

"Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2015 – 2019 жылдарға арналған 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

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Президентінің 2016 жылғы 12 желтоқсандағы № 389 Жарлығы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Президентінің 2019 жылғы 19 сәуірдегі № 29 Жарлығымен.

Ескерту. Күші жойылды – ҚР Президентінің 19.04.2019 № 29 Жарлығымен.

Қазақстан Республикасының
Президенті мен Үкіметі актілерінің
жинағында жариялануға тиіс

ҚАУЛЫ ЕТЕМІН:

1. "Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған 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 интеграциялау арқылы бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыру, көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне интеграциялау, транзит әлеуетін іске асыру";

"Міндеттерде":

1) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

11) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"11) "Бизнестің жол картасы-2020" кәсіпкерлікті қолдаудың 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 орнын 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, республикалық және жергілікті бюджеттер, халықаралық қаржы институттары мен ұйымдарының қаражаты, ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты есебінен, сондай-ақ жеке инвестициялар арқылы 7,8 трлн, теңге жалпы индикативтік сомасында қаржыландырылатын болады, оның ішінде :

Қажетті қаражат (млрд. теңге)

7 751,9

429,4

2 355,9

299,4

3 954,2

673,7

Қаржыландыру көздері
Барлығы бағдарлама
бойынша шығыстар:
Республикалық бюджет
Ұлттық қор
Жергілікті бюджет
Халықаралық қаржы
институттары мен
ұйымдары
Ұлттық компаниялар
мен даму
институттарының
меншікті қаражаты
Жеке инвестициялар мен
МЖӘ

”;

”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 мемлекеттік көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесімен интеграциялай отырып, елдің макроөңірлерін қалыптастыру арқылы Қазақстанның бірыңғай экономикалық нарығын құруға бағытталған.”;

мынадай мазмұндағы бесінші бөлікпен толықтырылсын:

”Жаһандану жағдайында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйемен сәтті интеграциялау 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” кәсіпкерлікті қолдаудың бірыңғай бағдарламасы, ” Жұмыспен қамтудың жол картасы-2020”) шеңберінде жүзеге асырылатын болады.”;

”3. Ағымдағы ахуалды 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 айқындап берді.";

мынадай мазмұндағы төртінші бөлікпен толықтырылсын:

"Үшіншіден, Азия-Еуропа бағыты бойынша өсіп келе жатқан жүк айналымы мен елдің транзиттік әлеуеті Қазақстанның халықаралық көліктік-коммуникация легіне одан әрі интеграциялануын 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 авариялылықтың жоғары деңгейіне себепкер 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 көліктік-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.

Аса ірі сауда әріптестері - Қытай мен ЕО елдері арасындағы Қазақстанның жағдайы елдің көліктік-логистикалық жүйесін дамыту үшін негізгі міндетті 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 таратып бөлуге ықпал ету, тасымалдаудың жоғары жылдамдығы, уақыттылығы, қолжетімділігі және сенімділігі, сондай-ақ көлік қызметін пайдаланудың ыңғайлылығы үшін де көліктік-логистикалық жүйенің негізгі халықаралық көлік дәліздеріне барынша интеграциялануын талап етеді.

Осының барлығы кеден және шекара қызметін дамытумен, физикалық емес кедергілерді жоюмен және тиісті инфрақұрылымды дамытумен қатар 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 сыртқы экономикалық қызмет қатысушыларының арасындағы өзара іс-қимылдың, сондай-ақ экспорт пен импорт кезінде тауарларды электрондық декларациялаудың ақпараттық жүйесінің жоқтығымен және өзінің құжат үлгілерін пайдаланатын мемлекеттік органдарға елеулі құжаттар көлемін қағаз жеткізгіште ұсынумен сипатталады.

Қазақстандық өткізу пункттерін жарақтандыру мен оларды 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 болу 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 теміржолының 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 теміржол инфрақұрылымын қалыптастырған "Шар - Өскемен" теміржолдары салынды. Бұл желілер көрсетілген өңірлер арасында жүк пен жолаушылар тасымалы үшін Ресей теміржолдарын 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" теміржолдар 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 61% дейін 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 және жетпіс бірінші 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.

Жолаушылар тасымалы саласында соңғы үш жылда жолаушылар вагонының нақты тозу деңгейі 70 %-дан 49,6 %-ға дейін төмендеді, жол құжаттарын электрондық 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 жүрдек жолаушылар поезы іске қосылды.";

мынадай мазмұндағы 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 (аптасына 500 рейстен астам) 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 сегізінші, жетпіс тоғызыншы, сексенінші, сексен бірінші, сексен екінші, сексен үшінші 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, жүз төртінші, жүз бесінші, жүз алтыншы, жүз жетінші, жүз сегізінші, жүз тоғызыншы, жүз оныншы, жүз он бірінші, жүз он екінші, жүз он үшінші бөліктермен толықтырылсын:

"Әуежайлардағы қолданыстағы тарифтік саясат азаматтық авиация нарығы, оның ішінде халықаралық тасымалдау нарығы конъюнктурасының өзгеруіне ден қоюдың икемділігі мен уақтылығын 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 жаратқандыруға, 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" (Әзербайжан), "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.

Әлемдік тәжірибе көлік қызметінің тасымалдаушылары мен тұтынушылары үшін ақпараттық жүйелер мен автоматтандырылған өлшеу құрылғыларын енгізу, сондай-ақ, көліктік-логистикалық орталықтар желілерін құру мен қалыптастыру уақытша шығасыларды қысқартып, жүк тасымалдау үшін сенімді логистикалық тізбекті қалыптастыруға мүмкіндік бергенін көрсетіп отыр.

Тасымалдау процестерін жүзеге асырған кездегі негізгі проблема көліктік-логистикалық қызметтер ассортиментінің аз болуында, сондай-ақ жүкті сақтау мен өңдеудің заманауи жүйесінің жоқтығында болып отыр.

Ол үшін негізгі көліктік-логистикалық тораптарда көліктік-логистикалық орталықтар желілерін салу жолымен жеткізудің бірыңғай басқарылатын тізбегін құрайтын бірыңғай тетік қағидаты бойынша логистика жұмысын құру қажет.

Жүк ағынын шоғырландыру мен дистрибуциялау орталықтарында көліктік-логистикалық орталықтардың сыртқы және ішкі желілерін дамыту үшін Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағынын тарту мақсатында Еуразия құрлығында жүктерді тасымалдаудың жаңа мультимодальды логистикалық сызбасы жасалады.

2015 жылғы тамыздан бастап теміржол тасымалдарындағы көліктік-логистикалық қызметтің жаңа түрі - кесте бойынша жүретін жүк поездарын ұйымдастыру ұсынылады. Аталған қызмет белгіленген бағдар бойынша берілген уақытта поезды өткізуді ұйымдастыру есебінен қалыптасады.

Алғашқы эксперименталдық жүк поезы Қазақстанның батысына Алматы жол бөлімшесінен коммерциялық негізде құрылып, жөнелтілді. Поезд Алматы-1 станциясынан Қандыағаш станциясына дейін ажыратылып, Атырау мен Ақтөбе станциясына дейін бөліп-бөліп жіберу шартымен 2252 км артық арақашықтықты бағындырды.

Алматы - Атырау бағыты бойынша жеткізу мерзімі 6,8-8,5 тәулікті құрайтын әдеттегі жүк поездарымен салыстырғанда, кесте бойынша жүретін поездардағы жүк тасымалдаудағы аталған арақашықтық небары 2,2-2,7 тәулікті құрайды. Поездың бағдарлық жылдамдығы тәулігіне 1032 км. Жолдағы уақыт іс жүзінде үш есеге қысқарады.

Қазіргі уақытта аталған поездардың қозғалысы үшін Қазақстан қалалары бойынша одан әрі бөлумен 3 бағыт тандалды: Алматы-Астана, Алматы-Ақтөбе және Алматы-Атырау. Сонымен қатар, ағымдағы жылы кесте бойынша Достық/Алтынкөл ст.- Болашақ ст. бағытымен жүретін поездарды іске қосу жоспарланып отыр.

Аталған жобаны іске қосудың мақсаты құжаттарды өңдеу мен жүктерді жеткізу мерзімдерін қысқарту, Қазақстан аумағы бойынша тасымалданатын жүктердің сақталу деңгейін арттыру, сервисті жетілдіру, сондай-ақ, вагондарды қолданғаны үшін шығындарды үнемдеуді қамтамасыз ететін жылжымалы құрам айналымын қысқарту болып табылады.

Аталған қызмет енгізілгеннен бастап кесте бойынша жүретін поездармен тасымалданған жүктердің жалпы көлемі 38 мың тоннаны құрады (1,5 мың вагон).

Осының барлығы көліктік-логистикалық көрсетілетін қызметтер сапасын және LPI халықаралық логистикалық рейтингінде Қазақстанның позициясын 160 орынның ішінен 88-ден 77 орынға жақсартуға мүмкіндік берді. Бұл ТМД елдері ішіндегі ең жақсы көрсеткіш болып табылады.

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.

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

Сонымен қатар, жол қозғалысына қатысушыларды ақпараттық қолдау жоқ, физикалық емес әкімшілік кедергілер бар, соның салдарынан шетелдік тасымалдаушылар мен қызметті тұтынушылардың өз жүктері мен көлік құралдарын қадағалап отыруға мүмкіндіктері жоқ, жалпы алғанда біздің елдің аумағы арқылы құрғақ жолмен жүк тасымалдауға сенімсіздікпен қарайды.

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.

Сондай-ақ, шетелдік тасымалдаушылардың жүк тасымалдауды белгіленген квотадан артық жүзеге асыруы бойынша проблема бар. Қазақстан жолдарының тарам-тарамдығына байланысты шетелдік тасымалдаушыларға құжаттар тексеру мен кіруге рұқсаттарды тексеру жүзеге асырылатын көліктік бақылау пунктінен айналып өтуге жағдай жасайды.

Өз кезегінде кеден қызметін жаңғыртуға кешенді тәсілге негізделген кеден ісін дамыту бүгінде кедендік бақылау тиімділігі мен кедендік ресімдеуді арттыруға, кедендік ресімдерді жылдамдату мен оның транспаренттілігіне, бизнес үшін кедендік қағаз толтыруларды оңайлатуға, инвестициялық ахуалды жақсартуға, сыртқы сауда қатынастарын, көліктік және коммуникациялық инфрақұрылымды дамытуға бағытталған.

Осыған байланысты және кедендік әкімшілендіруді оңайлату мақсатында мемлекеттік органдар арасында Кедендік ресімдеу орталықтары мен халықаралық көліктік-логистикалық орталықтарда кедендік декларациялау, кедендік тазарту мен тауарлар шығарумен байланысты кедендік операцияларды жүзеге асырған кезде мемлекеттік органдардың өзара іс-қимыл тәртібі жолға қойылған.

Осылайша, тасымалдау құжаттарын ресімдеу рәсімін жылдамдатуға және оңайлатуға, сондай-ақ, мемлекеттік бақылаудан өту уақытын қысқартуға мүмкіндік беретін "бір терезе" қағидаты енгізілді. Нәтижесінде құжаттарды ресімдеу уақыты 8-ден 3 сағатқа дейін қысқарды.";

"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 интеграциялау арқылы бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыру, көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне интеграциялау, транзит әлеуетін іске асыру.

Бұл мақсатқа қол жеткізу мынадай нысаналы индикаторлармен өлшенетін болады:

Нысаналы индикаторлар	Ақпарат көзі	Өлшем бірлігі	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, БФМ, "Самұрық Қазына" ҰӘҚ" АҚ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ	104,1	101,5	100,5	101,7	102,2	102,5
"Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың ЖІӨ өсуіне әсері	Ұ Э М деректері	пайыздық тармақтарда	ҰЭМ, ДСӘДМ, ИДМ, АШМ, ЭМ, БФМ, "Самұрық Қазына" ҰӘҚ" АҚ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ		1,83	1,49	1,26	0,35	0,57
Жұмыс орындарын құру, оның ішінде:	ДСӘДМ деректері	мың адам	ДСӘДМ (жинақтау), ИДМ, ҰЭМ, АШМ, ЭМ, БФМ, " Самұрық-Қазына " ҰӘҚ" АҚ, " Бәйтерек" ҰБХ" АҚ	10,4	97,2	111,4	131,1	69,2	102,3
тұрақты		мың адам		4,6	27,3	35,1	51,4	15,1	39
уақытша		мың адам		5,8	69,9	76,3	79,7	54,1	63,3
Базалық инфрақұрылым сапасы бойынша ДЭФ рейтингін жоғарылату		әлемдегі орны	ИДМ	62	61	60	59	58	57

Тұрғындарының саны 100 адамнан асатын елді мекендерді тұрақты автобус маршруттарымен қамтуды қамтамасыз 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 жарақтандырылған 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)	(	(	13000	14000	16000	19000
Көліктік бақылау жылжымалы бекеттерінің тозу деңгейінің төмендеуі	ведомстволық деректер	%	ИДМ			75	50	25	0
Су көлігі									
Қазақстанның теңіз порттарының өткізу қабілетін ұлғайту	"АХТ СП" ҰҚ " АҚ пен Құрық портының деректері	млн. тонна	ИДМ, "ҚТЖ" ҰҚ" АҚ, "АХТ СП" ҰҚ" АҚ			19,5	21,5	23,5	23,5
Ақтау және Құрық порттарынан құрғақ және паромдық жүктерді	КТТФ және КТЗ Express	%	ИДМ, "КТТФ" ҰТКҚК" АҚ,			10	10	25	30

индексінде "Кеден тиімділігі" бойынша позицияны жақсарту	Дүниежүзілік Банктің деректері	орын	Қаржымині МКК		90		60		
Дүниежүзілік Банк логистикасының тиімділігі индексінде (LPI) Қазақстанның позициясын жақсарту	Дүниежүзілік Банктің деректері	орын	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ		60		50		
Қытай - ЕО бағыты бойынша транзит жүктерін тарту	ведомстволық деректер	мың ДФЭ	ИДМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ		50,1	104,2	218,8	481	
Ресей, ЕО - Орта 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	Аппарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
АЭА ("ҰИМТ", "Қорғас-Шығыс қақпасы") аумағында кәсіпкерлер салған жеке инвестициялардың жалпы көлемі, оның ішінде	"Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ-ның деректері	млрд. теңге	"Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" 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" ҰӘҚ" АҚ-ның деректері	млрд. теңге	"Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" 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	ИДМ деректері	%	ИДМ, ЖАО	100,0 (3 12 9)	99,5 (3 1 15 4)	104,9	145,5		107,3

резиденттер) санын өткен жылмен салыстырғанда ұлғайту				576 адам)	16 адам)			78,7	
Келу туризмі 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-ін дамыту 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

5. Азаматтар үшін тұрғын үйдің қолжетімділігін арттыру

Бұл міндетке қол жеткізу тікелей нәтижелердің мынадай көрсеткіштерімен өлшенетін болады:

Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Аппарат көзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2014 (бағалау)	2015	2016	2017	2018	2019
"ҚТҚЖБ" АҚ салымшылары үшін "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ арқылы берілетін кредиттік					246,0	110,1	256,8	183,5	183,4

тұрғын үйді пайдалануға беру көлемі	Бәйтерек ҰБХ" АҚ деректері	мың шаршы метр	"Бәйтерек" ҰБХ" АҚ, ҰЭМ						
"ҚТҚЖБ" АҚ салымшылары үшін ЖАО арқылы берілетін кредиттік тұрғын үйді пайдалануға беру көлемі	ЖАО және Бәйтерек ҰБХ" АҚ деректері	мың шаршы метр	ЖАО (жауапты), "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ (жинақтау), ҰЭМ		151,7	353,9	252,8	252,8	
ЖАО-да кезекте тұрғандар үшін жалға берілетін тұрғын үйді пайдалануға беру көлемі	ҰЭМ деректері	мың шаршы метр	ҰЭМ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ	401,0	423,2	563,9	154,0	180,0	
"Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ коммерциялық тұрғын үйлерін пайдалануға беру көлемі	ҰЭМ деректері	мың шаршы метр	ҰЭМ, "Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ		50,0	362,3	0,0	412,4	
Коммерциялық тұрғын үй үлескерлерінің салымдарына кепілдік беру ("Тұрғын үй құрылысына үлестік қатысу туралы" Қазақстан Республикасының Заңы күшіне енген күннен бастап)	ҰЭМ деректері	%	ҰЭМ, "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ, ИДМ		100	100	100	100	

6. Білім беру саласындағы 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
Авариялық мектептердің, үш ауысыммен оқытатын мектептердің қысқартылған санының олардың жалпы санындағы үлесі	БҒМ деректері	%	БҒМ	21	35	80	100		
3 жастан 6 жасқа дейінгі балаларды мектепке дейінгі тәрбиемен және оқытумен қамту	БҒМ деректері	%	БҒМ	78,6	81,1	82,7	87,5	90	100
ИИДМБ басым салалары үшін базалық 11 ЖОО-ның бейінді магистратурасында даярланған кадрлар саны	БҒМ деректері	бірлік	БҒМ				1900	2800	3500
Жетекші шетелдік ғылыми парктер, компаниялар және халықаралық қаржы ұйымдары түріндегі әріптестердің саны ¹	БҒМ деректері	бірлік	БҒМ		1	2	3	6	6
"Назарбаев университеті" ДБҰ бағдарламалық-нысаналы және гранттық қаржыландыру		бірлік	БҒМ	5/20	7/22	7/22	7/22		

шеңберінде іске асырылған ғылыми жобалардың саны ¹	БҒМ деректері								10/40	10/40
Ұжымдық пайдалануға арналған зертханалар базасында орындалатын тіркелген ғылыми бағдарламалардың саны	ДСӘДМ деректері	бірлік	БҒМ	5	8	10	13	15	18	

¹Іс-шаралар тиісті жылға арналған бюджеттің мүмкіндіктеріне қарай " Республикалық бюджет туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес нақтыланады

7. Кәсіпкерлік 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
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпкерлік субъектілері өндірген өнім көлемі	"Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері	млрд теңге	ҰЭМ, " Бәйтерек" ҰБХ " АҚ		224	313	344	350	351
Бағдарлама шеңберінде қолдау алған кәсіпкерлік субъектілері құрған жаңа жұмыс орындарының саны	"Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері	бірлік	ҰЭМ, " Бәйтерек" ҰБХ " АҚ		7 922	19 786	21 247	21 539	21597

8. Отандық машина жасауды қолдау (автомобильдер, "Еврокоптер" тікұшақтарын және "Тұлпар Гальго" жолаушылар вагондарын шығару)

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 автомобильдер сату көлемі	"Бәйтерек" ҰБХ" АҚ деректері	дана	"Бәйтерек" ҰБХ " АҚ		1500	2000	650	800	950
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 " А Қ 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 қолдаудың 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	КОТР 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:	И Д М 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:

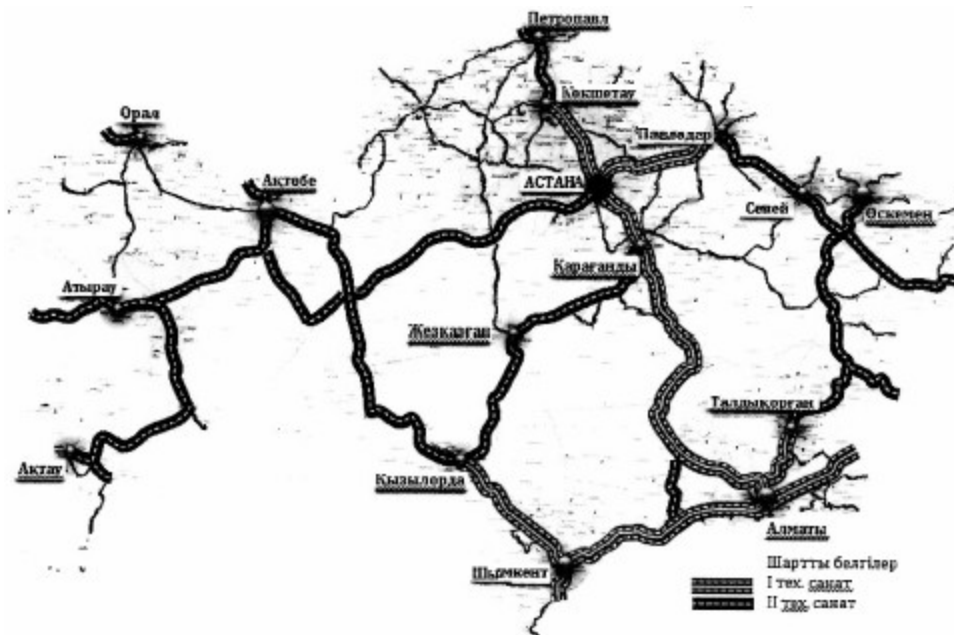
”5.1. Көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту

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 қолжетімділігі мен олардың айналасындағы аудандармен және негізгі нарықтармен байланысын жақсартатын физикалық әрі ”экономикалық арақашықтықтарды” қысқарту жөніндегі шаралар көзделген.

Астананы ”шұғыла” қағидаты бойынша өңірлермен байланыстыратын тиімді өңіраралық 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, көліктік-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 5 мыңнан астам 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 интеграциясы 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 авто/тәулікті 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 көліктік-логистикалық әлеуетін нығайтудағы өзара іс-қимылының шекара маңындағы "нүктесі" болмақ, бұл одан әрі бүкіл республика бойынша толыққанды көліктік-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, жекеше 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 жолдарында ақылы қозғалысты ұйымдастыру мүмкіндігі қаралады.

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

Автожолдарда жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғаларын қысқарту және болдырмау мақсатында республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында елді мекендердің жақын жерлердегі жерүсті және жерасты жаяу жүргіншілер өткелдерін салу көзделетін болады.

Автокөлік құралдарының, қауіпсіз жол қозғалысын қамтамасыз ету үшін республикалық маңызы бар автомобиль жолдарында автожолдар салу және реконструкциялаудың барлық жобаларында елді мекендерге кіреберіс жолдарды және көлік айырықтарын жарықтандыру көзделген. Сондай-ақ, ақылы жолға кіру

және аралық аркаларда жол қозғалысын мониторингтеу және басқару, жол жағдайлары бойынша жүргізушілерді хабардар ету міндеттерін шешетін метеодатчиктер, ақпараттық тақта орнатылатын болады.

Бұдан басқа, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарын ұстау шеңберінде апаттық қауіпті жол учаскелерінде жол белгілерін ауыстыру және қою, шуыл жолақтарын және қоршауларды орнату бойынша жұмыстар жыл сайын жүзеге асырылуда.

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 көліктік-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 көліктік-логистикалық орталықтар желісі құрылатын болады, сондай-ақ "тар жерлерді" жою және теміржол инфрақұрылымының қуатын ұлғайту жұмыстары жалғастырылады.

Еуропалық тәжірибені қолдана отырып, жүйенің тірек бөлігі көліктік-логистикалық орталықтар жүйесіне негізделеді, олардың ішінде ең маңыздысы Қорғас - Шығыс қақпасы және Достық, Батыс қақпасы - Ақтау және Құрық порттары, өңірлердегі көліктік-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 жаңа 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 "Жезқазған-Бейнеу" теміржол желісін тұрақты іске қосу жоспарлануда, бұл елдің орталығы мен батысын өзара байланыстыратын болады. Аталған магистральді іске қосу Орталық Қазақстаннан Ақтау портына, Түрікменстанмен шекараға және Парсы шығанағы елдеріне дейін қысқа теміржол қатынасын қалыптастыруды қамтамасыз етіп, ел теміржолдарының негізгі арқауын қалыптастырады.

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 негізделе 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 жаңарту 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.

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 көліктік-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 көліктік-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.

Қолданыстағы көлік инфрақұрылымынан барынша көп тиімділік алу логистикалық міндеттерді орындау шарты мен басқарылатын жеткізу тізбегін біріктіретін бірыңғай тетік ретінде логистика жұмысы кезінде мүмкін.

Көлік инфрақұрылымын басқаруға, сервис деңгейін арттыруға, кедергілерді жоюға, сондай-ақ менеджменттің тиімді тәуекел әдістерін енгізуге, кедендік рәсімдерді оңайлату мен электрондық кеденге өтуге көңіл бөлінуі тиіс.

Көлік саласында қызметтер көрсету 5С - сервис, жылдамдық, құн, тұрақтылық пен бүтіндік қағидатына барынша жақын болуы тиіс, бұл негізгі транзиттік бағыттардың дамуы мен мультимодальды транзитті дәліздің қалыптасуы қамтамасыз етеді. Бұл ретте 2017 жылдан кейін нәтижелері бойынша 2018 жылдан бастап Бағдарламаға тиісті көрсеткіштер енгізілетін, көрсеткіштерді анықтау үшін көлік саласында қызмет көрсету саласындағы қажетті статистикалық ақпаратты жинау бойынша жұмыс жүргізілетін болады.

Осыған байланысты көлік инфрақұрылымын басқару тиімділігін арттыру және транзит пен логистиканы дамыту бойынша міндеттерді шұғыл шешу мақсатында жүк ағындарын шоғырландыру мен дистрибуциялау

орталықтарында ішкі және сыртқы терминалдық желіні жылдам дамыту қолға алынуда.

Ол үшін көліктік-логистикалық орталықтар Қазақстанның ішінде де (Астана қ. "2-кезекте", Шымкент, Ақтөбе, Қостанай, Павлодар, Ақтау, Атырау, Орал, Семей), одан тыс жерлерде де (ҚХР, РФ, Литва, Иран, Үндістан) құрылатын болады.

Қазақстаннан тыс жерлерде Ляньюньган қ. ШЫҰ халықаралық логистикалық аймағының құрылысы жоспарлануда, ал өзге сыртқы көліктік-логистикалық орталықтар жобалары бойынша жобаларға қатысуы бойынша маркетингтік зерттеулер және қызығушылық танытқан инвесторлармен келіссөздер жүргізілуде.

Одан басқа, теміржол саласын басқаруды ұйымдастырудың нысаналы моделі енгізілді. Ол үшін тасымалдау қызметі мен ТТЖ бөлінген және үш қызмет түрін:

- 1) жүк тасымалдары;
- 2) жолаушы тасымалдарын;
- 3) МТЖ көрсетілетін қызметтерін қамтиды.

Жолаушылар тасымалын ұлттық жолаушылар тасымалдаушылары мен жеке тасымалдаушылар жүзеге асыратын болады. Жүктер тасымалын ұлттық жүк тасымалдаушылар жүзеге асырады.

Ұлттық тасымалдаушылар инфрақұрылым операторы-компаниямен қатар "ҚТЖ" ҰК" АҚ холдингтік құрылымының құрамына кіретін болады.

Бұл ретте тасымалдаушылар вагондар мен локомотивтер паркінде әрекет етеді және тасымалдау процесіне қатысатын активтердің жай-күйіне, олардың жаңартылуына техникалық және коммерциялық бақылауды қамтамасыз етуге, сондай-ақ маневр жұмыстарды жүзеге асыруға толықтай жауаптылықта болады.

Вагондар операторлары "ҚТЖ" ҰК" АҚ-мен (ұлттық жүк тасымалдаушы және МТЖ операторы) және клиенттермен заңнамада белгіленген тәртіппен тиісті шарттар жасау жолымен өзара іс-қимыл жасайтын болады.

Теміржол инфрақұрылымының көрсетілетін қызметтеріне қол жеткізу және жеке тасымалдаушылардың жүк тасымалдауды жүзеге асыруы ЕАЭО шеңберінде заңнаманың үйлестіру және теміржол жолаушылар тасымалдарын ұйымдастырудан болған, залалды мемлекеттік субсидиялау жүйесіне қатысты экономикалық саясаттың өзгеруі мен тасымалдау қызметін мемлекеттік бағалық реттеу бойынша мәселелердің шешуіне қарай қосымша қайта қаралатын болады.

Осылайша, тасымалдаушыларды дамытуға және инфрақұрылымның көрсетілетін қызметтеріне тең қолжетімділікті қамтамасыз етуге ықпал ететін теміржол көлігінің оңтайлы құрылымы құрылатын болады.

Көліктің өзге түрлерімен жаһандық бәсекелестік жағдайында бәсекеге қабілеттілікті тиімді дамыту мен қолдау мақсатында "ҚТЖ" ҰК" АҚ Еуразиялық

экономикалық одақтың жаңа кедендік заңнамасы шеңберінде, кедендік тасымалдаушы мен уәкілетті экономикалық оператор функциясын қосқанда, қызметтер кешенін кеңейту бойынша шаралар қабылдауда.

Теміржол көлігінде оңтайлы тарифтік модельді қамтамасыз ету үшін магистральдық теміржол желісінің көрсетілетін қызметтеріне тарифтерді қалыптастыру мен реттеу жүйесін және тораптық теміржол желісінің қызметтеріне тарифті қалыптастырудың жаңа әдістемесін жетілдіру бойынша ұсынымдар әзірленетін болады. Теміржол көлігі саласындағы жаңа прогрестік тәсілдер тораптық теміржол желілерінің қызметін тарифтік реттеудің оңтайлы моделін қалыптастырып, қызмет көрсетуден түскен пайда мен шығынды саралауға және теңгерімдеуге, сондай-ақ көрсетілетін қызметтердің тиісті сапасын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Жүк тасымалы нарығын одан әрі дамыту және отандық компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында мемлекеттік бағалық реттеуден жүк вагондарының әрекет етуі және жүк вагондарын жалға беру бойынша көрсетілетін қызметтерді шығару мәселесі пысықталатын болады.

Соған қарамастан тасымалданатын жүктер мен тасымал көлемдерінің номенклатурасына қарай жүктердің тектері бойынша тарифтерді саралау сақталып қала береді.

Соған орай, магистральдық теміржол желісі көрсететін қызметтер мен жүктер тасымалына тарифтер белгілеудің қолданыстағы жүйесі ұлттық жүк тасымалдаушының клиенттің ыңғайына жағылып, икемді баға саясатын жүргізетін, үздік жағдайлар ұсынатын жекеше тасымалдаушыларға қарағанда магистральдық теміржол желісінің көрсететін қызметтеріне қолжетімділігінің тең емес жағдайлары бар екендігін дәлелдейді.

Бағдарламаны кешенді іске асыру бәсекелестікті дамыту үшін жағдай жасау мен ұсыныс пен сұраныстың нарықтық тетігі негізінде бағаны еркін қалыптастыру мүмкіндігіне бағытталады.

МТЖ қызметтеріне тарифтерді мемлекет реттейтін болып қала береді.

Поездар қозғалысы қауіпсіздігін бұзылушылықтарды төмендету теміржол көлігіндегі қауіпсіздік саласындағы бақылауды күшейту мен қозғалыс қауіпсіздігі мәселелері бойынша заңнамалық базаны ЕАЭО Техникалық регламенттері талаптарына сәйкес келтіру есебінен іске асырылатын болады.

Бұдан басқа, теміржол жылжымалы құрамы паркін жаңарту, магистральдық теміржол желісін жаңғырту (жолдарды күрделі жөндеу мен күту, байланыс құралдары, электрмен жабдықтау және т.б.), өнім сапасына және теміржол көлігінің қажеттіліктері үшін көрсетілетін қызметтерге қойылатын талаптарды күшейту бойынша жоспарланатын жұмыстар теміржол көлігіндегі қауіпсіздіктің бұзылушылықтардың төмендеуіне ықпал ететін 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 (ауылдар) жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін салу жөнінде жұмыстар жүргізетін болады.

Жоғарыда көрсетілген объектілерді салу бойынша жобалардың бірқатары мемлекеттік-жекеше 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.

Көліктік-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 жаңарту;

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 дамытудың жоғары деңгейін қамтамасыз ету бойынша құрамдауыштардың бірі болып табылады.

5. Азаматтық авиацияны дамыту

Әуежайлардың өткізу қабілеттерін ұлғайту және авиакомпаниялардың операциялық қызметінен шектеулерді алып тастау, 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.

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.

Сондай-ақ, 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, бес және одан көп мерзімге тарифтердің шекті деңгейлерін бекіту бойынша жұмыс жалғасатын болады.

Ертеректе тарифтердің жыл сайын өзгерген кезде, олардың өсу серпінін болжау қиын болатын және сәйкесінше, инвестициялық жобаларды іске асыру кезінде инвесторлар тариф деңгейінің өсуіне байланысты күтпеген тәуекелмен қақтығысады.

Бес жыл және одан да көп мерзімге шекті мөлшерлемелеріне табиғи монополиялар субъектілерінің көшу бойынша табиғи монополиялар субъектілері

аясындағы жаңа тарифтік саясат, инвестициялық-бағдарланған болып табылады. Онда ертеректе қабылданған барлық жоспарлар және салалар мен тариф белгілеудің жаңғырту бағдарламасы үйлестірілген.

Ұзақ мерзімді келешегі әуежайлардың тарифтерінің болжамдылығы олардың азаматтық авиация саласындағы жобаларды ынталандыруға көмектеседі, сонымен қатар, халықаралық қаржы ұйымдарынан қаражат тартуды және оларды қайтаруды көздейді.

Жоғарыда көрсетілген іс-шараларды іске асыру авиатасымалдауға халықтың өсіп келе жатқан қажеттілігін қанағаттандыруға, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсартуға, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, 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 интеграциялануын 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 сыртқы экономикалық қызмет 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 электрондық ілеспе жүкқұжаты (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. Сонымен қатар, электрондық 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.

Магистральдық меншік иелері мен терминалдық инфрақұрылым және көлік компаниялары қосымша жүк ағындарын тарту және келісілген тарифтік саясатты жүргізу бойынша уақытылы шешімдер қабылдау үшін Қазақстан Республикасы бәсекелестікті қорғау заңнамасының нормаларын ескере отырып үйлестіру комитеттерін (консорциумдар) құратын болады.

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 жолақ) 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-іздігіру 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.

Әкімшілік кедергілерді қысқарту, бәсекелестікті дамыту мен көлік инфрақұрылымын басқарудың тиімділігін арттыру мақсатында аэроғарыш саласындағы жетістіктерді, атап айтқанда 4 қазақстандық жерсерікті қолдану арқылы интеллектуалды көлік жүйесін (бұдан әрі - ИКЖ) құру жоспарлануда.

ИКЖ жобасын 2017-2020 жылдары инвестициялар тарту мүмкіндігімен мемлекеттік-жекеше әріптестік әдісі бойынша іске асыру жоспарланып отыр.

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

Көлік жүйесінің қызметінің ашықтығын арттыру, атап айтсақ, көлік саласына ақпараттық ресурстар мен жүйелер енгізу жүкті шетелдік қабылдаушылар мен тасымалдаушылар үшін жүкті тасымалдаудың құрлықтық жолы бойынша тартымдылығын арттырады.

Осылайша, ИКЖ елдің транзиттік әлеуетін дамыту, халыққа қызмет көрсету сапасы мен қауіпсіздікті арттыру үшін жағымды жағдай тудырады.

Сонымен қатар, авариялар мен апаттар кезінде шұғыл шақыру (бұдан әрі - ААШШ) жүйесін енгізу автокөлік жолдарында ЖКО кезінде шұғыл жедел қызметтің әрекет ету уақытын азайтуға бағытталған және құтқару шараларының нәтижелілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Жүйе жұмысының қағидаты ЖКО туралы шұғыл қызметті автоматты ақпараттандыруды қарастырады.

ААШШ жүйесін енгізген соң ЖКО және оның орналасқан жері туралы шұғыл қызметті хабардар ету шұғыл көмек жету үшін қалаларда орта есеппен 10 минутқа уақытты қысқартуға қол жеткізу есебінен жүзеге асырылады.

Сонымен қатар, соның негізінде Қазақстан Республикасы аумағында тасымалдау жүзеге асырылатын негізде қазақстандық рұқсат бланкілерінің автоматтандырылған есеп жүйесін енгізу мәселесі пысықталатын болады.

КО аясында Ресей және Беларусь елдерінің ақпараттық жүйелерін біріктіру қайталап тексеруді болдырмауға мүмкіндік беретін рұқсат бланкілерінің болуын қадағалауды электрондық түрде жүргізуге мүмкіндік береді.

Кеден одағының кедендік аумағына тауарлардың келуімен және олардың кедендік транзиттің кедендік рәсіміне сәйкес шығарылуымен байланысты кедендік операцияларды жасау уақытын қысқарту бойынша жағдайлар жасау мақсатында:

2012 жылғы 17 маусымнан бастап Кедендік одақтың кедендік аумағына автомобиль көлігімен әкелінетін тауарларға қатысты;

2014 жылғы 1 қазаннан бастап Кеден одағының кедендік аумағына теміржол көлігімен әкелінетін тауарларға қатысты міндетті алдын ала ақпараттандыру енгізілді.

Автомобиль және теміржол көліктерімен әкелінетін тауарлар туралы алдын ала ақпараттандырудың енгізілген режимдерімен қатар, 2017 жылғы 1 сәуірден бастап әуе көлігімен әкелінетін тауарлар туралы міндетті алдын ала ақпараттандыру енгізілетін болады.

Алдын ала ақпарат кеден органдарына Кеден одағына мүше мемлекеттері кеден органдарының web-порталын пайдалану арқылы немесе кеден органдарының ақпараттық жүйесі мен мүдделі тұлғалардың ақпараттық жүйелерінің өзара іс-қимылы арқылы тек электрондық нысанда Кеден одағының кедендік шекарасынан өткенге дейін 2 сағаттан кешіктірілмей ұсынылады.

Сондай-ақ, "Кеден одағының бірыңғай кедендік аумағына теңіз көлігімен әкелінетін тауарлар туралы міндетті алдын ала ақпараттандыруды енгізу туралы" Шешім жобасының қағидаттық ережелері мен нормалары бойынша мәселе пысықталады.

Міндетті алдын ала ақпараттандыруды енгізу, бір жағынан, Кеден одағының кедендік заңнамасы мен Кеден одағына мүше мемлекеттердің заңнамаларын бұзушылықтардың орын алу тәуекелін азайтуға мүмкіндік берсе, екінші жағынан Кеден одағының аумағына тауарлардың келуін тіркеу кезіндегі алдын ала ақпаратты және транзиттік декларацияның электрондық көшірмесін қалыптастыру есебінен кедендік операциялар жасауды жылдамдатады, сондай-ақ шекарада өткізу пункттерінің жұмысын оңтайландыруға мүмкіндік береді.

Қытайдың кеден органдарымен ақпарат алмасуды жылдамдату үшін қазіргі уақытта Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының кедендік шекаралар арқылы өткізілетін тауарлар мен көлік құралдары туралы алдын ала ақпарат алмасу бойынша пилоттық жоба іске асырылды. Эксперимент "Достық" (ҚР) - "Алашанхай" (ҚХР) және "Қорғас" (ҚР) - "Қорғас" (ҚХР) келісілген өткізу пункттерінде жүргізіледі.

Қазақстан-Қытай кедендік шекаралары арқылы өткізілетін тауарлар мен көлік құралдары туралы ақпаратпен алдын ала алмасу бойынша пилоттық жобаның оң нәтижелерін есепке ала отырып, бақылау және ҚХР Бас кедендік басқарманың кедендік декларациясын толтыру жөніндегі жаңа қағидаларды жүзеге асыру бөлігінде берілетін/алынатын мәліметтерді өзекті етуді есепке ала отырып, берілетін мәліметтер құрамын кеңейту бойынша екіжақты шаралар қабылданатын болады.

Тараптардың дайындық қорытындысы бойынша Қазақстан-Қытай шекарасындағы барлық өткізу пункттерінде көрсетілген жобаны өнеркәсіптік пайдалануға беру мерзімі айқындалатын болады.

Қазіргі уақытта электрондық кедендік декларациялау жүйесін дамыту мақсатында ТАИС-2 және Web декларант ақпараттық жүйесі электрондық түрде тауарларды экспорттаудың кедендік рәсімі бойынша тауарларға декларация беру мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында пысықталған.

Бұдан басқа, алдын ала ақпараттандыру сәтінен (тауарды іс жүзінде өткізгенге дейін) бастап және шығару посткедендік бақылау сәтіне дейін, яғни тауарларды әкелу/әкету/транзиті бойынша әрекеттердің толық тізбегіне дейін рәсімдерді толық автоматтандыруды қамтамасыз ету үшін кедендік және салықтық әкімшіліктендірудің автоматтандырылған жүйесінің бірлескен кедендік құрамдауышын енгізу бойынша жұмыстар басталды.

Автоматтандырылған жүйе барлық кедендік рәсімдер мен операцияларды қамтып, уәкілетті органның салықтық деректер базасымен интеграцияланатын болады, сондай-ақ ҚР өзге де мемлекеттік органдарымен және ЕАЭО елдерімен ақпарат өзара іс-қимылды жүзеге асыру мүмкіндігін тудырады.

Бұл тәуекелдерді басқарудың алдыңғы қатарлы әдістемелері мен пост-аудитті енгізуге, кедендік рәсімдерді оңтайландырып, сыртқы экономикалық қызмет қатысушыларының әкімшілік және уақытша шығасыларын қысқартуға мүмкіндік береді, сондай-ақ, электрондық СНТ енгізу жүктер тасымалын рәсімдеу рәсімін оңтайландыруға, уәкілетті мемлекеттік органдардың тауарларды әкелуге және оларды әрі қарай өткізуге бірлесіп бақылау сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

Халықаралық тәжірибе әлемнің көптеген дамыған елдерінде тауар айналымының өтуін жеделдетуге және кеден қызметінің ресурстарын оңтайландыруға мүмкіндік беретін аудит негізіндегі бақылауды (пост-кедендік бақылау) қолдану арқылы бақылау жүйесін құру тәжірибесі қалыптасқанын (мысалы, Сингапур, АҚШ, Жапония, Оңтүстік Корея, Италия елдерінің кеден қызметтерінде) көрсетеді.

Тауар шығарылғаннан кейінгі кезеңге кедендік бақылауды жүргізуге екпінді ауыстыра отырып, кедендік бақылауды тиімді жүргізу үшін кедендік рәсімдерді жеңілдету мен үйлестіру туралы Киот конвенциясында және Қауіпсіздікті қамтамасыз ету және әлемдік сауданы жеңілдетудің негіздемелік стандарттарында айқындалған негізгі қағидаттарға барынша жақындату үшін шаралар қабылданатын болады.

Кедендік бақылау процесін тауарды шығарғаннан кейінгі кезеңге ауыстыру:
тәуекелдерді басқару жүйесінің субъектіге бағдарланған моделін пайдалану;
кедендік бақылау екпінін ауыстыру;
жауаптылықты жауапты тұлғадан декларантқа ауыстыру;

тәуекел деңгейінің тетігін нақты жасау мүмкіндігін береді.

Аталған шаралар кедендік тазартуды барынша жеңілдетуге және кедендік ресімдеуді жылдамдатуға бағытталған, ол өз кезегінде минуттармен есептелетін тауарлар шығаруды жылдам жүзеге асырып, СЭҚ қатысушылары тарапынан сенім деңгейін арттыруға мүмкіндік береді.

Екпінді ауыстыру бойынша тәсілдерді іске асыру үшін қолданыстағы нормативтік базаға сәйкес өзгерістер мен толықтырулар енгізіліп, қосымша қағидалар әзірленетін болады.

Ресурстар мен кедендік тазарту процесі уақытын ұтымды пайдалану үшін тауарды шығарғаннан кейінгі кезеңде жүктеме өсетінін есепке ала отырып, адами ресурстарды қайта бөлу бойынша шаралар қабылданатын болады.";

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

он сегізінші, он тоғызыншы, жиырмамыншы, 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 одан 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 іске асырылатын болады.

Сонымен қатар, 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 қыстық 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 тәжірибиесі (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 қаласы мен 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. Бұл ретте бірге келесі межелі жерге авиабилеттері мен визалары болған жағдайда белгілі бір елдер үшін қолжетімділікті 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;

Иранның, Үндістанның, Тайландтың 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 бөлінісінде таратып бөлу сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі саласындағы уәкілетті органмен келісу бойынша "Бәйтерек" ҰБХ" АҚ және "Самұрық-Қазына" ҰӘҚ" АҚ дербес жүзеге асырады.";

"5.9. Отандық машина жасауды дамыту (автомобильдерді, "Еурокоптер" ұшақтарын және "Тұлпар Тальго" жолаушылар вагондарын жасау)" кіші бөлімде:

жетінші бөлікте:

"1) кредиттеу мерзімі - 5 жылдан аспайды;" тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

"1) кредиттеу мерзімі - 7 жылдан аспайды;"

"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 ұйымдарының қаражаты, ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты, сондай-ақ жеке инвестициялар есебінен 7,8 трлн, теңге жалпы индикативтік сомасында қаржыландырылатын болады, оның ішінде:

Қаржыландыру көздері	Қажетті қаражат (млрд. теңге)
Барлығы бағдарлама бойынша шығыстар:	7 751,9
Республикалық бюджет	
Ұлттық қор	429,4
Жергілікті бюджет	2 355,9
Халықаралық қаржы институттары мен ұйымдары	299,4
Ұлттық компаниялар мен даму институттарының меншікті қаражаты	3954,2
Жеке инвестициялар мен МЖӘ	673,7
	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 трансфертер 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 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-күжат);

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 (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2015 ж., № 31, 197-күжат).

3. Осы Жарлық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК