



Инфрақұрылымдық қызметтердің сапасын арттыруға және құнын төмендетуге бағытталған салалық стратегиялардың тұжырымдамасы туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2007 жылғы 29 желтоқсандағы N 1362 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 Қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2010.04.14 № 302 Қаулысымен.

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ** :

1. Қоса беріліп отырған Инфрақұрылымдық қызметтердің сапасын арттыруға және құнын төмендетуге бағытталған салалық стратегиялардың тұжырымдамасы (бұдан әрі - Тұжырымдама) мақұлдансын.
2. Мүдделі мемлекеттік органдарға бағдарламалық құжаттарды дайындау кезінде Тұжырымдама ережесін пайдалану ұсынылсын.
3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы
Ү к і м е т і н і ң
2007 жылғы»29»желтоқсандағы
N № 1 3 6 2 қ а у л ы с ы м е н
бекітілген

Инфрақұрылымдық қызметтердің сапасын арттыруға және құнын төмендетуге бағытталған салалық стратегиялардың тұжырымдамасы туралы

"Біз стратегиялық инфрақұрылымның даму келешегін айқын пайымдай білуіміз және, ең алдымен, инфрақұрылымдық қызметті тұтынушы біздің отандық компаниялардың бәсекелестігін, сондай-ақ өзіміздің халықаралық экономикалық ықпалдастығымыздың мүдделерін ескере отырып, осы саладағы басқарудың сапасын едәуір арттыруға тиіспіз"

Н.Ә. Назарбаев

Кіріспе

Соңғы жылдары Қазақстан Республикасындағы орнықты экономикалық өсу ел экономикасы салаларының жедел дамуына ықпал етіп отыр.

Сонымен қатар, экономика өсуінің белгіленген жоғарғы қарқыны одан әрі инфрақұрылымның жағдайымен және дамуымен шектелуі мүмкін.

Қазақстан Республикасы Статистика агенттігінің және Дүниежүзілік банктің деректеріне сәйкес (2005 ж.)¹ Қазақстандағы инвестициялардың орташа қарқыны соңғы бес жылда жалпы ішкі өнімнің 2,9 %-ын құрады, бұл осы салада айтарлықтай қажеттілігі бар ел үшін төмен көрсеткіш болып табылады. Қазақстан ЕО-8-ден, Украина мен Ресейден жолдарды, әуе инфрақұрылымын пайдалануды қоса алғанда, көлік инфрақұрылымы бойынша, сондай-ақ телекоммуникациялардың құны бойынша артта қалып отыр.

Негізгі инфрақұрылымға инвестиция жасалмай бәсекеге қабілеттілікті арттыру мүмкін емес. Осыған байланысты Қазақстанның транзиттік әлеуетін ұлғайтуды және темір жол жүйесін реформалау, жолдарды, кедендік әкімшілендіруді, телекоммуникация мен электр энергиясы нарықтарын басқару есебінен тауарлар мен қызметтердің жылжыту құнын азайтуды қамтамасыз ету қажет.

Бүгінгі күні мемлекеттік қолдаудың қаржылық емес құралдарын пайдалана отырып, инфрақұрылым дамытуды ынталандырудың бірыңғай жүйесін әзірлеу қажет.

Бұл инфрақұрылымдық қызметтердің сапасын арттыруға және құнын төмендетуге бағытталған салалық стратегиялардың тұжырымдамасының мақсаты (бұдан - әрі Тұжырымдама) - қоғамның барлық жігінің жоғары сапалы және қол жетімді қызметтерге қажеттілігін әлемдік тәжірибеге сәйкес инфрақұрылымдық қызметтерді сапалы басқаруды арттыру және инфрақұрылымның элементтерін басқарудың, жоспарлаудың тиімді жүйесін құру жолымен қанағаттандыру.

¹ Қазақстан Республикасы: Экономикалық меморандум. N 30852-кз, Дүниежүзілік банк, 2005 ж.

Қойылған мақсатты жүзеге асыруға арналған негізгі басымдықтар

Қойылған мақсатқа қол жеткізу үшін мынадай негізгі басымдықтар белгіленеді:

- 1) экономиканың тиісті салаларында бәсеке қатынастарын дамыту;
- 2) жүктерді тасымалдау және шекаралардан өту кезінде шығындарды азайту;

- 3) инфрақұрылымдық қызметтердің қауіпсіздігі мен сапасы;
- 4) инфрақұрылымдық қызметтерді тарифтік (бағалық) реттеуді жетілдіру.

Экономиканың тиісті салаларында бәсекелі қатынастарды дамыту

Электр энергетикасы саласын дамытудың стратегиялық міндеттері:

- а) экономиканың өсіп отырған қажеттілігін қамтамасыз ететін елдің энергетикалық әлеуетін арттыру;
- б) электр энергиясының бәсекелі нарығын дамыту;
- в) электр энергиясының экспорттық, бәсекеге қабілетті ресурстарын шекаралас және үшінші елдердің энергетикалық нарықтарына олардың ұсыну мүмкіндігін құру;
- г) энергия жинақтаушы технологияны енгізу.

Қазіргі уақытта Қазақстанның солтүстігі мен шығысының генераторлары оңтүстік пен батыстың нарықтарына шығу мүмкіндігі жоқ, сондықтан көтерме нарықтағы бәсекелестіктің үдемелілігі республиканың әр өңірінде әртүрлі.

Бұл мәселені шешу үшін»"Солтүстік-Оңтүстік" және "Солтүстік Қазақстан - Ақтөбе облысы" өңіраралық электр беру желілерін салуды жеделдету қажет.

Өзінің табиғи монополиялық жағдайын пайдаланатын өңірлік электр желілері компаниялары (бұдан әрі - ӨЭЖК) бөлшек сауда нарығында кедергі болып табылады.

Электр энергетикасының бәсекелі нарығын дамыту мақсатында табиғи монополия субъектілерінің қызметтері мен желілеріне қол жеткізудегі туындайтын кедергілерді жою бойынша кешенді іс-шараларды, бәсекенің дамуына кері әсер ететін, желіге қол жеткізудегі теңсіздіктер, алшақтықтар анықталған жағдайда айыппұл мен адекватты шараларды енгізуді жүзеге асыру қажет.

Магистральді желілерді, жылжымалы құрамды және қалған тасымалдау процесі мен барлық темір жол инфрақұрылымын бір қолға (аффилиирленген компанияларға) біріктіру темір жолмен жүк тасымалдау нарығына кірудегі негізгі кедергі болып табылады.

Қалыптасқан жағдайдан шығу үшін болашақта:

- 1) жеке меншік капиталдың қатысуымен жүктерді темір жолмен тасымалдау, локомотивтік тарту қызметін көрсету жөніндегі екі-үш бәсекелес компания құру мәселесін пысықтау;

- 2) қор нарығына негізгі тасымалдау процесіне тартылмаған аффилиирленген кәсіпорындардағы "Қазақстан темір жол" акционерлік қоғамының акциялар пакеті мен қатысу үлестерін шығару;

- 3) жүктерді темір жол көлігімен тасымалдау жөнінде тасымалдаушылар

арасындағы бәсекелестікті қамтамасыз ету;

4) темір жол көлігі қызметтеріне теңдей қол жетімділігін қамтамасыз ету;

5) магистральді темір жол желісін жаңғырту;

6) жеке меншік инвестицияларды темір жол көлігінің инфрақұрылымына т а р т у ;

7) темір жол көлігінде көлік-логистикалық және ақпараттық технологияларды д а м ы т у қ а ж е т .

Темір жолмен жолаушылар тасымалдаудағы негізгі кедергілер болып:

1) жүк тасымалдау есебінен жолаушыларды тасымалдауды екі жақты с у б с и д и я л а у ;

2) ең қиын шекті деңгейден асатын тозған парк табылады.

Әрбір кәсіпорынның барынша қаржылық ашықтығына қол жеткізу, жолаушыларға қызмет көрсету мен сапасын кеңейту үшін жолаушылар т а с ы м а л ы н р е ф о р м а л а у қ а ж е т .

Мыналар авиатасымалдау нарығына енудегі кедергілер болып табылады:

1) осы нарыққа кіру үшін қажетті капиталдық шығындар және бастапқы инвестициялардың к ө л е м д е р і ;

Әуе кемелері құнының жоғарылығы жаңа бәсекеге қабілетті авиакомпаниялар нарығына е н у д е г і б а с т ы к е д е р г і б о л ы п т а б ы л а д ы ;

Осы мәселені шешу үшін ішкі авиабағыттарда бәсекелестікті дамыту үшін авиабағыттарды бөлу жөнінде конкурстар өткізген кезде "бір бағыт - екі тасымалдаушы" қ а ғ и д а с ы е н г і з і л д і .

2) авиаотынға бағаның тұрақты өсуі;

Бұл мәселені шешуге ішкі әуе желілерінде "отын алымын" енгізу түрінде шығынның орнын толтыру бөлігінде мемлекеттік реттеудің нашарлауы ықпал е т е т і н б о л а д ы .

"Отын алымын" енгізу жөнінде мәселелерді жетілдіру қажет.

3) тасымалдаушылар мен әуежайлардың өзара қарым-қатынастары;

Бұл мәселені шешу үшін Қазақстан Республикасының әуежайларында әуе кемелеріне жерде қызмет көрсету тарифтеріне кіретін қызметтер тізбесін р е т т е й т і н м ә с е л е н і п ы с ы қ т а у қ а ж е т .

4) Қазақстанда қазіргі заманғы сервистік авиациялық-техникалық о р т а л ы қ т а р ы н б о л м а у ы ;

Бұл мәселені шешу үшін Қазақстанда батыстық өндірістің әуе кемелеріне қызмет көрсете алатын қазіргі заманғы сервистік авиациялық-техникалық о р т а л ы қ т а р а ш у қ а ж е т ;

5) халықаралық және отандық авиатасымалдаушыларға арналған тарифтердің ә р т ү р л і л і г і .

Әуе тарифтерінің өсуін тежеу үшін мынадай іс-шаралар кешенін жалғастыру

қ а ж е т :

авиация отынының құнын азайту мақсатында Қазақстан Республикасының әуежайларына оны жеткізушілер арасында бәсекелестікті дамыту;
ішкі авиация нарығында қазіргі заманғы әуе кемелері паркі бар авиакомпанияларды орналастыру жолымен бәсекелестікті дамыту;
әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша облысаралық және облысшілік қатынастарды дамыту мақсатында авиациялық тасымалдауды субсидиялау бағдарламасын жалғастыру.

Мыналар телекоммуникация нарығына енудегі кедергілер болып табылады:

1) "Қазақтелеком" акционерлік қоғамы сияқты (бұдан әрі - АҚ) бәсекелестіктің дамуына мүдделі емес байланыс қызметін көрсететін субъектілердің аффилиирленуі салдарынан телекоммуникация нарығының шамадан тыс экономикалық шоғырлануы.

Осы жағдайды өзгерту мақсатында орта мерзімді перспективада телекоммуникация қызметтері нарығының экономикалық шоғырлану дәрежесін төмендету үшін тіркелген операторлардағы ұтқыр байланыс және интернетте "Қазақтелеком" АҚ-ның акциялар пакеттері мен қатысу үлестерін қаржы нарығына шығару мүмкіндігін қарастыру.

2) бос радиожиилік ресурстарының жоқтығы.

Бұл мәселені шешу үшін жиіліктер белдеулерін радиобайланыстың халықаралық регламентіне сәйкестендіру, атап айтқанда диапазондарды азаматтық және әскери РЭЖ арасында бөлу үшін Қазақстан Республикасының радиоқызметтері арасында 3 кГц-тен 400 ГГц дейінгі жиіліктер диапазонындағы оларды бөлу кестесіне өзгерістер енгізу қажет.

Бір қолға ауқымды жиіліктер беруден (республика көлемінде) жиіліктер алу құқығына арналған аумақтық (облыстық) конкурстарға өсу қажет.

