения по кредитам и лизингу, выданным субъектам АПК на пополнение основных и оборотных средств	млн. тенге	информация в МНЭ	март года
207	Субсидирование повышения продуктивности и качества продукции животноводства	млн. тенге	информация в МНЭ	март года
208	Субсидирование развития племенного животноводства	млн. тенге	информация в МНЭ	март года
Задача 10. Обеспечение инфраструктурой проектов Единой программы поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса-2020"				
	Показатели прямых результатов			
1	Обеспечение инфраструктурой индустриальных зон	%	*	*
2	Обеспечение инфраструктурой проектов предпринимателей	ед.	*	*
Мероприятия				
209	Подведение недостающей инфраструктуры к индустриальным зонам и проектам предпринимателей	млн. тенге	итоговый отчет об освоении средств	2015 годы
Задача 11. Обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз				
	Показатель прямых результатов			
1	Охват требований технических регламентов ЕАЭС	количество ТР ЕАЭС	*	*
Мероприятия				
210	Дооснащение испытательной базы АО "Научный центр противоинфекционных препаратов"		отчет в Правительство Республики Казахстан	2015
211	Дооснащение испытательной базы АО "НИИ ПБ и ГО" на продукцию, обеспечивающую пожарную безопасность, средства пожаротушения и гражданской обороны	млн. тенге	отчет в Правительство Республики Казахстан	2015
212	Дооснащение испытательных лабораторий РГП "Национальный центр по комплексной переработке минерального сырья Республики Казахстан"		отчет в Правительство Республики Казахстан	2015
213	Дооснащение испытательных лабораторий РГП на ПХВ "Национальный центр по экспертизе"	млн. тенге	отчет в Правительство Республики Казахстан	2015
			отчет в Правительство	

214	Дооснащение испытательных лабораторий РГП на ПХВ "Республиканская ветеринарная лаборатория"	млн. тенге	Республики Казахстан	2015
Задача 12. Обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов				
	Показатели прямых результатов			
1	Объем прогнозных ресурсов:		*	*
	золота	тонн	*	*
	меди	млн. тонн	*	*
	полиметаллов	млн. тонн	*	*
Мероприятия				
215	Проведение поисковых и поисково-оценочных работ	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
216	Бурение параметрических скважин	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
217	Комплексные геолого-геофизические исследования по опорным региональным профилям (геотраверсы)	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы
218	Проведение поисково-разведочных работ на геотермальные воды	млн. тенге	акт выполненных работ	2015 годы

¹Мероприятия будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий год, исходя из возможностей бюджета

Расшифровка аббревиатур:

САИС	- специальный автоматизированный измеритель средств
АБР	- Азиатский Банк Развития
АТС	- автотранспортные средства
АПК	- агропромышленный комплекс
ТОО "АМСТ"	- товарищество с ограниченной ответственностью "Актауский морской северный терминал"
НПП	- Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан "Атамекен"
АО "НК "АММТП"	- акционерное общество "Национальная компания "Актауский международный морской торговый порт"
МСХ	- Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан
СЭЗ	- специальные экономические зоны
АО "НУХ "Байтерек"	- акционерное общество "Национальный управляющий холдинг "Байтерек"
АБП	- администратор бюджетных программ
МОН	- Министерство образования и науки Республики Казахстан
ЕЭС	- единая электроэнергетическая система

ГТЭС	- газотурбинная электростанция
ГЭС	- гидроэлектростанция
АО "ФРП "Даму"	- акционерное общество "Фонд развития предпринимательства "Даму"
МБРР	- Международный Банк Реконструкции и Развития
МЗ	- Министерство здравоохранения Республики Казахстан
ВТО	- Всемирная торговая организация
ВЭФ	- Всемирный экономический форум
ЕАЭС	- Евразийский экономический союз
БВУ	- банки второго уровня
ЕБРР	- Европейский Банк Реконструкции и Развития
МТКСН	- Министерство труда и социальной защиты населения Республики Казахстан
МИО	- местный исполнительный орган
ВЛ	- высоковольтная линия
ЧИ	- частные инвестиции
ДТП	- дорожно-транспортное происшествие
ВРП	- валовой региональный продукт
ПСД	- проектно-сметная документация
ДФЭ	- двадцатифутовый эквивалент
ВВП	- валовой внутренний продукт
ВИЭ	- возобновляемые источники энергии
ИТС	- интеллектуальная транспортная система
МИР	- Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан
ГПИИР	- Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 – 2019 годы
ИКИ	- инженерно-коммуникационная инфраструктура
АО "Научный центр противинфекционных препаратов"	- акционерное общество "Научный центр противинфекционных препаратов" Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
ПС	- подстанция
АО "Казавиаспас"	- акционерное общество "Казавиаспас" Комитета по чрезвычайным ситуациям Министерства внутренних дел Республики Казахстан
АО "НК "КазАвтоЖол"	- акционерное общество "Национальная компания "КазАвтоЖол"
РГП "Национальный центр по комплексной переработке минерального сырья Республики Казахстан"	- республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Национальный центр по комплексной переработке минерального сырья" Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
РГП "Казэронавигация"	- республиканское государственное предприятие "Казэронавигация"
МОАП	- Министерство оборонной и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан
МФ	- Министерство финансов Республики Казахстан
КГД МФ	- Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан
АО "БРК"	- акционерное общество "Банк Развития Казахстана"

АО "БРК-лизинг"	- акционерное общество "БРК-лизинг"
АО "ИО "КИК"	- акционерное общество "Ипотечная организация "Казахстанская ипотечная компания"
АО "КФГИК"	- акционерное общество "Казахстанский фонд гарантирования ипотечных кредитов"
АО УК "СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота"	- акционерное общество "Специальная экономическая зона "Хоргос – Восточные ворота"
ГП	- Генеральная прокуратура Республики Казахстан
НБ	- Национальный Банк Республики Казахстан
КНБ	- Комитет национальной безопасности Республики Казахстан
АО "НК "КТЖ"	- акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы"
АО "НМСК "КМТФ"	- акционерное общество "Национальная морская судоходная компания " Казмортрансфлот"
РГП "Госэкспертиза"	- республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Государственная вневедомственная экспертиза проектов"
ГЧП	- государственно-частное партнерство
МКС	- Министерство культуры и спорта Республики Казахстан
АО "Назарбаев Университет"	- автономная организация образования "Назарбаев Университет"
ИФО	- индекс физического объема
АО "НИИ ПБ и ГО"	- акционерное общество "Научно-исследовательский институт пожарной безопасности и гражданской обороны" Комитета по чрезвычайным ситуациям Министерства внутренних дел Республики Казахстан
КПД	- коэффициент полезного действия
РБ	- республиканский бюджет
РГП на ПХВ "Республиканская ветеринарная лаборатория"	- республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканская ветеринарная лаборатория" при Комитете ветеринарного контроля и надзора Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан
АО "ФНБ "Самрук-Казына"	- акционерное общество "Фонд национального благосостояния " Самрук-Казына"
МИД	- Министерство иностранных дел Республики Казахстан
ГОК	- горно-обогатительный комбинат
ЖКХ	- жилищно-коммунальное хозяйство
АО "КазЦентрЖКХ"	- акционерное общество "Казахстанский центр модернизации и развития жилищно-коммунального хозяйства"
ТР	- технический регламент
БАКАД	- Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога
АО "СЭЗ "НИНТ"	- акционерное общество "Специальная экономическая зона " Национальный индустриальный нефтехимический технопарк"
НФ	- Национальный фонд Республики Казахстан
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ПС КНБ	- Пограничная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан

МНЭ	- Министерство национальной экономики Республики Казахстан
МВФ	- Международный валютный фонд
МФО	- международные финансовые организации
РГКПВП	- республиканские государственные казенные предприятия водных путей
МСБ	- малый и средний бизнес
КРС	- крупнорогатый скот
МВД	- Министерство внутренних дел Республики Казахстан
АО "Эйр Астана"	- акционерное общество "Эйр Астана"
МЭ	- Министерство энергетики Республики Казахстан
ОЭСР	- Организация экономического сотрудничества и развития
АО "KEGOC"	- акционерное общество "Казахстанская компания по управлению электрическими сетями"
FIDIC	- Международная федерация инженеров-консультантов

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан