

**"Инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын бекіту және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу және Қазақстан Республикасы Президентінің кейбір жарлықтарының күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 1 шілдедегі № 390 қаулысы.

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

"Инфрақұрылымды дамытудың 2015 – 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын бекіту және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу және Қазақстан Республикасы Президентінің кейбір жарлықтарының күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы Қазақстан Республикасы Президентінің қарауына енгізілсін.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

К. Мәсімов

**"Инфрақұрылымды дамытудың 2015 – 2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын бекіту және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу және Қазақстан Республикасы Президентінің кейбір жарлықтарының күшін жойылды деп тану туралы**

**ҚАУЛЫ ЕТЕМІН:**

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

жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығына (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2015 ж., № 18-19, 93-құжат) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

жоғарыда аталған Жарлықпен бекітілген "Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасында:

"1. Бағдарлама паспорты" деген бөлімде:

"Бағдарламаның мақсаты" мынадай редакцияда жазылсын:

"Бағдарламаның мақсаты

Қазақстанның ұзақ мерзімді экономикалық өсуін қамтамасыз ету үшін хаб қағидатымен тиімді инфрақұрылым құру негізінде елдің макроөңірлерін ықпалдастыру арқылы бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыру, көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне ықпалдастыру, транзит әлеуетін іске асыру";

"Міндеттерде":

1) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"1) Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету";

11) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"11) "Бизнестің жол картасы 2020" бизнесті қолдау мен дамытудың бірыңғай бағдарламасының жобаларын инфрақұрылыммен қамтамасыз ету";

"Нысаналы индикаторлар" мынадай редакцияда жазылсын:

"Нысаналы индикаторлар

мынадай нысаналы индикаторларға қол жеткізу:

1) 2019 жылы 2014 жылға қатысты ЖІӨ-нің 8,7 %-ға дейін өсуін қамтамасыз ету;

2) 2015 – 2019 жылдары 511,2 мың адамға арналған жұмыс орындарын құру, оның ішінде:

тұрақты – 167,9 мың адам;

уақытша – 343,3 мың адам;

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

4) 2019 жылы Қазақстан Республикасының аумағы арқылы, оның ішінде теміржол және автомобиль көлігі түрлерімен транзиттік жүктердің көлемін 18,1 млн. тоннаға дейін ұлғайту.";

"Қаржыландыру көздері мен көлемі" мынадай редакцияда жазылсын:

"Қаржыландыру көздері мен көлемі

"Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасының іс-шаралары және инвестициялық жобалары Қазақстан Республикасы Ұлттық қорының қаражаты, республикалық және жергілікті бюджеттер, халықаралық қаржы институттары мен ұйымдардың қаражаты, ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты есебінен, сондай-ақ 7,8 трлн. теңге жалпы индикативтік сомасындағы жеке инвестициялар арқылы қаржыландырылатын болады, оның ішінде:

| Қаржыландыру көздері   | Қажетті қаражат (млрд. теңге) |
|--|-------------------------------|
| Барлығы бағдарлама бойынша шығыстар:                           | 7 751,9                       |
| Республикалық бюджет   | 429,4                         |
| Ұлттық қор   | 2 355,9                       |
| Жергілікті бюджет  | 299,4                         |
| Халықаралық қаржы институттары мен ұйымдар                     | 3 954,2                       |
| Ұлттық компаниялары мен даму институттарының меншікті қаражаты | 673,7                         |
| Жеке инвестициялар мен МЖӘ                                     | 39,3                          |

”;

”2. Кіріспе” деген бөлімде:

бірінші және екінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

Бағдарлама Алматы, Астана, Ақтөбе, Шымкент және Өскемен қалаларын ұлттық және халықаралық деңгейдегі заманауи инфрақұрылымы бар хаб-қалалар ретінде айқындай отырып және оны халықаралық көлік жүйесімен ықпалдастыра отырып, елдің макроөңірлерін қалыптастыру арқылы Қазақстанның бірыңғай экономикалық нарығын қалыптастыруға бағытталған.”;

мынадай мазмұндағы бесінші бөлікпен толықтырылсын:

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

сегізінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

”3. Ағымдағы жағдайды талдау” деген бөлімде:

үшінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы төртінші бөлікпен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы қырық үшінші, қырық төртінші бөліктермен толықтырылсын:

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

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

қырық үшінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

"Бүгінде еліміздің барлық ірі қалалары қолданыстағы жолдар арқылы өзара байланыста. Алайда, көлік құралдары қозғалысының орташа тәуліктік қарқындылығының болжамды артуына қарай хаб-қалаларды байланыстыратын жолдарды реконструкциялап, неғұрлым жоғары техникалық санатқа ауыстыру қажет. Бұл өткізу қабілетін арттыруға мүмкіндік береді және жол-көлік оқиғасы кезіндегі өлім-жітім деңгейінің төмендеуіне әкеледі.";

мынадай мазмұндағы қырық төртінші, қырық бесінші, қырық алтыншы, қырық жетінші, қырық сегізінші, қырық тоғызыншы, елуінші, елу бірінші, елу екінші бөліктермен толықтырылсын:

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

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

Автожолдардың қауіпсіздігін арттыру және автомобиль жолдарының қанағаттанғысыз жай-күйін төмендету үшін уақтылы жөндеу жұмыстары және

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

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

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

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

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

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

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

қырық алтыншы және қырық жетінші бөліктер алып тасталсын;

қырық сегізінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

қырық тоғызыншы, елуінші, елу бірінші, елу екінші, елу үшінші, елу төртінші бөліктер алып тасталсын;

елу сегізінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

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

алпысыншы, алпыс бірінші, алпыс екінші, алпыс үшінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

мынадай мазмұндағы алпыс төртінші, алпыс бесінші, алпыс алтыншы, алпыс жетінші, алпыс сегізінші, алпыс тоғызыншы, жетпісінші, жетпіс бірінші, жетпіс екінші, жетпіс үшінші, жетпіс төртінші, жетпіс бесінші, жетпіс алтыншы, жетпіс жетінші, жетпіс сегізінші, жетпіс тоғызыншы, сексенінші, сексен бірінші бөліктермен толықтырылсын:

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

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

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

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау, оның ішінде жүк ағынын бөлуге ықпал ету,

тасымалдаудың жоғары жылдамдығы, уақтылығы, қолжетімділігі және сенімділігі, сондай-ақ көлік қызметін пайдаланудың ыңғайлылығы үшін де көлік-логистикалық жүйенің негізгі халықаралық көлік дәліздеріне айтарлықтай ықпалдасуы қажет.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

алпыс алтыншы, алпыс жетінші, алпыс сегізінші, алпыс тоғызыншы бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

Бір жүктерді (көмір, кен, құрылыс материалдары) тасымалдау кезінде барынша жоғары табыс әкелетін басқа жүктер (мұнай және мұнай өнімдері, химиялық және органикалық тыңайтқыштар және т.б.) есебінен тарифтерді тоғыспалы субсидиялаудың қазіргі практикасы магистральды теміржол желілері операторының операциялық



шығындарын толық көлемде жабуды қамтамасыз етпейді, сондай-ақ оның дамуын толық көлемде қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

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

мынадай мазмұндағы жетпісінші, жетпіс бірінші, жетпіс екінші бөліктермен толықтырылсын:

"Вокзал шаруашылығының сапасын арттыру үшін 2010 жылдан бастап теміржол вокзалдарын коммуналдық және жеке меншіктен "ҚТЖ" ҰК" АҚ-ның қарамағына " Вокзал сервис" акционерлік қоғамына сенімгерлік басқаруға қайтару бойынша жұмыстар жүргізілді. Осылайша, теміржол вокзалдарының жалпы саны 332 объектіні ( 251 вокзал ғимараты және 81 жолаушылар платформасы) құрады, оның ішінде 138 вокзал күрделі жөндеуден өтті.

"Вокзал сервис" акционерлік қоғамының халыққа тиісті қызмет көрсету үшін жағдай жасау жөніндегі инвестициялық мүмкіндіктерінің шектеулілігін ескере отырып, 2014 жылы "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңына тиісті түзетулер енгізіліп, вокзалдар магистральды инфрақұрылым құрамына қосылды, бұл оларды сапалы ұстауды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

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

мынадай мазмұндағы жетпіс төртінші, жетпіс бесінші, жетпіс алтыншы, жетпіс жетінші бөліктермен толықтырылсын:

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

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

Халықаралық теңіз ұйымдары сарапшыларының ұсынымдарына сәйкес теңіз көлігінде мемлекеттік бақылауды жүзеге асыратын инспекторларды тұрақты жүйелі тренингтерден, біліктілікті арттыру курстарынан және 2017 жылға жоспарланған міндетті аудиттен өтуді қамтамасыз ету үшін тәжірибе алмасудан өткізуді қамтамасыз ету қажет.";

жетпіс бесінші және жетпіс алтыншы бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

Қазіргі уақытта Қазақстанда ішкі авиарейстерді "Эйр Астана", "СКАТ", "Бек Эйр", "Жетісу авиа", "Жезқазған Эйр", "Qazaq Air" 6 қазақстандық авиакомпания 42 авиабағыт бойынша жүзеге асырады.";

мынадай мазмұндағы жетпіс жетінші бөлікпен толықтырылсын:

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

жетпіс тоғызыншы, сексенінші, сексен бірінші, сексен екінші, сексен үшінші, сексен төртінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

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

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

мынадай мазмұндағы сексен бесінші, сексен алтыншы, сексен жетінші, сексен сегізінші, сексен тоғызыншы, тоқсаныншы, тоқсан бірінші, тоқсан екінші, тоқсан үшінші, тоқсан төртінші, тоқсан бесінші, тоқсан алтыншы, тоқсан жетінші, тоқсан сегізінші, тоқсан тоғызыншы, жүзінші, жүз бірінші, жүз екінші, жүз үшінші бөліктермен толықтырылсын:

"Әуежайлардағы қолданыстағы тарифтік саясат азаматтық авиация нарығы, оның ішінде халықаралық тасымалдау нарығы конъюнктурасының өзгеруіне уақтылы ден қою икемділігін қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

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

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

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

Әуежайлардың негізгі құралдары тозуының жоғары деңгейі мен инфляциялық таргеттеу жағдайында әуежайда қызмет көрсету тарифтерінің төмен кірістілігі жаңа активтер құруға, негізгі құралдарды жаңартуға, реконструкциялауға және негізгі құралдарды техникалық қайта жарактандыруға, сондай-ақ авиациялық қауіпсіздіктің тиісті деңгейін қамтамасыз етуге қажетті қаражат көлемін бөлуге мүмкіндік бермейді.

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

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

2014 жылы қазақстандық авиатасымалдаушылар Қазақстан бойынша жүктердің жалпы санының 11 %-ын ғана тасымалдады. Жүк рейстерін "Lufthansa" (Германия), "

UPS Airlines" (АҚШ), "Martinair" (Голландия, Франция), "Silk Way Airlines" (Өзбекстан), "Cargolux" (Люксембург) сияқты шетелдік авиакомпаниялар ғана тұрақты орындайды. IATA халықаралық авиациялық тасымалдаушылар қауымдастығының шешіміне сәйкес 2015 жылғы 1 қазаннан бастап бүкіл жүк тасымалдары "e-freight" жүйесі бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Бұдан басқа, 2017 жылғы 1 сәуірден бастап ЕЭО шеңберінде авиациялық көлікте алдын ала хабардар ету қолданысқа енгізіледі.

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

Әлемде тасымалдаушылар мен көрсетілетін қызметтерді тұтынушыларды қамтамасыз ету үшін көлік саласының ақпараттық жүйесі мен автоматтандырылған өлшеу құрылғыларын енгізу уақытша шығасыларды қысқартуға және жүктерді тасымалдау үшін сенімді логистикалық тізбек құруға мүмкіндік берді.

Қазіргі уақытта Еуропа мен Азияны құрғақ жол арқылы байланыстыратын транзиттік дәліздердің жоғары өткізу қабілетін қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін заманауи автомобиль жолдары салынып жатыр.

Сонымен қатар, жол қозғалысына қатысушыларды ақпараттық сүйемелдеу жоқ, физикалық емес әкімшілік кедергілер де бар, соның салдарынан шетелдік тасымалдаушылар мен көрсетілетін қызметті тұтынушылардың өз жүктері мен көлік құралдарын қадағалау мүмкіндіктері жоқ және жалпы еліміздің аумағы арқылы құрлықтағы жолмен жүк тасымалдауға сенімсіздікпен қарайды.

Әкімшілік кедергілерді қысқарту, бәсекелестікті дамыту және көлік инфрақұрылымын басқарудың тиімділігін арттыру мақсатында Зияткерлік көлік жүйесін (бұдан әрі – ЗКЖ) құру жоспарланып отыр.

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

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

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

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

Қазақстанда вагондар нарығын дамытуды тежейтін фактор, осы нарықты реттелетін нарыққа жатқызу болып табылады, мұнда аталған көрсетілетін қызметтер нарығында үстем жағдайдағы нарық субъектілерінің тарифі бағаны мемлекеттік реттеуге жатады және нарық конъюнктурасының өзгеруіне ден қоюдың толыққанды икемділігін қамтамасыз етпейді, бұл сайып келгенде аталған қызметтерді көрсететін отандық компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін төмендетуге, сондай-ақ шетелдік компаниялардың қатысуының ұлғаюы нәтижесінде нарықтың жоғалуына әкеледі.

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

"4. Бағдарламаның мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары және оны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіштері" деген бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

Бұл мақсатқа қол жеткізу мынадай нысаналы индикаторлармен өлшенетін болады:

| Нысаналы индикаторлар                    | Ақпарат көзі    | Өлш. бірл.                | Жауапты орындаушылар   | 2014 (бағалау) | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  |
|--|-----------------|---------------------------|--|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ЖІӨ-нің болжанатын өсімін қамтамасыз ету | Ұ Э М деректері | алдыңғы жылға қарағанда % | ҰЭМ, ДСӘДМ, ИДМ, АШМ, ЭМ, БҒМ, "Самұрық – Қазына" ҰӘҚ" АҚ, "Бәйтерек"ҰБХ" АҚ | 104,1          | 101,5 | 100,5 | 101,7 | 102,2 | 102,5 |
|  |                 |                           | ҰЭМ, ДСӘДМ, ИДМ, АШМ,  |                |       |       |       |       |       |





|   |   |            |                                    |  |  |        |        |        |        |
|---|---|------------|------------------------------------|--|--|--------|--------|--------|--------|
| қауіпсіздігін бұзу оқиғалары санының (1 млн.тг/ км брутто) төмендеуі  | И Д М деректері   | %          | ИДМ                                |  |  | 0,6    | 0,8    | 0,9    | 1,0    |
| Автомобиль көлігі   |   |            |                                    |  |  |        |        |        |        |
| Тұрғындарының саны 100 адамнан асатын елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен камтуды камтамасыз ету   | Ж А О деректері   | %          | Ж А О жауапты), И Д М жинақтау)    |  |  | 80     | 90     | 93     | 96     |
| Халықаралық автокөлік қызметтері нарығындағы қазақстандық тасымалдаушылардың үлесі  | Ж А О деректері   | %          | ИДМ                                |  |  | 40     | 43     | 45     | 47     |
| Белгіленген стандарттарға сәйкес келетін автовокзалдар мен автостанциялардың үлесі  | Ж А О деректері   | %          | Ж А О жауапты), И Д М жинақтау)    |  |  | 60     | 82     | 85     | 90     |
| Тұрақты жолаушылар маршруттарындағы тозған автобустар үлесін қысқарту   | Ж А О деректері   | %          | Ж А О жауапты), И Д М жинақтау)    |  |  | 65     | 60     | 55     | 50     |
| Шұғыл жедел қызметтердің, шұғыл жедел қызметтерді шақыру құрылғыларымен жарактандырылған АКҚ-ның жол-көлік оқиғалары кезінде көмек көрсетуі үшін шақыру уақытын ("алтын уақытты" пайдалану мүмкіндігі) қысқарту | И Д М деректері   | мин.       | ИДМ                                |  |  |        | 8      | 6      | 4      |
| Такси тасымалдаушылары санының ұлғаюы   | Ж А О деректері   | бірлік     | Ж А О жауапты), И Д М жинақтау)    |  |  | 13 000 | 14 000 | 16 000 | 19 000 |
| Көліктік бақылау жылжымалы бекеттерінің тозу деңгейінің төмендеуі   | ведомствольк деректер                                     | %          | ИДМ                                |  |  | 75     | 50     | 25     | 0      |
| Су көлігі   |   |            |                                    |  |  |        |        |        |        |
| Қазақстанның теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту   | "АХТСП" ҰҚ" АҚ және Құрық портының ведомствольк деректері | млн. тонна | ИДМ, "ҚТЖ" ҰҚ" АҚ, " АХТСП" ҰҚ" АҚ |  |  | 19,5   | 21,5   | 23,5   | 23,5   |





|   |                                  |             |                   |  |  |     |     |     |     |
|---|----------------------------------|-------------|-------------------|--|--|-----|-----|-----|-----|
| индексінде "Кеден тиімділігі" бойынша позицияны жақсарту  | Дүниежүзілік банктің деректері   | орын        | Қаржымині МКК     |  |  | 90  |     | 60  |     |
| Дүниежүзілік банктің логистика тиімділігі индексінде "Логистикадағы құзырет" бойынша позицияны жақсарту | " Дүниежүзілік банктің деректері | орын        | ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ |  |  | 75  |     | 60  |     |
| Транзиттік тасымалдаудан түсетін кірістердің ұлғаюы   | ведомстволық деректер            | млрд. теңге | ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ |  |  | 190 | 195 | 200 | 205 |
| Қытай – ЕО бағыты бойынша транзит жүктерін тарту  | ведомстволық деректер            | млн. тонна  | ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ |  |  | 0,3 | 0,8 | 2   | 4   |
| Ресей, ЕО – Орталық Азия бағыты бойынша транзит жүктерін тарту  | ведомстволық деректер            | млн. тонна  | ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ |  |  | 9   | 10  | 11  | 12  |

## 2. Индустриялық инфрақұрылымды және туристік инфрақұрылымды дамыту.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

| Тікелей нәтижелер көрсеткіштері  | Ақпарат көзі                             | Өлшем бірлігі | Жауапты орындаушылар                | 2014 ( бағалау ) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018  | 2019  |
|--|--|---------------|-------------------------------------|------------------|------|------|------|-------|-------|
| АЭА ("ҰИМТ", " Қорғас-Шығыс қақпасы") аумағында кәсіпкерлер салған ж е к е инвестициялардың жалпы көлемі, оның ішінде        | " Самұрық-Қазына " ҰӨҚ" АҚ-ның деректері | млрд. теңге   | " Самұрық-Қазына " ҰӨҚ" АҚ, ИДМ, ЭМ | 53,1             | 70,6 | 33,4 | 172  | 403,1 | 224,5 |
| "ҰИМТ" АЭА   |  |               |                                     | 38,6             | 60,5 | 30   | 168  | 402,1 | 220,5 |
| "Қорғас-Шығыс қақпасы" АЭА   |  |               |                                     | 14,5             | 10,1 | 3,4  | 4    | 1     | 4     |
| АЭА ("ҰИМТ", " Қорғас-Шығыс қақпасы") аумағында тауарлар мен көрсетілетін қызметтерді жұмыстарды) өндіру көлемі, оның ішінде | " Самұрық-Қазына " ҰӨҚ" АҚ-ның деректері | млрд. теңге   | " Самұрық-Қазына " ҰӨҚ" АҚ, ИДМ, ЭМ |                  | 6,9  | 1,0  | 2,7  | 4,0   | 5,5   |
| "ҰИМТ" АЭА   |  |               |                                     |                  | 3,4  | 0,6  | 1,5  | 2,5   | 3,5   |

|  |                 |   |          |                        |                       |                 |                  |                  |                  |
|--|-----------------|---|----------|------------------------|-----------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| "Қорғас-Шығыс қақпасы" АЭА   |                 |   |          |                        | 3,5                   | 0,4             | 1,2              | 1,5              | 2,0              |
| Ішкі туризм бойынша орналасу орындарында қызмет көрсетілетін келушілер (резиденттер) санын өткен жылмен салыстырғанда ұлғайту      | ( ИДМ деректері | % | ИДМ, ЖАО | 100,0 (3 129 576 адам) | 99,5 (3 115 416 адам) | 104,9           | 145,5            | 78,7             | 107,3            |
| Келу туризм бойынша орналасу орындарында қызмет көрсетілетін келушілер (резидент еместер) санын өткен жылмен салыстырғанда ұлғайту | ( ИДМ деректері | % | ИДМ, ЖАО | 100,0 (679 018 адам)   | 101,9 (692 250 адам)  | 102,0           | 156,4            | 73,7             | 106,2            |
| Қазақстанға келген транзиттік келушілердің саны *  |                 | % |          | 100,0 (657 945)        | 100,1 (658 603)       | 100,1 (659 262) | 100,15 (660 250) | 100,15 (661 240) | 100,15 (662 232) |

3. Қазақстан Республикасының БЭЖ дамуы шеңберінде энергетикалық инфрақұрылымды нығайту.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

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

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

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

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





|   |                              |                 |                                       |    |  |  |     |     |     |  |
|---|------------------------------|-----------------|---------------------------------------|----|--|--|-----|-----|-----|--|
| Қазақстан Республикасының аумағын отандық тікұшақтарды пайдалана отырып, авиациялық қолдаумен қамту | "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері | %               | "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ                    | 62 |  |  |     |     |     |  |
| Бағдарлама есебінен теміржол көлігіндегі жолаушылар айналымы  | "ҚТЖ" ҰК" АҚ деректері       | млн. жолаушы-км | ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ |    |  |  | 150 | 150 | 150 |  |

## 9. Экспортты қолдау.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

| Тікелей нәтижелер көрсеткіштері   | Ақпарат көзі                 | Өлшем бірлігі | Жауапты орындаушылар    | 2014 (бағалау) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------------------------------|---------------|-------------------------|----------------|------|------|------|------|------|
| Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпорындардың шикізаттық емес экспортының көлемі | "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері | млрд. теңге   | ИДМ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ |                | 21,7 | 105  | 105  | 105  | 105  |

## 10. АӨК субъектілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

| Тікелей нәтижелер көрсеткіштері        | Ақпарат көзі     | Өлшем бірлігі | Жауапты орындаушылар | 2014 (бағалау) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------------------|---------------|----------------------|----------------|------|------|------|------|------|
| Ауыл шаруашылығындағы еңбек өнімділігі | ҰЭМ СК деректері | мың теңге     | АШМ                  | 572,8          | 750  | 990  | 1050 | 1100 | 1300 |

11. "Бизнестің жол картасы 2020" кәсіпкерлікті қолдау мен дамытудың бірыңғай бағдарламасының жобаларын инфрақұрылыммен қамтамасыз ету.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

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

12. Зертханалық базаларды дамыту арқылы өнім сапасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

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

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

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

| Тікелей нәтижелер көрсеткіштері | Ақпарат көзі  | Өлшем бірлігі | Жауапты орындаушылар | 2014 (бағалау) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------|---------------|---------------|----------------------|----------------|------|------|------|------|------|
| Болжамды ресурстардың көлемі:   | ИДМ деректері |               | ИДМ                  |                |      |      |      |      |      |
| алтын                           |               | тонна         |                      |                |      |      | 105  |      |      |
| мыс                             |               | млн. тонна    |                      |                |      |      | 1,3  |      |      |
| полиметалдар                    |               | млн. тонна    |                      |                |      |      | 3,5  |      |      |

”;

"5. Негізгі бағыттар, қойылған мақсаттарға қол жеткізу жолдары мен тиісті шаралар" деген бөлімде:

"5.1. Көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту" деген кіші бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

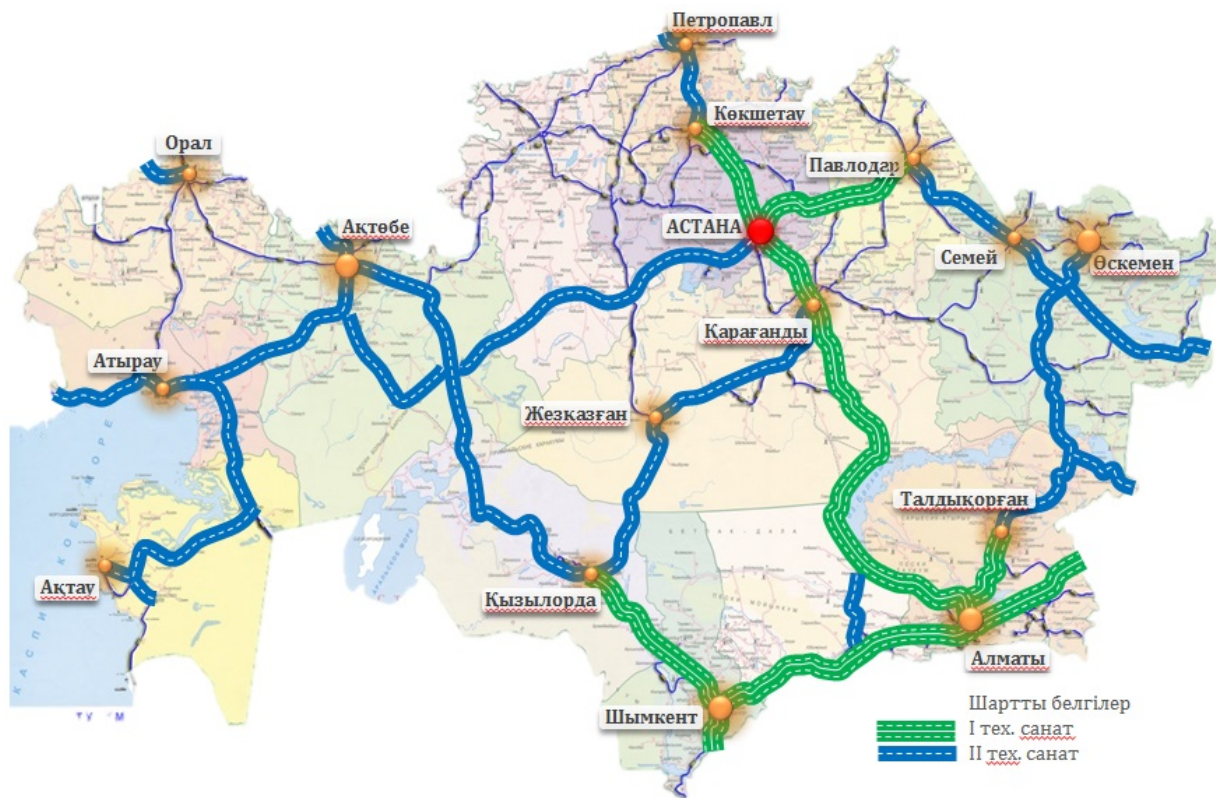
"5.1. Көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту

1. Автомобиль жолдарын дамыту

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

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

Бағдарлама шеңберінде іске асырылатын жобалар



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

"Орталық – Оңтүстік" жобасы "Астана – Қарағанды – Балқаш – Алматы" бағыты бойынша Қарағанды және Балқаш қалалары арқылы екі ірі Астана мен Алматы хабтарын және, тиісінше, орталық-шығыс макроөңірін оңтүстікпен қосуға мүмкіндік береді, ол шекарамаңы аумақтарының транзиттік әлеуетінің мүмкіндіктерін кеңейтуге, сыртқы нарықтарға экспортты ұлғайтуға, көлік-логистикалық көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруға мүмкіндік береді. Автомобиль жолы цемент және асфальт-бетон жабыны бар 1-техникалық санатқа ауыстырылатын болады, бұл бағыт бойынша орташа тәуліктік қарқындылық 10 мыңнан астам авто/тәулікті құрайды. Оңтүстік өңірді орталықпен, солтүстікпен және шығыспен сапалы қосуды қамтамасыз ететін осы бағыттың экономикалық маңыздылығын ескере отырып, перспективада хаб-қалалардағы халықтың өсуіне байланысты автокөлік құралдарының қарқынды өсуі 15 мың авто/тәулікті құрайды деп күтілуде. Жоба 2021 жылы аяқталады.

"Орталық – Шығыс" жобасы "Астана – Павлодар – Семей – Қалбатау – Өскемен" бағыты бойынша Павлодар және Қалбатау елді мекендері арқылы Астана және Өскемен қалалары арасында сапалы көліктік байланысты қамтамасыз етеді деп болжанып отыр, бұл транзиттік жүктерді тартуға, отандық тауарларды экспорттауға, туристік кластерді дамытуға ықпал ететін болады. Автомобиль жолы цемент және асфальт-бетон жабыны бар 1 және 2-техникалық санатқа ауыстырылатын болады.



Неғұрлым көп орташа тәуліктік қарқындылық Астана – Павлодар учаскесіне тиесілі болады (9 мыңнан астам авто/тәулік), Павлодар – Семей – Қалбатау – Өскемен учаскесінде орташа тәуліктік қарқындылық 9 мыңға дейін авто/тәулікті құрайды. Жоба 2020 жылы аяқталады.

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

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

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

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

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

Осы Бағдарлама шеңберінде қазірдің өзінде салынған автомобиль жолдарының сақталуы және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын реконструкциялау

макроөңірлерді сапалы автомобиль қатынасы бар бірыңғай біртұтас жүйеге біріктіреді, бұл макроөңірлер мен хаб қалалардың жақындасуына және өзара дамуына мүмкіндік береді, сондай-ақ еңбек көші-қонын жақсартады және азаматтардың қозғалысына ыңғайлы жағдай жасайды.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Теміржол секторын және логистиканы дамыту

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

Трансқазақстандық дәліздердің экономикалық тиімділігін қамтамасыз ету үшін көлік-логистикалық инфрақұрылым объектілеріне тікелей және жанама иелік ету арқылы сауда легінің туындау орнында да, сол сияқты жүктің қарсы ағынын қалыптастыруда да отандық компаниялардың қатысуы маңызды. Бұл үшін ел ішінде де, сол сияқты шетелде де заманауи көлік-логистикалық орталықтар желісі құрылатын болады, сондай-ақ "тар жерлерді" жою және теміржол инфрақұрылымының қуатын ұлғайту жұмыстары жалғастырылады.

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

Қытай – Орталық Азия елдері бағыты бойынша транзиттік тасымалда пайдаланылатын желінің өткізу қабілетін арттыру мақсатында "Алматы-1 – Шу"

учаскесінде ұзындығы 110 км құрайтын, іске асыру мерзімі 2017 жылға белгіленген екінші жолдардың құрылысы басталды. Бұл желі жеткізу мерзімін қысқарту және тиісінше көлік шығыстарын азайту есебінен шетелдік жүк жөнелтушілер үшін қазақстандық бағдардың тартымдылығын арттырады.

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

2016 жылдың соңына дейін 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 шығанағының елдеріне ең қысқа теміржол қатынасын жасауды қамтамасыз етеді және елдің негізгі теміржол қаңқасын қалыптастырады.

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

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

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

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

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

Бірақ Қазақстаннан тасымалданатын жүк негізінен ауыл шаруашылығы және жер қойнауын пайдалану өнімдерінен құралатынын ескеретін болсақ, соңғы тұтынушы

үшін баға көліктік шығындарға ғана тәуелді емес, ол әлемдік нарықтағы бағаға байланысты өзгереді. Ол үшін өндіріс өнімділігін арттыру арқылы жүктер құнының төмендеуіне күш жұмсау қажет, себебі өнімнің жалпы құнында логистикалық шығындардың үлесі аз.

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

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

Осылайша, жүк айналымына қарағанда қозғалыс қауіпсіздігін бұзуды азайту теміржол көлігі саласындағы заңнамалық және нормативтік құқықтық базаны жетілдіру есебінен іске асырылатын болады, бұл теміржол көлігі саласындағы барлық ықтимал бұзушылықтарды азайтуға немесе мүлдем болдырмауға мүмкіндік береді.

Теміржол көлігінде оңтайлы тарифтік модельді қамтамасыз ету үшін халықаралық консультанттар тартылатын болады, олардың міндеттері магистральды теміржол жүйесінің қызметтеріне тарифтерді қалыптастыру мен реттеуді жетілдіру бойынша ұсынымдарды әзірлеу және магистральды теміржол жүйесінің қызметтеріне тарифті қалыптастырудың жаңа әдіснамасын әзірлеу болып табылады. Теміржол көлігі саласындағы жаңа прогрессивті тәсілдер магистральды теміржол жүйесінің көрсетілетін қызметтерін тарифтік реттеудің оңтайлы моделін қалыптастыруға, қызметті көрсету шығындары мен кірістерін құрылымдауға және теңдестіруге, сондай-ақ көрсетілетін қызметтердің тиісті сапасын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Жүк тасымалдау нарығын одан әрі дамыту және отандық компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында жүк вагондарының операциялық қызметтері және жүк вагондарын жалға алу қызметтері мемлекеттік бағалық реттеуден шығарылатын болады.

### 3. Автомобиль көлігін дамыту

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

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

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

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

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

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

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

### 4. Су көлігін дамыту

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

2016 жылы бірінші кезегі аяқталатын Құрық портындағы паром өткелінің жобасын іске асыру қазақстандық жүк жөнелтушілердің мұнай мен мұнай өнімдерін экспорттау

бағыттарын әртараптандыра отырып, басты және құйылмалы жүктерді жөнелту порттары мен межелі порттарда ауыстырып тиеу бойынша шығыстарсыз, теңіз арқылы тасымалдауды ұйымдастыруға мүмкіндік береді.

Нәтижесінде Қазақстанда толыққанды екі теңіз порты пайда болады. Каспий теңізінде қазақстандық порттар арқылы жалпы өткізу қабілеті 2020 жылға қарай шамамен 23,5 млн. тонна құрайтын болады, оның ішінде Құрық паром кешені жүктерді ауыстырып тиеудің 4 млн. тоннаға дейінгі көлемін қамтамасыз етеді.

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

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

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

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

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

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

Су көлігіндегі қауіпсіздік деңгейін арттыру үшін мынадай шаралар қабылдау қажет:

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

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

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

#### 5. Азаматтық авиацияны дамыту

Әуежайлардың өткізу қабілеттерін ұлғайту және авиакомпаниялардың операциялық қызметінен шектеулерді алып тастау, сондай-ақ жолаушылардың қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында 2015 жылы инфрақұрылымдық жобалардың бірқатары бойынша жұмыс жүргізілді.

2016 жылы Петропавл қаласы әуежайының ҰҚЖ реконструкциялау аяқталады, ЖҰҚЖ кеңейту мен ұзарту, жарықпен ескерту құралдарын орнату және авариялық құтқару станцияларын салу бойынша жұмыстарды жүргізу жоспарланған. 2015 жылы жүргізілген жұмыстарды ескере отырып, жобаны іске асыру ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келтіруге, ұшу қауіпсіздігі мен қызмет көрсету сапасын күшейтуге, көрсетілетін қызметтердің мүгедектер үшін қолжетімділігін қамтамасыз етуге, сондай-ақ қазіргі заманғы әуе кемелері түрлерін қабылдауға мүмкіндік береді.

Әуежайлардың өткізу қабілеттерін ұлғайту және авиакомпаниялардың операциялық қызметінен шектеулерді алып тастау, сондай-ақ жолаушылардың қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында әуежайларды ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келтіруге, ұшу қауіпсіздігі мен қызмет көрсету сапасын күшейтуге, сондай-ақ әуе кемелерінің заманауи түрлерін қабылдауға мүмкіндік беретін инфрақұрылымдық жобалар іске асырылады.

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

Аталған жобаларды іске асыру авиатасымалдауға халықтың қажеттілігін қанағаттандыруға, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсартуға, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыру, инвестициялық тартымдылықты жақсарту, қазақстандық авиакомпаниялар мен әуежайлардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында әуежайлардың реттеліп көрсетілетін қызметтеріне инвестициялық бағдарламаларды ескере отырып, тарифтердің шекті деңгейлерін бекіту шаралары, сондай-ақ осындай тарифтерді бекіту үшін қажетті материалдардың, отынның, энергияның үлгілік нормалары және адамдар санының нормативі қабылданатын болады.



Бұдан басқа, әуежай қызметтерін мемлекеттік реттеуден халықаралық бағыттар бойынша рейстерге қызмет көрсету кезінде көрсетілетін барлық әуежай қызметтері шығарылатын болады және көрсетілетін қызметтерді (тауарларды, жұмыстарды) берушілердің әуежай қызметін жүзеге асыруға қолжетімділігі жөніндегі тиісті қағидалар қабылданатын болады.

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

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

#### 6. Көлікте әкімшілік кедергілерді азайту

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

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

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

Қосымша жүк легін тарту және келісілген тарифтік саясатты жүргізу бойынша уақтылы шешім қабылдау үшін магистральдық және терминалдық инфрақұрылымдардың меншік иелері мен көлік компаниялары үйлестіру комитеттерін (консорциумдар) құрады.

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

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

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

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

Көліктік бақылау тиімділігі мен ашықтығын арттыру және республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының ең қарқынды бөліктерінде арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдары санын ұлғайту үшін 2017 – 2018 жылдары қосымша 25 ҚБЖО орнатуға қазіргі уақытта жобалау-іздістіру жұмыстары дайындалуда. 2019 жылдың соңына дейін барлығы 68 өлшеу жүйесін орнату жоспарланып отыр.

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

Қазақстан көлік саласының тиімділігін және жалпы тартымдылығын арттыру міндетінің кешенді шешімі ЗКЖ-ні енгізу болуы тиіс.

Көлік жүйесі қызметінің ашықтығын арттыру, атап айтқанда, көлік саласында ақпараттық ресурстар мен жүйелерді енгізу шетелдік жүк алушылар мен тасымалдаушылар үшін жүктерді құрлық жолымен тасымалдау тартымдылығын арттырады.

Осылайша, ЗКЖ-ні енгізу еліміздің транзиттік әлеуетін дамыту, халыққа қызмет көрсету сапасын және қауіпсіздігін арттыру үшін қолайлы жағдай жасайды.

Сондай-ақ ААШШ жүйесін енгізу автомобиль жолдарында ЖКО кезінде шұғыл қимылдайтын жедел қызметтердің ден қою уақытын қысқартуға және құтқару іс-шараларының нәтижелілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Жүйенің жұмыс қағидаты ЖКО туралы төтенше қызметтерді автоматты ақпараттандыруды көздейді.

ААШШ жүйесі іске қосылған соң ЖКО және оның координаталары туралы төтенше қызметтерді ақпараттандыру қалаларда төтенше қызметтердің келуі үшін қажетті уақытты орташа алғанда 10 минутқа қысқарту арқылы автоматты түрде жүзеге асырылатын болады.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының аумағында тасымалдарды жүзеге асыруға негіз болатын қазақстандық рұқсат беру бланкілерін автоматтандырылған есепке алу жүйесін енгізу мәселесі пысықталатын болады.

КО шеңберінде Ресей мен Беларусьтің ақпараттық жүйелерімен ықпалдастыру рұқсат бланкілерінің болуын бақылауды электрондық түрде жүргізуге мүмкіндік береді , бұл қайталап тексеруді жояды.";

"5.2. Индустриялық инфрақұрылымды және туризм инфрақұрылымын дамыту" деген кіші бөлімде:

он сегізінші, он тоғызыншы, жиырма бірінші және жиырма екінші бөліктер мынадай редакцияда жазылсын:

"Саланы дамыту мақсатында инфрақұрылым салу, туризмнің қолжетімділігін, инвестициялық тартымдылықты арттыру, әкімшілік кедергілерді азайту және туризмді басқару моделін жетілдіру бойынша шараларды қоса алғанда, келу және ішкі туризмді бұдан әрі дамыту бойынша шаралар пысықталатын болады.

Инфрақұрылым және қолжетімділік бөлігінде Туристік саланы дамытудың 2020 жылға дейінгі тұжырымдамасымен және "100 нақты қадам" Ұлт жоспарының 57-қадамымен айқындалған келушілердің Алакөл, Кендірлі, Балқаш, ЩБКА басым курорттық аймақтарында, сондай-ақ Қарқаралы, Баянауыл және басқа да рекреациялық аймақтарда сапалы демалысқа деген сұранысын қанағаттандыруға бағытталған іс-шаралар жүзеге асырылатын болады.

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

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

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

мынадай мазмұндағы жиырма үшінші, жиырма төртінші және жиырма бесінші бөліктермен толықтырылсын:

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

Астана қаласының және ОҚО тәжірибелерін Қазақстанның басқа өңірлеріне тарату мүмкіндігі қаралатын болады.

Бұдан басқа қаржылық емес сипаттағы мынадай шаралар қаралатын болады:

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

Иран, Үндістан, Тайланд негізгі нарықтарынан ұйымдастырылған туристік топтар үшін визалар алу тәртібін жеңілдетуді енгізу;

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

перспективалы жаңа туристік өнімдерді әзірлеу.";

"5.5. Тұрғын үй инфрақұрылымын нығайту." деген кіші бөлімде:

"4. Инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылымды жүргізу." деген тармақта:

төртінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

"Бұдан басқа, ЖАО Бағдарламаға қатысты емес, құны 1 шаршы метр үшін төменде көрсетілген бағадан аспайтын тұрғын үй салуға арналған аудандарға ИКИ жүргізуді жүзеге асырады:

Астана және Алматы қалаларында 200 мың теңгеге дейін;

қалған аймақтарда 180 мың теңгеге дейін.";

"5. Тұрғын үй құрылысы операторларына және жобаларына қойылатын негізгі талаптар." деген тармақта:

бірінші бөлік мынадай редакцияда жазылсын:

"Жалға берілетін, кредиттік және коммерциялық тұрғын үй салуға арналған қаражатты өңірлер бойынша бөлуді сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі саласындағы уәкілетті органмен келісу бойынша "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ және " Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ дербес жүзеге асырады.";

"5.10. Экспорталды және экспорттық қаржыландыруды ынталандыру" деген кіші бөлімде:

төртінші бөлікте:

"1) сыйақының номиналды мөлшерлемесі - теңгемен жылдық 6,0 %-дан аспайды;" деген тармақ алып тасталсын;

"7. Қажетті ресурстар" деген бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

"7. Қажетті ресурстар

"Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасының іс-шаралары және инвестициялық жобалары Қазақстан Республикасының Ұлттық қорының қаражаты, республикалық және жергілікті бюджет, халықаралық қаржы институттары мен ұйымдардың қаражаты, ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ 7,8 трлн. теңге жалпы индикативтік сомасындағы жеке инвестициялар есебінен қаржыландырылатын болады, оның ішінде:

| Қаржыландыру көздері   | Қажетті қаражат (млрд. теңге) |
|--|-------------------------------|
| Барлығы бағдарлама бойынша шығыстар:                           | 7 751,9                       |
| Республикалық бюджет   | 429,4                         |
| Ұлттық қор   | 2 355,9                       |
| Жергілікті бюджет  | 299,4                         |
| Халықаралық қаржы институттары мен ұйымдар                     | 3 954,2                       |
| Ұлттық компаниялары мен даму институттарының меншікті қаражаты | 673,7                         |
| Жеке инвестициялар мен МЖӘ                                     | 39,3                          |

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

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

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

Бұдан басқа, Бағдарламаны іске асыру үшін ХҚҰ үкіметтік сыртқы қарыздары, мемлекеттік емес және мемлекет кепілдік беретін қарыздар, ұлттық компаниялардың, даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ капитал нарығында тартылатын

басқа да қаражат, оның ішінде Бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорының қаражаты тартылатын болады.

Халықаралық қаржы институттарының қаражаты есебінен қоса қаржыландырудың индикативтік көлемі шамамен 8,3 млрд. АҚШ долларын, сондай-ақ Қытай Эксимбанкінің мемлекеттік кепілдікпен алынған 2,6 млрд. АҚШ доллары қарызын құрайды.

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

2. Мыналардың күші жойылды деп танылсын:

1) "Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 13 қаңтардағы № 725 Жарлығы (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2015 ж., № 18-19, 93-құжат);

2) "Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы және "Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 13 қаңтардағы № 725 Жарлығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 26 мамырдағы № 30 Жарлығы.

3. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Президенті

Н.Назарбаев