

Қазақстан Республикасы
Президентінің
2015 жылғы 6 сәуірдегі
№ 1030 Жарлығымен
БЕКІТІЛГЕН

«Нұрлы жол»

инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған
МЕМЛЕКЕТТІК БАҒДАРЛАМАСЫ

Астана, 2015 жыл

Мазмұны

1. Бағдарлама паспорты
2. Кіріспе
3. Ағымдағы жағдайды талдау
4. Бағдарламаның мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары және оны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіштері
5. Негізгі бағыттар, қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары және тиісті шаралар
6. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері
7. Қажетті ресурстар

1. БАҒДАРЛАМА ПАСПОРТЫ

Бағдарламаның атауы	«Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы
Әзірлеу үшін негіздеме	Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 11 қарашадағы «Нұрлы жол - болашаққа бастар жол» атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі <u>жалпыұлттық жоспардың</u> 4-тармағы
Бағдарламаны әзірлеуге жауапты мемлекеттік орган	Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі
Бағдарламаны іске асыруға жауапты	Орталық және жергілікті мемлекеттік органдар

мемлекеттік органдар

Бағдарламаның мақсаты Қазақстанның ұзақ мерзімді экономикалық өсуін қамтамасыз ету үшін хаб қағидатында тиімді инфрақұрылым түзу негізінде елдің макроөңірлерін ықпалдастыру арқылы бірыңғай экономикалық нарық қалыптастыру, сондай-ақ сыртқы нарықтардағы конъюнктураның нашарлауы жағдайларында экономиканың жекелеген секторларын қолдау бойынша дағдарысқа қарсы шараларды іске асыру

Міндеттер

- 1) «шұғыла» қағидаты бойынша тиімді көліктік-логистикалық инфрақұрылым құру;
- 2) индустриялық инфрақұрылымды және туристік инфрақұрылымды дамыту;
- 3) Бірыңғай электр энергетикалық жүйе шеңберінде энергетикалық инфрақұрылымды нығайту;
- 4) тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық инфрақұрылымын және жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу);
- 5) азаматтар үшін тұрғын үйдің қолжетімділігін арттыру;
- 6) білім беру саласының инфрақұрылымын дамыту;
- 7) кәсіпкерлік субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;
- 8) отандық машина жасауды қолдау;
- 9) экспортты қолдау;
- 10) АӨК субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;
- 11) Бизнестің жол картасы - 2020 жобаларын инфрақұрылыммен қамтамасыз ету;
- 12) зертхана базаларын дамыту арқылы өнім сапасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету;
- 13) болжамды ресурстарды бағалай отырып, Қазақстан аумағының зерттелуін қамтамасыз ету

Іске асыру мерзімі

2015 - 2019 жылдар

Нысаналы индикаторлар

- мынадай нысаналы индикаторларға қол жеткізу:
- 1) 2019 жылы 2014 жылға қатысты ЖІӨ-нің 15,7%-ға өсуін қамтамасыз ету;
 - 2) 2015 - 2019 жылдары 395,5 мың адамға арналған жұмыс орындарын құру, оның ішінде:
 - тұрақты - 86,9 мың адам;
 - уақытша - 308,6 мың адам;

3) 2019 жылы базалық инфрақұрылым сапасы бойынша ДЭФ рейтингін 57-орынға дейін жоғарылату

Қаржыландыру көздері мен көлемі

Қазақстан Республикасының Ұлттық қоры есебінен жалпы шығыстар:

2015 жылы - 796 млрд. теңге;

2016 жылы - 379 млрд. теңге;

2017 жылы - 3 млрд. АҚШ долларына дейінгі баламаны құрайды.

Халықаралық қаржы институттарының қаражаты есебінен қоса қаржыландырудың индикативтік көлемі шамамен 8,97 млрд. АҚШ долларын құрайды.

Ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты есебінен қаржыландыру 241,4 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде:

2015 жылы - 32,8 млрд. теңге;

2016 жылы - 59,2 млрд. теңге;

2017 жылы - 63,9 млрд. теңге;

2018 жылы - 50,5 млрд. теңге;

2019 жылы - 35 млрд. теңге.

2. Кіріспе

«Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған осы мемлекеттік бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) Мемлекет басшысының 2014 жылғы 11 қарашадағы «Нұрлы жол - болашаққа бастар жол» атты Қазақстан халқына Жолдауыніске асыру мақсатында әзірленді.

Бағдарлама Алматы, Астана, Ақтөбе, Шымкент және Өскемен қалаларын ұлттық және халықаралық деңгейдегі хаб-қалалар ретінде айқындай отырып, елдің макроөңірлерін қалыптастыру арқылы Қазақстанның бірыңғай экономикалық нарығын құруға бағытталған.

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

Хаб-қалаларды дамыту және макроөңірлерді ықпалдастыру көлік, индустриялық, тұрғын үй, әлеуметтік және энергетикалық инфрақұрылымдарды тиімді дамыту негізінде қамтамасыз етіледі, құрылыс материалдарына, өнеркәсіп өніміне және жабдыққа айтарлықтай сұраныс тудырады, өңдеу өнеркәсібінің дамуына ықпал етеді.

Іскерлік белсенділікті ұлғайту мақсатында өңдеу өнеркәсібі саласындағы шағын және орта бизнес, ірі кәсіпкерлік үшін

қаржыландырудың қолжетімділігін арттыру бойынша жұмыс жалғасады.

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

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

Инфрақұрылымдық жобаларды іске асырудан кешенді, синергетикалық нәтиже алу үшін ілеспе іс-шаралар қолданыстағы бағдарламалық құжаттар (Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасы индустриялық-инновациялық дамудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы, Өңірлерді дамытудың 2020 жылға дейінгі бағдарламасы, Бизнестің жол картасы - 2020, Жұмыспен қамту жол картасы - 2020, Отын-энергетикалық кешен тұжырымдамасы, Қазақстан Республикасы білім беруді дамытудың 2011 - 2020 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы) шеңберінде жүзеге асырылатын болады.

3. Ағымдағы жағдайды талдау

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

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

Екіншіден, экономиканың және экономикалық байланыстардың өсуі, бизнестің жоғары көлік шығындары, сондай-ақ қалыптасып келе жатқан жаңа өңірлік нарықтар елдің инфрақұрылымдық мүмкіндіктерін арттыруды болжамдайды.

Қазақстанда ішкі бірыңғай нарықтың қалыптасуын мынадай факторлар қиындатады:

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

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

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

тұрғын үй-коммуналдық және әлеуметтік салалар жүйесінің біркелкі дамымауы.

Макроөңірлердің 2013 жылғы көрсеткіштері

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

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

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

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

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

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

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

Солтүстік макроөңірде урбандалу деңгейі 47%-ды құрады. Өңір өмір сүру ұзақтығының ең төмен болуымен (68,7 жас) және бала туу деңгейінің

төмендігімен (1000 адамға 16 адам) ерекшеленеді. Өңірде орташа жас 36 жасты құрайды. Сонымен қатар теріс көші-қон сальдосы байқалады: 2009 жылдан бері көшіп келген адамдарға қарағанда, көшіп кеткендер саны 21 мыңға артық. Экономикалық тұрғыдан белсенді халық үлесі ел бойынша ең жоғары (60%). Өңірде еңбек ресурстарының тапшылығы (4,6 мың адам) сезіледі.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Өңірдегі ШОБ үлесі ең жоғары, ол ЖӨӨ-нің шамамен 40%-ын өндіреді. Дегенмен, бақыланбайтын көші-қон, әсіресе оңтүстік өңірлерден көшіп-

кону қала халықты қажетті инфрақұрылыммен қамтамасыз ете алмайтын жағдайға алып келеді.

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

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

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

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

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

Әлемдік экономиканың өсу қарқынының баяулауымен байланысты сыртқы тәуекелдер ұлғайған және әлемдік нарықтар конъюнктурасы нашарлаған жағдайларда да инфрақұрылымды дамытуға қосқан үлес ақталады. Екінші жағынан инфрақұрылымды дамыту орта мерзімді кезеңде Қазақстан экономикасының орнықты өсуін қамтамасыз ету үшін өзіндік түрткі болмақ.

Инфрақұрылымды дамытудың өзектілігін халықаралық тәжірибе де растайды.

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

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

ДЭФ «The Global Competitiveness Report 2014 - 2015» есебінде «базалық

инфрақұрылым сапасы» деген критерий бойынша Қазақстан әлемнің 144 елінің ішінде 62-орында тұр.

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

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

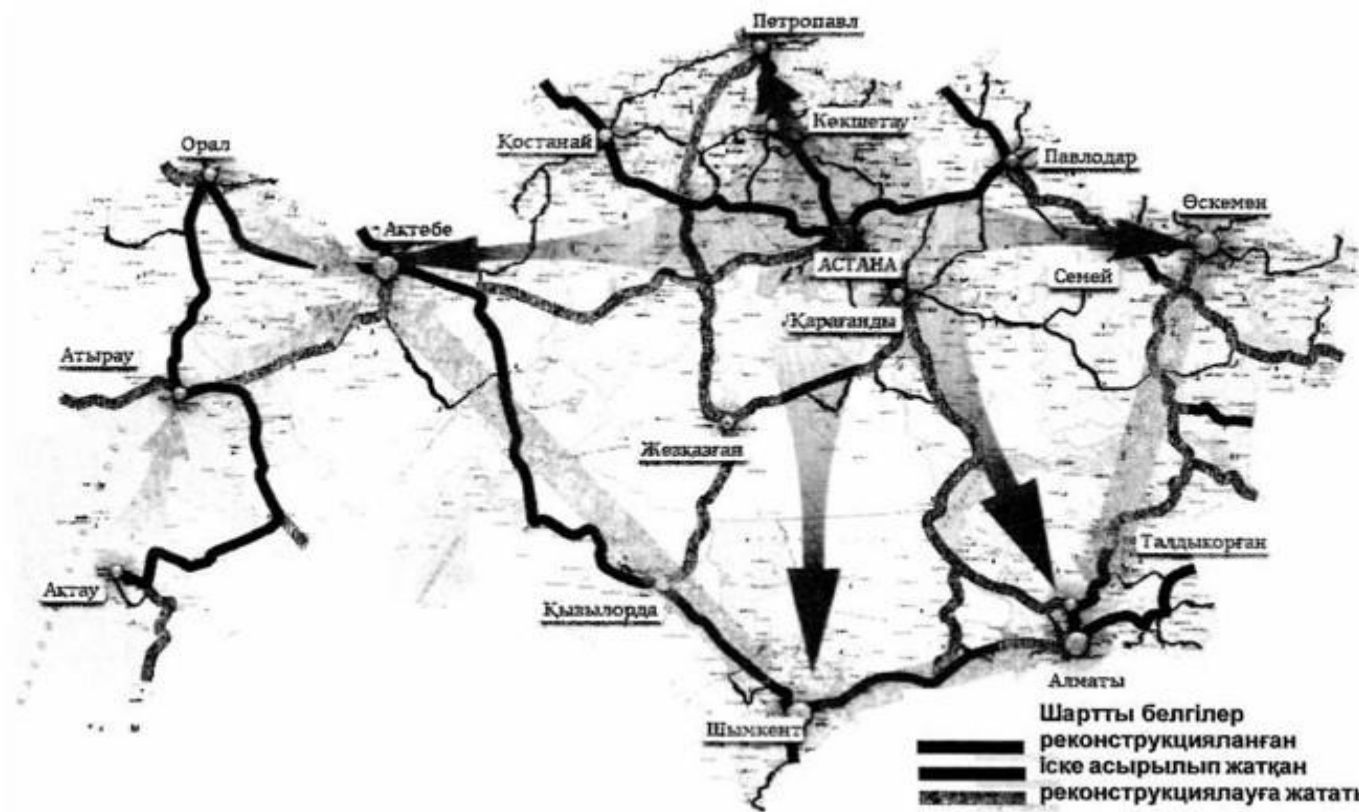
Осылайша, макроөңірлерді дамыту бағыттарын негізге ала отырып, инфрақұрылымды дамытудың «шұғыла» тәсілін қамтамасыз ету қажет.

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

Бүгінгі күні еліміздің ірі қалаларының бәрі бір-бірімен қазіргі бар жолдар арқылы байланысқан. Алайда, көлік құралдары қозғалысының орташа тәуліктік қарқындылығының болжамды артуына қарай хаб-қалаларды байланыстыратын жолдарды реконструкциялау және неғұрлым жоғары техникалық санатқа көшіру қажет. Сонымен бірге, жолдың ұзындығын және жол жүру уақытын қысқарту үшін хаб-қалалар арасында тура жолдар салу мүмкіндігін қарастырған жөн. Мысалы, бүгінде Астанадан Ақтөбеге дейінгі жол Қостанай арқылы салынған. Арқалық, Торғай, Қарабұтақ арқылы тура жол салу бұл қалалардың арасындағы жол жүру уақытын 7 сағатқа қысқартар еді.

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

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарының жай-күйі



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

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

Бүгінгі күні Астананың өңірлермен қатынасын жақсарту үшін республикалық трассалар салу жұмысы жүргізілуде. Айталық, «Орталық-Оңтүстік» бағыты бойынша 273 км автожолда жұмыстар жүргізілуде, «Орталық-Шығыс» жобасы бойынша 570 км жол реконструкциялаумен қамтылған, батыс бағытында Ақтау - Бейнеу жолында жұмыстар жүргізілуде, оларды 2016 жылы аяқтау жоспарланып отыр.

Осы Бағдарлама шеңберінде басым автожол жобаларын іске асыру Қазақстан Республикасы автомобиль жолдарының тұтас әрі тиімді инфрақұрылымын қалыптастыруға, қолданыстағы Көлік жүйесі инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасының іс-шараларын толықтыруға, ел макроөңірлерінің «шұғыла» қағидаты бойынша толыққанды ықпалдасуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Қазіргі уақытта республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының бойында 2 357 сервис объектісі орналасқан, оның 41%-ы - автомай құю станцияларына, 42%-ы - сауда-саттық және тамақтану пункттеріне, 5,3%-ы - қонақүйлерге, 7,3%-ы - техникалық қызмет көрсету станцияларына, қалған 4,4%-ы автотұрақтарға тиесілі. «Жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары. Жол сервисі объектілеріне және олардың көрсетілетін қызметтеріне қойылатын талаптар» ұлттық стандартына сәйкес жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарында жол сервисі және жол қызметі объектілері көрсететін қызметтерге қойылатын жалпы талаптар, сондай-ақ оларды орналастыру мен жайластыру қағидалары белгіленген.

Тұтастай алғанда, республикалық автомобиль жолдары желісінде жалпы қажеттілік 400-ден астам кешенді сервис объектісін құрайды. Бүгінгі таңда сервистік көрсетілетін қызметтердің бәрін толық қамтитын 44 кешенді объект қана бар. Сонымен бірге, жол маңындағы сервис объектілерінің басым бөлігі қызмет көрсету сапасының ең төменгі талаптарына сәйкес келмейді және олар халықаралық транзит тасымалын да, ішкі сұранысты да толық қамтамасыз етуге қабілетсіз.

Қалыптасқан жағдай инвестициялық тартымдылықтың төмен болуына, капиталдың көп қажет болуына және табиғи коммерциялық тәуекелдерге негізделген.

2020 жылға дейін республикалық бюджет және жекеше инвесторларды тарту есебінен, бекітілген талаптар бойынша 260 сервис объектісін салу жоспарланып отыр:

1) 31 сервис объектісі республикалық бюджет есебінен, оның ішінде 12-сі «Орталық - Оңтүстік», «Орталық - Шығыс», «Орталық - Батыс» бағыттары бойынша жобалар шеңберінде, ал қалған 19-ы автомобиль жолдарын реконструкциялаудың басқа жобалары шеңберінде қаржыландырылады;

2) 129 сервис объектісін шағын және орта бизнесті тарту есебінен кешенді орталықтарға топтастыру жоспарланып отыр;

3) қолданыстағы 100 объектіні «ҚазМұнайГаз» ҰК» акционерлік қоғамы, «Гелиос» ЖШС, «Газпромнефть Қазақстан» ЖШС, «Sinoil» ЖШС сияқты ірі компаниялар брендингін дамыту мақсатында сервис орталықтарына қайта құру жоспарланып отыр.

Қазақстан Республикасы Көлік жүйесі инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасында Қазақстан Республикасының бүкіл аумағында автовокзалдар мен автостанцияларды дамыту көзделген. Бүгінгі күні «Автовокзалдардың, автостанциялардың және жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің көрсетілетін қызметтері» ұлттық стандарты бекітілген. 2014 жылы жергілікті атқарушы органдар қолданыстағы 172 автовокзал мен автостанцияның 44-ін ұлттық стандартта белгіленген талаптарға сәйкес келтірді.

Хаб-қалаларда қойылатын талаптарға сәйкес келетін 11 автовокзал бар: Шымкентте - 5 автовокзал, Алматыда - 2 автовокзал, Ақтөбеде - 2

автовокзал және 2 автостанция, Өскемен қаласының 3 автовокзалы және Астана қаласының автовокзалы қойылатын талаптарға сәйкес келмейді.

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

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

Ақтөбе қаласы автовокзалының өткізу қабілеті айына 250 мың жолаушыны құрайды. Облысшілік автобус қатынастарын дамыту үшін 2015 жылы облыс бойынша автостанциялар және 2020 жылға дейін жолаушыларға қызмет көрсететін 7 пункт салу жоспарлануда.

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

Өскемен қаласында бүгінгі таңда 3 автовокзал жұмыс істейді, олардың жалпы өткізу қабілеті 105 мың жолаушыны құрайды. Көрсетілген автовокзалдар қажеттілікті толығымен қамтамасыз етеді, сондай-ақ халық саны ұлғайған кезде жолаушыларға қызмет көрсетуге мүмкіндік беретін резервтер бар. Бұл өңірде автобус тасымалдарының жиі пайдаланылатынын ескере отырып, 2020 жылға дейін 1 автостанция мен жолаушыларға қызмет көрсететін 18 пункт салу да жоспарланып отыр.

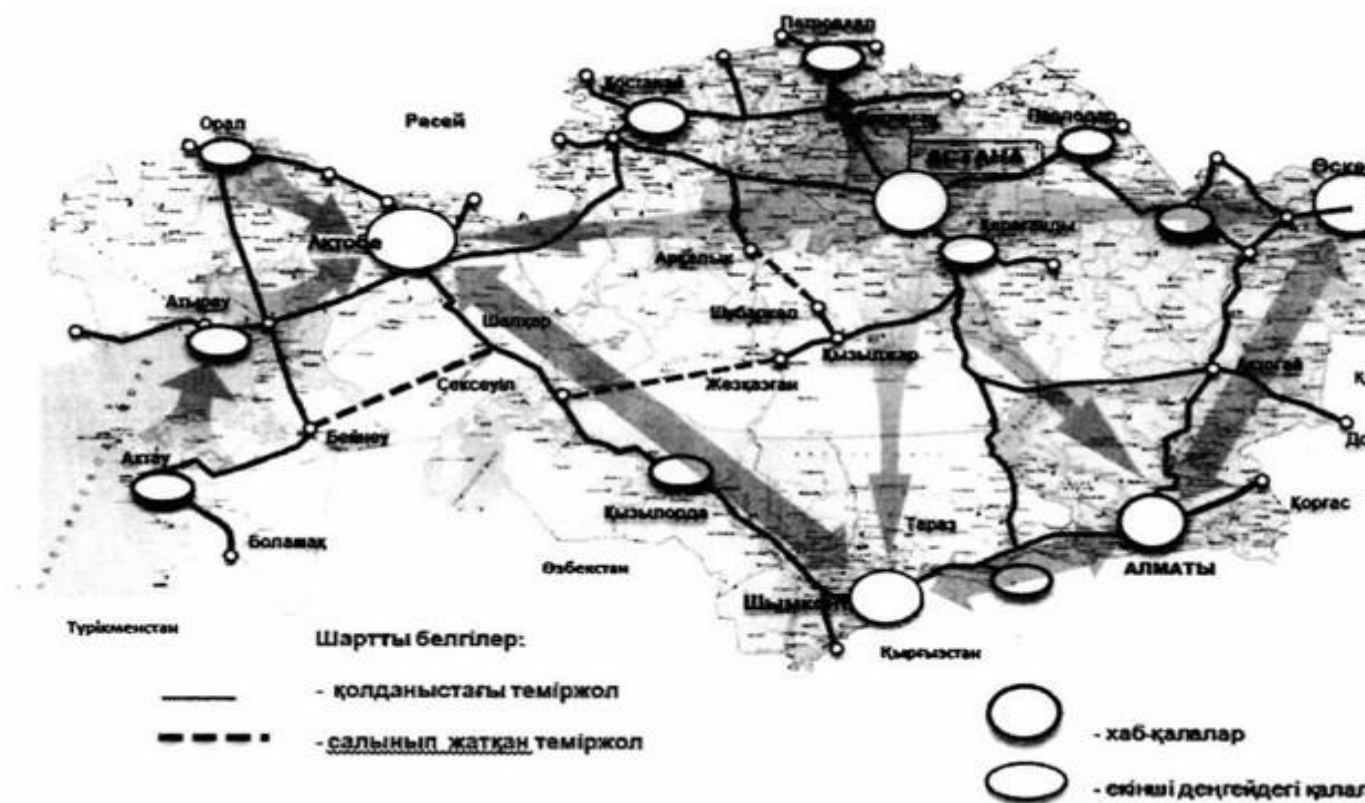
Қазақстанның теміржолдарының пайдаланылатын ұзындығы соңғы жылдары ұлғайып, 14,8 мың км, оның ішінде, екі тармақты желілер - 4,9 мың км, электрлендірілген желілер 4,1 мың км құрады. Мәселен, Қазақстанның тәуелсіздігі жылдары солтүстік-батыс және батыс өңірлерін байланыстырған «Ақсу - Дегелең», елдің солтүстік және батыс бөліктерін байланыстырған «Хромтау - Алтынсарин», шығыс өңірінің бірыңғай теміржол инфрақұрылымын қалыптастырған «Шар - Өскемен» теміржолдары салынды. Бұл желілер көрсетілген өңірлер арасында жүктер

мен жолаушыларды тасымалдау үшін Ресей теміржолын пайдалану қажеттігін болдырмауға мүмкіндік берді.

Бұдан басқа, халықаралық тасымалдарды дамыту үшін Қазақстанның батысынан, Түрікменстан және Иран арқылы Парсы шығанағына дейін тура маршрутты қамтамасыз ететін «Өзен - Қазақстан Республикасының Түрікменстанмен Мемлекеттік шекарасы» және Қазақстан-Қытай шекарасында екінші өткізу пунктін құрған «Жетіген - Қорғас» сияқты әлемдік нарықтарға шығудың қосымша теміржол бағыттары қалыптастырылды.

2014 жылы орталық өңірді елдің батысымен және солтүстігімен тікелей бағыттармен байланыстырған «Жезқазған - Бейнеу» және «Арқалық - Шұбаркөл» екі жаңа теміржол учаскесі тәжірибелік пайдалануға енгізілді. Салынған желілердің жалпы ұзындығы 2 426 км құрады.

Қазақстан Республикасының теміржол схемасы



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

Теміржол желілерін салу жөніндегі жобаларды іске асыру теміржол вокзалдарын дамытумен тығыз байланысты. Вокзал шаруашылығының сапасын арттыру үшін 2010 жылдан бері теміржол вокзалдарын коммуналдық және жеке меншіктен «Вокзал сервис» акционерлік

қоғамының басқаруына қайтару бойынша жұмыс басталды. Осылайша, «Вокзал сервис» акционерлік қоғамының сенімгерлік басқаруына берілген теміржол вокзалдарының жалпы саны 321 бірлікті құрады, оның ішінде 138 теміржол вокзалы күрделі жөндеуден өткізілген.

2020 жылға қарай Астана қаласының теміржол вокзалы елорданың саны жылдам өсіп келе жатқан халқына қызмет көрсетуге үлгермеуі мүмкін. Осыған байланысты, Астана қаласының теміржол торабын дамыту, жолаушылар үшін қолайлы және жайлы жағдайлар жасау мақсатында «Вокзал кешенін салуды қоса алғанда, Астана қаласында теміржол торабын дамыту» жобасын іске асыру басталды. Жаңа вокзалдың өткізу қабілеті тәулігіне 35 мың жолаушыға есептелген, бұл қолданыстағы вокзалмен бірге ұзақ мерзімді перспективада астаналық жолаушылар легіне қызмет көрсетуге, оның ішінде «ЭКСПО-2017» халықаралық мамандандырылған көрмесіне келушілердің жоспарлы санын ескере отырып, қызмет көрсетуге деген қажеттілікті толық өтейді. Жаңа вокзал құрылысын 2017 жылғы мамырда аяқтау жоспарланған.

Алматы қаласының теміржол вокзалы. Бүгінгі таңда Алматы-1 теміржол вокзалы қазіргі жолаушылар легінің қажеттілігін қамтамасыз етеді, бұл ретте, болжамды деректерге сәйкес «ЭКСПО-2017» халықаралық мамандандырылған көрмесін өткізу Алматы қаласында жолаушылар легін орта есеппен 30%-ға ұлғайтады. Осыған байланысты, 2015 - 2016 жылдар аралығындағы кезеңде ұлттық стандарттардың талаптарын ескере отырып, вокзал ғимаратын күрделі жөндеу жоспарланған, бұл перспективті жолаушылар легіне толық көлемде қызмет көрсетуге мүмкіндік береді.

Ақтөбе, Өскемен, Шымкент қалаларының теміржол вокзалдары. Өтетін жолаушылар легіне толық көлемде қызмет көрсетеді, бұл ретте қалалардың перспективті дамуын ескере отырып, вокзалдардың халық қажеттілігіне сәйкес болуы үшін оларды ұлттық стандарттардың талаптарына және болашақтағы жолаушылар легіне сәйкес келтіру бойынша жұмыс жүргізілуде. Мәселен, Ақтөбе қаласының вокзалында күрделі жөндеу 2013 жылы жүргізілген, ал Өскемен және Шымкент қалаларының вокзалдарын 2016 жылы жөндеу жоспарланып отыр.

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

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

Жаңа паром қуаттарын салу қажеттігі сабақтас салаларда және Каспий маңы мемлекеттерінде құрылатын инфрақұрылымға да негізделген. Өзбекстанда жаңа Алят портында паром терминалдары және Босфор

бұғазы арқылы «Мармарай» теміржол туннелі салынған, бұлар отандық тауарлардың Каспий теңізі бойынша еуропалық нарыққа тікелей мультимодальды тура шығу жолын қамтамасыз етеді. Еуропалық нарыққа шығуды да қамтамасыз ететін Баку-Тбилиси-Карс теміржол желісін салуды және реконструкциялауды аяқтау бойынша жұмыс жүргізілуде.

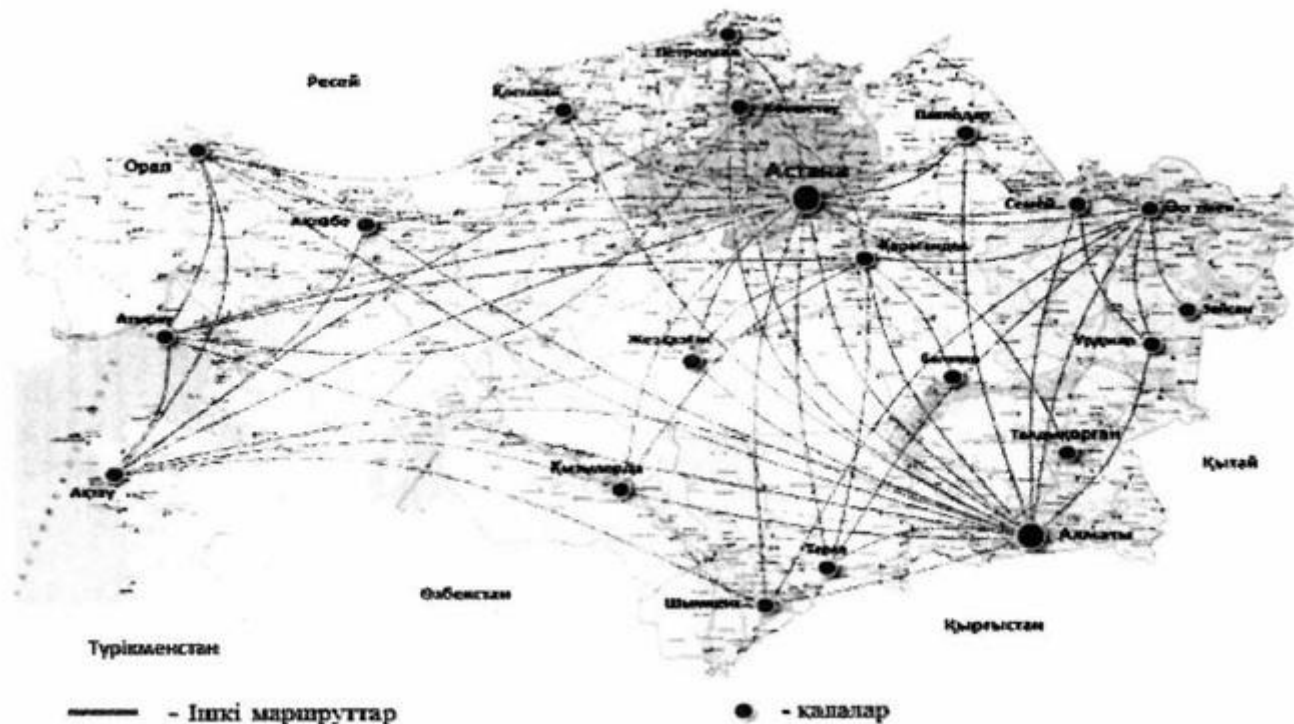
2014 жылы елдің шығысын (оның ішінде, Достық станциясын) Каспий жағалауымен тікелей байланыстыруға бағытталған Жезқазған - Бейнеу теміржол желісі салынды. Осыған байланысты, солтүстік бағытта Ақтау портын кеңейту және Құрық портында паром кешенін салу қажет.

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

2014 жылы қазақстандық авиакомпаниялар мен әуежайлардың қызметі оң нәтиже көрсетіп отыр. Айталық, тасымалданған жолаушылар саны 5,5 млн. адамға жетті (өткен жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда 10%-ға өсті). Қазақстан әуежайлары қызмет көрсеткен жолаушылар саны 10,7 млн. жолаушы болды (өткен жылдың тиісті кезеңімен салыстырғанда 10%-ға өсті).

Қазіргі уақытта ішкі әуе қатынасы саласында 49 маршрут бойынша тұрақты ұшу жүзеге асырылады, олардың басым бөлігі Алматыға (16 рейс) және Астанаға (14 рейс) тиесілі. Астана мен Алматыны қоспайтын 19 жанама маршрут бар.

Қазақстан Республикасының ішкі әуе рейстері



Картада көрсетілгендей барлық қалалар бір-бірімен байланысқан, мұнда ішкі және халықаралық авиақатынастар бойынша Астана мен Алматы негізгі хабтар болып табылады. Сонымен бірге, 2020 жылға қарай тағы екі халықаралық хаб-әуежай құру жоспарланған.

Республикада республикалық және облыстық маңызы бар 18 әуежай жұмыс істейді. Бүгінгі таңда халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсаты бар 16 әуежайдың 12-сі Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (International Civil Aviation Organization) стандарттары бойынша санатталған. Әуежайлардың жалпы өткізу қабілеті сағатына 6450 адамды құрайды, Қазақстанда перрондар сыйымдылығы сағатына 579 әуе кемесін құрайды, бұл ретте Алматы (107), Астана (79), Шымкент (42) және Қарағанды (45) әуежайлары ең жоғары сыйымдылыққа ие.

Қазақстан әуежайларында жерүсті инфрақұрылымы объектілерін жаңғырту жоспарлы түрде жүргізілуде. Бүгінгі таңда Қазақстан әуежайларының 13 ҰҚЖ және 9 терминалын реконструкциялау жүргізілді. Алматы мен Астана әуежайлары қазіргі заманғы кең фюзеляжды әуе кемелерін қабылдауға мүмкіндік береді. Тұтастай алғанда, орташа магистральды жолаушылар ұшақтарының бәрі Қазақстанның барлық дерлік әуежайларынан ұша алады.

Өткізу қабілетін ұлғайту мақсатында 2013 жылы Тараз және Талдықорған қалалары әуежайларының ҰҚЖ-н реконструкциялау жүргізілді. 2014 жылы Орал қаласы әуежайының ҰҚЖ-н реконструкциялау басталды.

Алматы мен Астана қалаларының әуежайлары ірі әуежайларға жатқызылған, ал Ақтөбе, Шымкент және Өскемен қалаларының әуежайлары

орташа деп сыныпталған. Қазіргі кезде хаб-қалалардың әуежайлары халық қажеттілігін толық қанағаттандырады, алайда аталған қалалардың халық санының болжамды өсуін ескере отырып, 2020 жылға дейін осы қалалардың әуежайларын реконструкциялауды жүргізу жоспарланып отыр.

Астана әуежайының өткізу қабілетінің жеткіліксіздігі авиакомпаниялардың жедел қызметін шектейді және жолаушылар сұраныстарын қанағаттандырмайды. Болашақта бұл жолаушылар легінің трафигіне теріс ықпал етуі мүмкін. Осыған байланысты елорданың әуе қатынасына деген өсіп келе жатқан қажеттілігін қанағаттандыру және ЭКСПО-2017 халықаралық мамандандырылған көрмесін өткізуге дайындалу үшін өткізу қабілетін 2 есе ұлғайту мақсатында Астана қаласы әуежайының ҰҚЖ-н реконструкциялауды жүргізу және терминалын кеңейту қажет.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дамыған инженерлік-көліктік және туристік инфрақұрылымның болмауы, күрделенген әкімшілік формальдылықтар және жарнамалық-имидждік жеткілікті ілгерілемеушілік елдің туристік саласының негізі проблемалы мәселелері болып табылады. Дүниежүзілік экономикалық форумның деректері бойынша туризмнің бәсекеге қабілеттілік рейтингіне сәйкес туристік инфрақұрылымның дамуы, әкімшілік кедергілердің күрделілігі (визалық режим және т.б.), маркетинг пен брендингтің тиімділігі жағынан Қазақстан 140 елдің ішінде тиісінше 87-ші, 99-ші және 125-ші орындарда тұр.

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

қажет етеді.

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

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

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

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

Тұтынушыларды электр энергиясымен жабдықтауды 180 энергиямен жабдықтау ұйымы жүзеге асырады.

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

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

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

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

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

Алайда, «Солтүстік-Оңтүстік» 500 кВ екі электр беру желісінің қазіргі өткізу қабілеті оңтүстік энергетикалық аймақтағы өсіп келе жатқан шамадан

тыс жүктемелерді өтеуге келешекте жеткіліксіз болмақ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

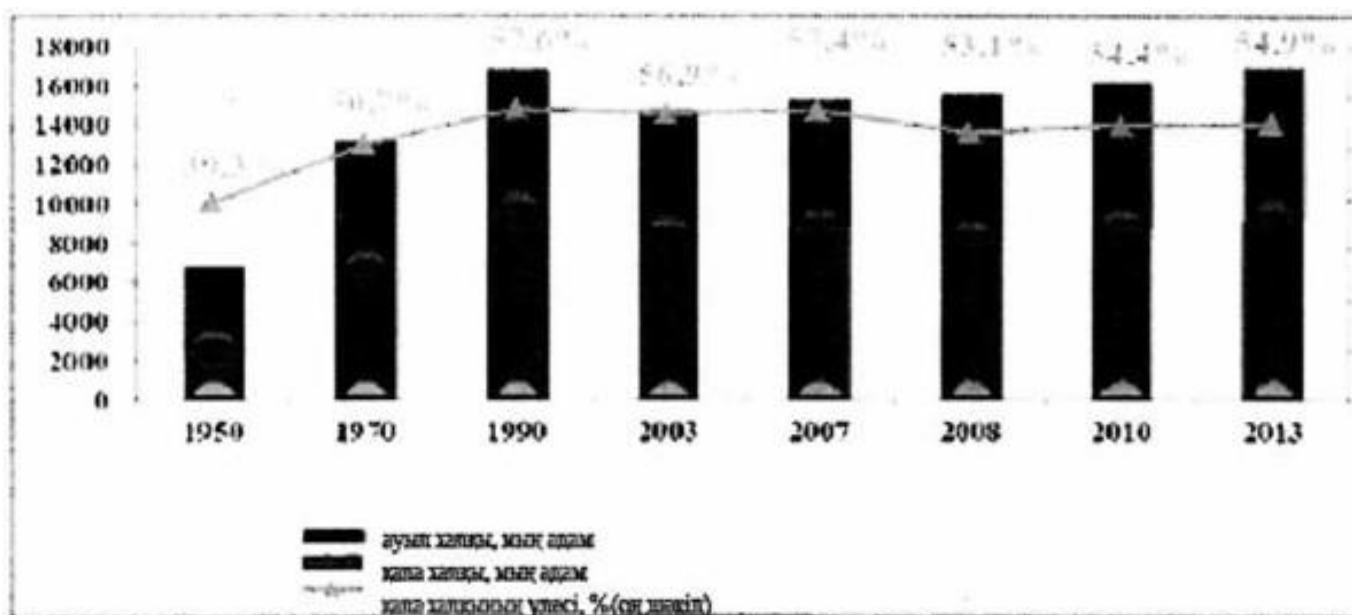
Ел өңірлерінің көпшілігінде халық саны өсті, оның үстіне халық

санының ең көп өсуі Астана қаласына тән, талданып отырған кезеңде мұнда халық санының 98,3%-ға (403 мың адамға) өскені байқалған.

Ауыл халқының аудан орталықтарына, қалаларға және қала маңындағы аумақтарға соңғыларындағы қазіргі еңбек нарығының, әлеуметтік және инженерлік инфрақұрылым мүмкіндіктерін ескермей көшіп-қонуын белең алып келе жатқан өткір проблемалар қатарына жатқызуға болады.

Тұтастай алғанда, Қазақстанда урбандалу деңгейі соңғы 20 жылда 50%-дан 55%-ға ұлғайды.

Қазақстандағы урбандалу деңгейінің динамикасы



Урбандалу процесімен қалалардың және олардың маңындағы жерлердің ұлғаюы, экологиялық, көлік, тұрғын үй және әлеуметтік проблемалардың шиеленісуі қатар жүреді.

Азаматтардың көпшілігінде тұрғын үй сатып алу үшін жинақтар мен табыстарының деңгейі жеткіліксіз, осыған байланысты халықаралық практикаға сәйкес, тұрғын үй құрылыс жинақтарының жинақтау жүйесі, банктер беретін ипотекалық кредиттер, сондай-ақ үлестік тұрғын үй құрылысы сияқты кредиттік тұрғын үйдің қаржы құралдары әзірленді.

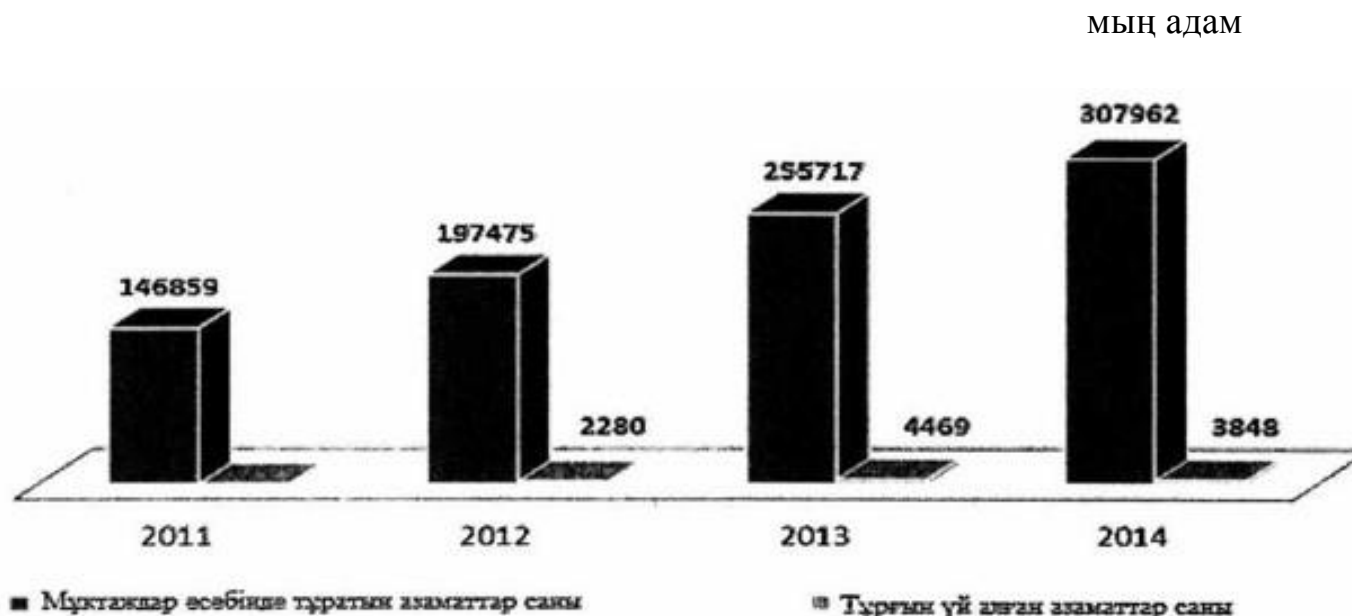
Мемлекет тұрғын үй құрылысы саласын реттеу мен дамытуды жетілдіру, сондай-ақ халықты тұрғын үймен, оның ішінде қолжетімді тұрғын үймен қамтамасыз ету бойынша жүйелі шаралар қабылдап жатыр.

Жалпы, халық санының өсуі, көші-қон легінің жандануы және жаңа тұрғын үй салу саласында мемлекет көрсетіп отырған қолдау өздерінің тұрғын үй жағдайларын жақсартуға бағдарланған азаматтар санының жыл сайын өсуіне алып келді.

2011 жылдан бастап ЖАО коммуналдық тұрғын үй қорынан берілетін тұрғын үйге мұқтаждар есебінде тұрған азаматтар (ЖАО-да кезекте тұрғандар) саны екі есе артты және одан әрі ұлғаюда.

Мәселен, 2015 жылдың 1 қаңтарындағы жағдай бойынша ЖАО-да кезекте тұрғандар саны 300 мыңнан астам адамды құрады, оның ішінде халықтың әлеуметтік осал топтарына жататын 130 мыңнан астам адам, бюджеттегілер мен мемлекеттік қызметшілер - 127 мың адам, жетім балалар - 44 мың адам.

Коммуналдық тұрғын үй қорынан берілетін тұрғын үйге мұқтаждар есебінде тұрған азаматтар санының және тұрғын үй алған азаматтар санының динамикасы



Коммуналдық тұрғын үй қорынан берілетін тұрғын үйге мұқтаждар есебінде тұрған азаматтар саны қалалар бойынша шамамен 204,6 мың адамды құрайды (хаб-қалалар бойынша - 86,1 мың адам және екінші деңгейдегі қалалар бойынша - 118,5 мың адам), оның ішінде:

- Алматы қаласы - 15,6 мың адам;
- Астана қаласы - 33,4 мың адам;
- Ақтөбе қаласы - 16,7 мың адам;
- Шымкент қаласы - 13,6 мың адам;
- Өскемен қаласы - 6,7 мың адам;
- Атырау қаласы - 14,2 мың адам;
- Ақтау қаласы - 6,6 мың адам;
- Көкшетау қаласы - 6,2 мың адам;
- Қостанай қаласы - 8,9 мың адам;
- Қызылорда қаласы - 15,0 мың адам;
- Қарағанды қаласы - 12,0 мың адам;
- Петропавл қаласы - 10,0 мың адам;
- Павлодар қаласы - 12,7 мың адам;
- Тараз қаласы - 8,9 мың адам;
- Талдықорған қаласы - 9,9 мың адам;

Орал қаласы - 14,0 мың адам.

Халықтың әлеуметтік осал жіктерінің тұрғын үй мәселесін шешу үшін мемлекет жалға берілетін (коммуналдық) тұрғын үй салуды жүзеге асыруда.

2012 жылдан бері халықтың ауқымды жіктері, оның ішінде әлеуметтік осал жіктер мен жас отбасылар үшін жергілікті атқарушы органдар және мемлекет қатысатын компаниялар жалға берілетін тұрғын үйді, сондай-ақ тұрғын үй құрылыс жинақ жүйесінің кредиттік тұрғын үйін салуды жүзеге асыра бастады.

2015 жылдың басына барлығы 1 955 мың шаршы метр тұрғын үй пайдалануға берілді, оның ішінде 1 096 мың шаршы метр - жалға берілетін тұрғын үй, олармен 16 мыңнан астам азамат қамтамасыз етілген, 859 мың шаршы метр - кредиттік тұрғын үй, онымен 13 мың азамат қамтамасыз етілген.

Сонымен қатар бүгінде құрылысына азаматтардың қаражаты тартылған, аяқталмаған коммерциялық тұрғын үй проблемасы өзекті болып отыр. Бұл қаражат тұрғын үй құрылысына үлестік қатысу саласындағы заңнаманың жеткілікті түрде ұтымды болмауына байланысты нашар қорғалған.

Айталық, 2007 жылы әлемдік қаржы дағдарысының туындауы және үлескерлер мүдделерін тиімді қорғау құралдарының болмауы салдарынан құрылыс объектілерінің басым бөлігі тоқтатылып қойылған. Қазақстан Республикасының Үкімет мемлекеттік бюджеттен және Ұлттық қордан 62 889 үлескерді тұрғын үймен қамтамасыз ету үшін 450 құрылыс объектісін аяқтауға 464,3 млрд. теңгеден астам мөлшерде қаражат жұмсауға мәжбүр болды.

2015 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша елде құрылысына 1664 үлескер тартылған 14 проблемалы тұрғын үй объектісі бар.

Бүгінде үлескерлердің құқықтары мен мүдделерін қорғау бойынша тиімді шаралар қабылдау мақсатында үлескерлер қатысатын объектілер құрылысын заңнамалық тұрғыдан регламенттейтін, құрылыс салушыға үлескерлердің ақшасын «нөлдік» құрылыс циклінен бастап пайдалануға тыйым салатын тетік қабылданды, яғни құрылыс салушы құрылыс объектісінің 30%-на дейінгісін өз қаражаты есебінен салуға міндетті.

Мектепке дейінгі мекемелердің аса тапшы болуы, жалпы білім беретін мектептердің үш ауысымдылығы және экономика үшін білікті кадрлар даярлау үшін жоғары оқу орындарының материалдық-техникалық нашар жарақтандырылуы әлеуметтік инфрақұрылымды дамытудың негізгі проблемалары болып табылады.

Республикада 2014-2015 оқу жылында 7222 жалпы білім беретін мектеп жұмыс істейді, оларда 2,5 млн. оқушы оқиды. Орта білім беруде үш ауысымдылықты толық жою бойынша жұмыс жүргізілуде. Сонымен бірге, жүргізіліп жатқан жұмысқа қарамастан, 2014-2015 оқу жылының басында 136 мектеп авариялық жағдайда болды, 99 мектепте оқу үш ауысыммен жүргізілген.

Осылайша, жалпы білім беретін мектептердің авариялылық жағдайын және үш ауысыммен оқытуын жою бойынша шаралар қабылдауды

жалғастыру қажет.

Мектепке дейінгі білім беру инфрақұрылымын кеңейту жалғасуда. 8467 мектепке дейінгі тәрбиелеу мен оқыту ұйымы жұмыс істейді, оларға 727,4 мың бала барып жүр. Мектепке дейінгі ұйымдардың ұсынылған желісі 3-тен 6 жасқа дейінгі балалардың 78,6%-ын мектепке дейінгі тәрбиемен және оқытумен қамтуды қамтамасыз етеді.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Белсенді әрекет ететін ШОБ субъектілерінің негізгі бөлігі елдің оңтүстік макроөңірінде шоғырланған (*Оңтүстік Қазақстан облысы, Алматы қаласы, Қызылорда, Алматы және Жамбыл облыстары*) — белсенді әрекет ететін субъектілердің жалпы санының 46,5%-ы немесе 419 015 бірлік. Белсенді әрекет ететін ШОБ субъектілері тұрғысынан халық тығыз

орналасқан келесі макроөңір орталық-шығыс макроөңірі болып табылады (*Шығыс Қазақстан, Қарағанды және Павлодар облыстары*) - 19,6% немесе 176 560 бірлік. Одан кейін солтүстік (*Астана қаласы, Қостанай, Ақмола және Солтүстік Қазақстан облыстары*) және батыс (*Маңғыстау, Атырау, Ақтөбе және Батыс Қазақстан облыстары*) макроөңірлері орналасқан, оларда ШОБ субъектілерінің тиісінше 18,4%-ы (165 805 бірлік) және 15,5%-ы (138 588 бірлік) қызметін жүзеге асырады.

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

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

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

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

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

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

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

Сонымен бірге, қалыптасып отырған сыртқы экономикалық жағдай

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

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

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

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

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

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

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

Шетел инвестицияларын тарту, жаңа технологиялар трансферті арқылы авиация өнеркәсібін дамыту мақсатында 2010 жылы Airbus француз концернімен «Еврокоптер Қазақстан инжиниринг» бірлескен кәсіпорны құрылды, 2012 жылы жыл сайынғы қуаты 10 тікұшақты құрайтын, ЕС 145 көп нысаналы тікұшақтарын ірі торапты құрастыру және техникалық қызмет көрсету жөніндегі зауыттың өзі пайдалануға берілді. Бірлескен кәсіпорын қызметін бастапқыда қолдау үшін Қазақстан тарапы 2017 жылға дейін 45 тікұшақ сатып алу туралы ниетке қол қойды. Бұдан басқа, сертификатталған авиациялық оқу орталығы бола отырып, аталған кәсіпорын перспективада Еврокоптер тікұшақтарына техникалық қызмет көрсету және авиация мамандарын оқыту бойынша өңірлік хаб болуды жоспарлап отыр.

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

Қазақстанға импорты 2014 жылы 2,3 есе өсті.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

байқалады.

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

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

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

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

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

2013 жылдан бастап аграрлық саланы қаржылай және қаржылай емес қолдау тетіктерінің тұтас кешенін қамтитын «Агробизнес-2020» [бағдарламасы](#) іске асырылуда.

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

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

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

Осыған байланысты отандық АӨК-тің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін «Агробизнес-2020» [бағдарламасы](#) шеңберінде мемлекеттік қолдау көлемін ұлғайту қажет етіледі.

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

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

Бөлінетін қаражат газдандыру, жылумен жабдықтау, су құбырлары, теміржол түйықтары, телефондандыру, электр беру желілері және т.б.

сияқты инфрақұрылымды салуға және реконструкциялауға жұмсалады.

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

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

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

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

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

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

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

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

Қосымша жарақтандыру арқылы химия өнімінің сынақ зертханаларын дамыту адамның өмірі мен денсаулығын, қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз етуге арналған, химия өніміне қойылатын міндетті қауіпсіздік талаптарына сәйкестікті бағалауды жүзеге асыруға, сондай-ақ химия өнімінің пайдаланылу мақсаты мен қауіпсіздігіне қатысты тұтынушыларды шатасуға алып келетін әрекеттердің алдын алуға мүмкіндік береді.

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

Өндірілетін және әкелінетін металлургия өнімдерінің сәйкестігін бағалау, сондай-ақ халықаралық нарықтарға жылжыту үшін болатты,

қорытпалар мен олардан жасалған бұйымдарды, оның ішінде мұнайгаз құбырларын сынақтан өткізу және олардың сапасы мен қасиеттерін зерттеу, сондай-ақ олардың бұзылу себептерін айқындау қажет.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Республиканың минералдық-шикізат базасының толықтырылуына байланысты проблемаларды шешуге жәрдемдесу мақсатында «Қазгеология» ұлттық геологиялық барлау компаниясы» акционерлік қоғамы құрылды, ол Қазақстан аумағындағы геологиялық барлауға әлемнің ірі халықаралық тау-

кен компанияларының инвестицияларын тарту мақсатында «ILUKA»-мен, «RIO TINTO»-мен, «KORES»-мен, «ULMUS FUND»-мен бірге бірлескен жобаларды іске асырып жатыр.

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

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

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

Бағдарламаның мақсаты - Қазақстанның ұзақ мерзімді экономикалық өсуін қамтамасыз ету мақсатында «шұғыла» қағидаты бойынша тиімді инфрақұрылым түзу негізінде елдің макроөңірлерін ықпалдастыру арқылы бірыңғай экономикалық нарық қалыптастыру, сондай-ақ сыртқы нарықтағы конъюнктураның нашарлауы жағдайларында экономиканың жекелеген секторларын қолдау бойынша дағдарысқа қарсы шараларды іске асыру.

Бұл мақсатқа қол жеткізу мынадай нысаналы индикаторлармен өлшенетін болады:

Нысаналы индикаторлар	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
ЖІӨ-нің болжанатын өсімін қамтамасыз ету	алдыңғы жылға %-бен	104,3	101,5	102,2	103,3	103,6	104,3
«Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың ЖІӨ өсіміне әсері	пайыздық тармақтарда		1,83	0,87	1,18	0,18	0,65
Жұмыс орындарын құру, оның ішінде:	мың адам	10,4	97,2	95,0	83,0	59,9	60,1
тұрақты	мың адам	4,6	27,3	23,6	17,8	8,7	9,4
уақытша	мың адам	5,8	69,9	71,4	65,2	51,2	50,7

Базалық инфрақұрылым сапасы бойынша ДЭФ рейтингін жоғарылату	әлемдегі орын	62	61	60	59	58	57
--	---------------	----	----	----	----	----	----

Қойылған мақсатты шешу үшін мынадай міндеттерді шешу көзделеді:

1. «Шұғыла» қағидаты бойынша тиімді көліктік-логистикалық инфрақұрылым құру.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Автожол жобаларын іске асыру нәтижесінде хаб-қалалар арасындағы жолда бір бағыттағы орташа уақыт	сағат	115	115	115	108	103	72
Боржақты - Ерсай учаскесі арқылы жүк тасымалдау	млн. тонна			2,4	2,7	3	3,6
Алматы-1 - Шу учаскесі бойынша тасымалдау қабілеті	жылына млн. тонна	25	25	25	80	80	80
Құрық портында жүкті ауыстырып тиеу	млн. тонна				2,7	3	3,6
Астана қаласы әуежайында жолаушыларды өткізу қабілеті	жылына млн. адам	3	3	3	7,6	7,6	7,6

2. Индустриялық инфрақұрылымды және туристік инфрақұрылымды дамыту.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

көрсеткіштері	бірлігі	(бағалау)					
Жылумен, сумен жабдықтау және су бұру желілерінің тозуы	%	67	65	63	60	57	53

5. Азаматтар үшін тұрғын үйдің қолжетімділігін арттыру.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштермен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
ҚТҚЖБ салымшыларының кредиттік тұрғын үймен қамтамасыз етілуі	салымшылардың саны		2000	1200			
ЖАО-да есепте тұрған адамдардың (1.02.2015 ж. санына) «ҚИК» ИҰ» АҚ жалға беретін тұрғын үймен қамтамасыз етілуі	%		2,6	2,3	1,3	0,8	1,0
Коммерциялық тұрғын үй үлескерлерінің салымдарына кепілдік беру («Тұрғын үй құрылысына үлестік қатысу туралы» ҚР Заңы күшіне енген күннен бастап)	%			100	100	100	100

6. Білім беру саласындағы инфрақұрылымды дамыту.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Авариялық мектептердің, үш ауысыммен оқытатын мектептердің қысқартылған санының олардың жалпы санындағы үлесі	%	21	35	80	100		
3-тен 6 жасқа дейінгі балаларды мектепке дейінгі тәрбиемен және оқытумен қамту	%	78,6	81,1	82,7	85	88	89
ИИДМБ басым салалары үшін базалық 10 жоғары оқу орындарының бейіндік магистратурасында даярланған кадрлар саны	бірлік				1900	2800	3500
Жетекші шетелдік ғылыми парктер, компаниялар және халықаралық қаржы ұйымдар ретіндегі әріптестердің саны ¹	бірлік		1	2	3	6	6
«Назарбаев университеті» ДБҰ бағдарламалық-нысаналы және гранттық қаржыландыру шеңберінде іске асырылған ғылыми жобалардың саны ¹	бірлік	5/20	7/22	7/22	7/22	10/40	10/40

¹Іс-шаралар тиісті жылға арналған «Республикалық бюджет туралы»

Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес бюджет мүмкіндіктеріне қарай нақтыланатын болады.

7. Кәсіпкерлік субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпкерлік субъектілері өндірген өнім көлемі	млрд. теңге		224	313	344	350	351
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпкерлік субъектілері құрған жаңа жұмыс орындарының саны	бірлік		7 922	19 786	21 247	21 539	21 590

8. Отандық машина жасауды қолдау (автомобильдер, «Еврокоптер» ұшақтарын және «Тұлпар Тальго» жолаушылар вагондарын шығару).

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Бағдарлама шеңберінде автомобильдер сату көлемі	дана		1500	2000	650	800	950
Қазақстан Республикасының аумағын отандық тікұшақтарды пайдалана отырып, авиациялық	%	62	69	87	100	100	100

қолдаумен қамту							
Бағдарлама есебінен теміржол көлігіндегі жолаушылар айналымы	млн. жолаушы - км				150	150	150

9. Экспортты қолдау.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпорындардың шикізаттық емес экспортының көлемі	млрд. теңге		21,7	31	31	31	31

10. АӨК субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Ауыл шаруашылығындағы еңбек өнімділігі	мың теңге	572,8	750	990	1050	1100	1300

11. Бизнестің жол картасы - 2020 жобаларын инфрақұрылыммен қамтамасыз ету.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Индустриялық аймақтардың инфрақұрылыммен	%		100				

қамтамасыз етілуі							
Кәсіпкерлердің жобаларын инфрақұрылымен қамтамасыз ету	бірлік		42				

12. Зертханалық базаларды дамыту арқылы өнім сапасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Кеден одағының техникалық регламенттерінің талаптарын қамту	КО ТР саны	18	20	-	-	-	-

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

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Өлшем бірлігі	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
Болжамды ресурстардың көлемі:							
алтын	тонна				80		
мыс	млн. тонна				1,0		
полиметалдар	млн. тонна				0,6		

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

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

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

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

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

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

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

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

Астана хабы өңіраралық автожолдар желілері: «Орталық-Шығыс», «Орталық-Оңтүстік», «Орталық-Батыс» жобаларын іске асыру есебінен барлық макроөңірлерді байланыстыратын орталық болады, сондай-ақ солтүстік макроөңірдің тораптық орталығы болады. Магистральдық автомобиль және теміржол қатынастары арқылы, сондай-ақ авиажелілер есебінен Астана барлық макроөңірлерді бірыңғай көлік хабына байланыстыруға тиіс. Тиімді жұмыс істейтін көліктік-логистикалық және әлеуметтік-мәдени байланыстар жүйесі құрылады, бұл өз кезегінде, экономикалық өсуге қосымша серпіліс береді.

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

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

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

Астана хаб-қаласының аумақтық-кеңістікте орналасуының бәсекелік

артықшылықтарын іске асыру қаланы халықаралық ұйымдар мен трансұлттық корпорациялар үшін тартымды етеді, олар оны диалог алаңы ретінде қарастыратын болады.

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

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

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

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

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

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

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

Орталық-шығыс макроөңірде хабтың дамуы Қытайдан Қазақстанға, Шығыс және Батыс Еуропа елдеріне жүктерді жеткізудің және сақтаудың бірыңғай жүйесін құрады, оның мультимодальдық орталығы өтіп жатқан

жүк легіне ғана емес, жергілікті халыққа да қызмет көрсетеді.

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

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

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

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

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

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

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

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

Осы Бағдарлама мынадай бағыттарды іске асыруға бағытталған.

Инфрақұрылымды дамыту

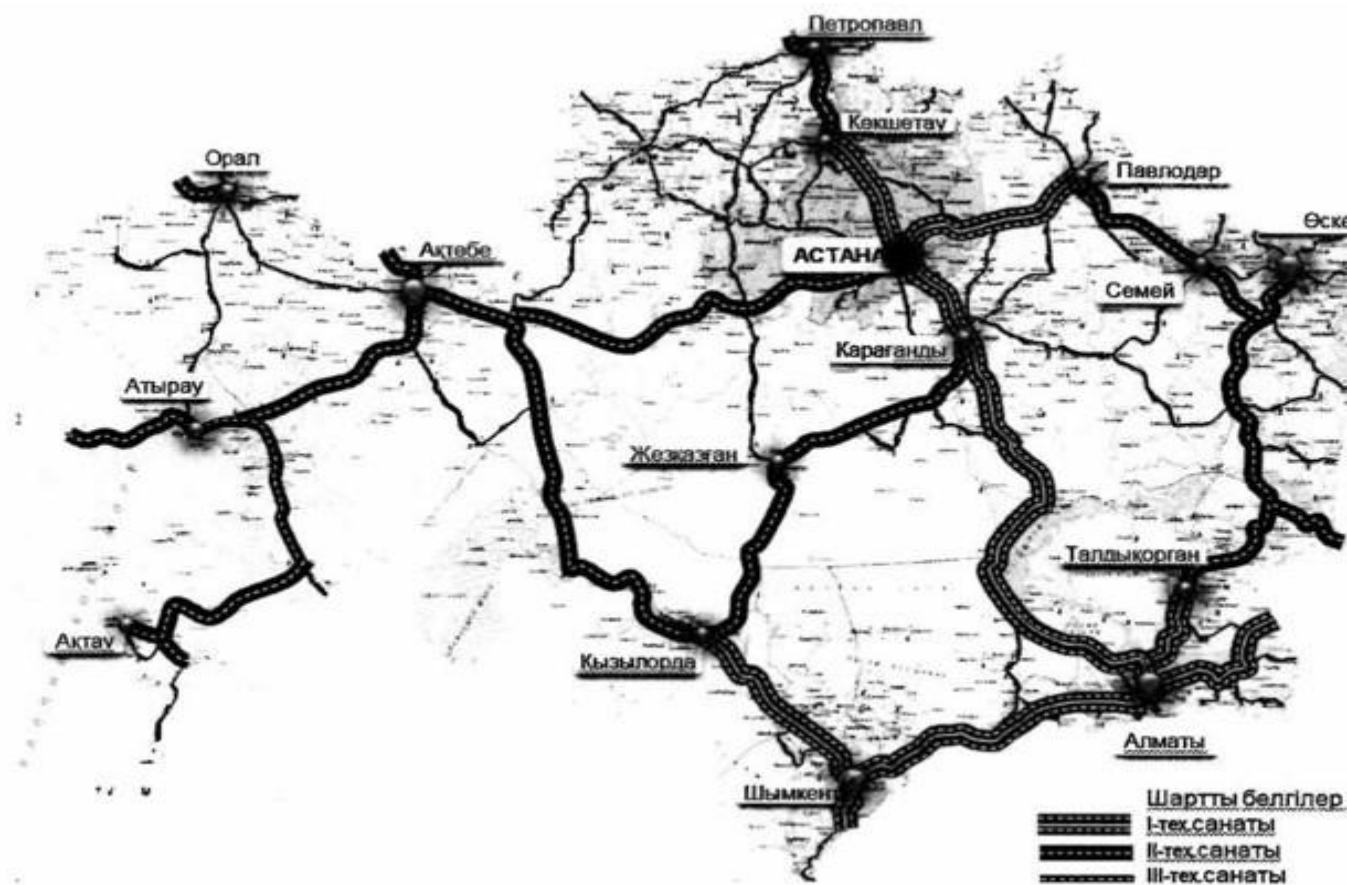
5.1 Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту

1. Автомобиль жолдарын дамыту

Макроөңірлерді, оның ішінде хаб-қалалардың даму деңгейін жоғарылату мақсатында осы Бағдарлама, сондай-ақ Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі **мемлекеттік бағдарламасы** шеңберінде өңірлер арасында, бірінші кезекте қалыптасып келе жатқан хаб-қалалар арасында физикалық және «экономикалық қашықтықтарды» қысқарту бойынша шаралар көзделген, олар макроөңірлер ішінде инфрақұрылыммен қамтамасыз етілуді, көлік коммуникацияларының қолжетімділігін және олардың айналасындағы аудандармен және түйінді нарықтармен байланысын жақсартады.

Астананы «шұғыла» қағидаты бойынша өңірлермен байланыстыратын тиімді өңіраралық автожол желілерін құру үшін 2015 - 2020 жылдар аралығындағы кезеңде 1 және 2-санаттағы 6,7 мың км-дан астам автомобиль жолдары салынып, реконструкцияланады.

Бағдарлама шеңберінде іске асырылатын жобалар



Қазақстанды «шұғыла» қағидаты бойынша кеңістіктік дамыту жүйесін қалыптастырудың ерекшеліктері мен перспективалары ескеріле отырып, мынадай жобалар іске асырылатын болады:

«Орталық-Оңтүстік» жобасы «Астана - Қарағанды - Балқаш - Алматы» бағыты бойынша Қарағанды және Балқаш қалалары арқылы екі ірі хаб Астана мен Алматыны және тиісінше орталық-шығыс макроөңірін оңтүстікпен байланыстыруға мүмкіндік береді, ал ол шекара маңындағы аумақтарда құрғақ порттардың транзиттік әлеуетінің мүмкіндіктерін кеңейтуге, сыртқы нарықтарға экспортты ұлғайтуға, көліктік-логистикалық көрсетілетін қызметтер сапасын арттыруға түрткі болады. Автомобиль жолы цемент және асфальтбетон жабыны бар 1-ші техникалық санатқа көшірілетін болады, осы бағыт бойынша орташа тәуліктік қарқындылық тәулігіне 10 мыңнан астам автомобильді құрайды. Оңтүстік өңірді орталықпен, солтүстікпен және шығыспен сапалы байланыстыруды қамтамасыз ететін осы бағыттың экономикалық маңыздылығын ескере отырып, перспективада хаб-қалалардағы халықтың өсуіне байланысты автокөлік құралдарының қарқындылығы тәулігіне 15 мың автомобильге дейін өседі деп күтіледі. Жоба 2019 жылы аяқталатын болады. асфальтбетон жабыны бар 1-ші техникалық санатқа көшірілетін болады, осы бағыт бойынша орташа тәуліктік қарқындылық тәулігіне 10 мыңнан астам автомобильді құрайды. Оңтүстік өңірді орталықпен, солтүстікпен және шығыспен сапалы байланыстыруды қамтамасыз ететін осы бағыттың экономикалық маңыздылығын ескере отырып, перспективада хаб-қалалардағы халықтың өсуіне байланысты автокөлік құралдарының қарқындылығы тәулігіне 15 мың автомобильге дейін өседі деп күтіледі. Жоба 2019 жылы аяқталатын болады.

«Орталық-Шығыс» жобасы «Астана - Павлодар - Қалбатау - Өскемен» бағыты бойынша Павлодар мен Қалбатау елді мекендері арқылы Астана мен Өскемен қалалары арасында сапалы көлік байланысын қамтамасыз етуді болжайды, бұл транзиттік жүктерді тартуға, отандық тауарлардың экспортына, туристік кластерді дамытуға ықпал ететін болады. Автомобиль жолы цемент және асфальтбетон жабыны бар 1-ші және 2-ші техникалық санатқа көшірілетін болады. Ең жоғары орташа тәуліктік қарқындылық Астана - Павлодар (тәулігіне 9 мың автомобильден артық) учаскесіне тиесілі, Павлодар - Семей - Қалбатау - Өскемен учаскесіндегі орташа тәуліктік қарқындылық тәулігіне 5 мың автомобильден артық. Жоба 2019 жылы аяқталатын болады.

«Орталық-Батыс» жобасы Астананы батыс өңірлермен байланыстырады, сол арқылы орталық және батыс өңірлерінің арасында жүк айналымын ұлғайту, олардың кооперациясы, автомобиль, теңіз және теміржол көлігімен тасымалдауды ықпалдастыру үшін жағдайлар жасалатын болады, қазақстандық теңіз порттары арқылы отандық тауарлар үшін жаңа нарықтар ашылатын болады. Автомобиль жолы жекелеген учаскелер бойынша цемент және асфальтбетон жабыны бар 2-техникалық санатқа көшірілетін болады, перспективада орташа тәуліктік қарқындылық тәулігіне 9 мыңға дейін

автомобильді құрайды. Жоба 2020 жылы аяқталады.

«Батыс Еуропа - Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізі құрылысының аяқталуымен қатар 2015 - 2017 жылдары мынадай автомагистральдарды салу және реконструкциялау бойынша жобалар іске асырылатын болады: Қапшағай - Қалбатау, Астана - Петропавл - РФ шекарасы, Қызылорда - Жезқазған - Қарағанды, Үшарал - Достық, Орал - Каменка, Ақтөбе - Атырау - Астрахань, Астана қаласының оңтүстік-батыс айналымы.

«Орал - Каменка - РФ шекарасы», «Ақтөбе - Атырау - Астрахань» автожолдарын реконструкциялау жөніндегі жобалар тұтастай батыс макроөңірді дамытуға ықпал ететін болады және өнімнің өзіндік құнындағы көлік шығындарын қысқарту арқылы Ресей нарықтарына отандық тауарлар экспортын ынталандырады, себебі қозғалыстың орташа жылдамдығы ұлғайғандықтан, жолдағы уақыт қысқарады.

шеңберінде автожол жобалары, сондай-ақ автожол саласында, оның ішінде Алматы (ҰАААЖ), Шымкент және транзиттік бағыттарда орналасқан басқа да ірі қалалардың айналма жолдарын салу кезінде МЖӘ жобалары іске асырылады.

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

Осы Бағдарлама шеңберінде республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын реконструкциялау макроөңірлерді сапалы автомобиль қатынасымен бірыңғай тұтас жүйеге біріктіреді, бұл макроөңірлер мен хаб-қалаларды жақындастыруға және өзара дамытуға, сондай-ақ еңбек көші-қонын жақсартуға мүмкіндік береді және азаматтардың жүріп-тұруы үшін қолайлы жағдайлар туғызады.

«Шұғыла» қағидаты бойынша өзара бір-бірімен байланысқан елдің әрбір өңірі үшін өнімнің өзіндік құнының көлік шығындарын қысқартудан түсетін экономикалық пайда, өңіраралық тасымалдау жылдамдығын ұлғайту және тиісінше жолға кететін уақыт пен жолды пайдаланушылардың пайдалану шығындарын қысқарту, сондай-ақ ЖКО санын төмендету есебінен жобаларды іске асырудың тиімділігіне қол жеткізіледі. Жобалардың инвестициялық фазасы кезеңінде 200,0 мыңға жуық жұмыс орны құрылады.

2. Теміржол секторын және логистиканы дамыту

2016 жылы елдің орталығы мен батысын өзара байланыстыратын «Жезқазған - Бейнеу» теміржол желісін тұрақты пайдалануға беру жоспарлануда. Бұл магистральды пайдалануға беру Орталық Қазақстаннан Ақтау портына, Түрікменстанмен шекараға дейін және Парсы шығанағы елдеріне ең қысқа теміржол қатынасын қалыптастыруды қамтамасыз етеді және негізінен елдің теміржол қаңқасын қалыптастырады.

Ел ішіндегі жүк тасымалын және Иран, Қытай, Ресей, ЕО елдері бағытында жүк айналымын ұлғайту бойынша қолайлы жағдайлар жасау

үшін оңтүстікте поездардың қозғалысын ұйымдастыруда және батыста транзиттік тораптарды қосуда «тар» жерлерді жою бойынша жобалар іске асырылады.

Бұл мақсатта «Боржақты - Ерсай» теміржол желісін, Құрық портындағы паром өткелін және «Алматы-1 - Шу» учаскесін электрлендіре отырып, тұтас рельсті екінші жолдар салу көзделеді.

2014 жылы Құрық портын теміржол магистралімен байланыстыратын «Боржақты - Ерсай» теміржол желісінің құрылысы басталды, ол 2015 жылы аяқталады. «Боржақты - Ерсай» теміржол желісін салу 2019 жылы шамамен 3,6 млн. тоннаға дейін жүк тасымалдау көлемін қамтамасыз етеді.

Теміржол инфрақұрылымын дамыту тұрақты жүк ағынын, сондай-ақ Құрық порты ауданындағы кеме жасау және кеме жөндеу зауыты мен металл конструкцияларының зауыты сияқты дамып келе жатқан өндірістерге көлік қызметтерін көрсетуді қамтамасыз етеді.

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

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

Нәтижесінде Қазақстанда толыққанды екі теңіз порты пайда болады. Каспий теңізінде порттар арқылы жүктерді ауыстырып тиеудің жалпы көлемі 2020 жылға қарай шамамен 25 млн. тоннаны құрайтын болады, оның ішінде Құрық паром кешені жүктерді ауыстырып тиеудің 4 млн. тоннаға дейінгі көлемін қамтамасыз етеді.

Тасымалдау тиімділігін арттыру үшін 2016 жылы аяқталатын Алматы-1 - Шу учаскесінде электрлендірілген, тұтас рельсті екінші жолдарды салу жөніндегі жоба іске асырылады, бұл қозғалыс жылдамдығын арттыруға, поездардың жолда жүру уақытын қысқартуға, учаскенің өткізу және тасымалдау қабілетін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Айталық, екінші жолдарды салу жүктерді алып өту қабілетін 25 млн. тоннадан 80 млн. тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді. Осы учаскеде поездардың жүру уақыты 1,5 есе дерлік қысқарады.

Тұтастай алғанда, теміржол секторы мен логистика жобалары бойынша құрылыс кезеңінде ашылған жұмыс орындарының саны шамамен 2 мың адамды, ал тұрақты пайдалану кезінде - 500 адамды құрайды.

Бұдан басқа, оңтүстік макроөңірдің транзиттік әлеуетін арттыру мақсатында МЖӘ тетігін пайдалана отырып, Алматы станциясының теміржол торабын айналып өтетін теміржол желісін салу жоспарланып отыр.

Астана әуежайының өткізу қабілетін екі есеге ұлғайту және әуе компаниясының операциялық қызметінен шектеулерді алып тастау, сондай-ақ жолаушылардың қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында 2015 жылғы ақпанда Астана қаласы әуежайының терминалын кеңейту және ҰҚЖ-ны реконструкциялау жұмыстары басталды, олар 2017 жылғы наурызда аяқталатын болады. Бұл жобаны іске асыру елорданың ЭКСПО-2017 халықаралық мамандандырылған көрмесін дайындау мен өткізуге байланысты әуе тасымалына өсіп келе жатқан қажеттіліктерін қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

Бұл бағдарламаны іске асыру Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасында айқындалған мақсаттарға қол жеткізу жолдарын үйлесімді толықтыратын болады, олар экономикалық өсуді қамтамасыз етуді, ел ішіндегі автомобиль және теміржол желілерін жоғары ықпалдастыру арқылы елдің транзиттік және экспорттық әлеуетін ұлғайтуды мақсат етеді.

5.2. Индустриялық инфрақұрылымды және туризм инфрақұрылымын дамыту

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

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

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

2015 - 2019 жылдар аралығындағы кезеңде «ҰИМТ» АЭА аумағында мынадай:

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

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

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

Қазіргі уақытта «ҰИМТ» АЭА инфрақұрылымының әзірлігі 6%-ды құрайды. 2018 жылға қарай «ҰИМТ» АЭА инфрақұрылымының құрылысын аяқтау үшін жалпы зауыттық инфрақұрылымның алаң ішіндегі және алаң

сыртындағы объектілерінің, сондай-ақ бірыңғай газ турбиналық электр станциясы, су тазалау және су дайындау жөніндегі кешендер, техникалық газдарды өндірудің бірыңғай қондырғысы сияқты өндірістік инфрақұрылым объектілерінің құрылысы бойынша жұмыстар орындалады.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Индустриялық аймақтарды тиімді басқару мақсатында жергілікті атқарушы органдар басқарушы компанияларды конкурстық негізде тартатын болады, оларға инвестицияларды тарту және индустриялық аймақтардың қызметін қамтамасыз ету жөніндегі қызмет тиімділігін бағалау критерийлері белгіленетін болады. Басқарушы компанияларды тарту үшін оларға жер учаскелерін сенімгерлік басқаруға беру мәселесі қаралатын болады.

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

Туристік кластерлердің инфрақұрылымын дамыту үшін табиғаттың көрнекі жерлері мен тарихи-мәдени мұра объектілеріне апаратын автомобиль жолдарын жөндеу және реконструкциялау, қолданыстағы теміржол инфрақұрылымын жаңғырту, жұмыс істеп тұрған әуежайларды жаңғырту және жаңаларын салу, шағын авиацияны дамыту үшін жағдай жасау жөніндегі мәселелер пысықталатын болады, сондай-ақ бұрын басталған жобаларды іске асыру жалғасады.

Туризмді дамыту жөніндегі жобаларды іске асыру үшін ағымдағы жылы Туристік объектілердің көліктік қолжетімділігі мен инженерлік инфрақұрылымын қамтамасыз ету, сондай-ақ оларды ішкі және сыртқы нарықтарда ілгерілету жоспары әзірленеді.

Осы жоспардың шеңберінде туризм инфрақұрылымының нақты жобаларын іске асыру тетіктері мен қаржыландыру көздері, оның ішінде республикалық және жергілікті бюджет қаражаты есебінен қаржыландыру көздері пысықталады.

Сонымен қатар, туризм саласын одан әрі институционалды дамыту мақсатында мынадай шаралар пысықталатын болады:

Қазақстанға визасыз кіру бойынша елдердің тізбесін кеңейту. ЭЫДҰ елдеріне қатысты визасыз режим енгізу мәселесін пысықтауға болады. БҰҰ Дүниежүзілік туристік ұйымының (ЮНВТО) деректеріне сәйкес мұндай шаралар сырттан келетін туризмді 30%-ға дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

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

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

туризм саласындағы әкімшілік кедергілерді төмендету;
туризм объектілерінің инвестициялық тартымдылығын арттыру.

5.3. Энергетикалық инфрақұрылымды дамыту

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

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

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

Бұл жоба екі кезеңмен жүзеге асырылады:

1) 1-ші кезең - Екібастұз КС-ден бастап Семей ҚС арқылы Өскемен КС-ге дейін Шығыс Қазақстан бағытында кернеуі 500 кВ электр беру желісін салу. Жобаны іске асыру орны - Қазақстан Республикасының Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстары. Жобаны іске асыру мерзімі: 2011 - 2017 жылдар;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

түйінді индикаторлары енгізілетін болады, тұтыну нормасы біріздендіріледі.

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

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

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

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

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

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

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

Инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) беру тетіктерін іске асыру үшін Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына тиісті өзгерістер енгізу мәселесі пысықталатын болады. «ТКШ ҚазОрталық» АҚ инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) беру бойынша оператор болып табылады. Бұл ретте инфрақұрылымдық гранттар (субсидиялар) жобаларды техникалық сүйемелдеуге, жобаларды іске асыру кезінде күрделі шығындарды, оның ішінде материалдар мен жабдықтарды қаржыландыруға

бағытталады болады. Бұдан басқа жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелері қызметтерінің тарифтерін субсидиялау мәселесі пысықталады.

Осы шараларды іске асыру нәтижесінде 2020 жылға дейін:

- 1) жылумен, сумен жабдықтау, су бұру желілерінің тозуы 67%-дан 53%-ға дейін төмендейді және тұтынушыларға көрсетілетін қызметтердің сапасы жақсарады;
- 2) шекті тарифтер қағидаттарын қолдану және нысаналы инвестициялық трансферттерді бюджеттік кредитпен және жекеше капиталмен алмастыру есебінен саланы коммерцияландыру процесі іске қосылады;
- 3) саланы бірыңғай техникалық стандарттарға көшіру жүргізіледі.

5.5. Тұрғын үй инфрақұрылымын нығайту

Болжалды деректер бойынша 2050 жылға қарай урбандалу деңгейінің 70%-ға дейін (қазіргі 55%-дан) өсуі күтілуде, бұл ретте қала халқының 35%-дан астамы халқы 2 млн. адамнан асатын хаб-қалаларда (Алматы, Астана, Шымкент, Өскеменде) тұратын болады.

Халықтың тұрғын үйге қажеттілігін қамтамасыз ету мақсатында тұрғын үй құрылысының негізгі бағыттарын көздейтін, Өңірлерді дамытудың 2020 жылға дейінгі **бағдарламасы** іске асырылуда, оның ішінде:

- 1) жалға берілетін (коммуналдық) тұрғын үйлер;
- 2) тұрғын үй құрылыс жинақ жүйесінің кредиттік және жалға берілетін тұрғын үйлері;
- 3) «Самұрық-Қазына» жылжымайтын мүлік қоры» АҚ-ның жалға берілетін тұрғын үйлері;
- 4) «ҚИК» ИҰ» АҚ-ның жалға берілетін тұрғын үйлері;
- 5) жеке меншіктегі тұрғын үйлер.

Қолжетімді тұрғын үй тапшылығы проблемасын шешу үшін неғұрлым перспективті және қолжетімді құрал ретінде жалға берілетін тұрғын үй құрылысының көлемі ұлғайтылады.

Осыған байланысты тұрғын үй инфрақұрылымы «ҚИК» ИҰ» АҚ-ның желісі бойынша жалға берілетін тұрғын үйді дамытуға Қазақстан Республикасының Ұлттық қорынан қаражат беру жолымен нығайтылатын болады.

Осы Бағдарлама шеңберінде 2015 - 2019 жылдары 1,4 млн. шаршы метр жалға берілетін тұрғын үй салынады.

5.6. Білім беру саласындағы инфрақұрылымды дамыту

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

Орта білім беру жүйесінде Ұлттық қордың қаражаты есебінен авариялық мектептердің орнына және үш ауысымда оқытуды жою үшін өңірлерде

жалпы білім беретін жаңа мектептер салынады және пайдалануға беріледі.

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

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

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

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

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

Жоғары білім беру саласында индустриялық-инновациялық даму бағдарламасы үшін базалық деп айқындалған 10 жоғары оқу орны жанынан құрылыс материалдарының өндірісі, тамақ өнеркәсібі, металлургия, машина жасау, технологиялық машиналар, энергетика, мұнай химиясы, химия өнеркәсібі бағыттары бойынша 24 жаңа зертхана құрылады. Барлық зертханалар әлемдік стандарттардың талаптарына сай келетін болады.

Зертханалар әлеуеті базалық жоғары оқу орындарында жүзеге асырылатын ИИДМБ мамандықтары бойынша бейінді бағыттағы магистрлерді даярлауда пайдаланылатын болады. Ең жаңа жабдықтар қазіргі заманғы талаптар деңгейінде техникалық пәндер бойынша практикалық және зертханалық сабақтар өткізуге мүмкіндік береді.

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

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

Магистрлерді даярлау әлемдік үздік жоғары оқу орындарының тәжірибесі бойынша әзірленген кадрлар даярлаудың қазіргі заманғы кәсіптік бағдарламалары негізінде жүзеге асырылады. Бейінді магистратура

бағдарламасының үштен біріне жуығы үздіксіз өндірістік практикаға бөлінетін болады.

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

Astana Business Campus ғылыми паркі құрылатын болады².

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

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

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

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

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

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

5.7. Кәсіпкерлік субъектілерін қолдау

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

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

ШОБ пен ірі кәсіпкерлік субъектілеріне жеңілдікті кредит беру инвестициялық жобаларды іске асыруға, айналым қаражатын толықтыруға және бұрын берілген қарыздарды қайта қаржыландыруға бағытталатын болады. Түпкілікті қарыз алушы үшін сыйақы мөлшерлемесі жылдық 6%-дан аспайды, кредиттеу мерзімі 10 жылдан аспайды.

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

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

Осы мақсаттар үшін «Даму» КДҚ» АҚ мен «Қазақстанның Даму Банкі» АҚ-ның банкаралық кредиттеу құралдары пайдаланылады.

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

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

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

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

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

5.8. Институционалдық даму

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

Негіздемелік келісімдердің негізгі мақсаты Қазақстан Республикасының Үкіметіне:

- 1) қаржы секторын дамыту;
- 2) жекеше сектордың экономикадағы рөлін күшейту, шағын және орта бизнесті дамыту және іскерлік климатты жетілдіру;
- 3) ғылым мен инновациялардың дамуын ынталандыру;
- 4) адами капиталды дамыту, еңбек нарығын дамыту;
- 5) экономикаға инвестициялар тарту және МЖӘ-ні дамыту;

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

7) институционалдық реформалар жүргізуде қолдау көрсету;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ЖАО инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру шеңберінде:

1) жаңа жұмыс орындарының құрылуын;

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

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

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

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

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

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

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

Дағдарысқа қарсы 2015 жылға арналған жаңа шаралар

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

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

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

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

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

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

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

Түпкілікті қарыз алушылар үшін кредиттеудің негізгі шарттары:

- 1) кредиттеу мерзімі - 5 жылдан аспайды;
- 2) кредиттеу валютасы - теңге;
- 3) сыйақының номиналды мөлшерлемесі - жылдық 6,0%-дан аспайды.

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

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

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

3) лизинг мерзімі - 3 жылдан 5 жылға дейін;

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

5) қаржыландыру валютасы - теңге.

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

1) лизинг мерзімі - 20 жылға дейін;

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

3) қаржыландыру валютасы - теңге.

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

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

Түпкілікті қарыз алушыларға арналған кредиттік ресурстарды берудің негізгі шарттары мынадай:

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

2) қаржыландыру мерзімі - 20 жылға дейін құрайды;

3) кредиттеу валютасы - теңге.

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

5.10. Экспорталды және экспорттық қаржыландыруды ынталандыру

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

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

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

Экспорттаушыларды қолдау мынадай негізгі шарттармен:

1) сыйақының номиналды мөлшерлемесі - теңгемен жылдық 6,0%-дан аспайды;

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

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

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

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

5.11. АӨК-ні қосымша қолдау

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

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

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

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

Бұл өңірлік ықпалдастық жағдайында отандық мал шаруашылығы мен құс шаруашылығы кәсіпорындары өнімдерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыруды, агроқұралымдарда мал шаруашылығы мен құс шаруашылығы өнімдерін өндірудің өсу деңгейін, оның ішінде сүт бойынша - 15%, ет - 10%,

жұмыртқа - 10% сақтауға, ауылдық жерлердегі еңбекке жарамды 12 мыңнан астам адам жұмыс істейтін құс шаруашылығы кәсіпорындарында жұмыс орындарын сақтауға мүмкіндік береді.

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

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

Өңірлерді дамытудың 2020 жылға дейінгі бағдарламасы шеңберінде «Қазақстанның тұрғын үй құрылыс жинақ банкі» АҚ бағдарламаларының желісі бойынша кредиттік тұрғын үй құрылысын ұлғайту үшін ЖАО тұрғын үй құрылысы бойынша бұрын басталған объектілерді аяқтайтын болады.

Бұл тұрғын үй құрылыс жинақтары жүйесі бойынша халыққа берілетін 240,6 мың шаршы метр кредиттік тұрғын үйдің құрылысын аяқтауға мүмкіндік береді.

Осы мақсаттарда ЖАО-ға бюджеттік кредиттеу тетігі арқылы Ұлттық қор қаражаты бөлінетін болады.

Қаражатты ұсыну және қайтару шарттары Қазақстан Республикасының қолданыстағы бюджет заңнамасына сәйкес айқындалатын болады.

Сонымен қатар, азаматтардың коммерциялық тұрғын үй сатып алу мүмкіндіктерін кеңейту және тұрғын үй жинақтары мен азаматтардың тұрғын үй құрылысына үлестік қатысу салымдарының қорғалуын арттыру бойынша шаралар қабылданатын болады.

Үлестік тұрғын үй құрылысын жүйесін дамыту үшін үлескерлердің үлестік салымдарына кепілдік беру тетігі мен оларды сақтандыру институты енгізіледі.

Осы мақсаттарда қазіргі «Қазақстанның ипотекалық кредиттерге кепілдік беру қоры» АҚ базасында үлестік құрылысқа қатысушыларға қаржылық орнықтылығы, тәжірибесінің болуы бойынша біліктілік талаптарын қоятын және инжинирингтік компаниялар арқылы үлескерлер ақшасының нысаналы пайдаланылуын бақылау тетігін енгізетін мамандандырылған ұйым құрылатын болады.

Үлестік салымдарға кепілдік беру тетігін іске асыруды қамтамасыз ету үшін Ұлттық қор қаражаты есебінен «Қазақстанның ипотекалық кредиттерге кепілдік беру қоры» АҚ-ны капиталдандыру жүзеге асырылады.

Кепілдік беру тетігін енгізу тұрғын үй құрылысына қосымша инвестициялар тартуға мүмкіндік береді және азаматтардың үлестік құрылысқа қатысу тәуекелдерін айтарлықтай төмендетеді.

5.13. Бизнесінің жол картасы - 2020 жобалары үшін инфрақұрылым жүргізу

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

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

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

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

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

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

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

5.14. Өнім сапасы инфрақұрылымын дамыту

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

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

Қолданыстағы сынақ зертханаларын кеңейту және жете жарақтандыру нәтижесінде 60 өңірлік ветеринариялық зертхана қазіргі заманғы жабдықпен жете жарақтандырылады, өрт қауіпсіздігі және химия өнімі қауіпсіздігі саласында Кеден одағының жаңа техникалық регламенттерінің

талаптарына сәйкестігін бағалау үшін сынақ базасы құрылады.

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

5.15. Перспективті учаскелерді геологиялық зерделеу

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

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

Өңірлік геофизикалық зерттеулер (геотраверстер)

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

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

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

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

Іздестіру, іздестіру-бағалау жұмыстары

Елдің минералдық-шикізаттық базасының жай-күйі, тау-кен кешені кәсіпорындарының пайдалы қазбалар қорымен қамтамасыз етілуі минералды шикізаттың жаңа кен орындарын анықтауға бағытталған іздестіру және іздестіру-бағалау жұмыстарының көлемін көбейте түсуді

кажет етеді. Геологиялық барлау жұмыстарын жүргізу қарқынының бәсеңдеуі республиканың минералдық-шикізаттық әлеуетінің төмендеуіне және отандық та, шетелдік те инвесторлардың қаржы қаражаты ағынының азаюына әкелуі мүмкін.

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

Көмірсутегі шикізатына іздестіру жұмыстары (тірек-параметрлік ұңғымаларды бұрғылау)

2015 жылы мынадай объектілер бойынша жұмыс жүргізіледі:

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

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

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

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

Геотермальды суға арналған іздестіру-барлау жұмыстары

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

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

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

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

6. Бағдарламаны іске асыру кезеңдері

Бағдарламаны іске асыру 2015 - 2019 жылдар аралығындағы кезеңде бес жылға есептелген, оның ішінде:

I кезеңде - 2015 - 2017 жылдары көліктік-логистикалық сектордағы жобаларды іске асыру жалғасады, индустриялық және энергетикалық инфрақұрылым салу, жылумен, сумен жабдықтау және су бұру желілерін жаңғырту (реконструкциялау және салу), жалға берілетін тұрғын үйлерді салу және пайдалануға беру, оның ішінде тұрғын үй құрылыс жинақтары желісі бойынша іс-шаралар жүзеге асырылады.

Білім беру инфрақұрылымы кеңейтіледі және жоғары оқу орындарының материалдық-техникалық базасы қалыптастырылады.

Назарбаев Университетінің Astana Business Campus ғылыми паркі жұмыс істейтін болады.

Институционалдық даму жөніндегі жобалар дайындау және оларды іске асыру бойынша ХҚҰ-мен келісімдерге қол қою жүзеге асырылады.

Дағдарысқа қарсы жаңа шараларды іске асыру шеңберінде 2015 жылы отандық машина жасауды, экспортшыларды, АӨК-ні жеңілдік шарттарымен қаржы құралдарын (кредит, лизинг, субсидия) ұсыну жолымен қолдау, [Бизнестің жол картасы - 2020](#) жобаларын іске асыру үшін қажетті инфрақұрылым жүргізу, сынақ зертханаларын жарақтандыру және перспективті учаскелерге геологиялық барлау жүргізу үшін келісімшарттарға қол қойылатын болады.

2015 - 2016 жылдары үлестік салымдарға кепілдік беру тетігін іске асыру үшін «Қазақстанның ипотекалық кредиттерге кепілдік беру қоры» АҚ-ны капиталдандыру жүзеге асырылатын болады.

II кезеңде - 2018 - 2019 жылдары көлік, энергетика және индустрия секторларындағы инфрақұрылымдық жобалар, сондай-ақ жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) аяқталады.

Жалға берілетін тұрғын үйдің жоспарланған көлемінің құрылысы аяқталады.

Индустриялық инфрақұрылым салу жалғасатын болады.

Экономиканың басым салалары үшін біліктілігі жоғары кадрлар даярлау жүзеге асырылады.

ХҚҰ-мен бірлесіп, институционалдық жобаларды іске асыру жалғастырылады.

7. Қажетті ресурстар

Бағдарламаның іс-шаралары мен инвестициялық жобалары негізінен Ұлттық қор қаражаты есебінен қаржыландырылатын болады.

Бағдарламаны іске асыру үшін тартылатын Ұлттық қор қаражатының жалпы көлемі 2015 - 2017 жылдар аралығындағы кезеңде 9 млрд. АҚШ долларына балама соманы құрайды.

Ұлттық қордың қаражаты республикалық бюджетке нысаналы

трансферттер түрінде де, квазимемлекеттік сектор субъектілеріне берілетін облигациялық қарыз түрінде де тартылатын болады.

Бұдан басқа, Бағдарламаны іске асыру үшін республикалық және жергілікті бюджеттердің қаражаты, оның ішінде бюджеттік кредиттер, ХҚҰ-дан үкіметтік сыртқы қарыздар, мемлекеттік емес және мемлекет кепілдік берген ХҚҰ қарыздары, ұлттық компаниялардың, даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ капитал нарығында тартылатын басқа да қаражат тартылатын болады.

Республикалық және жергілікті бюджеттерден қаржыландыру қолданыстағы мемлекеттік және салалық бағдарламаларды іске асыруға көзделген қаражат шеңберінде жүзеге асырылады.

Халықаралық қаржы институттарының қаражаты есебінен қоса қаржыландырудың индикативтік көлемі шамамен 8,97 млрд. АҚШ долларын құрайды.

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

Жобаларды іске асыру үшін Ұлттық қор қаражатынан 2015 - 2016 жылдарға мынадай жобаларға қаражат бөлінеді:

Автожол жобалары

Автожол саласындағы жобаларды іске асыруға Ұлттық қордан 296,7 миллиард теңге сомасына қаражат бөлінеді, оның ішінде:

1) Орталық-Оңтүстік (Астана - Қарағанды - Балқаш - Күрті - Қапшағай - Алматы) автомобиль магистралін салу және реконструкциялау - 92 млрд. теңге, оның ішінде 2015 жылы - 57 млрд. теңге, 2016 жылы - 35 млрд. теңге;

2) Орталық-Шығыс (Астана - Павлодар - Қалбатау - Өскемен) автомобиль магистралін салу және реконструкциялау - 120 млрд. теңге, оның ішінде 2015 жылы - 77 млрд. теңге, 2016 жылы - 43 млрд. теңге;

3) Орталық-Батыс автомобиль магистралін салу және реконструкциялау - 8,4 млрд. теңге, оның ішінде 2015 жылы жобалау-сметалық құжаттаманы әзірлеуге - 2 млрд. теңге, 2016 жылы - 6,4 млрд. теңге;

4) республикалық маңызы бар басқа жолдарды реконструкциялау — 76,3 млрд. теңге, оның ішінде 2015 жылы - 42 млрд. теңге, 2016 жылы - 34,3 млрд. теңге.

ХҚҰ қатысатын автожол жобалары

2016 жылдан бастап Батыс Еуропа - Батыс Қытай және Бейнеу - Ақтау жобалары бойынша қарыздарды игеру кезінде үнемдеу есебінен қалыптасқан 763 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі қарыз қаражатын 2016 жылы Ұлттық қордан 4,6 млрд. теңге сомасында қоса қаржыландыра отырып, Күрті - Бурылбайтал, Ұзынағаш - Отар, Ақтөбе - Мақат, Жетібай - Жаңаөзен автожол жобаларын іске асыруға қайта бөлу жүзеге асырылады.

Бағдарламада 2015 - 2016 жылдарға көзделген жобаларды іске асыру үшін жалпы индикативтік сомасы 5 583 млн. АҚШ доллары болатын жаңа қарыздарға қол қойылады оның ішінде Еуропа Қайта құру және Даму Банкінің қарызы - 942 млн. АҚШ доллары, Дүниежүзілік Банкінің қарызы - 3 183 млн. АҚШ доллары, Азия Даму Банкінің қарызы - 550 млн. АҚШ

доллары, Ислам Даму Банкінің қарызы - 908 млн. АҚШ доллары.

Теміржол жобалары

Теміржол саласы мен көліктік логистика жобаларын іске асыруға, одан әрі «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамын капиталдандыра отырып, республикалық бюджетке нысаналы трансферттер арқылы Ұлттық қордан 46,3 млрд. теңге сомасына қаражат мынадай жобаларға бөлінеді:

1) Алматы-1 - Шу учаскесінде екінші жолдарды салу - 27,8 млрд. теңге, оның ішінде 2015 жылы - 8,3 млрд. теңге, «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамының қаражаты есебінен 2016 жылы 11,9 млрд. теңге сомасына қоса қаржыландыра отырып, 2016 жылы - 19,4 млрд. теңге;

2) Боржақты - Ерсай теміржол желісінің құрылысын аяқтау - «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамының қаражаты есебінен 2,8 млрд. теңге, оның ішінде 2014 жылы - 0,3 млрд. теңге, 2015 жылы - 2,5 млрд. теңге сомасына қоса қаржыландыра отырып 2015 жылы - 6,7 млрд. теңге;

3) Құрық портында паром өткелін салу, ол мынадай құрылым бойынша қаржыландырылатын болады: құрылыстың жалпы құны - 16,4 млрд. теңге, оның ішінде Ұлттық қордан 2015 жылы - 4,8 млрд. теңге, 2016 жылы - 7,0 млрд. теңге, «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамының меншікті қаражаты 2016 жылы - 4,6 млрд. теңге.

Азаматтық авиация жобалары

Астана қаласы әуежайының ҰҚЖ мен терминалын реконструкциялауға 2015 жылы Ұлттық қордан 29 млрд. теңге бөлінеді. Сонымен қатар ХҚҰ мен «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамының меншікті қаражатын тарта отырып, жобаны қоса қаржыландыру мәселесі пысықталады.

Индустриялық инфрақұрылым жобалары

«Ұлттық индустриялық мұнай-химия технопаркі» АЭА-ны дамыту

Инфрақұрылым салуды қаржыландыру мақсатында 2015 жылы Ұлттық қордан 68,5 млрд. теңге бөлінеді.

«Қорғас — Шығыс қақпасы» АЭА-ны дамыту

2015 жылы АЭА инфрақұрылымын аяқтауға Ұлттық қор қаражатынан 12,5 млрд. теңге бөлінеді. Бұл ретте 2015 жылы «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамының қаражаты есебінен қоса қаржыландыру 10,7 млрд. теңгені құрайды.

Энергетикалық инфрақұрылым жобалары

«Екібастұз — Шүлбі ГЭС - Өскемен 500 кВ желісін салу» жобасының 1-кезеңін қаржыландыру «KEGOC» АҚ-ның меншікті қаражаты есебінен жүзеге асырылады. Құрылыс құны 43,315 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде жылдар бойынша: 2011 - 0,242 млрд. теңге, 2012 - 0,163 млрд. теңге, 2013 - 0,325 млрд. теңге, 2014 - 8,585 млрд. теңге, 2015 - 17 млрд. теңге, 2016 - 14,7 млрд. теңге, 2017 - 2,3 млрд. теңге.

«Семей - Ақтоғай - Талдықорған - Алма» 500 кВ желісін салу» жобасының 2-ші кезеңін қаржыландыру «KEGOC» АҚ-ның меншікті қаражаты есебінен, сондай-ақ ХҚҰ қарыз қаражатын тарта отырып жүзеге асырылады. Құрылыс құны 76,8 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде жылдар бойынша: 2012 - 0,164 млрд. теңге, 2013 - 0,311 млрд. теңге, 2014 -

0,185 млрд. теңге, 2015 - 2,610 млрд. теңге, 2016 - 28,026 млрд. теңге, 2017 - 30,566 млрд. теңге, 2018 - 14,936 млрд. теңге.

Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылықты, жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) жобалары.

Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылықты, жылумен, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерін жаңғырту (реконструкциялау және салу) жөніндегі жобаларды іске асыруға 150 млрд. теңге сомасындағы Ұлттық қор қаражаты, оның ішінде:

2015 жылы - 60 млрд. теңге;

2016 жылы - 90 млрд. теңге;

және одан әрі жыл сайын кемінде 100 млрд. теңге бөлінеді.

Жобаларды қаржыландыру үшін тартылатын ХҚҰ қарыздарының көлемі қарыздарды дайындау және оған қол қою барысында айқындалатын болады.

Тұрғын үй инфрақұрылымының жобалары

Тұрғын үй инфрақұрылымын қолдауға бөлінетін Ұлттық қор қаражаты есебінен қаржыландырудың жалпы көлемі 150 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде:

1) «Бәйтерек» ҰБХ» акционерлік қоғамының және оның еншілес ұйымдарының тұрғын үй салу (сатып алу) аудандарында инженерлік желілерді жобалауға, салуға және (немесе) сатып алуға облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдіктеріне республикалық бюджеттен берілетін нысаналы трансферттер арқылы - 35,0 млрд. теңге, оның ішінде:

2015 жылы - 17,5 млрд. теңге;

2016 жылы - 17,5 млрд. теңге;

2) «ҚИК» ИҰ» АҚ желісі бойынша кейіннен жалға беру үшін тұрғын үй объектілерін салуды және (немесе) сатып алуды қаржыландыруға - 115 млрд. теңге, оның ішінде:

2015 жылы — 92,5 млрд. теңге;

2016 жылы - 22,5 млрд. теңге.

Тұтастай алғанда, «ҚИК» ИҰ» АҚ желісі бойынша кейіннен жалға беру үшін тұрғын үй объектілерін салуды және (немесе) сатып алуды барлық көздерден жалпы қаржыландыру 250,0 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде:

1) Ұлттық қордың қарыз қаражаты - 115 млрд. теңге;

2) 2016 жылы бюджеттік кредиттеу тетігі арқылы республикалық бюджеттен бөлінетін қарыз қаражаты - 30 млрд. теңге;

3) 2017 - 2019 жылдары облигацияларды орналастырудан тартылған, «ҚИК» ИҰ» АҚ меншікті қаражаты - 50,0 млрд. теңге;

4) 2013 - 2014 жылдары «Қолжетімді тұрғын үй - 2020» бағдарламасы шеңберінде бөлінген қаражат - 29,2 млрд. теңге;

5) 2017 - 2019 жылдары қаражатты қайта пайдалану есебінен «ҚИК» ИҰ» АҚ меншікті қаражаты - 25,8 млрд. теңге.

Тұрғын үй салуды және (немесе) сатып алуды қаржыландыру шарттары, тетігі мен қаражатты бөлу тәртібі Өңірлерді дамытудың 2020 жылға дейінгі бағдарламасында айқындалған.

Білім беру саласындағы инфрақұрылым жобалары

Жалпы білім беру жүйесінде авариялық мектептердің орнына және үш ауысымды оқытуды жою үшін 37,5 млрд. теңге сомасына мектептер құрылысы қаржыландырылады.

Бағдарламаны іске асыру кезеңінде мектепке дейінгі тәрбиелеу және оқыту саласында хаб-қалаларда, екінші деңгейдегі қалаларда, экономикалық өсу орталықтарында, әлеуметтік-экономикалық даму әлеуеті жоғары және орташа елді мекендерде 9,8 млрд. теңге сомасына балабақшалар салу жобалары және 12,7 млрд. теңге сомасына мектепке дейінгі тәрбиелеу мен оқыту ұйымдарындағы мемлекеттік білім беру тапсырысы қаржыландырылады.

Жоғары білім беру саласында ИИДМБ-ның базалық 10 жоғары оқу орнының материалдық-техникалық базасын дамытуға 6 млрд. теңге жұмсалады.

Мәселен, жылдар бойынша қаржыландыру:

1) 2015 жылы мектептерге 14,3 млрд. теңге, балабақшаларға 14,3 млрд. теңге және балабақшалардағы мемлекеттік білім беру тапсырысына 12,7 млрд. теңге, жоғары оқу орындарына 3 млрд. теңге;

2) 2016 жылы мектептерге 23,2 млрд. теңге, балабақшаларға 6,8 млрд. теңге, жоғары оқу орындарына 3 млрд. теңге құрайды.

Astana Business Campus ғылыми паркінің құрылысын қаржыландыру көзінің бірі болып, бюджет шамасына қарай, тиісті жылға арналған «Республикалық бюджет туралы» Қазақстан Республикасы Заңына сәйкес бөлінетін республикалық бюджет қаражаты болып табылады.

Кәсіпкерлік субъектілерін қолдау

Кәсіпкерлік субъектілерін қолдауға барлық көздерден қаржыландырудың жалпы көлемі 255 млрд. теңге құрайды, оның ішінде:

ШОБ және ірі кәсіпкерлік субъектілерінің жобаларына 50 млрд. теңгеден тең үлестермен қаражат орналастыру арқылы кәсіпкерлік субъектілеріне жеңілдікті кредит беруге 2015 жылы Ұлттық қордан бөлінетін қаражат - 100 млрд. теңге;

2) ХҚҰ қаражаты:

Дүниежүзілік Банк - 2016 - 2017 жылдары 37 млрд. теңге;

Азия Даму Банкі - 2015 - 2017 жылдары 81 млрд. теңге;

Еуропа Қайта Құру және Даму Банкі - 2015 - 2016 жылдары 37 млрд. теңге.

ШОБ жобаларын қаржыландыру үшін тартылатын ХҚҰ қарыздарының көлемі қарыздарды дайындау және оған қол қою барысында нақтылануы мүмкін.

Халықаралық қаржы ұйымдарымен жобаларды қоса қаржыландыру

ХҚҰ-мен жобаларды республикалық бюджеттен қоса қаржыландыру мақсаттары үшін мынадай мөлшерде қаражат бөлінеді:

2015 жылы - 39,2 млрд. теңге;

2016 жылы - 41,3 млрд. теңге.

Дағдарысқа қарсы жаңа шаралар

2015 жылы Ұлттық қор қаражаты есебінен мыналар

қаржыландырылатын болады:

отандық машина жасауды дамыту - 35 млрд. теңге, оның ішінде:

- 1) автомобильдер өндірісі - 20 млрд. теңге;
- 2) тікұшақтар өндірісі - 10 млрд. теңге;
- 3) жолаушылар вагондары өндірісі - 5 млрд. теңге.

экспорталды және экспорттық қаржыландыруды ынталандыру - 2015 жылы - 35 млрд. теңге және 2016 жылы - 15 млрд. теңге;

2015 жылы АӨК-ті қосымша қолдауға - 20 млрд. теңге, оның ішінде:

1) АӨК субъектілерін қаржылай сауықтыру бағыты шеңберінде кредиттік және лизингтік міндеттемелер бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялауға - 7,0 млрд. теңге;

2) ауыл шаруашылығын қолдауға арналған кредиттер (лизинг) бойынша сыйақы мөлшерлемесін өтеуге — 1,5 млрд. теңге;

3) асыл тұқымды мал шаруашылығын дамытуға, мал шаруашылығының өнімділігі мен өнімінің сапасын арттыруға - 11,5 млрд. теңге;

бұрын басталған кредиттік тұрғын үй жобаларын аяқтау және үлестік салымдарды қорғауға - 45 млрд. теңге, оның ішінде:

1) бюджеттік кредиттеу тетігі арқылы «ҚТҚЖБ» АҚ желісі бойынша бұрын басталған кредиттік тұрғын үй жобаларын аяқтауға Астана және Алматы қалаларының, облыстардың әкімдіктеріне - 2015 жылы бөлінетін 30 млрд. теңге, қайтару мерзімі - 2016 жылғы 31 наурызға дейін;

2) үлестік салымды кепілдендіру тетігін іске асыру үшін кейіннен «Қазақстанның ипотекалық кредиттерге кепілдік беру қоры» АҚ-ның жарғылық капиталын ұлғайта отырып, «Бәйтерек» ҰБХ» акционерлік қоғамының жарғылық капиталын ұлғайту - 2015 жылы 5 млрд. теңге және 2016 жылы - 10 млрд. теңге;

Бизнестің жол картасы - 2020 жобалары үшін қажетті инфрақұрылымды жүргізу - 10 млрд. теңге;

өнім сапасының инфрақұрылымын дамыту - 5 млрд. теңге;

перспективті учаскелерді геологиялық зерделеу - 6 млрд. теңге.