

Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015-2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении Перечня государственных программ"

Утративший силу

Указ Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.
Утратил силу Указом Президента Республики Казахстан от 19 апреля 2019 года № 29.

Сноска. Утратил силу Указом Президента РК от 19.04.2019 № 29.

Примечание РЦПИ.

В соответствии с Законом РК от 3 июля 2017 года №86-VI по вопросам перераспределения полномочий между ветвями государственной власти см. постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июля 2018 года №470.

Подлежит опубликованию в
Собрании актов Президента и Правительства
Республики Казахстан в полном объеме и
в республиканской печати в изложении

ПОСТАНОВЛЯЮ:

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

2. Правительству Республики Казахстан:

1) в месячный срок разработать и утвердить План мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Программы;

2) представлять в Администрацию Президента Республики Казахстан результаты мониторинга и оценки Программы в сроки и порядке, установленные Указом Президента Республики Казахстан от 4 марта 2010 года № 931 "О некоторых вопросах дальнейшего функционирования Системы государственного планирования в Республике Казахстан".

3. Центральным и местным исполнительным органам, а также государственным органам, непосредственно подчиненным и подотчетным Президенту Республики Казахстан, принять меры по реализации Программы.

4. Утратил силу Указом Президента РК от 05.05.2018 № 681.

5. Контроль за исполнением настоящего Указа возложить на Администрацию Президента Республики Казахстан.

6. Настоящий Указ вводится в действие со дня его подписания.

Президент

Республики Казахстан

Н. НАЗАРБАЕВ

УТВЕРЖДЕНА
Указом Президента
Республики Казахстан
от 6 апреля 2015 года № 1030

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА
инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы**
Астана, 2015 год

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. Исключен Указом Президента РК от 11.05.2016 № 255.

7. Необходимые ресурсы

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Сноска. Раздел 1 с изменениями, внесенными указами Президента РК от 11.05.2016 № 255; от 12.12.2016 № 389; от 29.12.2016 № 398.

Наименование Программы Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы

Основание для разработки Государственный орган, ответственный за разработку Программы

для пункта 4 Общенационального плана по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 11 ноября 2014 года "Нұрлы жол - путь в будущее"

Государственные органы, ответственные за реализацию Программы

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

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

роста Казахстана

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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) **исключен Указом Президента РК от 29.12.2016 № 398;**
- 6) развитие инфраструктуры сферы образования;
- 7) повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства;
- 8) поддержка отечественного машиностроения;
- 9) поддержка экспорта;
- 10) повышение конкурентоспособности субъектов АПК;
- 11) обеспечение инфраструктурой проектов Единой программы поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса-2020";
- 12) обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз;
- 13) обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Сроки
реализации

2015-2019 годы

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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 места;
- 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.

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

мероприятия и инвестиционные проекты Госпрограммы "Нұрлы жол" 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 7,6 трлн. тенге, в том числе:

Источники финансирования Необходимые средства
(млрд. тенге)

Источники объемы финансирования	и	Всего расходы по программе:	7 676,1
		Республиканский бюджет	429,4
		Национальный фонд	2 355,9
		Местный бюджет	299,4
		Международные финансовые институты и организации	3 954,2
		Собственные средства национальных компаний и институтов развития	597,9
		Частные инвестиции и ГЧП	39,3

2. Введение

Сноска. Раздел 2 с изменениями, внесенными указами Президента РК от 11.05.2016 № 255; от 12.12.2016 № 389.

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. Города-хабы 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, будут 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", Дорожная карта занятости-2020).

3. Анализ текущей ситуации

Сноска. Раздел 3 с изменениями, внесенными указами Президента РК от 11.05.2016 № 255; от 12.12.2016 № 389; от 29.12.2016 № 398.

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 (11 млн. МВт).

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 является 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 Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 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

автотранспортная 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 потребуется 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.

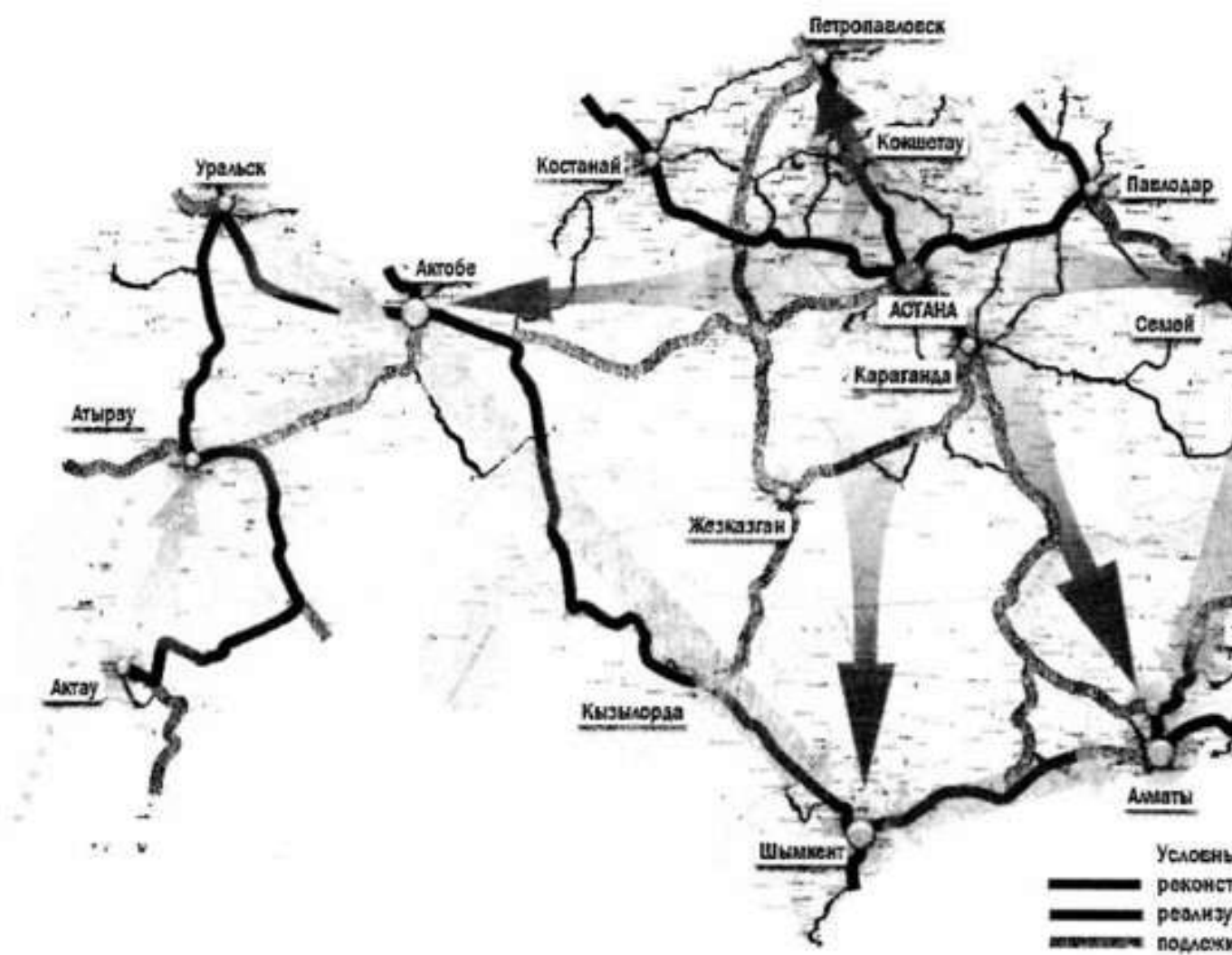
При этом только 70 объектов могут оказывать полный спектр сервисных услуг и соответствуют международным требованиям. Большинство объектов сервиса не соответствует требованиям национального стандарта, что не позволяет в настоящее время создать благоприятные условия для пользователей дорог.