Осыған байланысты мынадай мәселелерді пысықтау мақсатты:

байланыс операторларының қажеті үшін оларды босату мақсатында радиожиилік конверсиясы бойынша іс-шаралар кешенін өткізу;

радиоқызметтері үшін радиожииліктер белдеулерін бөлу жөніндегі кейбір нормативтік құқықтық актілерге өзгерістер енгізу, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында барлық бағыттағы радиоэлектрондық құралдарға жиіліктер, радиожииліктер бөлу және беру:

3) телекоммуникация инфрақұрылымына теңдей қол жетімділіктің жоқтығы;

Басым байланыс операторларының өздерінің абоненттік желілерін ("undandlind") беру қызметтерін көрсетуде бас тартудың мүмкін еместігін регламенттеу және баламалы байланыс операторларының осы қызметтерге тең қол жеткізуін қамтамасыз ететін мәселелерді пысықтау қажет.

Ұялы және жергілікті телефон (тіркелген) байланысы қызметтері нарығында

бәсекелестікті дамыту мақсатында "виртуалды операторлар" нарығына кіру үшін

ж а ғ д а й

ж а с а у

қ а ж е т .

Ұялы байланыс қызметтерінің үшінші буынының қызметін көрсетуге (3G), яғни WCDMA 2100/UMTS 2100, конкурстар өткізу.

Жүк тасымалдаған және шекаралардан өткен кездегі шығындарды азайту

Жүк тасымалдаған және шекаралардан өткен кездегі кедендік операциялар.

Жүк тасымалдаған және шекаралардан өткен кездегі негізгі кедергілер шекаралық бақылау пункттеріндегі кешігулер болып табылады. Қазіргі заманғы бақылау жүйелерін енгізу бұл мәселелерді шеше алады, сондай-ақ есірткінің таралуы мен халықаралық лаңкестіктің азаюына ықпал ететін болады, ал тасымалдауды ұйымдастырудың қазіргі заманғы технологияларын енгізу сауданың нақты тұрғыдан емес кедергілерін, соның ішінде сыбайлас жемқорлық деңгейін барынша азайтуы тиіс.

Сонымен бір мезгілде кедендік рәсімдердің транспаренттігі мен шекаралардан өсудің жоғары жылдамдығы, жүктің сақталу проблемасын шешу, оны жеткізу, сақтандыру, сыбайлас жемқорлық, халықаралық саудадағы есептер схемаларын, есірткі трафигін, заңсыз көші-қонды, халықаралық лаңкестіктің таралуын қысқарту және басқа да өзекті мәселелер қамтамасыз етіледі.

Жүк тасымалдаған және шекаралардан өткен кездегі шығасыларды азайту үшін мынадай шараларды қабылдау қажет:

1) қазіргі уақытта бақылаушы органдар бөлек жеке орын-жайларда орналасқан өткізу пункттерінде "жалғыз аялдама" және "жалғыз терезе" қағидаты бойынша бірыңғай бақылау-өткізу пункттерін (ББӨП) салу, бұл құжаттарды ресімдеу мен материалдарды жеріне жеткізу уақытын қысқартуға мүмкіндік береді ;

2) мемлекеттік шекарадағы бақылау түрлерін оңтайландыру бойынша мәселелерді пысықтау ;

3) республиканың оңтүстік өңірлерінен және шекаралас мемлекеттерден елдің орталық және солтүстік аудандарына көкөніс өнімдерінің "сауда керуенін" бөгетсіз өткізудің қалыптасқан тәжірибесін жалғастыру;

4) көлік бақылау органдарын серверлік жабдықтармен, компьютерлермен, коммуникациялық жабдықтармен техникалық жарақтандырылуын жақсарту арқылы тиімділікті арттыру және бақылау жүргізу уақытын қысқарту жұмысын жалғастыру, байланыс арналарын ұйымдастыру;

5) жол бойындағы сервисті дамыту (техникалық қызмет көрсету станциялары, демалыс аймақтары, қонақ үйлер, дүкендер, дәріханалар, кемпингтер, жанар май

күю станциялары және т.б.).

Кеден бекетінен өту кезіндегі келеңсіздіктер мен кедергілерді шешу қажет. Оған өтетін жүктің кедендік (шекаралық) бақылау үйлесімі жатады.

Кеден жүйесі мен кедендік рәсімдерді Дүниежүзілік сауда ұйымы мен Дүниежүзілік кеден ұйымдарының жетекшілік етіп отырған қағидаттары мен талаптарына сәйкестендіру үшін тәуекелдерді басқаруға негізделген кедендік бақылаудың жаңа жүйесін енгізу қажет, бұл өз кезегінде жүктерді (транзитті қоса алғанда) бақылау және декларацияларды өңдеу жөніндегі маңызды бизнес-процестерді қайта құру және автоматтандыруды талап етеді.

Қазақстан Республикасының Кеден қызметі құқықтық негізді, ақпараттар жинау және өңдеу, тәуекелдердің бейіндерін басқару, тәуекел өлшемдерін тұрақты талдау және жаңартуды қоса алғанда, тәуекелдерді басқару жүйесін енгізу жөнінде мәселелерді пысықтау қажет.

Сауданың дамуын ынталандыру және тауарлар мен көлік құралдарын кедендік тексеруді жылдамдату үшін кедендік ережелердің бұзылуын, декларациялар мен шоттардың бұрмалануын анықтау мақсатында сапалы бақылауды жүзеге асыруды теңгерімдеу қажет.

Тәуекелдерді басқару жүйесін жүктерді ресімдеу және декларацияларды өңдеу процесіне енгізу кеден органдарының құқық қорғау функцияларын бір уақытта күшейтуді және контрабандалық алып өтуді болдырмау және транзиттік жүктерді ішкі нарыққа бағыттау үшін қажетті арнайы құрал-жабдықтармен қамтамасыз етуді талап етеді.

Халықаралық қауымдастықпен танылған тәуекелдерді басқару стандарттарын және "бір терезе" қағидаты бойынша құжаттарды ресімдеу және деректерді өңдеу рәсімдерін қабылдау үкіметке өз мақсатына жетуге мүмкіндік береді.

Инфрақұрылымдық қызметтердің қауіпсіздігі мен сапасы

Жеке автокөлік санының ұлғаюы мен жол инфрақұрылымы сапасының төмендеуіне байланысты жол қозғалысының қауіпсіздігі елеулі өткір проблемаға айналды. Ал, темір жолға бұл үрдіс біршама аз әсер етті.

Әуе тасымалына сұранымдар өте тез өсуіне байланысты инфрақұрылымдарға одан әрі қызмет көрсетпей және жаңғыртпай апаттық жағдайлардың төмен көрсеткіштерін ұстап тұру мүмкін емес.

Көлік ағынын дамыту және ұлғайту орындары әлеуметтік-экономикалық сипаттың әсеріне ие болады, бұл ретте, егер қауіпсіздіктің тиісті шараларын қолданбаса бұл іс-әрекет орынсыз болады.

Темір жол көлігі инфрақұрылымын дамыту Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің мұқтаждықтарын негізге ала отырып, жаңа

учаскелер салуға бағытталуы тиіс.

Темір жол көлігінің инфрақұрылымдық қызметтерінің сапасын арттыру инфрақұрылым объектілерінің негізгі қорын жаңғырту және жаңарту нәтижесінде, магистральды темір жолдардың жаңа желілерін әлемдік тәжірибеге сәйкес салу нәтижесіне жүру уақытын қысқарту есебінен қамтамасыз етілуі тиіс, бұл өз кезегінде тасымалдардың жылдамдығын арттырады, жүктерді өңдеу пункттерінде жүк вагондарының ұзақ тоқтап тұруларын алып тастайды, сондай-ақ вагондар тапшылығын шешеді.

Электр энергиясы саласында қызмет көрсетудің сапасын арттыру мақсатында қолданыстағы қуаттарды техникалық қайта жабдықтау және қайта құру, энергетикалық объектілер салу, қайта құру және қалпына келтіру қажет.

Қазақстан Республикасындағы электр желілерін тасымалдайтын және тарататын қолданыстағы электр станциялары 1969-1989 жылдары салынған. Қазіргі уақытта негізгі қордың орташа тозығы 65%-дан астам.

Тиісті жағдайлар қабылдамаған жағдайда 2009 жылға қарай Қазақстанның энергия өндіруші ұйымдарының қуаттары елдің экономикасының серпінді дамуында электр энергиясына деген өскелең мұқтаждықтарын қанағаттандыра алмауы күтілуде.

Қазақстан Республикасының Бірыңғай электр энергетикалық жүйесінің орнықты жұмыс істеуі және электрмен сенімді (сапалы) жабдықтау негізгі бағдарламалық құжаттарда көзделген іс-шараларды уақытылы іске асырған кезде ғана мүмкін болады, ол үшін:

- 1) ғылым мен техниканың қазіргі заманғы жетістіктері негізінде жаңа электр станцияларын салу, қолданыстағы электр станцияларын жаңғырту және қайта құру;
- 2) жаңа электр желілік объектілерді жаңғырту және салу;
- 3) энергия үнемдеу жөніндегі іс-шараларды іске асыру;
- 4) жаңартылатын энергетикалық ресурстарды энергетикалық теңгерімге тарту қажет.

Қалпына келетін энергетикалық ресурстарды пайдалану электр энергетикасын дамытудың басым бағыттарының бірі және жалпы алғанда, Қазақстанның экологиялық проблемаларын шешу болып табылады. Қазақстанда қалпына келетін энергетикалық ресурстардың (су энергиясы, жел және күн энергиясы) әлеуеті айтарлықтай.

Инфрақұрылымдық қызметтердің сапасы көбінесе сапа бұзылуының туындау себебін анықтау емес, алдын-алу үшін жұмыс істеуі тиіс сапаны басқарудың қолданыстағы жүйесімен айқындалады.

Байланыс саласына келетін болсақ, қазіргі уақытта сапаны басқару жүйесінің шеңберінде елеулі роль байланыс операторлары жұмыстарының сапасына талдау

ж ү р г і з у г е

б е р і л е д і .

Байланыс қызметтерінің сапасын талдау кезінде негізінен салыстыру әдісі қолданылады: байланыс қызметінің сапасы жөніндегі нақты деректер белгіленген бақылау мерзімдерімен (мысалы, зақымдануды жоюдың орташа мерзімінің норматив бойынша белгіленген мерзіммен және т.б) салыстырылады, динамикадағы сапа көрсеткіштері қарастырылады (өткен жылдың тиісті кезеңімен салыстыру, сапа көрсеткіштерін бірқатар жылдармен салыстыру), уақыт кезеңі бойынша байланыс қызметтері сапасының көрсеткіштері зерделенеді және анықталған кемшіліктерді жою және байланыс қызметінің сапасын жақсарту жөнінде іс-шаралар әзірленеді.

Инфрақұрылымдық қызметтердегі тарифтік (баға) реттеуді жетілдіру

Инфрақұрылымдық қызметтер көрсететін кәсіпорындардың басым бөлігіндегі активтерінің жоғары деңгейде тозуына байланысты (60-80%) база амортизацияны есептеу үшін төмен және техникалық қайта жарақтану үшін жеткілікті қаражатты шоғырландыруға мүмкіндік бермейді.

Темір жол көлігі кәсіпорындарының өндірістік базалары жай-күйінің төмен деңгейлі рентабельділігі кезінде темір жол саласы бір бөлігі жүйелік сипаттағы және орта мерзімді перспективада барлық салалардың даму қарқындарына теріс әсер ететін бірқатар мәселелермен сипатталады, вагон парктерінің қажетті мөлшерде жаңартылмауы себебінен олармен жолаушылар тасымалын қамтамасыз етуге байланысты дағдарысты жағдай қалыптасты. Парктердің тапшылығы осы күнге дейін халықтың жолаушылар тасымалына сұранымын қанағаттандыруға мүмкіндік бермейді.

Бір мезгілде, тариф құрылымындағы негізгі үлесі (40%) электр энергиясын өндіруге жататын және тиісінше электр энергиясының түпкі бағасына әсер ететін электр энергетикасы саласында әлеуметтік-кәсіпкерлік корпорацияларды тарту жолымен энергия кешендерін дамытуға назар аудару қажет.

Осыған байланысты, кәсіпорындардың шығынсыз қызметі үшін жағдай жасау және инвестиция тарту қажет.

Инфрақұрылымдық қызметтердің жоғары капитал сыйымдылығын (қор сыйымдылығын) ескере отырып, тарифтік саясатты жетілдіру мынадай қағидалар негізінде қалыптасуы тиіс:

1) инвестициялық міндеттемелерді орындау мен инвестиция салу үшін жағдайлар жасау ;

2) орта мерзімді кезеңге арналған табиғи монополия субъектілерінің қызметтеріне тарифтерді тұрақтандыру үшін жағдай жасауға мүмкіндік беретін

тариф белгілеудің жаңа прогрессивті әдіснамаларын қолдану және кәсіпорын қызметінің тиімділігін жоғарылатуға бағыттылығын қамтамасыз ету нормативтен тыс шығындарды қысқарту және ұсынылатын қызметтердің сапасын жоғарылатуға ынталандыру; Алдағы уақытта салыстырмалы сараптама бенчмаркинг) әдісін қолдануды және тариф белгілеудің шығындық әдісін қ а р а с т ы р у қ а ж е т ;

3) табиғи монополиялар субъектілерінің инфрақұрылымына кемсітушіліксіз қол жетімділікті қамтамасыз ету.

Осы бағытта, лизинг тетігін пайдалану арқылы, даму институттарының қаржыларын тарту арқылы вагон паркін жаңарту мәселесін шешу қажет.

Теміржол саласында тариф түзудің теңгерімін қалыптастыру үшін тасушылар үдерісіне қатысушылардың қызметіне тарифтерді бір өлшемге келтіру жөніндегі тарифтік басшылық әзірлеу және тасушылар үдерісіне доминанттар болып табылатын басқа қатысушылардың қызметіне тарифтер есебінің әдістемесін а н ы қ т а у қ а ж е т .

Одан басқа, Қазақстан Республикасы Ақпарат және байланыс агенттігінің атынан телекоммуникациялар мен почталық байланыс саласында салалық реттеуді және Қазақстан Республикасы Табиғи монополияларды реттеу агенттігінің атынан теміржол көлігі, электр және жылу энергетикасы, мұнай тасымалдау, мұнай өнімдері мен газ, азаматтық авиация, порттар қызметі саласында көпсалалы реттеуді құру жөнінде жұмыстар жүргізілгеніне қарамастан салалық реттеуді қалыптастыру жөніндегі жұмыстарды жалғастыру қажеттілігі туындайды.

Салалық стратегияларды іске асыруды бағалау

Салалық мемлекеттік органдарға:

- 1) өзіндік салалық стратегиясын әзірлеу;
- 2) инфрақұрылымдық қызметтерді сапалы құруды сипаттаушы мен экономикалық құнын құрушылар көрсеткіштерін анықтау;
- 3) төмен (жоғары) динамиканың себебін жыл бойынша түсіндірумен (индикаторлар) көрсеткіштерінің сандық мәнінің өзгеру динамикасын анықтау;
- 4) белгілі индикаторларға қол жеткізу жөніндегі есепті одан әрі іс-әрекет жоспарын көрсете отырып жыл сайын ұсыну қажет.

Қорытынды

Қойылған басымдығы бар және осы басымдықты іске асыру жөніндегі инструменттерді ескере отырып, мемлекеттік органдардың мақсатты қызметтерін уақытылы орындау инфрақұрылымдық қызметтің сапасының жоғарылауына

және бағасының төмендеуіне бағытталған министрліктер мен ведомстволардың стратегияларын қалыптастыруға және Қазақстан Республикасы ішкі, транзиттік және экспорт-импорттық инфрақұрылым жүйесінде соңғы өнімдердің құнын құрайтын инфрақұрылымдық үлестің төмендеуін ұсынатын әлемдік стандарттарға сай және әлемнің едәуір дамыған елдерінің деңгейінде сапалы тауарлар мен қызметтер алуда халық пен экономиканың талаптарын толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті оңтайлы инфрақұрылым құруға мүмкіндік б е р е д і .

Атқарылған шаралар нәтижесінде халық өмірінің деңгейі мен сапасын арттыру, бәсекелестікті кеңейту және Қазақстанның бәсекеге қабілетті инфрақұрылымдық жүйесін оны дамыту және әлемнің жаңа инфрақұрылымдық жүйесімен шоғырландыру арқылы арттыруды қамтамасыз ететін мультипликативті әлеуметтік-экономикалық әсермен қамтамасыз етіледі.

Осы бағытты іске асыру Қазақстанның экономикалық жылдам өсуіне және халық өмірінің сапасын арттыруына мүмкіндік береді, мемлекеттің даму Стратегиясының басты мақсаты болып табылады.