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 требуются 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", соединившая северо-восточный и восточный регионы, "Хромтау - Алтынсарин", соединившая северную и западную части страны, "Шар - Усть-Каменогорск", сформировавшая 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", создавший второй пункт пропуска на казахстанско-китайской границе.

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

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 ведение АО "НК "КТЖ", в доверительное управление акционерного общества "Вокзал сервис". 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.

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.

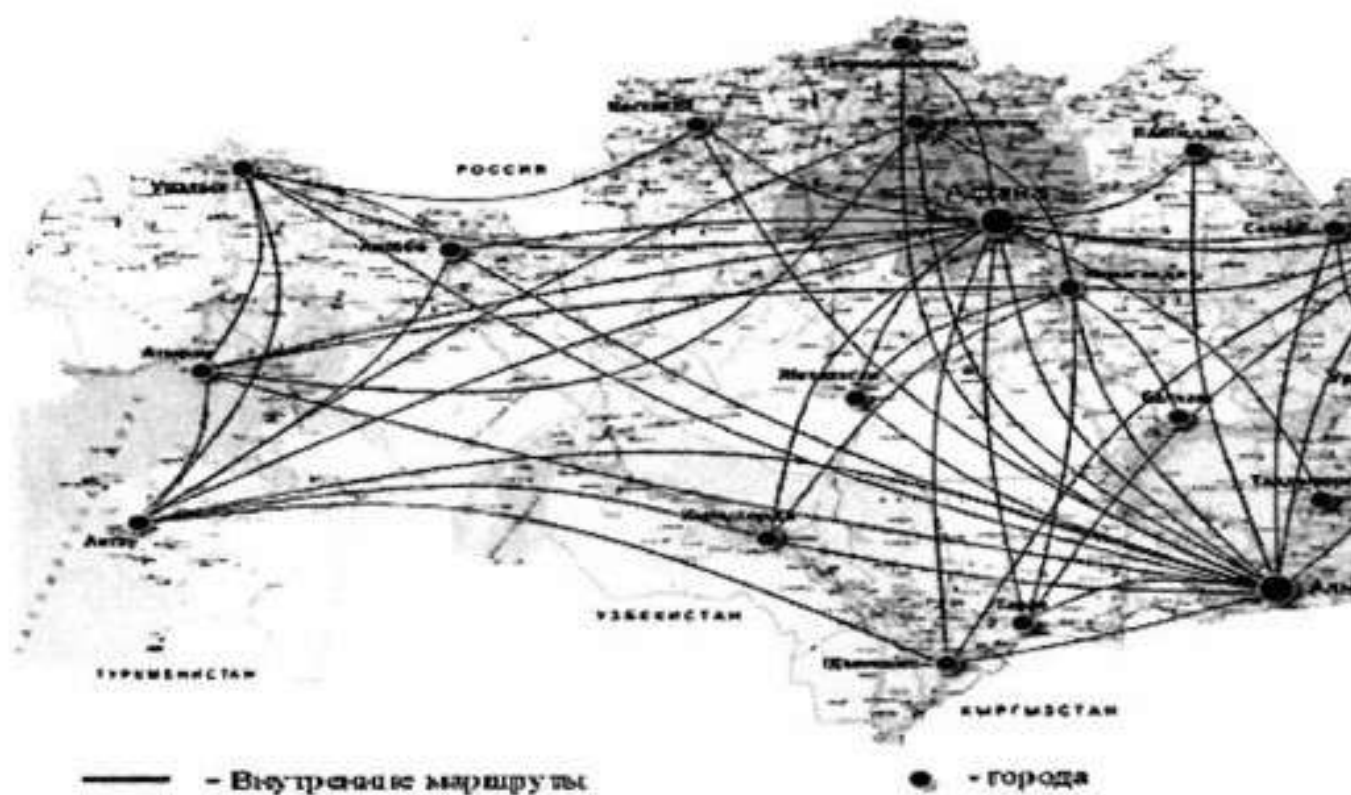
Деятельность казахстанских авиакомпаний и аэропортов за 2015 год показывает положительный результат. Так, число перевезенных пассажиров достигло 5,9 млн. человек (по сравнению с показателем 2014 года рост составил 7 %). Количество пассажиров, обслуженных аэропортами Казахстана, составило 12,1 млн. пассажиров (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.

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.

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.

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 представили 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 (г.г. 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 в 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 Алма-Ата-1 и до станции расформирования Кандыагаш с последующим 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.

Целью запуска данного проекта является 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 - Коргалы, 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, основанного 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.

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-Актау", "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.

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 индустриальных зон: "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 туристов составило 10,1 млн. человек. Прямая занятость составила 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.

Несмотря на богатый туристско-рекреационный потенциал, доля туризма в ВВП составляет около 0,3%.

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 2014 году потребление электроэнергии составило 91,6 млрд. кВтч или 102,2% по сравнению с 2013 годом, выработка электроэнергии составила 93,9 млрд. кВтч или 102,1% по сравнению с 2013 годом.

Импорт электроэнергии по итогам 2014 года составил 644,2 млн. кВтч, экспорт - 2 918,5 млн. кВтч.

Связь энергопроизводящих организаций с электроэнергетической системой Казахстана осуществляет национальная электросетевая организация АО "KEGOC", на балансе которого 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 76 электростанциями, совокупная установленная мощность которых составляет 20 591,5 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 180 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.

Электронергетическая 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 строительству новых генерирующих объектов (Балхашской ТЭС), реконструкции существующих электрических станций (третьего энергоблока на Экибастузской ГРЭС-2), модернизации национальной электрической сети, строительству и

реконструкции региональных электрических сетей. Прорабатывается вопрос строительства парогазовой электростанции мощностью 400-450 МВт в Кызылординской области.

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 (*Мангыстауская, 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 единицы*). Росту количества субъектов МСБ способствуют благоприятные изменения в условиях ведения бизнеса, которые отмечаются 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 в обрабатывающей промышленности составил 24,5%, при этом в горнодобывающей промышленности - 21,1%.

При том, что обрабатывающая промышленность росла опережающими темпами в среднем ежегодно на 6,4%, а рост в горнодобывающей промышленности составил в среднем 3,0%, доля обрабатывающего сектора в ВВП сократилась с 11,8% в 2008 году до 10,7% в 2013 году.

Удельный вес несырьевой продукции в экспорте страны сократился за шесть лет с 28% до 23%.

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 в 2014 году импорт легковых автомобилей из России вырос на 3%, Узбекистана - на 56%, Белоруссии - в 4 раза. Импорт железнодорожных вагонов увеличился на 2,3%, при этом российские производители занимают на казахстанском рынке около 60%. Импорт летательных аппаратов в Казахстан за 2014 год из России вырос в 2,3 раза.

Несмотря на снижение общего уровня импорта железнодорожных грузовых вагонов, вызванное сокращением внутренней емкости рынка, импорт вагонов из Российской Федерации увеличился за 11 месяцев 2014 года в 3,1 раза, доля российских производителей на казахстанском рынке выросла за год с 15% до 52%.

В то же время, несмотря на рост импорта вертолетов, который в 2013-2014 годах вырос в 2,8 раза (до 29 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 5,6 млрд. долларов США (2013 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 44% (2,4 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%.

Несмотря на снижение за январь-ноябрь 2014 года на 1,9% всего экспорта АПК (2,4 млрд. долларов США), необходимо отметить, что впервые с прошлого года активно экспортируются мясо и мясопродукты, экспорт которых по итогам 2014 года составил 12,3 тыс. тонн, в том числе экспорт говядины - 6,3 тыс. тонн. При этом отмечается снижение импорта продукции АПК на 4,1% (3,8 млрд. тенге).

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 закрепилась тенденция 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. голов).

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 Таможенного союза.

При этом оснащенность отечественных аккредитованных испытательных лабораторий недостаточна для охвата всех требований нормативных документов, принятых в рамках Таможенного союза. Это приведет к отказу от услуг отечественных испытательных лабораторий и будет способствовать образованию зависимости некоторых отраслей от аналогичных услуг лабораторий соседних стран-членов Таможенного союза и 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.

Также, в Республике Казахстан отсутствуют лабораторно-испытательные установки по определению пожароопасных свойств строительных материалов (предел огнестойкости, класс пожарной опасности), что не позволяет использовать в строительстве современные строительные материалы.

За 2014 год в республике произведено продукции химической и связанных с ней отраслей промышленности на сумму 1 241 086 тыс. долларов США, а импортировано на сумму 5 773 321 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 2014 год в республике произведено металлов и изделий из них на сумму 10 352 702 тыс. долларов США, экспортировано на сумму 7 802 230 тыс. долларов США, а импортировано на сумму 4 249 673 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, нефтегазовых труб в том числе, а также определение причин их разрушения.

За 2014 год в республике произведено продукции легкой промышленности на сумму 355 978 тыс. долларов США и импортировано на сумму 2 102 877 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

Сноска. Раздел 4 в редакции Указа Президента РК от 12.12.2016 № 389; от 29.12.2016 № 398.

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.

Достижение данной цели будет измеряться следующими целевыми индикаторами:

Целевые индикаторы	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Обеспечение прогнозируемого роста ВВП	данные МНЭ	% к пред. году	МНЭ, МЗСР, МИР, МСХ, МЭ, МОН, АО "ФНБ "Самрук-Казына", АО "НУХ "Байтерек"	104,1	101,5	100,5	101,7	102,2	102,5
Эффект реализации сопрограммы "Нұрлы жол" на рост ВВП	данные МНЭ	в процентных пунктах	МНЭ, МЗСР, МИР, МСХ, МЭ, МОН, АО "ФНБ "Самрук-Казына", АО		1,83	1,49	1,26	0,35	0,57

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

			"НУХ "Байтерек"						
--	--	--	-----------------	--	--	--	--	--	--

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Создание рабочих мест, в том числе:	данные МЗСР	тыс. чел.	МЗСР (свод), МИР, МНЭ, МСХ, МЭ, МОН, АО "ФНБ "Самрук- Казына", АО "НУХ "Байтерек"	10,4	97,2	111,4	75,3	54,9	54,1
-------------------------------------	-------------	-----------	---	------	------	-------	------	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

постоянных		тыс. чел.		4,6	27,3	35,1	17,0	8,2	8,9
------------	--	-----------	--	-----	------	------	------	-----	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

временных		тыс. чел.		5,8	69,9	76,3	58,3	46,7	45,2
-----------	--	-----------	--	-----	------	------	------	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Повышение рейтинга ВЭФ по качеству базовой инфраструктуры		место в мире	МИР	62	61	60	59	58	57
---	--	--------------	-----	----	----	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта	ведомственные данные	млн. тонн	МИР				16,3	16,9	17,5	18,1
--	----------------------	-----------	-----	--	--	--	------	------	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

железнодорожным видом транспорта	ведомственные данные	млн. тонн	МИР			15	15,5	16	16,5
-------------------------------------	-------------------------	-----------	-----	--	--	----	------	----	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

автомобильным видом транспорта	ведомственные данные	млн. тонн	МИР			1,3	1,4	1,5	1,6
-----------------------------------	-------------------------	-----------	-----	--	--	-----	-----	-----	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

водным транспорта	видом	ведомственные данные	млн. тонн	МИР				0,001	0,002	0,003	0,004
----------------------	-------	-------------------------	-----------	-----	--	--	--	-------	-------	-------	-------

Для решения поставленной цели предусматривается решение следующих задач:

Формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему.

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
Автодорожная отрасль									
Среднее время в пути между городами-хабами в одном направлении в результате реализации автодорожных проектов	Ведомственные данные	часы	МИР, АО "Казавтожол"	115	115	115	110	105	90
Увеличение доли автодорог республиканского значения, переведенных в I и II техническую категорию	Ведомственные данные	%	МИР, АО "Казавтожол"			29	30	31	33
Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	Ведомственные данные	%	МИР, АО "Казавтожол"			85	86	87	88
Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	Ведомственные данные	%	МИО (ответственные) МИР (свод),			65	66	67	68
Доля платных самокупаемых автомобильных дорог республиканского значения	Ведомственные данные	%	АО "Казавтожол", МИР			1	4	25	27
Обеспеченность автомобильных	Ведомственные	%	АО "Казавтожол",			33	52	76	100

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	данные		МИР						
---	--------	--	-----	--	--	--	--	--	--

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения (САИС)	на Ведомственные данные	ед.	МИР			-	18	25	25
--	-------------------------	-----	-----	--	--	---	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Железнодорожный транспорт

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Износ магистральной железнодорожной сети	Данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ"			60	58	56	54
--	---------------------	---	-------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Износ грузового подвижного состава	Данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ"			44	43	42	40
------------------------------------	---------------------	---	-------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Износ пассажирского подвижного состава	Данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ"			46	44	43	42
--	------------------------	---	----------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов	Данные АО "НК "КТЖ"	%	МИР, АО "НК "КТЖ"			29	32	35	40
---	---------------------	---	-------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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
--	---------------------	-----	-----	--	--	---	---	---	---

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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
--	------------	---	-----	--	--	-----	-----	-----	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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
--	---------------------	----------	-----	--	-----	-----	-----	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Автомобильный транспорт

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами	Данные МИО	%	МИО (ответственные), МИР (свод)			80	90	93	96
--	------------	---	---------------------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	Данные МИО	%	МИР			40	43	45	47
---	------------	---	-----	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам	Данные МИО	%	МИО (ответственные), МИР (свод)			60	82	85	90
---	------------	---	---------------------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Сокращение изношенных автобусов регулярных пассажирских маршрутах	доли на	Данные МИО	%	МИО (ответственные), МИР (свод)			65	60	55	50
---	---------	------------	---	---------------------------------	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Сокращение времени прохождения вызова (возможность использования "золотого часа") для оказания помощи при ДТП экстренными оперативными службами, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб	Данные МИР	мин.	МИР				8	6	4
--	------------	------	-----	--	--	--	---	---	---

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение количества перевозчиков такси	Данные МИО	Ед.	МИО (ответственные) МИР (свод)			13 000	14 500	16 000	19 000
--	------------	-----	--------------------------------	--	--	--------	--------	--------	--------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Снижение уровня износа передвижных постов транспортного контроля	Ведомственные данные	%	МИР			75	50	25	0
--	----------------------	---	-----	--	--	----	----	----	---

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Водный транспорт

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	Данные АО "НК "АММТП" и порта Курык	млн. тонн	МИР, АО "НК "КТЖ", АО "НК "АММТП"			19,5	21,5	23,5	23,5
---	-------------------------------------	-----------	-----------------------------------	--	--	------	------	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Доведение доли Казахстана в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Актау и Курык	Данные КМТФ и KTZ Express % shipping		МИР, АО "НМСК "КМТФ", KTZ Express shipping			10	10	25	30
--	--	--	--	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Объем перевозок грузов на внутренних водных путях	Официальные статданные	млн. тонн	МИР				1,2	1,2	1,3	1,4
---	------------------------	-----------	-----	--	--	--	-----	-----	-----	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта до 27 ед.	Данные МИР	ед.	МИР				11	17	22	27
---	------------	-----	-----	--	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Гражданская авиация

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение объема транзитных авиаперелетов	Ведомственные данные	млн.сам.км.	МИР				165,4	168,7	172,1	175,5
--	----------------------	-------------	-----	--	--	--	-------	-------	-------	-------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение числа регулярных международных воздушных сообщений	Ведомственные данные	ед.	МИР			89	91	93	95
---	----------------------	-----	-----	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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
--	----------------------	---	-----	--	--	--	------	---	-----	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Количество пассажиров обслуженных аэропортах РК	в Ведомственные данные	млн. чел	МИР			12,9	14,1	15,1	16,2
---	------------------------	----------	-----	--	--	------	------	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	Ведомственные данные	ед.	МИР			14	14	14	15
---	----------------------	-----	-----	--	--	----	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Снижение административных барьеров на транспорте

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Модернизация автомобильных и техническое дооснащение пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС	Ведомственные данные	%	МФ, ПС КНБ			-	22	44	66
---	-------------------------	---	------------	--	--	---	----	----	----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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
---	----------------------	---	-----	--	--	---	----	----	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Улучшение позиции по показателю "Эффективность таможи" в индексе эффективности логистики Всемирного Банка	Данные Всемирного Банка	место	КГД МФ РК			90		60	
---	-------------------------	-------	-----------	--	--	----	--	----	--

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка	Данные Всемирного Банка	место	МИР, АО "КТЖ"	"НК			60		50	
---	-------------------------	-------	---------------	-----	--	--	----	--	----	--

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Привлечение транзитных грузов по направлению Китай - ЕС	Ведомственные данные	тыс. ДФЭ	МИР, АО "КТЖ"				50,1	104,2	218,8	481
---	----------------------	----------	---------------	--	--	--	------	-------	-------	-----

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Привлечение транзитных грузов по направлению Россия, ЕС – Средняя Азия	Ведомственные данные	млн. тонн	МИР, АО "НК "КТЖ"			9	10	11	12
--	----------------------	-----------	-------------------	--	--	---	----	----	----

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", 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", 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 на местах размещения по внутреннему туризму (резиденты) в	Данные МИР	%	МИР, МИО	100,0 (3 129 576 чел.)	99,5 (3 115 416 чел.)	104,9	145,5	78,7	107,3

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Увеличение обслуженных посетителей на местах размещения по въездному туризму (нерезиденты) в сравнении с предыдущим годом	Данные МИР	%	МИР, МИО	100,0 (679 018 чел.)	101,9 (692 250 чел.)	102,0	156,4	73,7	106,2
---	---------------	---	----------	----------------------------	----------------------------	-------	-------	------	-------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Количество транзитных посетителей, въехавших в Казахстан*	Данные МИР	%	МИР, 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 МНЭ	%	МНЭ, МИО	67	65	63	60	57	53

5. Исключен Указом Президента РК от 29.12.2016 № 398.

6. 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	Данные МОН	%	МОН	78,6	81,1	82,7	87,5	90	100

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Количество подготовленных кадров в профильной магистратуре базовых вузов для приоритетных отраслей ГПИИР	11 Данные МОН	ед.	МОН				1900	2800	3500
--	------------------	-----	-----	--	--	--	------	------	------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Количество партнеров в лице ведущих зарубежных научных парков, компаний и международных финансовых организаций ¹	Данные МОН	ед.	МОН		1	2	3	6	6
---	------------	-----	-----	--	---	---	---	---	---

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

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
--	------------	-----	-----	------	------	------	------	-------	-------

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Количество зарегистрированных научных программ, выполняемых на базе лабораторий коллективного пользования	Данные МЗСР	ед.	МЗСР	5	8	10	13	15	18
---	-------------	-----	------	---	---	----	----	----	----

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

7. 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"		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"		7 922	19 786	21 247	21 539	21 597

8. 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", МИР		1500	2000	650	800	950
Охват территории Республики Казахстан авиационной поддержкой использованием	Данные АО "НУХ "Байтерек"	%	МИР, АО "НУХ "Байтерек"	62					

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Пассажиροоборот в железнодорожном транспорте за счет Программы	Данные АО "НК "КТЖ"	млн. пасс-км	МИР, АО "НК "КТЖ", АО "НУХ "Байтерек"				150	150	150
--	---------------------	--------------	---------------------------------------	--	--	--	-----	-----	-----

9. Поддержка экспорта.

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 несырьевого экспорта предприятий, получивших поддержку в рамках Программы	Данные АО "НУХ "Байтерек"	млрд. тенге	МИР, АО "НУХ "Байтерек"		21,7	105	105	105	105

10. Повышение конкурентоспособности субъектов АПК.

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
Производительность труда в сельском хозяйстве	Данные КС МНЭ РК	тыс. тенге	МСХ	572, 8	750	990	1050	1100	1300

11. Обеспечение инфраструктурой проектов Единой программы поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса-2020"

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
Обеспеченность инфраструктурой промышленных зон	Данные МНЭ	%	МНЭ, МИО		100	100			
Обеспечение инфраструктурой проектов предпринимателей	Данные МНЭ	Ед.	МНЭ, МИО		42	27			

12. Обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

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

13. 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

Сноска. Раздел 5 с изменениями, внесенными указами Президента РК от 11.05.2016 № 255; от 12.12.2016 № 389; от 29.12.2016 № 398.

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. Они 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

Сноска. Подраздел 5.1 в редакции Указа Президента РК от 12.12.2016 № 389.

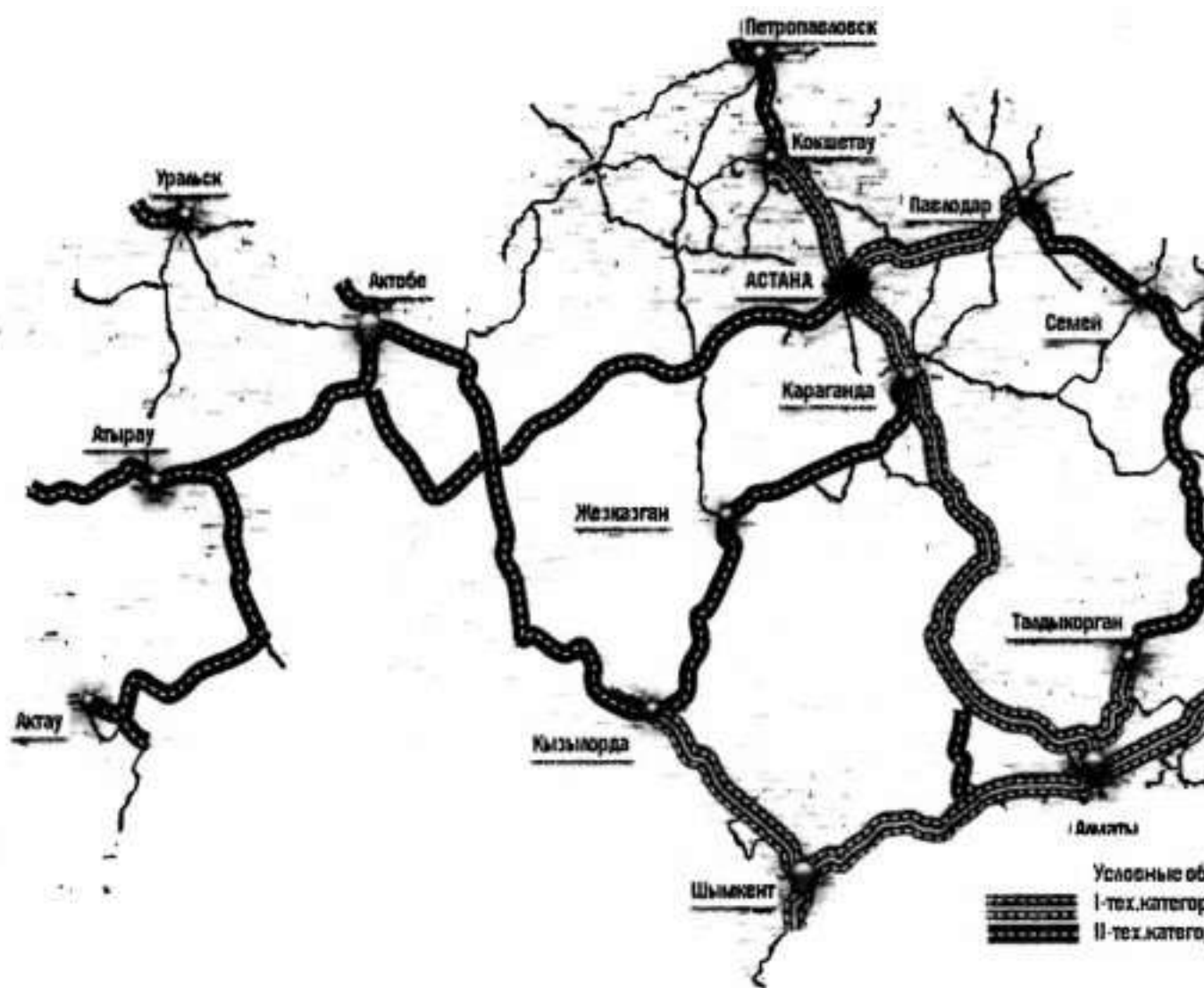
1. Развитие автомобильных дорог

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 будет построено и реконструировано более 8 тыс. км 1-ой и 2-ой категорий автомобильных дорог.

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. Автомобильная дорога будет переведена 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 цементо- 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.

Проект "Центр-Запад" по направлению "Астана - Аркалык - Торгай - Иргиз - Шалкар - Кандыагаш" с примыканием к дороге "Актобе - Атырау - Астрахань" соединит Астану с западными регионами, тем самым будут созданы условия для увеличения грузооборота между центральными и западными регионами, их кооперации, интеграции перевозок автомобильного, морского и железнодорожного транспорта, откроются новые рынки для отечественных товаров через казахстанские морские порты. Автомобильная дорога будет по отдельным участкам переведена во 2-ую техническую категорию с асфальтобетонным покрытием, среднесуточная интенсивность в перспективе составит до 9 тыс.авт/сут. Проект будет завершен в 2021 году.

Наряду с завершением строительства международного транспортного коридора "Западная Европа - Западный Китай" будут реализованы в 2016-2019 годах проекты по строительству и реконструкции следующих автомобильных дорог: Алматы - Усть-Каменогорск, Астана - Петропавловск - гр.РФ, Кызылорда - Жезказган - Караганды - Павлодар, 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-Карабутак, Узынагаш - Карасай батыр.

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 "Нурлы Жол", который будет вторым автомобильным пунктом пропуска на казахстанско-китайской границе. "Нурлы Жол" 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 (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.

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":

1) 31 объект сервиса планируется финансировать за счет республиканского бюджета, в том числе в рамках проектов по направлениям "Центр - Юг", "Центр - Восток", "Центр - Запад", а также других проектов реконструкции автодорог;

2) 229 объектов сервиса планируется построить, преобразовать или доукомплектовать в комплексные объекты сервиса путем привлечения сетевых бизнес-структур, в том числе субъектов крупного предпринимательства и заинтересованных инвесторов.

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 планируемыми объектам сервиса местными исполнительными органами.

В рамках развития автодорожной отрасли будет рассмотрена возможность внедрения платности на 7 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, Петропавловск - Щучинск, 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 предусмотрены 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, по 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.

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 созданы 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, и транспортно-логистические центры в регионах.

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

В 2015 году построена новая железнодорожная линия Боржакты - Ерсай протяженностью 14 км, которая позволила соединить перспективный паромный комплекс Курык с железнодорожной магистралью и в дальнейшем позволит обслуживать строящиеся производства, такие как

судостроительный/судоремонтный завод, завод металлоконструкций и иные объекты, планируемые к размещению в непосредственной близости с территорией порта Курык.

До конца 2016 года планируется ввод в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии "Жезказган - Бейнеу", которая свяжет между собой центр и запад страны. Ввод данной магистрали обеспечит формирование кратчайшего железнодорожного сообщения из Центрального Казахстана в порт Актау, до границы с Туркменистаном и в страны Персидского залива и сформирует основной каркас железных дорог страны.

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 начата реализация проекта "Развитие железнодорожного узла Астаны, включая строительство вокзального комплекса" за счет собственных средств АО "НК "КТЖ". 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, в том числе с учетом планируемого количества посетителей Международной специализированной выставки "ЭКСПО-2017". Завершение строительства нового вокзала запланировано на май 2017 года. При этом реализация проекта требует значительного объема инвестиций. Основываясь на международной практике, реализация таких крупных инфраструктурных проектов, являющихся социальнозначимыми и направленными на достижение стратегических целей страны, производится путем финансирования из различных источников. В этой связи, при строительстве нового вокзала будет рассмотрена возможность применения дополнительных мер поддержки.

В целях обновления пассажирских вагонов для обеспечения социально значимых перевозок в 2016 - 2017 годах 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.

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 отдельно. Это будет достигнуто путем дальнейшего развития смешанных (мультимодальных) перевозок в стране.

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 инфраструктуры, повышению уровня сервиса, устранению барьеров, а также внедрению методов эффективного риск-менеджмента, упрощению таможенных процедур и переходу на электронную таможенную.

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. При этом в 2017 году будет проведена работа по сбору и анализу необходимой статистической информации в сфере услуг в транспортной сфере для последующего определения показателей, по результатам которой в Программу будут включены соответствующие показатели с 2018 года.

В этой связи, в целях повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой и оперативного решения задач по развитию транзита и логистики проводится ускоренное развитие внутренней и внешней терминальной сети в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков.

Для этого, будут созданы транспортно-логистические центры как внутри Казахстана (г.г. Астана "2-ая очередь", Шымкент, Актобе, Костанай, Павлодар, Актау, Атырау, Уральск, Семей), так и за ее пределами (КНР, РФ, Литва, Иран, Индия).

За пределами Казахстана планируется строительство международной логистической зоны ШОС в г. Ляньюньган, по другим внешним проектам транспортно-логистических центров ведутся маркетинговые исследования и переговоры с заинтересованными инвесторами по участию в проектах.

Кроме этого, внедрена целевая модель организации управления железнодорожной отраслью. Для этого перевозочная деятельность и магистральная железнодорожная сеть разделена и включает 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.

Таким образом, будет создана оптимальная структура железнодорожного транспорта, способствующая развитию перевозчиков и обеспечению недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры.

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 будут разработаны рекомендации по совершенствованию системы формирования и регулирования тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и новой методологии 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 дальнейшего развития рынка грузоперевозок и повышения конкурентоспособности отечественных компаний будет проработан вопрос выведения услуг оперирования грузовых вагонов и аренды грузовых вагонов из-под государственного ценового регулирования.

Между тем сохраняется дифференциация тарифов по родам грузов в зависимости от номенклатуры перевозимых грузов и объемов перевозок.

Следовательно, существующая система установления тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и перевозку грузов свидетельствует о наличии неравных условий доступа к услугам магистральной железнодорожной сети национального перевозчика грузов относительно частных перевозчиков, подстраивающихся под клиента, проводящих гибкую ценовую политику, предлагающих лучшие условия.

Комплексная реализация Программы будет направлена на создание условий для развития конкуренции и возможности свободного формирования цен на основе рыночного механизма спроса и предложения.

Тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети останутся регулируруемыми государством.

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.

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, аулы), 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 повысит мобильность населения.

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

Дальнейшие меры по увеличению конкурентоспособности отечественных перевозчиков позволят увеличить долю отечественных перевозчиков на международном рынке грузоперевозок до сорока семипроцентного 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.

Реализация проекта паромной переправы в порту Курык с завершением первой очереди в 2016 году откроет возможность организовать морскую транспортировку генеральных и наливных грузов без расходов по перевалке в портах отправления и назначения с диверсификацией маршрутов экспорта нефти и нефтепродуктов казахстанских грузоотправителей.

В результате у Казахстана появится два полноценных морских порта. Общая пропускная способность через казахстанские порты на Каспийском море составит порядка 23,5 млн. тонн к 2020 году, в том числе паромный комплекс Курык сможет обеспечить объем перевалки до 4 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.

В условиях создания комплекса транспортно-логистической цепочки планируется продолжить наращивание сухогрузного и торгового флота. В частности, к 2020 году будет рассмотрена возможность приобретения 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.

При этом техническую годность судов планируется обеспечить судостроительно-судоремонтным заводом в порту Курык, ввод которого ожидается 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 обеспечения конкурентоспособности торгового флота необходимо привести систему безопасности отрасли до уровня современных требований Международной морской организации (ИМО), в том числе за счет создания в морских портах навигационных систем управления движением судов.

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.

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.

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

5. Развитие гражданской авиации

В целях увеличения пропускной способности аэропортов и снятия ограничений с операционной деятельности 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.

Так, в 2015 года начата реконструкция пассажирского терминала аэропорта города Астаны с завершением в 2017 году. Проектом предусмотрены расширение существующего пассажирского терминала и доведение пропускной способности с 750 пасс/час до 1750 пасс/час или до 7 млн. пассажиров в год, что обеспечит комфортное обслуживание гостей и участников международной выставки ЭКСПО-2017.

В 2016 году будет завершена реконструкция ВПП аэропорта города Петропавловска, планируется провести работы по расширению и удлинению искусственной ВПП, установке светосигнального оборудования и строительству аварийно-спасательной станции.

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.

Кроме того, развитие малой авиации становится важной сферой 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.

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 сервисной модели информатизации государственных органов через приобретение готовых сервисов на рынке услуг согласно законодательству Республики Казахстан.

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 будет рассмотрена возможность проведения модернизации 24 пунктов пропуска, в том числе 11 автомобильных, 12 воздушных и 1 железнодорожного.

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 для возможности перестроения транспортных средств до въезда на территорию в автомобильные пункты.

В 2016-2017 годы 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 имеющихся 4-х казахстанских спутников.

Проект ИТС планируется реализовать в 2017-2020 годах по методу государственного-частного партнерства с возможностью привлечения инвестиций.

ИТС будет включать в себя комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем (камеры видеонаблюдения, метеодатчики, информационное табло и т.д.), решающих задачи мониторинга и управления дорожным движением, уведомления водителей о дорожных условиях и электронной оплаты услуг.

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.

Также внедрение системы экстренного вызова при авариях и катастрофах (далее - ЭВАК) направлено на снижение времени реагирования экстренных оперативных служб при ДТП на автомобильных

дорогах и позволит увеличить результативность спасательных мероприятий.

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 ТС с информационными системами России и Беларуси 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 Таможенного союза 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 Таможенного союза автомобильным транспортом;

с 1 октября 2014 года в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Наряду с введенными режимами предварительного информирования о товарах, ввозимыми автомобильным и железнодорожными транспортом, с 1 апреля 2017 года будет введено обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых воздушным транспортом.

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

Также прорабатывается вопрос по принципиальным положениям и нормам проекта Решения "О введении обязательного предварительного

информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза морским транспортом".

Введение обязательного предварительного информирования, с одной стороны, позволяет минимизировать риск возникновения нарушений таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства государств - членов Таможенного союза, а с другой стороны, ускоряет совершение таможенных операций за счет использования предварительной информации при регистрации прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза 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 РК и стран ЕАЭС.

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, повысит качество совместного контроля уполномоченных государственных органов за ввозом товаров и дальнейшим их перемещением.

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 ускорения 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.

5.2. Развитие индустриальной инфраструктуры и инфраструктуры туризма

Сноска. Подраздел 5.2 с изменениями, внесенными указами Президента РК от 11.05.2016 № 255; от 12.12.2016 № 389.

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.

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 6%. 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 единая газотурбинная электростанция, комплексы по водоочистке и водоподготовке, единая установка производства технических газов.

При необходимости и с учетом эффективного использования средств Национального фонда, выделенных в 2014-2015 годах, для дальнейшего строительства инфраструктуры СЭЗ "НИНТ" будет проработан вопрос дополнительного финансирования при распределении объема финансирования настоящей Программы на 2017 год.

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 логистической зоне СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота" будет построен "Сухой порт", который будет обслуживать железнодорожные составы из Китая с узкой колеей и казахстанские железнодорожные составы с широкой колеей. Железнодорожные пути, ведущие внутрь и наружу "Сухого порта", будут выходить из территории через путепровод, пересекая автомагистраль "Западная Европа - Западный Китай".

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

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

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

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

При этом отдельные проекты создания индустриальных 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 туристской отрасли до 2020 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), отдаленностью от океана, а также привлекательностью других сфер, как рынок недвижимости и торговли. 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.

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

Будут рассмотрены возможности масштабирования опыта г. Астаны и ЮКО на другие регионы Казахстана.

Помимо этого будут рассмотрены следующие меры нефинансового характера:

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");

внедрение упрощенного порядка получения виз для организованных туристских групп из ключевых рынков Ирана, Индии, Тайланда; сотрудничество с представителями отраслевых ассоциаций и бизнеса по

актуализации учебных планов высших учебных заведений по специальности "Туризм";

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 связать энергообеспечение северного, восточного и южного регионов страны, снизить зависимость от внешних поставщиков и эффективно перераспределять энергию в случае дефицита, кроме того, положительно отразится на стоимости электричества, что, в свою очередь, скажется на снижении стоимости товаров, работ и услуг в экономике.

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 - 2017 гг.;

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 предпроектных и проектно-сметных документаций 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 в республиканский бюджет для предоставления бюджетных кредитов и субсидий, займов МФО и других источников.

Кредитование проектов из республиканского бюджета за счет средств Национального фонда Республики Казахстан 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 рабочей группой, созданной уполномоченным органом в области коммунального хозяйства.

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 53% 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 Укрепление жилищной инфраструктуры

Сноска. Подраздел 5.5 исключен Указом Президента РК от 29.12.2016 № 398.

5.6 Развитие инфраструктуры в сфере образования

Сноска. Подраздел 5.6 с изменениями, внесенными Указом Президента РК от 11.05.2016 № 255.

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 2011-2020 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 в 2015 - 2017 годах 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.

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

5.7. 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 в период с 2015 по 2017 годы 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 будут 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.

5.8. 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, используемых 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 по

вступлению Казахстана в ВТО в части соответствия Республики Казахстан требованиям данной организации, 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

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

Сноска. Подраздел 5.9 с изменением, внесенным Указом Президента РК от 12.12.2016 № 389.

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, 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.

5.10. Стимулирование предэкспортного и экспортного финансирования

Сноска. Подраздел 5.10 с изменением, внесенным Указом Президента РК от 12.12.2016 № 389.

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) исключен Указом Президента РК от 12.12.2016 № 389;

2) срок кредитования/лизинга - в зависимости от структуры сделки, но не более 20 лет;

3) 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.

5.11. 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 (данная мера позволит увеличить кредитование СХТП на сумму порядка 60 млрд. тенге в 2015 году);

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 - 1%, 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".

5.12. Реализация начатых проектов кредитного жилья и защита долевых вкладов

Сноска. Подраздел 5.12 исключен Указом Президента РК от 29.12.2016 № 398.

5.13. 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 Актюбинской, 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.

5.14. Развитие инфраструктуры качества продукции

Целью развития лабораторной базы являются реализация требований технических регламентов Таможенного союза, 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.

5.15. 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).

В 2015 году планируется начало работ по объекту "Комплексные геолого-геофизические исследования по опорным региональным профилям (геотраверсы) в Сырдарьинском осадочном бассейне - 2 геотраверса".

Работы рассчитаны на 3 (три) года в период с 2015-2017 годы и будут осуществляться из расчета начало/продолжение/завершение работ - 30/50/20 (в процентном эквиваленте) соответственно.

Целью 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 нефтегазонакопления 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 определяют 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.

6. Этапы реализации Программы

Сноска. Раздел 6 исключен Указом Президента РК от 11.05.2016 № 255.

7. Необходимые ресурсы

Сноска. Раздел 7 в редакции Указа Президента РК от 12.12.2016 № 389; с изменениями, внесенными Указом Президента РК от 29.12.2016 № 398.

Мероприятия и инвестиционные проекты Госпрограммы "Нұрлы жол" 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 7,6 трлн. тенге, в том числе:

Источники финансирования	Необходимые (млрд. тенге)	средства
Всего расходы по Программе:	7 676,1	
Республиканский бюджет	429,4	
Национальный фонд	2 355,9	
Местный бюджет	299,4	
Международные финансовые институты и организации	3 954,2	
Собственные средства национальных компаний и институтов развития	597,9	
Частные инвестиции и ГЧП	39,3";	

Общий объем средств Национального фонда Республики Казахстан, привлекаемых для реализации Программы, составит в эквиваленте 9 млрд. долларов США на период с 2015 по 2017 годы.

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.

Расшифровка аббревиатур:

Сноска. Расшифровка аббревиатур с изменениями, внесенными Указом Президента РК от 29.12.2016 № 398.

Утратил силу

АО "НК "КТЖ"	-	акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы"
АО "KEGOC"	-	акционерное общество "Казахстанская компания по управлению электрическими сетями"
АО "КазЦентрЖКХ"	-	акционерное общество "Казахстанский центр модернизации и развития жилищно-коммунального хозяйства"
АО "БРК"	-	акционерное общество "Банк Развития Казахстана"
АО "ФРП "Даму"	-	акционерное общество "Фонд развития предпринимательства "Даму"

Утратил силу

АПК	-	агропромышленный комплекс
АТС	-	автотранспортные средства
БАКАД	-	Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога
ВВП	-	внутренний валовой продукт
ВИЭ	-	возобновляемые источники энергии
ВЛ	-	высоковольтная линия
ВПП	-	взлетно-посадочная полоса
ВРП	-	валовой региональный продукт
ВЭФ	-	Всемирный экономический форум
ВТО	-	Всемирная торговая организация
ГОК	-	горно-обогатительный комбинат

Утратил силу

ГПИИР	-	Государственная программа индустриально-инновационного развития на 2015 - 2019 годы
ГЧП	-	государственно-частное партнерство
ДТП	-	дорожно-транспортное происшествие
ЕАЭС	-	Евразийский экономический союз
ЕЭС	-	единая электроэнергетическая система
ЖКХ	-	жилищно-коммунальное хозяйство
ИКИ	-	инженерно-коммуникационная инфраструктура
ИФО	-	индекс физического объема
КПД	-	коэффициент полезного действия
КРС	-	крупно-рогатый скот
МВФ	-	Международный валютный фонд
МИО	-	местный исполнительный орган
МСБ	-	малый и средний бизнес
МФО	-	международные финансовые организации
ОЭСР	-	Организация экономического сотрудничества и развития
ПС	-	подстанция
ПСД	-	проектно-сметная документация
СЭЗ	-	специальные экономические зоны
ТР	-	технический регламент
ТС	-	Таможенный союз

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

FIDIC

- Международная федерация инженеров-консультантов

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

Утратил силу

© 2012. РГП на ПХВ Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан