

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

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА  
инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы**

Астана, 2015 год

**Содержание**

- 1. Паспорт Программы**
- 2. Введение**
- 3. Анализ текущей ситуации**
- 4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы**
- 5. Основные направления, пути достижения поставленных целей и соответствующие меры**
- 6. Этапы реализации Программы**
- 7. Необходимые ресурсы**

**1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

Наименование Программы	Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы
Основание для разработки	пункт 4 Общенационального плана по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 11 ноября 2014 года «Нұрлы жол - путь в будущее»
Государственный орган, ответственный за разработку Программы	Министерство национальной экономики Республики Казахстан
Государственные органы, ответственные за реализацию Программы	центральные и местные государственные органы
Цель Программы	формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе

Задачи	<p>выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана, а также реализация антикризисных мер по поддержке отдельных секторов экономики в условиях ухудшения конъюнктуры на внешних рынках</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу;</li> <li>2) развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры;</li> <li>3) укрепление энергетической инфраструктуры в рамках Единой электроэнергетической системы;</li> <li>4) модернизация (реконструкция и строительство) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и систем тепло-, водоснабжения и водоотведения;</li> <li>5) повышение доступности жилья для граждан;</li> <li>6) развитие инфраструктуры сферы образования;</li> <li>7) повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства;</li> <li>8) поддержка отечественного машиностроения;</li> <li>9) поддержка экспорта;</li> <li>10) повышение конкурентоспособности субъектов АПК;</li> <li>11) обеспечение инфраструктурой проектов Дорожной карты бизнеса - 2020;</li> <li>12) обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз;</li> <li>13) обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов</li> </ol>
Сроки реализации Целевые индикаторы	<p>2015-2019 годы</p> <p>достижение следующих целевых индикаторов:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) в 2019 году обеспечение роста ВВП на 15,7% к 2014 году;</li> <li>2) в 2015 - 2019 годах создание рабочих мест на 395,5 тыс. чел., в том числе: постоянных - 86,9 тыс. чел.; временных - 308,6 тыс. чел.</li> <li>3) в 2019 году повышение рейтинга ВЭФ по качеству базовой инфраструктуры до 57 места</li> </ol>
Источники и объемы финансирования	<p>общие расходы за счет Национального фонда Республики Казахстан составят:</p> <p>в 2015 году - 796 млрд. тенге; в 2016 году - 379 млрд. тенге;</p>

в 2017 году - в эквиваленте до 3 млрд. долларов США.  
Индикативный объем софинансирования за счет средств международных финансовых институтов составит порядка 8,97 млрд. долларов США.  
Финансирование за счет собственных средств национальных компаний и институтов развития составит 241,4 млрд. тенге, в том числе:  
в 2015 году - 32,8 млрд. тенге;  
в 2016 году - 59,2 млрд. тенге;  
в 2017 году - 63,9 млрд. тенге;  
в 2018 году - 50,5 млрд. тенге;  
в 2019 году - 35 млрд. тенге.

## 2. Введение

Настоящая Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы (далее - Программа) разработана в целях реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 11 ноября 2014 года «Нұрлы жол - путь в будущее».

Программа направлена на создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны с определением Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента и Усть-Каменогорска как городов-хабов национального и международного уровня.

Города-хабы будут центрами экономической активности макрорегионов, концентрации капитала, ресурсов, передовых технологий и услуг. Города-хабы станут точками притяжения миграционных потоков и будут способствовать естественной урбанизации. Другие крупные города макрорегионов или города второго уровня будут связаны с городом-хабом по «лучевому» принципу.

Развитие городов-хабов и интеграция макрорегионов будут обеспечены на основе эффективного развития транспортной, индустриальной, жилищной, социальной и энергетической инфраструктур, вызовут значительный спрос на стройматериалы, промышленную продукцию и оборудование, будут способствовать развитию обрабатывающей промышленности.

В целях роста деловой активности будет продолжена работа по повышению доступности финансирования для малого и среднего бизнеса, крупного предпринимательства в сфере обрабатывающей промышленности.

Реализация мер по поддержке отдельных секторов экономики (машиностроительной, аграрной), отечественных экспортеров обрабатывающей промышленности и другие мероприятия обеспечат сохранение текущих объемов производства, существующих рабочих мест, а также создание новых в условиях ухудшения конъюнктуры на внешних рынках.

В целом реализация Программы через увеличение государственных инвестиций в развитие инфраструктуры и поддержку предпринимательства будет способствовать экономическому росту не только в краткосрочной перспективе, но и создаст предпосылки для устойчивого роста в долгосрочной перспективе.

Сопутствующие мероприятия для комплексного, синергетического эффекта от реализации инфраструктурных проектов будут осуществляться в рамках действующих программных документов (Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 - 2019 годы, Программа развития регионов до 2020 года, Дорожная карта бизнеса - 2020, Дорожная карта занятости - 2020, Концепция топливно-энергетического комплекса, Государственная программа развития образования Республики Казахстан на 2011 - 2020 годы).

### **3. Анализ текущей ситуации**

В последние годы в Казахстане наблюдается ряд тенденций, требующих развития и модернизации инфраструктуры.

Во-первых, рост численности населения и уровня урбанизации требует опережающего развития городской инфраструктуры.

Во-вторых, рост экономики и экономических связей, высокие транспортные издержки бизнеса, а также новые формирующиеся региональные рынки определяют повышение инфраструктурных возможностей страны.

Формирование внутреннего единого рынка в Казахстане затруднено следующими факторами:

недостаток транспортных каналов между регионами, обеспечивающих движение товаров, трудовую миграцию;

разный уровень промышленного развития регионов, влияющий на возникновение региональных диспропорций;

нерациональное расселение населения - наличие дефицита трудовых ресурсов на севере и избыток «рабочих рук» на юге;

неравномерное развитие системы жилищно-коммунальной и социальной сфер.

### **Показатели макрорегионов за 2013 год**

Макрорегион	Население (млн. чел)	Доля в ВВП страны	ВРП на душу населения, долл.США
Южный	6,6	17%	7720

Центрально-восточный	3,5	18%	12030
Западный	2,6	27%	25660
Северный	2,2	9%	8907
г.Алматы	1,5	19%	28523
г.Астана	0,8	10%	26790

Юг страны является самым густонаселенным макрорегионом, при этом здесь самый низкий ВРП на душу населения (7,7 тыс. долларов США). Меньше всего населения проживает на севере страны. Доля региона в ВВП страны также самая низкая. Центрально-восточный регион на втором месте по численности населения, и здесь генерируется пятая часть ВВП страны. Западный регион находится на третьем месте по численности населения, и он является лидером, по вкладу в ВВП страны с высоким ВРП на душу населения. Алматы и Астана лидируют по уровню ВРП на душу населения.

В южном макрорегионе самая низкая урбанизация (35%) и наименьшая доля экономически активного населения (49%). Здесь самая низкая по стране обеспеченность жильем (17,5 м<sup>2</sup>/ чел.).

Одной из основных специализаций экономики региона является сельское хозяйство, доля которого в структуре ВВП составляет более 10%.

Доступ к питьевой воде обеспечен всего на 49%.

Производство электроэнергии в регионе обеспечивает только половину необходимой потребности (11 млн. МВт).

Несмотря на то, что более 50% местного бюджета расходуется на социальную сферу, социальные показатели региона по глубине бедности, материнской и младенческой смертности находятся в аутсайдерах. Дефицит ученических мест самый высокий по стране (33 тыс. мест).

В северном макрорегионе уровень урбанизации составил 47%. Регион отличается самой низкой продолжительностью жизни (68,7 лет) и низкой рождаемостью (16 чел/1000). Средний возраст в регионе составляет 36 лет. Также наблюдается отрицательное сальдо миграции: с 2009 года выбыло на 21 тысячу людей больше, чем прибыло. Доля экономически активного населения самая высокая по стране (60%). Регион испытывает дефицит в трудовых ресурсах (4,6 тыс. человек).

На данный макрорегион приходится 72% обрабатываемых сельхозугодий страны. При этом доля сельского хозяйства в ВРП достигает 30%.

Более 42% дорог находится в неудовлетворительном состоянии (Северо-Казахстанская - 44%, Костанайская - 42%, Акмолинская - 41%).

В западном макрорегионе в городах проживает 55% населения. В регионе высокие продолжительность жизни (70,9 лет) и рождаемость (26 чел/1000). На запад переезжает больше всего людей. Сюда приходится 76% общереспубликанского объема продукции добывающей промышленности (нефть, газ, удобрения). Нефть и газ составляют более половины ВРП региона (55-60%).

Высокий уровень заработной платы и отдаленность от других макрорегионов (нет прямого транспортного сообщения с севером и центром страны) являются причиной высоких цен в регионе.

В неудовлетворительном состоянии находится более половины автодорог. При этом их протяженность ежегодно растет.

В регионе слабо развит малый и средний бизнес, его доля в ВРП самая низкая по республике (17%).

Несмотря на то, что на социальную сферу приходится более 53% бюджета региона, отмечается недостаток социальной инфраструктуры. В частности, охват дошкольным образованием составляет только 50-70%.

В центрально-восточном макрорегионе самая высокая доля городского населения (68%).

Регион является индустриальным центром страны и активно торгует с Россией и Китаем.

Город Астана - наиболее динамично развивающийся регион. С 2000 года население Астаны выросло почти в три раза и составило 5% населения страны. При этом, в основном в столицу мигрирует молодежь.

Стремительный рост населения вызвал существенную нагрузку на социальную инфраструктуру, а именно на школы, детские сады, поликлиники. Нехватка врачей составляет 19% от общереспубликанского дефицита.

Несмотря на темпы строительства и высокую обеспеченность населения жильем (25 м<sup>2</sup> на человека) имеется двухкратный дефицит жилья.

В столице больше развиты сфера услуг (31% ВРП) и торговля (22%). Доля МСБ в ВРП достигает 43%.

Алматы создает пятую часть ВВП страны и является ее финансовым центром.

В регионе самая высокая доля МСБ, которая генерирует порядка 40% ВРП.

Тем не менее, неконтролируемая миграция, в особенности из южных регионов, приводит к ситуации, когда город не способен обеспечить население необходимой инфраструктурой.

В Алматы на фоне большого притока трудовых ресурсов из других регионов страны наблюдается высокий уровень безработицы, растет дефицит ученических мест в школах (порядка 10 тысяч). В очереди на детские сады стоят более 50 тысяч детей.

Ввиду инфраструктурных ограничений, масштабов территории и ограниченности ресурсов одновременное развитие всех областей и выравнивание экономики регионов на нынешнем этапе является труднореализуемой задачей. Даже в несопоставимых по размерам государствах западной Европы такое развитие заняло несколько столетий.

В мировой практике разработан широкий инструментарий региональной политики, в том числе меры по устойчивому территориально-пространственному развитию. При этом, в развитых государствах основной упор делается на подтягивание слабых к сильным территориям, широко

используется политика развития перспективных полюсов роста и одновременного выравнивания социально-экономических диспропорций в уровне развития отдельных регионов.

Для формирования единого рынка страны и одним из вариантов возможной политики снижения региональных диспропорций является территориальное развитие страны по «лучевому» принципу с созданием городов-хабов, которые станут центрами притяжения в макрорегионах.

Для территориального развития страны по «лучевому» принципу и интеграции макрорегионов необходима развитая тесно взаимосвязанная инфраструктура.

Вклад в развитие инфраструктуры также будет оправдан в условиях повышения внешних рисков, связанных с замедлением темпов роста мировой экономики, и ухудшения конъюнктуры мировых рынков. С другой стороны развитие инфраструктуры станет своеобразным стимулом для обеспечения устойчивого роста экономики Казахстана в среднесрочном периоде.

Актуальность развития инфраструктуры подтверждает международный опыт.

Так, анализ проводимых в настоящее время реформ в развитых и развивающихся экономиках мира свидетельствует о переориентации экономической политики на поддержку отраслей, которые создают наибольший мультипликативный эффект для роста экономики и занятости. Это, прежде всего, инфраструктурные проекты.

На прошедших 8 - 12 октября 2014 года ежегодных встречах МВФ и Всемирного Банка в Вашингтоне (США) основной рекомендацией развитым и развивающимся странам стала необходимость поддержать в ближайшие годы развитие инфраструктуры как основного источника деловой и экономической активности.

В отчете ВЭФ «The Global Competitiveness Report 2014-2015» по критерию «качество базовой инфраструктуры» Казахстан занимает 62-е место из 144 стран мира.

В этой связи необходимо дальнейшее развитие базовой инфраструктуры в целях повышения эффективности экономики и роста деловой активности в стране.

Большая часть казахстанских автомобильных и железных дорог была спроектирована и построена в советский период. Так система автомобильных и железных дорог была направлена в основном на связь юга и севера страны, что стало причиной слабого развития транспортных коммуникаций с другими регионами страны.

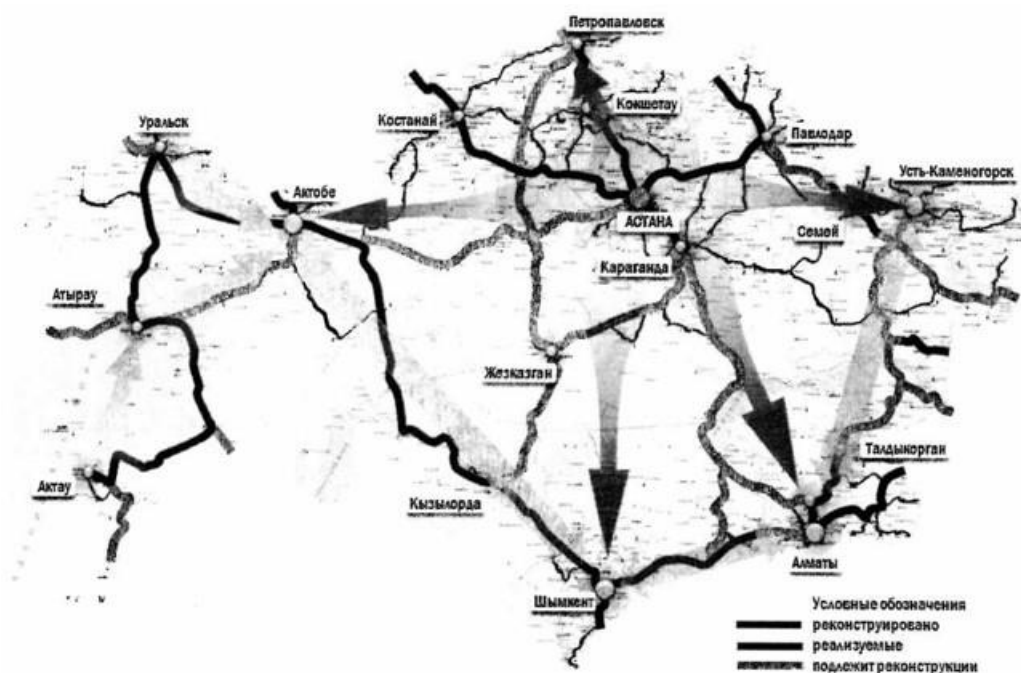
Таким образом, необходимо обеспечить «лучевой» подход развития инфраструктуры исходя из направления развития макрорегионов.

На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения.

На сегодня все крупные города страны связаны между собой существующими дорогами. Однако дороги, связывающие города-хабы, необходимо реконструировать и перевести на более высокую техническую категорию в зависимости от прогнозируемого увеличения среднесуточной интенсивности движения транспортных средств. Вместе с тем, для сокращения протяженности дороги и времени пребывания в пути целесообразно рассмотреть возможность строительства между городами-хабами прямых дорог. К примеру, на сегодня дорога от Астаны до Актобе проложена через Костанай. Строительство прямой дороги через Аркалык, Торгай, Карабутак сократило бы время пути между этими городами на 7 часов.

Направление Актобе - Шымкент реконструировано в рамках реализации проекта Западная Европа - Западный Китай и переведено в 1-ую и 2-ую технические категории. По направлению Шымкент-Алматы ведутся строительные работы, которые будут завершены в 2016 году, и дорога будет переведена в 1-ую техническую категорию.

### Состояние автомобильных дорог Республики Казахстан



Основными проблемами имеющейся транспортной инфраструктуры являются ее высокий износ и низкая пропускная способность. Износ казахстанских автомобильных дорог на сегодня составляет 33%, что не дает возможности развитию грузоперевозок в стране. Имеющаяся автодорожная инфраструктура нуждается в реконструкции имеющихся автомобильных дорог и строительстве новых.

Для снижения износа автодорог за период с 2001 по 2014 годы отремонтировано 58 тыс. км автодорог общего пользования, из них



полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31%.

На сегодня ведутся работы по строительству республиканских трасс для улучшения сообщений Астаны с регионами. Так, по направлению «Центр-Юг» работы ведутся на 273 км автодорог, по проекту «Центр-Восток» реконструкцией охвачены 570 км, в западном направлении ведутся работы на дороге Актау - Бейнеу, которые планируется завершить в 2016 году.

Реализация приоритетных автодорожных проектов в рамках настоящей Программы позволит сформировать целостную и эффективную инфраструктуру автомобильных дорог Республики Казахстан, дополнить мероприятия действующей Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года, обеспечить полноценную интеграцию макрорегионов страны по «лучевому» принципу.

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 2 357 объектов сервиса, из которых 41% приходится на автозаправочные станции, 42% на пункты торговли и питания, 5,3% занимают гостиницы, 7,3% - станции технического обслуживания, остальные 4,4% приходятся на автостоянки. В соответствии с национальным стандартом «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» установлены общие требования к услугам, предоставляемым на автомобильных дорогах общего пользования объектами дорожного сервиса и дорожной службы, а также правила их размещения и обустройства.

В целом, общая потребность на республиканской сети автомобильных дорог составляет более 400 комплексных объектов сервиса. На сегодняшний день имеются только 44 комплексных объекта с полным охватом всех сервисных услуг. Вместе с тем, большая часть объектов придорожного сервиса не соответствует минимальным требованиям качества обслуживания и не способна полноценно обеспечить ими как международные транзитные перевозки, так и внутренний спрос.

Сложившаяся ситуация обусловлена низкой инвестиционной привлекательностью, высокой капиталоемкостью и естественными коммерческими рисками.

До 2020 года планируется строительство 260 объектов сервиса по утвержденным требованиям за счет республиканского бюджета и привлечения частных инвесторов:

1) 31 объект сервиса финансируется за счет республиканского бюджета, в том числе 12 в рамках проектов по направлениям «Центр - Юг», «Центр - Восток», «Центр - Запад», а остальные 19 - в рамках других проектов реконструкции автодорог;

2) 129 объектов сервиса планируется группировать в комплексные центры за счет привлечения малого и среднего бизнеса;

3) 100 существующих объектов планируется преобразовать в сервисные центры в целях развития брендинга крупных компаний, как акционерное

общество «НК «КазМунайГаз», ТОО «Гелиос», ТОО «Газпромнефть Казахстан», ТОО «Sinooil».

Государственной программой развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года предусмотрено развитие автовокзалов и автостанций на всей территории Республики Казахстан. На сегодня утвержден национальный стандарт «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров». В 2014 году местными исполнительными органами приведены в соответствие с требованиями, установленными национальным стандартом, 44 из 172 действующих автовокзалов и автостанций.

В городах-хабах имеются 11 автовокзалов: в Шымкенте - 5 автовокзалов, Алматы - 2 автовокзала, Актобе - 2 автовокзала и 2 автостанции, соответствующие предъявляемым требованиям, 3 автовокзала города Усть-Каменогорска и автовокзал города Астаны не соответствуют предъявляемым требованиям.

Пропускная способность действующего автовокзала города Астаны составляет 36 тыс. пассажиров в месяц. В связи с нарастающей потребностью в перевозке пассажиров в межгородском автосообщении в 2015-2018 годах в г.Астане планируется строительство 2-х новых однотипных автовокзалов. Пропускная способность каждого будет на уровне 135 тыс. пассажиров в месяц. В этой связи, в городе Астане будут 3 автовокзала, которые позволят обслужить до 3 млн. пассажиров в год, в том числе из расчета роста населения согласно прогнозу.

В городе Алматы функционирует два автовокзала. Пропускная способность одного автовокзала составляет 500 тыс. пассажиров в месяц по 47 маршрутам. Пропускная способность второго автовокзала составляет 400 тыс. пассажиров в месяц по 14 маршрутам. Вместе с тем, в целях урегулирования потоков движения автомобильного транспорта, передвигающегося по городу Алматы, планируется строительство 3 автовокзалов и 3 автостанций. Указанные автовокзалы полностью обеспечивают потребность в автобусных перевозках пассажиров, а имеющиеся резервы пропускной способности обеспечат потребность населения в 2020 году.

Пропускная способность автовокзала г. Актобе составляет 250 тыс. пассажиров в месяц. Для развития внутриобластных автобусных сообщений планируется в 2015 году строительство автостанций по области и 7 пунктов обслуживания пассажиров до 2020 года.

В городе-хабе Шымкенте, наоборот, автобусные перевозки развиты и имеют спрос у населения. В городе насчитываются 5 автовокзалов общей пропускной способностью 110 тысяч пассажиров в месяц. По оценочным данным, загрузка имеющихся автовокзалов не превышает 50% от максимальной пропускной способности автовокзалов. В этой связи, при увеличении численности населения города и спроса на автобусные перевозки имеющаяся инфраструктура будет способна оказать соответствующие услуги.

В городе Усть-Каменогорске на сегодняшний день функционируют 3 автовокзала, общая пропускная способность которых составляет 105 тыс. пассажиров. Указанные автовокзалы полностью обеспечивают потребность, также имеются резервы, которые позволят обслуживать пассажиров при увеличении численности населения. Учитывая популярность автобусных перевозок, в данном регионе также планируется строительство 1 автостанции и 18 пунктов обслуживания пассажиров до 2020 года.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана за последние годы увеличилась и составила 14,8 тыс. км, в том числе двухпутных линий - 4,9 тыс. км, электрифицированных линий - 4,1 тыс. км. Так, за годы независимости Казахстана построены железнодорожные линии «Аксу - Дегелен», соединившие северо-западный и западный регионы, «Хромтау - Алтынсарин», соединившие северную и западную части страны, «Шар - Усть-Каменогорск», сформировавшие единую железнодорожную инфраструктуру восточного региона. Данные линии позволили исключить необходимость задействования российской железной дороги для перевозок грузов и пассажиров между указанными регионами.

Кроме того, для развития международных перевозок были сформированы дополнительные железнодорожные «выходы» на мировые рынки, такие как «Узень - Государственная граница Республики Казахстан с Туркменистаном», обеспечивающие прямой маршрут с запада Казахстана до Персидского залива через Туркменистан и Иран, и «Жетыген - Коргас», создавшие второй пункт пропуска на казахстанско-китайской границе.

В 2014 году введены в опытную эксплуатацию два новых железнодорожных участка «Жезказган-Бейнеу» и «Аркалык - Шубарколь», которые связали прямыми направлениями центральный регион с западом и севером страны. Общая протяженность построенных линий составила 2 426 км.

### Схема железной дороги Республики Казахстан



Вместе с тем, необходимо отметить, что 60% от всей сети железнодорожного полотна характеризуются низкой пропускной способностью ввиду их «однопутности». Данный фактор не позволяет полностью использовать потенциал железнодорожной линии. Порядка 70% железных дорог не имеют электрифицированных линий.

Реализация проектов по строительству железнодорожных линий тесно связана с развитием железнодорожных вокзалов. Для повышения качества вокзального хозяйства с 2010 года начата работа по возврату железнодорожных вокзалов из коммунальной и частной собственности в управление АО «Вокзал сервис». Таким образом, общее количество железнодорожных вокзалов, переданных в доверительное управление АО «Вокзал сервис», составило 321 единицу, из них капитально отремонтированы 138 железнодорожных вокзалов.

Железнодорожный вокзал г. Астаны к 2020 году может не справиться с обслуживанием быстрорастущего населения столицы. В этой связи, в целях развития железнодорожного узла г. Астаны, создания благоприятных и комфортных условий для пассажиров, начата реализация проекта «Развитие железнодорожного узла Астаны, включая строительство вокзального комплекса». Пропускная способность нового вокзала рассчитана на 35 тыс. пассажиров в сутки, что в совокупности с действующим вокзалом полностью покрывает потребность в обслуживании столичного пассажиропотока в долгосрочной перспективе, в том числе с учетом планируемого количества посетителей Международной специализированной выставки «ЭКСПО-2017». Завершение строительства нового вокзала запланировано на май 2017 года.

Железнодорожный вокзал г. Алматы. На сегодняшний день железнодорожный вокзал Алматы-1 полностью обеспечивает потребность существующего пассажиропотока, при этом, согласно прогнозным данным, проведение Международной специализированной выставки «ЭКСПО-2017» увеличит пассажиропоток в городе Алматы в среднем на 30%. В этой связи, в период с 2015 по 2016 годы запланирован капитальный ремонт здания вокзала с учетом требований национальных стандартов, что позволит обслужить перспективный пассажиропоток в полном объеме.

Железнодорожные вокзалы гг. Актобе, Усть-Каменогорска, Шымкента. В полной мере обслуживают проходящий пассажиропоток, при этом для соответствия вокзалов потребностям населения с учетом перспективного развития городов ведется работа по приведению их в соответствие с требованиями национальных стандартов и будущего пассажиропотока. Так, на вокзале г. Актобе капитальный ремонт был проведен в 2013 году, а вокзалы гг. Усть-Каменогорска и Шымкента планируется отремонтировать в 2016 году.

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта - Актау и Баутино. При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском

бассейне составляет порядка 25%. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В настоящее время порт Актау является единственным портом в Казахстане, имеющим возможность для паромных перевозок. При этом размещение нового железнодорожно-паромного терминала на территории действующего порта невозможно ввиду отсутствия территории для его строительства.

Необходимость строительства новых паромных мощностей также обусловлена создаваемой инфраструктурой в смежных отраслях и прикаспийских государствах. Созданы паромные терминалы в новом порту Алят в Азербайджане и железнодорожный туннель «Мармарай» через Босфорский пролив, обеспечивающие прямой мультимодальный выход отечественных товаров по Каспийскому морю на европейский рынок. Ведутся работы по завершению строительства и реконструкции железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс, обеспечивающей также выход на европейский рынок.

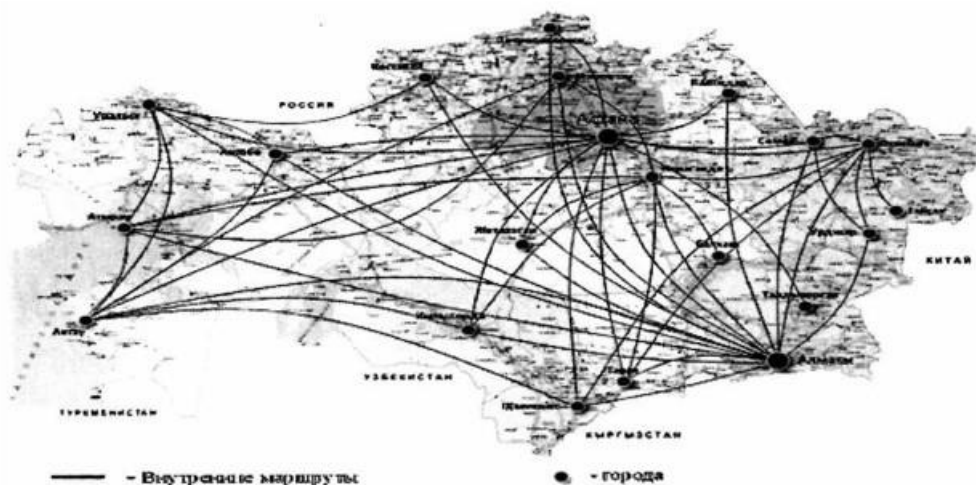
В 2014 году построена железнодорожная линия Жезказган - Бейнеу, направленная на создание прямого соединения востока страны (в т.ч. станции Достык) с Каспийским побережьем. В этой связи, необходимы расширение порта Актау в северном направлении и строительство паромного комплекса в порте Курык.

Соединение перспективного паромного комплекса в порту Курык с железнодорожной магистралью посредством железнодорожной линии Боржакты - Ерсай, строительство которой начато в октябре 2014 года, обеспечит транспортное обслуживание судостроительного/судоремонтного завода АО «КазМунайГаз», завода металлоконструкций ТОО «Ерсай» и иных объектов, планируемых к размещению в непосредственной близости с территорией порта Курык.

Деятельность казахстанских авиакомпаний и аэропортов за 2014 год показывает положительный результат. Так, число перевезенных пассажиров достигло 5,5 млн. человек (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост составил 10%). Количество обслуженных пассажиров аэропортами Казахстана составило 10,7 млн. пассажиров (по сравнению с аналогичным периодом рост составил 10%).

В настоящее время в области внутреннего авиасообщения осуществляются регулярные полеты по 49 маршрутам, большинство из которых приходится на Алматы (16 рейсов) и Астану (14 рейсов). Существуют 19 поперечных маршрутов, не включающих Астану и Алматы.

## **Внутренние авиарейсы Республики Казахстан**



Как показано на карте, все города связаны между собой, где основными хабами по внутренним и международным авиасообщениям являются города Астана и Алматы. Вместе с тем, к 2020 году планируется создание еще двух международных аэропортов-хабов.

В республике действуют 18 аэропортов республиканского и областного значения. На сегодня из 16 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 12 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization). Общая пропускная способность аэропортов составляет 6450 чел/час, емкость перронов в Казахстане - 579 воздушное судно в час, при этом наибольшую емкость имеют аэропорты Алматы (107), Астаны (79), Шымкента (42) и Караганды (45).

В аэропортах Казахстана планомерно ведется модернизация объектов наземной инфраструктуры. На сегодняшний день проведена реконструкция 13 ВПП и 9 терминалов аэропортов Казахстана. Аэропорты Алматы и Астаны позволяют принимать современные широкофюзеляжные воздушные суда. В целом, все средне-магистральные пассажирские самолеты могут взлетать почти во всех аэропортах Казахстана.

В целях увеличения пропускной способности в 2013 году проведена реконструкция ВПП аэропортов городов Тараза и Талдыкоргана. В 2014 году начата реконструкция ВПП аэропорта города Уральска.

Аэропорты городов Алматы и Астаны отнесены к крупным аэропортам, в то время как аэропорты городов Актобе, Шымкента и Усть-Каменогорска классифицированы как средние. В настоящий момент аэропорты городов-хабов полностью удовлетворяют потребность населения, однако, учитывая прогнозируемый рост численности населения данных городов, до 2020 года планируется провести реконструкцию аэропортов этих городов.

Недостаточная пропускная способность аэропорта Астаны ограничивает операционную деятельность авиакомпаний и не удовлетворяет запросы пассажиров. В будущем это может негативно отразиться на трафике пассажиропотока. В этой связи, для удовлетворения растущей потребности в авиасообщении столицы, подготовки к проведению Международной специализированной выставки ЭКСПО-2017 необходимо провести

реконструкцию ВПП и расширение терминала аэропорта города Астаны для увеличения пропускной способности в 2 раза.

Развитость индустриальной инфраструктуры является необходимым условием эффективной деятельности специальных экономических зон (далее - СЭЗ), индустриальных зон и туристских кластеров как экономических точек роста в регионах. Незавершенность инфраструктуры большинства СЭЗ отрицательно сказывается на реализации государственных программ по диверсификации экономики.

Развитие таких СЭЗ, как СЭЗ «Национальный индустриальный нефтехимический технопарк» (далее - СЭЗ «НИНТ») и СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» будет иметь определяющее влияние на развитие нефтехимической отрасли и увеличение транзитного потенциала, которые являются приоритетными задачами государственных программ индустриально-инновационного развития и развития инфраструктуры транспортной системы.

В Казахстане сформировано 10 СЭЗ. На развитие инфраструктуры СЭЗ до 2014 года из государственного бюджета было выделено 175,8 млрд. тенге.

При этом полностью инфраструктурой обеспечены только 3 СЭЗ («Бурабай», «Сарыарка», «Оңтүстік»).

В остальных 7-ми СЭЗ («НИНТ», «Хоргос - Восточные ворота», «Павлодар», «Морпорт-Актау», «Парк инновационных технологий», «Астана - новый город», химический парк «Тараз») готовность инфраструктуры находится на различных стадиях.

На территории действующих СЭЗ функционирует 124 производства и 87 проектов находятся на стадии реализации. Участниками СЭЗ осуществлено инвестиций в объеме 319,3 млрд. тенге. Объем произведенной продукции составляет около 632,6 млрд. тенге. Создано порядка 7,8 тыс. рабочих мест.

В целях развития современной нефтегазохимической отрасли страны на площадке СЭЗ «НИНТ» осуществляется формирование первого нефтегазохимического комплекса. В рамках создания нефтехимического кластера на территории СЭЗ «НИНТ» реализуются 4 основных проекта: по производству полипропилена (1-ая фаза) и полиэтилена (2-ая фаза) на базе интегрированного газохимического комплекса с завершением его строительства в 2019 году по производству полимерной продукции, а также начата реализация проекта по производству бутадиена.

Создание СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» в технологической увязке с железнодорожной дорогой «Жетыген - Коргас», автомобильным коридором «Западная Европа - Западный Китай» позволит сформировать мощный индустриально-логистический хаб, который обеспечит кратчайший доступ в Европу и Азию.

Индустриальные зоны выполняют роль региональной инфраструктуры для развития МСБ, диверсификации экономики регионов.

В Казахстане создано 25 индустриальных зон. Из них по состоянию на начало 2014 года функционируют 10 индустриальных зон: «Талдыкорган», «Боралдай», «Арна», «Даму» (Алматинская область), «Өндіріс», «По улице

машиностроителей» (Восточно-Казахстанская область), «Оңтүстік», «Кентау», «Түркістан» (Южно-Казахстанская область), «Индустриальный парк №1» (город Астана).

Количество въездных посетителей в Казахстан на протяжении 5 лет устойчиво растет в среднем на 16%. За период январь-сентябрь 2014 года данный показатель составил 4,7 млн. человек. Местами размещения в 2013 году обслужено 3,3 млн. человек, из которых 586 тыс. нерезидентов. Данный показатель увеличился по сравнению с 2012 годом на 12,9%. При этом показатели выездного туризма устойчиво растут и превышают показатели въездного туризма. Так, в 2013 году количество выездных туристов составило 10,1 млн. человек. Прямая занятость составила 67,8 тыс. человек. В период 2010-2014 гг. по Казахстану введено в эксплуатацию 278 гостиниц, 10 санаториев, 29 гостевых домов, 95 турбаз и зон отдыха, 10 детских лагерей, 6 оздоровительных лагерей, 3 охотничьих дома, 3 кемпинга, 3 этноаула, 1 горнолыжный комплекс и 15 развлекательных центров и парков.

По данным официальной статистики, на международные поездки казахстанцы тратят 1,8 млрд. долларов США, включая туристские, бизнес- и иные. В то время как по той же статье нерезидентам услуг оказано на 1,5 млрд. долларов США. Таким образом, платежный баланс страны по статье «Поездки» составляет порядка 300 млн. долларов США и является отрицательным на протяжении многих лет.

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

Основными проблемными вопросами туристской отрасли страны являются отсутствие развитой инженерно-транспортной и туристской инфраструктуры, усложненные административные формальности и недостаточное рекламно-имиджевое продвижение. Согласно рейтингу конкурентоспособности туризма по данным Всемирного экономического форума по развитости туристской инфраструктуры, сложности административных барьеров (визовый режим и т.д.), эффективности маркетинга и брендинга Казахстан находится на 87-м, 99-м и 125-м месте из 140 стран, соответственно.

Рост энергопотребления и развитие генерирующих мощностей в Республике Казахстан, а также повышение качества и надежности энергоснабжения требуют дальнейшего развития энергетической инфраструктуры.

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

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

Связь энергопроизводящих организаций с электроэнергетической системой Казахстана осуществляет национальная электросетевая организация АО «КЕГОС», на балансе которого находится 297 линий электропередачи напряжением 35 - 1150 кВ, общая протяженность которых



составляет 24,4 тыс. км (по цепям). Также на балансе находятся 76 подстанций напряжением 35 - 1150 кВ.

Производство электроэнергии осуществляется 76 электростанциями, совокупная установленная мощность которых составляет 20 591,5 МВт.

Распределением электроэнергии в Казахстане занимаются 20 региональных энергетических компаний (далее - РЭК) и 150 малых передающих компаний, которые контролируют электрические сети регионального уровня напряжением 0,4 - 220 кВ.

Снабжение электроэнергией потребителей осуществляется 180 энергоснабжающими организациями.

Уровень износа электрических сетей в Казахстане составляет порядка 60%. Потери электрической энергии в магистральных электрических сетях (НЭС РК) составляют от 5 до 7%, в сетях региональных электросетевых компаний - порядка 12% и являются практически оптимальными для сетей данного класса. В распределительных сетях некоторых регионов Казахстана потери достигают 20%, но связаны они с высокой протяженностью сетей и низкой концентрацией потребителей.

Необходимо отметить, что единая электроэнергетическая система (далее - ЕЭС) Казахстана условно разделена на три зоны: северную, южную, западную.

Порядка 78% электроэнергии производится в северной энергетической зоне, 66% используется в том же индустриальном регионе. При этом потребление в южной зоне в 2013 году превысило производство почти в два раза.

Электроэнергетическая отрасль полностью покрывает потребность экономики страны и населения электрической энергией, но при этом она должна развиваться опережающими темпами. С ростом городов-хабов и городов второго уровня будет расти и потребность в электроэнергии.

Для укрепления надежности бесперебойного обеспечения электроэнергией активно ведутся работы по строительству новых генерирующих объектов (Балхашской ТЭС), реконструкции существующих электрических станций (третьего энергоблока на Экибастузской ГРЭС-2), модернизации национальной электрической сети, строительству и реконструкции региональных электрических сетей. Прорабатывается вопрос строительства парогазовой электростанции мощностью 400-450 МВт в Кызылординской области.

Однако существующей пропускной способности двух линий электропередачи 500 кВ «Север-Юг» будет недостаточно в будущем для покрытия растущих пиковых нагрузок в южной энергетической зоне.

Для повышения надежности и стабильного обеспечения электроэнергией южных регионов необходимо строительство новых линий электропередачи для перетока профицита энергии севера в южные регионы. Это будет способствовать укреплению ЕЭС страны.

Высокой степенью изношенности и потерями характеризуются сети жилищно-коммунального сектора.

Средний износ теплосетей по стране составляет 63%. При этом около 40% или 9,6 тыс. км имеют 100% износ. Ежегодные потери тепловой энергии составляют в среднем 10,7 млн. Гкал.

Сети теплоснабжения в республике характеризуются высокой аварийностью (в среднем 200 технологических нарушений на 100 км) и имеют высокие теплопотери (порядка 40%).

В неудовлетворительном состоянии значительное количество источников выработки тепловой энергии, прежде всего котельных, а также большинство водопроводных и канализационных сетей. Основная часть водопроводных сетей в регионах требует капитального ремонта или их полной замены.

По обеспеченности населения системами централизованного водоснабжения Республика Казахстан уступает развитым странам, в которых уровень обеспечения водоснабжением и водоотведением составляет 90-95%.

По состоянию на 1 января 2014 года доступ к централизованному водоснабжению по городам составляет 85%, по селам - 47,7 %; доступ к централизованному водоотведению по городам составляет 78%, по селам - 10%.

Протяженность водопроводных сетей составляет 60,9 тыс. км, из них нуждается в замене 13,4 тыс. км. Протяженность канализационных сетей составляет 15 тыс. км, из них нуждается в замене 5,3 тыс. км.

По оценкам, общая потребность в инвестициях для модернизации (реконструкции и строительства) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения составляет не менее 2 трлн. тенге.

Для решения вопросов модернизации (реконструкции и строительства) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства (далее - ЖКХ) и систем тепло-, водоснабжения и водоотведения необходимо разработать новые подходы по привлечению инвестиций и развитию отрасли.

Главной целью государственной жилищной политики, как и раньше, является создание условий для обеспечения граждан жильем.

Такие факторы как миграция населения, улучшение демографической ситуации и урбанизация увеличивают спрос на жилье.

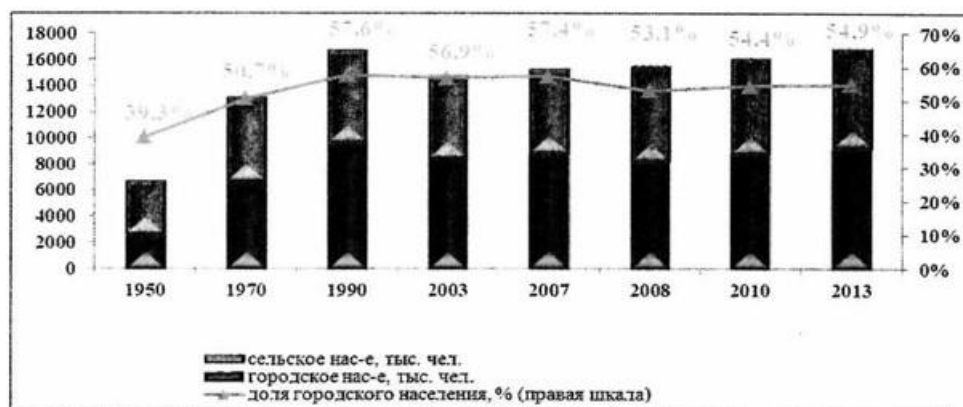
Так, численность населения Казахстана на 1 декабря 2014 года увеличилась по сравнению с 2000 годом на 15% и составила 17160,7 тыс. человек, в том числе городского - 9 433,4 тыс. человек (55%), сельского - 7 727,2 тыс. человек (45%).

Рост численности населения произошел в большинстве регионов страны, причем наибольший прирост населения характерен для города Астаны, где отмечен за анализируемый период прирост численности населения на 98,3% (на 403 тыс. человек).

К числу набирающих остроту проблем следует отнести миграцию сельского населения в районные центры, города и пригородные территории без учета возможностей существующего рынка труда, социальной и инженерной инфраструктуры последних.

В целом, уровень урбанизации в Казахстане за последние 20 лет увеличился с 50 до 55%.

## Динамика уровня урбанизации в Казахстане



Процесс урбанизации сопровождается разрастанием городов и их пригородов, обострением экологических, транспортных, жилищных и социальных проблем.

Большинство граждан не имеют достаточного уровня сбережений и доходов для покупки жилья, в связи с чем в соответствии с международной практикой разработаны финансовые инструменты кредитного жилья, такие как: накопительная система жилстройсбережений, ипотечные кредиты, выдаваемые банками, а также доленое жилищное строительство.

Государством принимаются системные меры по совершенствованию регулирования и развития отрасли жилищного строительства, а также обеспечению населения жильем, в том числе доступным.

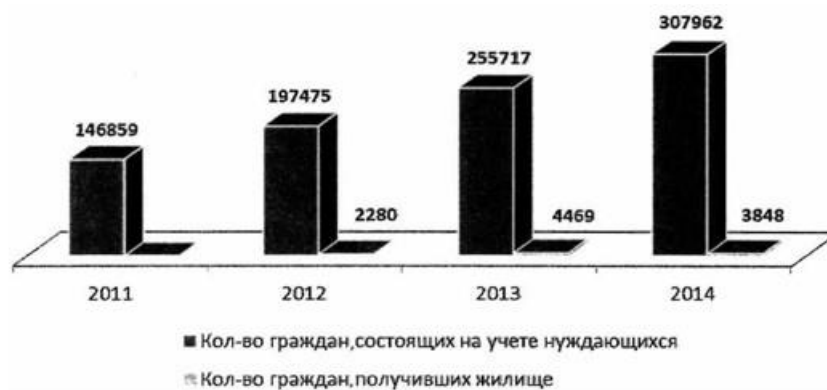
В целом, рост численности населения, активизация миграционных потоков и поддержка, оказываемая государством в сфере строительства нового жилья, привели к ежегодному росту числа граждан, ориентированных на улучшение своих жилищных условий.

С 2011 года численность граждан, состоящих на учете нуждающихся в жилище из коммунального жилищного фонда местных исполнительных органов (далее - очередники МИО), возросла в два раза и продолжает увеличиваться.

Так, по состоянию на 1 января 2015 года число очередников МИО составило более 300 тыс. человек, из которых более 130 тыс. человек относятся к социально-уязвимым слоям населения, 127 тыс. человек - бюджетники и государственные служащие, 44 тыс. человек-дети-сироты.

### Динамика количества граждан, состоящих на учете нуждающихся в жилище из коммунального жилищного фонда, и количество граждан, получивших жилище

тыс. человек



Количество граждан, состоящих на учете нуждающихся в жилище из коммунального жилищного фонда, по городам - порядка 204,6 тыс. человек (по городам-хабам - 86,1 тыс. человек и городам второго уровня - 118,5 тыс. человек), в том числе:

- г. Алматы - 15,6 тыс. человек;
- г. Астана - 33,4 тыс. человек;
- г. Актобе - 16,7 тыс. человек;
- г. Шымкент - 13,6 тыс. человек;
- г. Усть-Каменогорск - 6,7 тыс. человек;
- г. Атырау - 14,2 тыс. человек;
- г. Актау - 6,6 тыс. человек;
- г. Кокшетау - 6,2 тыс. человек;
- г. Костанай - 8,9 тыс. человек;
- г. Кызылорда - 15,0 тыс. человек;
- г. Караганда - 12,0 тыс. человек;
- г. Петропавловск - 10,0 тыс. человек;
- г. Павлодар - 12,7 тыс. человек;
- г. Тараз - 8,9 тыс. человек;
- г. Талдыкорган - 9,9 тыс. человек;
- г. Уральск - 14,0 тыс. человек.

Для решения жилищного вопроса социально-уязвимых слоев населения государством осуществляется строительство арендного (коммунального) жилья.

С 2012 года для широких слоев населения, в том числе социально-уязвимых слоев и молодых семей, внедрено строительство арендного жилья местными исполнительными органами и компаниями с государственным участием, а также кредитного жилья системы жилстройсбережений.

Всего на начало 2015 года введено в эксплуатацию 1 955 тыс. квадратных метров жилья, в том числе 1 096 тыс. квадратных метров арендного жилья, и обеспечено им более 16 тыс. граждан, 859 тыс. квадратных метров кредитного жилья и обеспечено им более 13 тыс. граждан.

Также на сегодня актуальна проблема незавершения строительства коммерческого жилья с привлечением средств граждан. Эти средства слабо защищены ввиду недостаточной рационализации в законодательстве в сфере долевого участия в жилищном строительстве.

Так, вследствие наступления мирового финансового кризиса в 2007 году и отсутствия эффективных инструментов защиты интересов дольщиков большая часть строительных объектов была заморожена. Правительство Республики Казахстан было вынуждено направить средства из государственного бюджета и Национального фонда в размере более 464,3 млрд. тенге на завершение 450 объектов строительства для обеспечения жильем 62 889 дольщиков.

По состоянию на 1 января 2015 года по стране насчитывается 14 проблемных жилых объектов, в строительство которых вовлечено 1664 дольщиков.

На сегодня в целях принятия эффективных мер по защите прав и интересов дольщиков принят механизм, законодательно регламентирующий строительство объектов с участием дольщиков, запрещающий застройщику использовать деньги дольщиков с «нулевого» цикла строительства, т.е. застройщик обязан за свой счет построить до 30% объекта строительства.

Основными проблемами развития социальной инфраструктуры являются острый дефицит дошкольных учреждений, трехсменность общеобразовательных школ и слабое материально-техническое оснащение вузов для подготовки квалифицированных кадров для экономики.

В республике в 2014-2015 учебном году функционируют 7222 общеобразовательные школы, в которых обучаются 2,5 млн. учащихся. Проводится работа по полной ликвидации трехсменности в среднем образовании. Вместе с тем, несмотря на проводимую работу, на начало 2014 - 2015 учебного года 136 школ находились в аварийном состоянии, в 99 школах обучение велось в три смены.

Тем самым необходимо продолжить принятие мер по ликвидации аварийности и трехсменности общеобразовательных школ.

Продолжается расширение инфраструктуры дошкольного образования. Функционируют 8467 организаций дошкольного воспитания и обучения, которые посещают 727,4 тыс. детей. Представленная сеть дошкольных организаций обеспечивает охват дошкольным воспитанием и обучением 78,6% детей с 3 до 6 лет.

К 2020 году предстоит обеспечить полный охват дошкольным образованием и воспитанием детей данного возраста. В этой связи, необходимо принять кардинальные меры по сокращению дефицита мест в дошкольных организациях.

В настоящее время функционируют 126 вузов, в которых обучаются свыше 500 тыс. человек. В 2014 году в соответствии с приоритетами ГПИИР увеличен госзаказ на технические специальности, который составил 12 600 грантов в бакалавриате, 2 230 - в магистратуре, 202 - в докторантуре.

Вместе с тем, отмечается оторванность обучения от практики ввиду слабой материально-технической базы вузов. В результате выпускники не обладают достаточными практическими компетенциями.

В этой связи, необходимо принять кардинальные меры для устранения причин низкой квалификации кадров на стадии обучения посредством создания практических центров - лабораторий.

В настоящее время функционирует Назарбаев Университет (далее - Университет), который является лидером системы образования Казахстана и его передовой опыт успешно перенимают другие отечественные вузы.

В Университете ведется активная работа по развитию системы научных исследований, функционирует механизм независимого отбора, финансирования, технической поддержки научных проектов на базе более 50 лабораторий.

На основе международного опыта создана система коммерциализации научных проектов, состоящих из следующих элементов: офис коммерциализации, инкубатор, пилотный технопарк. Система позволяет прийти от научной идеи к продукту в виде патента, технологии или опытного образца.

МСБ отводится основная роль в развитии экономики, обеспечении занятости населения страны. Сегодня мерами государственной поддержки охвачены практически все области ведения бизнеса.

На данный момент в Казахстане зарегистрировано 1 655 980 субъектов МСБ, из них активно действующими субъектами являются 899 968 единиц или 54,3% от общего количества зарегистрированных субъектов.

Основная часть активно действующих субъектов МСБ сосредоточена в южном макрорегионе страны (*Южно-Казахстанская, город Алматы, Кызылординская, Алматинская и Жамбылская области*) - 46,5% из общего количества активно действующих субъектов или 419 015 единиц. Следующим густонаселенным макрорегионом с точки зрения активно действующих субъектов МСБ является центрально-восточный макрорегион (*Восточно-Казахстанская, Карагандинская и Павлодарская области*) - 19,6% или 176 560 единиц. Следом расположены северный (*город Астана, Костанайская, Акмолинская и Северо-Казахстанская области*) и западный (*Мангыстауская, Атырауская, Актюбинская и Западно-Казахстанская области*) макрорегионы, в которых осуществляют деятельность 18,4% (165 805 единиц) и 15,5% (138 588 единиц) субъектов МСБ, соответственно.

В целом, количество активно действующих субъектов по стране по сравнению с аналогичным периодом 2013 года увеличилось на 7,3% (*в абсолютном выражении увеличилось на 103 414 единиц*). Росту количества субъектов МСБ способствуют благоприятные изменения в условиях ведения бизнеса, которые отмечаются международными экспертами. Так, в рейтинге Всемирного Банка «Doing Business» на 2014 год Казахстан по старой методике занял 50 позицию (*по новой методике занимает 77 позицию*). Положительная динамика, в первую очередь, была обеспечена за счет мероприятий по упрощению регистрации собственности (14 позиция) и налогообложения (17 позиция).

Общая численность занятых в МСБ по состоянию на 1 октября 2014 года составила 2 898 286 человек, что составляет 16,6% от общего числа населения страны (на 1 января 2015 года 17 417,5 тыс. человек).

Выпуск продукции субъектов МСБ за январь-сентябрь 2014 года достиг 10 132 426 млн. тенге.

Доля МСБ в ВВП за последние три года стабилизировалась на уровне менее 20%, тогда как в развитых странах доля МСБ в структуре ВВП превышает 60%. Удельный вес населения, активно занятого в этом секторе экономики, также колеблется на уровне 30%, аналогичные показатели в развитых странах существенно выше. Таким образом, МСБ в стране еще не выполняет роль «локомотива» экономики и функцию по повышению занятости населения.

Развитие МСБ сдерживается отсутствием стремления у бизнеса к производству продукции с высокой добавленной стоимостью, внедрению механизмов инновационного, эффективного и бережливого производства, а также низкой доступностью долгосрочных кредитных средств, высокой конкуренцией на внешних рынках и т.п.

В результате, в структуре МСБ наблюдается традиционное доминирование субъектов предпринимательства, занятых в торговой деятельности и сферах, не требующих высокой квалификации.

Для качественного изменения структуры МСБ и обеспечения выполнения им роли «локомотива» экономики необходимо повысить эффективность предпринимателей-лидеров южного макрорегиона, потенциал субъектов МСБ северного и центрально-восточного макрорегионов, активизировать деятельность субъектов западного макрорегиона, а также эффективность использования выделяемых средств для льготного финансирования предпринимательства.

Вместе с тем, складывающаяся внешнеэкономическая ситуация оказывает негативное влияние на экономику. В целях нивелирования внешних рисков и обеспечения сохранения текущих объемов производства и количества рабочих мест, следует расширить меры поддержки отдельных отраслей обрабатывающей промышленности и АПК, оказать поддержку экспортерам, а также принять меры по защите внутреннего рынка.

В соответствии с мировой практикой об уровне диверсификации экономики свидетельствуют рост обрабатывающей промышленности и доля несырьевого экспорта в ВВП.

За последние 5 лет реальный прирост в обрабатывающей промышленности составил 24,5%, при этом в горнодобывающей промышленности - 21,1%.

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

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

В связи с понижением показателей обрабатывающей промышленности необходимо стимулирование его роста путем создания спроса на продукцию отдельных его секторов.

По итогам 2014 года объем производства машиностроительной продукции в Казахстане снизился на 0,5%. При этом наблюдается уменьшение выпуска легковых автомобилей на 0,8%, грузовых железнодорожных вагонов на 5,2%, пассажирских вагонов на 55%, дизельных локомотивов на 44%.

В целях привлечения иностранных инвестиций, развития авиационной промышленности путем трансферта новых технологий в 2010 году создано совместное предприятие с французским концерном Airbus «Еврокоптер Казахстан инжиниринг», в 2012 году введен сам завод по крупноузловой сборке и техническому обслуживанию многоцелевых вертолетов ЕС 145 ежегодной мощностью 10 вертолетов. Для первичной поддержки деятельности совместного предприятия казахстанская сторона подписала намерения о закупе 45 вертолетов до 2017 года. Кроме того, данное предприятие, являясь сертифицированным авиационным учебным центром, в перспективе планирует стать региональным хабом по техническому обслуживанию вертолетов «Еврокоптер» и обучению авиационных специалистов.

На отечественных производителей машиностроительной продукции помимо снижения внутреннего потребительского спроса и роста себестоимости выпуска отрицательное воздействие оказывает снижение конкурентоспособности в результате наблюдаемых валютных диспропорций с основными торговыми партнерами. На фоне снижения объемов выпуска отечественных производителей в 2014 году импорт легковых автомобилей из России вырос на 3%, Узбекистана - на 56%, Белоруссии - в 4 раза. Импорт железнодорожных вагонов увеличился на 2,3%, при этом российские производители занимают на казахстанском рынке около 60%. Импорт летательных аппаратов в Казахстан за 2014 год из России вырос в 2,3 раза.

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

В то же время, несмотря на рост импорта вертолетов, который в 2013-2014 годах вырос в 2,8 раза (до 29 млн. долларов США), отечественное предприятие по сборке и сервису вертолетов «Еврокоптер» (ЕС 145) поставило казахстанскому государственному сектору за 2011-2014 годы 26 единиц вертолетов, что составило на 2014 год 25% от доли гражданских вертолетов в Республике Казахстан.

Дальнейшее ухудшение экономической ситуации в Российской Федерации приведет к снижению экспорта несырьевой продукции в эту страну.



Так, учитывая, что общий объем экспорта в Российскую Федерацию составляет 5,6 млрд. долларов США (2013 г.), а объемы поставок продукции таких стратегически важных отраслей для диверсификации экономики как машиностроение, химия, пищевая и легкая промышленность и прочие перерабатывающие отрасли занимают долю в экспорте в Россию в совокупности до 44% (2,4 млрд. долларов США), существует риск значительного снижения присутствия отечественных несырьевых компаний на рынке соседней страны.

Вместе с тем, отмечается низкая динамика банковского кредитования промышленности. Ежегодный объем кредитов, выданных банками второго уровня предприятиям промышленного сектора в 2014 году, снизился относительно уровня предыдущего года на 1,2% до 1 415 млрд. тенге, из которых только 24% приходится на долгосрочные займы сроком свыше одного года. При этом объем долгосрочных кредитов, выданных банками второго уровня предприятиям по производству транспортных средств, снизился в 2014 году на 44%.

Текущая экономическая ситуация требует дополнительного участия государства в сфере АПК страны, что особенно важно в условиях ЕАЭС.

Объем валового продукта сельского хозяйства в 2014 году составил 2,5 трлн. тенге, что по сравнению с 2013 годом больше на 0,8%. Рост в отрасли животноводства составил 3,8%. ИФО продукции растениеводства составил 98,4%.

Объем производства продуктов питания за 2014 год вырос на 2,9% и составил 1 042,4 млрд. тенге. Обеспеченность внутреннего рынка по основным видам продовольствия за счет отечественного производства составляет более 80%.

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

В результате структурной и технологической диверсификации в растениеводстве в 2014 году посевная площадь пшеницы сократилась до 12,4 млн. га, что на 1,9 млн. га ниже показателя 2010 года.

В 2014 году валовой сбор зерна в весе после доработки составил 17,2 млн. тонн, при урожайности - 11,7 ц/га.

В животноводстве закрепилась тенденция снижения доли поголовья сельскохозяйственных животных в личных подворьях и, наоборот, роста высокими темпами доли и численности поголовья в агроформированиях.

Так, численность КРС в агроформированиях за 2014 год увеличилась на 13,2% и составила 2 056,5 тыс. голов, овец и коз на 10,2% (7 233,1 тыс. голов), лошадей на 11,5% (880,2 тыс. голов), верблюдов на 7,8% (74,6 тыс. голов), птиц на 7,0% (23 289,3 тыс. голов).

Удельный вес племенного поголовья КРС увеличился с 8,2% до 8,8%. При этом удельный вес племенного КРС мясной продуктивности в общей численности поголовья мясного направления составил 14,8%.

С 2013 года реализуется Программа «Агробизнес - 2020», которая содержит целый комплекс финансовых и нефинансовых механизмов поддержки аграрной отрасли.

В 2014 году объем субсидий составил 157,3 млрд. тенге, что почти в 1,8 раз больше чем в 2013 году (87,2 млрд. тенге).

Благодаря оказываемой государственной поддержке субъектов АПК, в том числе внедренному впервые новому механизму поддержки - инвестиционного субсидирования, в 2014 году на 14,4% увеличился объем инвестиций в основной капитал сельского хозяйства и составил 166,4 млрд. тенге. На 16,5% увеличился объем инвестиций в основной капитал в производство продуктов питания и составил 40,8 млрд. тенге.

В настоящее время страны-партнеры по ЕАЭС, испытывающие негативное влияние мировой конъюнктуры, увеличивают объемы господдержки сельского хозяйства.

В этой связи, для повышения конкурентоспособности отечественного АПК требуется увеличение объемов государственной поддержки в рамках Программы «Агробизнес - 2020».

В сложившихся условиях меры государственной поддержки предпринимательства приобретают еще большую актуальность, среди них одним из приоритетных направлений является подведение индустриальной (инженерной) инфраструктуры.

Указанный инструмент успешно реализуется с 2010 года в рамках Дорожной карты бизнеса-2020 и осуществляется для проектов МСБ, направленных на создание новых производств, модернизацию и расширение действующих производств, как для отдельных проектов, так и в рамках организации индустриальных зон и бизнес-инкубаторов.

Выделяемые средства направляются на строительство и реконструкцию таких инфраструктур как газификация, теплоснабжение, водопроводы, железнодорожные тупики, телефонизация, линии электропередачи и т.д.

В целом, с 2010 года по 2014 год было подведено недостающей инфраструктуры на сумму порядка 69,5 млрд. тенге.

Функционирование ЕАЭС и предстоящее вступление в ВТО обуславливают необходимость дальнейшего качественного развития испытательной базы Республики Казахстан.

Испытательная база на 1 января 2015 года насчитывает 680 аккредитованных испытательных лабораторий, 89 органов по подтверждению соответствия, 67 органов по подтверждению соответствия систем менеджмента, 359 поверочных лабораторий, 28 калибровочных лабораторий.

Из 680 испытательных лабораторий только 204 актуализированы на соответствие требованиям технических регламентов Таможенного союза.

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

В настоящее время в Республике Казахстан отсутствуют испытательные лаборатории, которые в полном объеме могут охватить весь перечень пожарно-технической продукции, средств индивидуальной защиты органов дыхания и кожи, коллективной защиты, приборов радиационной и химической разведки, дозиметрического контроля и другого имущества гражданской обороны.

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

За 2014 год в республике произведено продукции химической и связанных с ней отраслей промышленности на сумму 1 241 086 тыс. долларов США, а импортировано на сумму 5 773 321 тыс. долларов США.

Развитие испытательных лабораторий химической продукции, путем их дооснащения позволит осуществлять оценку соответствия обязательным требованиям безопасности химической продукции для обеспечения защиты жизни и здоровья человека, охраны окружающей среды, а также предупреждение действий, вводящих в заблуждение потребителей относительно ее назначения и безопасности.

За 2014 год в республике произведено металлов и изделий из них на сумму 10 352 702 тыс. долларов США, экспортировано на сумму 7 802 230 тыс. долларов США, а импортировано на сумму 4 249 673 тыс. долларов США.

Для оценки соответствия производимой и ввозимой металлургической продукции, а также продвижения на международные рынки необходимо проводить испытания и исследования качества и свойств стали, сплавов и изделий из них, нефтегазовых труб в том числе, а также определение причин их разрушения.

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

Легкая промышленность технологически наиболее связана с аграрным сектором экономики. Однако большая часть сырья экспортируется за рубеж по минимальным ценам. А готовые изделия (в том числе из казахстанского сырья) импортируются в республику по высоким ценам.

Импорт продукции легкой промышленности составляет 86%, в связи с чем, в целях обеспечения безопасности, необходимо дооснастить

испытательную базу, используемую для оценки соответствия как производимой, так и ввозимой на территорию республики продукции.

Учитывая тот факт, что первоисточником мясной и молочной продукции является сельская местность, приоритетным направлением является дооснащение современным оборудованием 60-ти региональных ветеринарных лабораторий.

Для повышения конкурентоспособности отдельных отраслей экономики и контроля обеспечения технологического процесса и качества производимой продукции требуется дооснащение современным оборудованием и материалами действующих испытательных лабораторий.

Казахстан по богатству своих недр минеральными ресурсами и их разнообразию входит в группу стран, богатых полезными ископаемыми. Его минерально-сырьевая база сформирована месторождениями топливно-энергетического комплекса (углеводороды, уголь, уран), черных, цветных, благородных и редких металлов. Доля Казахстана в мировых запасах по урану округленно составляет 18%, хрому - 10%, свинцу - 9%, цинку - 8%, серебру - 5%, марганцу - 5%, меди - 5%.

Наша страна является крупным экспортером энергетического сырья, черных, цветных, благородных металлов, в частности, 41% приходится на добываемые в мире уран и 16% на хром.

При этом активные запасы цветных и благородных металлов, составляющие в настоящее время значительную долю экспорта, ограничены и могут быть отработаны за 12-15 лет.

Согласно мировой тенденции увеличение объемов потребления сырьевых ресурсов активизирует проведение геологических исследований по их выявлению. Ежегодное увеличение добычи требует увеличения объемов геологоразведочных работ по восполнению запасов полезных ископаемых.

В целях содействия решению проблем, связанных с восполнением минерально-сырьевой базы республики, создано АО «Национальная геологоразведочная компания «Казгеология», которое в целях привлечения инвестиций крупных международных горнорудных компаний мира в геологоразведку на территории Казахстана реализует совместные проекты с «ILUKA», «RIO TINTO», «KORES», «ULMUS FUND».

Вместе с тем, в современных экономических условиях практически все инвесторы заинтересованы в инвестировании в геологоразведку более изученных площадей.

В этой связи необходимо увеличить бюджетное финансирование ранних стадий геологоразведочных работ, как это принято во многих странах с развитой горнорудной отраслью.

#### **4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы**

Цель Программы - формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры по «лучевому» принципу для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана, а также реализация антикризисных мер по поддержке отдельных секторов экономики в условиях ухудшения конъюнктуры на внешних рынках.

Достижение данной цели будет измеряться следующими целевыми индикаторами:

Целевые индикаторы	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Обеспечение прогнозируемого роста ВВП	% к пред. году	104,3	101,5	102,2	103,3	103,6	104,1
Эффект реализации Госпрограммы «Нұрлы жол» на рост ВВП	в процентных пунктах		1,83	0,87	1,18	0,18	0,65
Создание рабочих мест, в том числе:	тыс. чел.	10,4	97,2	95,0	83,0	59,9	60,1
постоянных	тыс. чел.	4,6	27,3	23,6	17,8	8,7	9,4
временных	тыс. чел.	5,8	69,9	71,4	65,2	51,2	50,7
Повышение рейтинга ВЭФ по качеству базовой инфраструктуры	место в мире	62	61	60	59	58	57

Для решения поставленной цели предусматривается решение следующих задач:

1. Создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Среднее время в пути между городами-хабами в одном направлении в результате реализации автодорожных проектов	часы	115	115	115	108	103	72
Перевозка грузов по участку Боржакты -	млн.тонн			2,4	2,7	3	3,6

Ерсай							
Провозная способность по участку Алматы 1 - Шу	млн.тонн в год	25	25	25	80	80	80
Перевалка грузов в п. Курык	млн.тонн				2,7	3	3,6
Пропускная способность пассажиров в аэропорту г.Астаны	млн. чел. в год	3	3	3	7,6	7,6	7,6

## 2. Развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Общий объем вложенных частных инвестиций предприятиями на территории СЭЗ («НИНТ», «Хоргос-Восточные ворота»)	млрд. тенге	53,1	70,6	437,9	441,9	398,0	404,9
Объем производства товаров и услуг (работ) на территории СЭЗ («НИНТ», «Хоргос-Восточные ворота»)	млрд. тенге		6,9	13,3	20,5	78,1	289,0

## 3. Укрепление энергетической инфраструктуры в рамках развития ЕЭС Республики Казахстан.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Покрытие потребности экономики в электроэнергии	%	100	100	100	100	100	100

4. Модернизация (реконструкция и строительство) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и систем сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Износ сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения	%	67	65	63	60	57	53

5. Повышение доступности жилья для граждан.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Обеспеченность кредитным жильем вкладчиков ЖССБК	количество вкладчиков		2000	1200			
Обеспеченность арендным жильем АО «ИО «КИК» лиц, состоящих на учете в МИО (к количеству на 1.01.2015 г.)	%		2,6	2,3	1,3	0,8	1,0
Гарантирование вкладов дольщиков коммерческого жилья (с даты вступления в силу <a href="#">Закона</a> Республики Казахстан «О долевом участии в жилищном строительстве»)	%			100	100	100	100

6. Развитие инфраструктуры сферы образования.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Доля сокращенных аварийных школ, школ, ведущих занятия в три смены, от их общего количества	%	21	35	80	100		
Охват дошкольным воспитанием и обучением детей в возрасте от 3 до 6 лет	%	78,6	81,1	82,7	85	88	89
Количество подготовленных кадров в профильной магистратуре 10 базовых вузов для приоритетных отраслей ГПИИР	ед.				1900	2800	3500
Количество партнеров в лице ведущих зарубежных научных парков, компаний и международных финансовых организаций <sup>1</sup>	ед.		1	2	3	6	6
Количество реализованных научных проектов в рамках программно-целевого и грантового финансирования АОО «Назарбаев Университет» <sup>1</sup>	ед.	5/20	7/22	7/22	7/22	10/40	10/40

<sup>1</sup> Мероприятия будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан «О республиканском бюджете» на соответствующий год, исходя из возможностей бюджета

7. Повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:



Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем продукции, произведенной субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Программы	млрд. тенге		224	313	344	350	351
Количество новых рабочих мест, созданных субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Программы	ед.		7 922	19 786	21 247	21 539	21 597

8. Поддержка отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов «Еврокоптер» и пассажирских вагонов «Тулпар Тальго»).

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем продаж автомобилей в рамках Программы	штук		1500	2000	650	800	950
Охват территории Республики Казахстан авиационной поддержкой с использованием отечественных вертолетов	%	62	69	87	100	100	100
Пассажирооборот в железнодорожном транспорте за счет Программы	млн. пасс-км				150	150	150

9. Поддержка экспорта.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
-------------------------------	----------	---------------	------	------	------	------	------

Объем несырьевого экспорта предприятий, получивших поддержку в рамках Программы	млрд. тенге		21,7	31	31	31	31
---	-------------	--	------	----	----	----	----

10. Повышение конкурентоспособности субъектов АПК.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Производительность труда в сельском хозяйстве	тыс. тенге	572,8	750	990	1050	1100	1300

11. Обеспечение инфраструктурой проектов Дорожной карты бизнеса - 2020.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Обеспеченность инфраструктурой индустриальных зон	%		100				
Обеспечение инфраструктурой проектов предпринимателей	ед.		42				

12. Обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатель прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Охват требований технических регламентов Таможенного союза	количество ТР ТС	18	20				

13. Обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатели прямых результатов	ед. изм.	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем прогнозных ресурсов:							
золота	тонн				80		
меди	млн. тонн				1,0		
полиметаллов	млн. тонн				0,6		

## **5. Основные направления, пути достижения поставленных целей и соответствующие меры**

Территориальное развитие на основе развития макрорегионов на хабовой основе будет направлено на формирование единого экономического рынка.

Создание рациональной территориальной организации экономического потенциала и благоприятных условий для жизнедеятельности населения предусмотрено в Прогнозной схеме территориально-пространственного развития страны до 2020 года.

Города-хабы станут центрами экономического роста и притяжения населения страны. Они обеспечат развитие и продуктивное использование человеческого капитала за счет предоставления образовательных, информационных и транспортных услуг высокого качества, повышения конкуренции, создания привлекательных условий для иностранных инвесторов.

В северном макрорегионе хабом станет город Астана. Город Усть-Каменогорск станет хабом центрально-восточного макрорегиона. Город Актобе - хабом западного макрорегиона. Шымкент и Алматы - хабами южного макрорегиона.

От Астаны все виды коммуникаций будут направлены к хабам других макрорегионов. Другие крупные города макрорегиона будут развиваться как города второго уровня, которые будут тесно связаны с хабом по «лучевому» принципу.

Развитие хабов как центров роста и деловой активности будет способствовать повышению уровня урбанизации в Казахстане. Будут реализованы основные автодорожные проекты: Западный Китай - Западная Европа; Астана - Алматы; Астана - Усть-Каменогорск; Астана - Актобе - Атырау; Алматы - Усть-Каменогорск; Караганда - Жезказган - Кызылорда; Атырау - Астрахань.

Астана является географически удачно расположенным транспортным узлом железнодорожных и автомобильных сетей, численность населения города к 2020 году вырастет с 852,9 тыс. человек до 991 тыс. человек.

Хаб Астана выступит центром, связывающим все макрорегионы, за счет реализации проектов межрегиональной сети автодорог: «Центр-Восток», «Центр-Юг», «Центр-Запад», а также будет узловым центром северного макрорегиона. Через магистральные автомобильные и железнодорожные сообщения, а также за счет авиалиний Астана должна связать все макрорегионы в единый транспортный хаб. Будет создана эффективно функционирующая система транспортно-логистических и социально-культурных связей, что, в свою очередь, придаст дополнительный импульс экономическому росту.

Новая столица стала центром активного строительства. В Астане сформирован крупный образовательный и медицинский кластер, развивается наука. Стремительный рост вызвал существенную нагрузку на социальную инфраструктуру, а именно на школы, детские сады, поликлиники.

Развитие инженерно-коммуникационной и транспортной инфраструктуры существенно увеличит транзитный и производственно-сбытовой потенциал Астаны.

Реализация конкурентных преимуществ территориально-пространственного расположения города-хаба Астаны сделает город привлекательным для международных организаций и транснациональных корпораций, которые будут рассматривать его как диалоговую площадку.

Город Алматы с населением более 1,5 млн. чел. станет хабом южного макрорегиона. К 2020 году его численность возрастет до 1 882,5 тыс. человек.

Развитие хаба Алматы будет связано с формированием Алматинской агломерации как сетевой зоны роста с вовлечением в нее городов третьего уровня районов Алматинской области: Карасайский, Талгарский, Илийский, Енбекшиказахский, Жамбылский районы, города Есик, Капшагай, Каскелен, Талгар, поселки Байсерке, Боралдай, Жетиген, Караой, Отеген-батыр, Узынагаш, Шамалган, численность населения которых, включая г. Алматы, к 2020 году увеличится с 2668,2 тыс. чел. до 3063,9 тыс. чел.

Город Шымкент с населением 711,9 тыс. чел. станет хабом Южного макрорегиона. Численность населения города увеличится к 2020 году до 796,9 тыс. чел.

Через южный макрорегион проходят торговые пути, способствующие развитию экономических отношений. Сегодня эти возможности многократно возросли. Выгодное транспортно-экономическое положение, большие трудовые ресурсы, современная телекоммуникационная сеть, быстрый и оперативный выход на сопредельные государства создают благоприятный инвестиционный климат, как для отечественных предпринимателей, так и для зарубежных бизнесменов.

Для эффективного решения поставленных задач по обеспечению продовольственной безопасности, организации закупа и реализации

сельскохозяйственной продукции будет создана современная инфраструктура транспортно-логистической и оптово-розничной торговли. Строительство международного транспортного коридора Западная Европа - Западный Китай усилит экономику южного макрорегиона, а также роль южного Казахстана и нашей страны в целом, как связующего звена между Европой и Азией.

Город Актобе, численность населения которого составляет 439,5 тыс. чел., станет хабом западного макрорегиона. Численность населения к 2020 году увеличится до 470,3 тыс. чел. Западный макрорегион является крупным транспортным и транзитным узлом, через который проходят основные железнодорожные линии и международные автомагистрали.

Город Усть-Каменогорск с численностью 328,6 тыс. чел. станет хабом центрально-восточного макрорегиона. К 2020 году его население возрастет до 361 тыс. чел. Формирование эффективной транспортно-логистической системы центрально-восточного макрорегиона даст новый импульс в развитии транспортной инфраструктуры, трансграничной торговли, способствует росту взаимовыгодного сотрудничества (импорт-экспорт), а также максимальной реализации транзитного потенциала макрорегиона.

Развитие хаба в центрально-восточном макрорегионе создаст единую систему доставки и хранения грузов из Китая в Казахстан, страны Восточной и Западной Европы, мультимодальный центр, который будет обслуживать не только проходящие потоки, но и местное население.

В целях получения максимального социально-экономического эффекта от реализации Программы при планировании развития инженерно-коммуникационной и жилищной инфраструктуры будут учитываться складывающиеся демографические тенденции и интенсивность миграционных потоков, которые будут усиливаться по мере развития хабов и городов второго уровня.

Города второго уровня будут отличаться умеренным ростом и средними стандартами жизни. Здесь будет поддерживаться необходимый уровень инфраструктуры и социальных стандартов, который будет одинаковым по всей стране.

С учетом ожидаемого повышения миграционной подвижности населения будут обеспечены регулярная корректировка региональной политики, которая будет предусматривать меры регулирования миграционных потоков, в том числе посредством развития пригородных зон, развитие инфраструктуры образования, здравоохранения, культуры, отвечающей реальным потребностям населения и учитывающей дальнейший рост его численности, а также развитие внутригородской транспортной инфраструктуры.

Будет осуществлена корректировка миграционной политики в сфере внутренней миграции в части стимулирования переселения трудовых ресурсов из трудоизбыточных южных регионов страны в северные, северо-восточные и северо-западные регионы.

Развитие базовой инфраструктуры (дорог, портов, энергетических сетей) макрорегионов окажет положительный эффект для смежных отраслей, таких как строительные материалы, туризм, обрабатывающая промышленность, а также придаст значительный мультипликативный эффект на экономику страны в целом.

Увеличение скорости перевозок и транспортных маршрутов, снижение транспортных расходов и эффективное энергообеспечение положительно повлияют на рост деловой активности, производительности и транзитного потенциала страны.

Развитие индустриальной инфраструктуры и туризма, поддержка субъектов МСБ и улучшение условий проживания будут способствовать диверсификации экономики макрорегионов, повышению занятости и уровня доходов населения, а также росту их благополучия.

Реализация приоритетных инфраструктурных проектов, а также привлечение инвестиций со стороны международных финансовых организаций создадут предпосылки для укрепления конкурентоспособности экономики и будут способствовать снижению региональных диспропорций.

Настоящая Программа направлена на реализацию следующих направлений.

## **Инфраструктурное развитие**

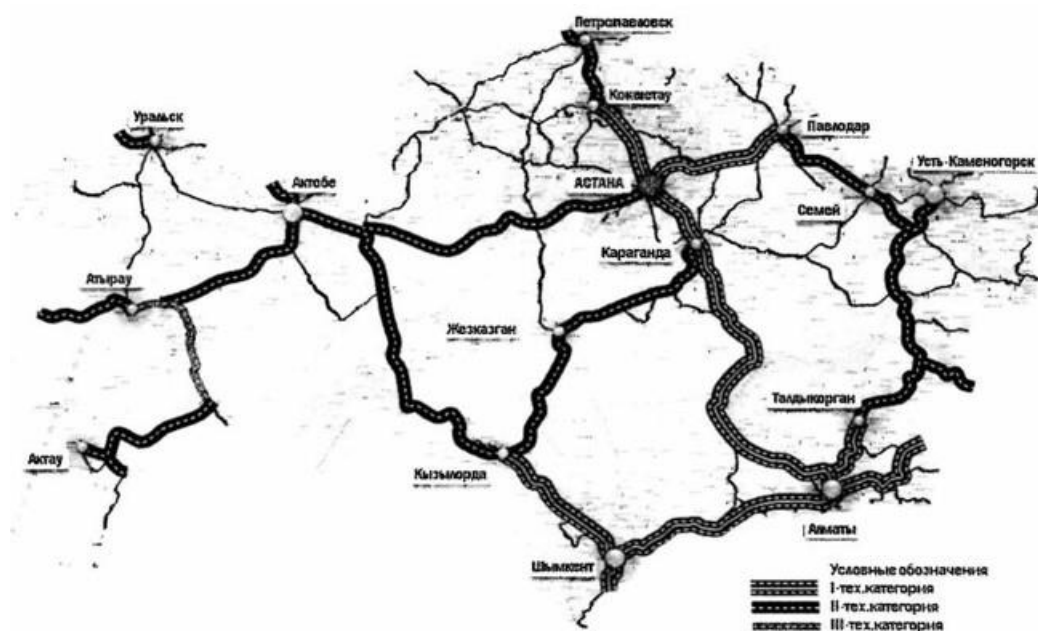
### **5.1. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры**

#### **1. Развитие автомобильных дорог**

С целью повышения уровня развития макрорегионов, в том числе городов-хабов в рамках данной Программы, а также Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан, до 2020 года предусмотрены меры по сокращению физических и «экономических расстояний» между регионами, в первую очередь между формирующимися городами-хабами, которые улучшат инфраструктурную обеспеченность, доступность транспортных коммуникаций внутри макрорегионов и их связь с окружающими районами и ключевыми рынками.

Для создания эффективной межрегиональной сети автодорог, связывающих Астану с регионами по «лучевому» принципу, в период с 2015 по 2020 годы будет построено и реконструировано более 6,7 тыс. км 1-ой и 2-ой категорий автомобильных дорог.

## Реализуемые проекты в рамках Программы



Учитывая особенности и перспективы формирования системы пространственного развития Казахстана по «лучевому» принципу, будут реализованы следующие проекты:

Проект «Центр-Юг» по направлению «Астана - Караганды - Балхаш - Алматы» позволит соединить два крупных хаба Астана и Алматы через города Караганды и Балхаш, и, соответственно, центрально-восточный макрорегион с южным, который даст толчок к расширению возможностей транзитного потенциала сухих портов приграничных территорий, увеличению экспорта на внешние рынки, повышению качества транспортно-логистических услуг. Автомобильная дорога будет переведена в 1-ую техническую категорию с цементо- и асфальтобетонным покрытием, среднесуточная интенсивность по данному направлению составляет свыше 10 тыс.авт/сут. Учитывая экономическую значимость данного направления, которое обеспечит качественное соединение южного региона с центром, севером и востоком, в перспективе ожидается рост интенсивности автотранспортных средств до 15 тыс.авт/сут в связи с ростом населения в городах-хабах. Проект будет завершён в 2019 году.

Проект «Центр-Восток» по направлению «Астана - Павлодар - Калбатау - Усть-Каменогорск» предполагает обеспечить качественную транспортную связь между городами Астаной и Усть-Каменогорском через населенные пункты Павлодар и Калбатау, что будет способствовать привлечению транзитных грузов, экспорту отечественных товаров, развитию туристского кластера. Автомобильная дорога будет переведена в 1-ую и 2-ую технические категории с цементо- и асфальтобетонным покрытием. Наибольшая среднесуточная интенсивность приходится на участок Астана - Павлодар (свыше 9 тыс. авт/сут), на участке Павлодар - Семей - Калбатау - Усть-

Каменогорск среднесуточная интенсивность составляет свыше 5 тыс.авт/сут. Проект будет завершен в 2019 году.

Проект «Центр-Запад» соединит Астану с западными регионами, тем самым будут созданы условия для увеличения грузооборота между центральными и западными регионами, их кооперации, интеграции перевозок автомобильного, морского и железнодорожного транспорта, откроет новые рынки для отечественных товаров через казахстанские морские порты. Автомобильная дорога будет по отдельным участкам переведена во 2-ую техническую категорию с цементно- и асфальтобетонным покрытием, среднесуточная интенсивность в перспективе составит до 9 тыс.авт/сут. Проект будет завершен в 2020 году.

Наряду с завершением строительства международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай» будут реализованы в 2015 - 2017 годах проекты по строительству и реконструкции следующих автомагистралей: Капшагай - Калбатау, Астана - Петропавловск - гр.РФ, Кызыл орда - Жезказган - Караганды, Ушарал - Достык, Уральск - Каменка, Актобе - Атырау - Астрахань, юго-западный обход г. Астаны.

Проекты по реконструкции автодорог «Уральск - Каменка - гр. РФ», «Актобе - Атырау - Астрахань» будут способствовать развитию западного макрорегиона в целом и стимулировать экспорт отечественных товаров на российские рынки путем сокращения транспортных издержек в себестоимости продукции, так как увеличится средняя скорость движения, сократится время в пути.

Реконструкция автодороги «Ушарал - Достык» даст стимул для развития туризма в регионе, будет способствовать увеличению объемов транзита с Китаем, притоку туристов к озеру Алаколь и Алакольскому природному заповеднику.

Реконструкция автодороги «Кызылорда - Жезказган - Караганды» соединит южный макрорегион с северным макрорегионом и будет способствовать естественной миграции населения с густонаселенного юга на север страны.

Будут также реализованы автодорожные проекты в рамках Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, а также проектов ГЧП в автодорожной отрасли, в том числе при строительстве объездных дорог городов Алматы (БАКАД), Шымкента и других крупных городов, расположенных на транзитных направлениях.

Реализация проектов будет осуществляться совместно с международными финансовыми организациями (далее - МФО) для освоения лучшего международного опыта, улучшения качества услуг и привлечения современных технологий в сектор автодорожного строительства.

Реконструкция автомобильных дорог республиканского значения в рамках настоящей Программы соединит макрорегионы в единую целостную систему качественным автомобильным сообщением, это позволит сблизить и



взаимно развивать макрорегионы и города-хабы, а также улучшить трудовую миграцию и создаст комфортные условия для передвижения граждан.

Эффект от реализации проектов будет достигнут за счет экономической выгоды от сокращения транспортных издержек в себестоимости продукции для каждого региона страны, связанных между собой по «лучевому» принципу, увеличения скорости межрегиональных перевозок и, соответственно, сокращения потери времени в пути и эксплуатационных издержек пользователей дорог, а также снижения количества ДТП. В период инвестиционной фазы проектов будет создано около 200,0 тыс. рабочих мест.

## **2. Развитие железнодорожного сектора и логистики**

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

Для создания благоприятных условий по увеличению грузовых перевозок внутри страны и грузооборота в направлении Ирана, Китая, России, страны ЕС будут реализованы проекты по ликвидации «узких» мест в организации движения поездов на юге и соединения транзитных узлов на западе.

В этих целях предусматривается строительство железнодорожной линии «Боржакты - Ерсай», паромной переправы в порту Курык и сплошных вторых путей с электрификацией на участке «Алматы-1 - Шу».

В 2014 году начато строительство железнодорожной линии «Боржакты - Ерсай», соединяющей пор г Курык с железнодорожной магистралью, которое завершится в 2015 году. Строительство железнодорожной линии «Боржакты - Ерсай» обеспечит в 2019 году объем перевозок порядка 3,6 млн. тонн груза.

Развитие железнодорожной инфраструктуры обеспечит устойчивый грузопоток, а также транспортное обслуживание развивающихся производств в районе порта Курык, таких как судостроительный и судоремонтный заводы и завод металлоконструкций.

Многофункциональность паромной транспортной системы позволит увеличить товарооборот с соседними прикаспийскими государствами (Иран, Азербайджан) для обеспечения грузами, необходимыми для западного региона страны, таких как: товары народного потребления, оборудование, строительные материалы и т.д.

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

В результате у Казахстана появится два полноценных морских порта. Общий объем перевалки грузов через порты на Каспийском море составит порядка 25 млн. тонн к 2020 году, в том числе паромный комплекс Курык обеспечит объем перевалки грузов до 4 млн. тонн.

Для повышения эффективности перевозок будет реализован проект по строительству сплошных вторых путей с их электрификацией на участке Алматы-1 - Шу с завершением в 2016 году, что позволит повысить скорость движения, сократить время следования поездов, увеличить пропускную и провозную способность участка.

Так, строительство вторых путей позволит повысить провозную способность грузов с 25 млн. тонн до 80 млн. тонн. Время следования поездов на данном участке сократится почти в 1,5 раза.

В целом, по проектам железнодорожного сектора и логистики количество созданных рабочих мест в период строительства составит около 2 тыс. человек, а при постоянной эксплуатации - 500 человек.

Кроме того, в целях увеличения транзитного потенциала южного макрорегиона планируется строительство железнодорожной линии в обход железнодорожного узла станции Алматы с использованием механизма ГЧП.

В целях увеличения пропускной способности аэропорта Астаны в два раза и снятия ограничений с операционной деятельности авиакомпаний, а также удовлетворения потребностей пассажиров в феврале 2015 года начаты работы по расширению терминала аэропорта города Астаны и реконструкция ВПП, которые будут завершены в марте 2017 года. Реализация данного проекта позволит удовлетворить растущую потребность столицы в авиаперевозках в связи с подготовкой и проведением Международной специализированной выставки ЭКСПО-2017.

Реализация данной программы будет гармонично дополнять пути достижения целей, определенных [Государственной программой](#) развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, которые нацелены на обеспечение экономического роста, увеличение транзитного и экспортного потенциала страны путем высокой интеграции автомобильных и железнодорожных линий внутри страны.

## **5.2. Развитие индустриальной инфраструктуры и инфраструктуры туризма**

Формирование единого внутреннего рынка невозможно без развития промышленности как в макрорегионах, так и городах-хабах. Для сбалансированного развития промышленности во всех макрорегионах необходимо создание равных возможностей со стороны государства. Поэтому инфраструктурная поддержка секторов обрабатывающей промышленности является одним из главных условий реализации ГПИИР. При этом специальные экономические и индустриальные зоны являются ключевыми элементами инфраструктурной поддержки индустриализации.

Приоритетной задачей в рамках Программы является завершение строительства инфраструктуры СЭЗ «НИНТ» и «Хоргос-Восточные ворота».

Для управления СЭЗ будут привлекаться профессиональные компании международного уровня, что позволит повысить эффективность управления СЭЗ и сделать их привлекательными для инвесторов.

В период с 2015 по 2019 годы на территории СЭЗ «НИНТ» будут реализованы крупные нефтегазохимические проекты по производству:

1) полипропилена мощностью 500 тыс. тонн в год (1-ая фаза) на базе завода интегрированного газохимического комплекса;

2) полиэтилена мощностью 800 тыс. тонн в год (2-ая фаза) на базе завода интегрированного газохимического комплекса;

3) полимерной продукции мощностью: биаксиально-ориентированная полипропиленовая пленка - 14 738 тонн/год, полиэтиленовая пленка - 4 125 тонн/год, полиэтиленовые мешки - 48 млн. штук.

В настоящее время готовность инфраструктуры СЭЗ «НИНТ» составляет 6%. Для завершения строительства инфраструктуры СЭЗ «НИНТ» к 2018 году будут выполнены работы по строительству внутриплощадочных и внешнеплощадочных объектов общезаводской инфраструктуры, а также объектов производственной инфраструктуры, таких как единая газотурбинная электростанция, комплексы по водоочистке и водоподготовке, единая установка производства технических газов.

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

Строительство инфраструктуры СЭЗ «НИНТ» позволит привлечь порядка 1,8 триллиона тенге инвестиций в нефтегазохимическую отрасль и создать порядка 1,5 тыс. постоянных рабочих мест на этапе эксплуатации, также более 5 тыс. рабочих мест на этапе строительства.

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

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

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

Строительство инфраструктуры СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» позволит увеличить перевозку грузов до 4 млн. тонн в год, привлечь частные инвестиции порядка 37 млрд. тенге и увеличить количество постоянно занятого населения до 6 тыс. человек.

В рамках строительства инфраструктуры других СЭЗ в период с 2015 по 2018 годы будет проработан вопрос по завершению строительства инфраструктуры СЭЗ «Павлодар», СЭЗ «Морпорт Актау», СЭЗ «Парк инновационных технологий», СЭЗ «Астана - новый город».

Финансирование строительства инфраструктуры данных СЭЗ будет осуществляться в плановом порядке за счет средств республиканского бюджета.

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

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

При этом отдельные проекты создания индустриальных зон могут быть софинансированы из республиканского бюджета на конкурсной основе.

В целях эффективного управления индустриальными зонами местными исполнительными органами на конкурсной основе будут привлекаться управляющие компании, которым будут установлены критерии оценки эффективности их деятельности по привлечению инвестиций и обеспечению деятельности индустриальных зон. Для привлечения управляющих компаний будет рассмотрен вопрос передачи им земельных участков в доверительное управление.

В целях развития туризма будут реализованы мероприятия по созданию инфраструктуры туризма, направленные на дальнейшее развитие въездного и внутреннего туризма. Данные меры будут направлены на удовлетворение спроса посетителей в качественном отдыхе в приоритетных курортных зонах Алаколь, Кендерли, Балхаш, а также рекреационных зонах Каркаралы, Баянауыл и др.

Для развития инфраструктуры туристских кластеров будут проработаны вопросы по ремонту и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к природным достопримечательностям и объектам историко-культурного наследия, модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры, модернизации существующих и строительству новых аэропортов, созданию условий для развития малой авиации, а также продолжится реализация ранее начатых проектов.

Для реализации проектов по развитию туризма в текущем году будет разработан План обеспечения транспортной доступности и инженерной инфраструктуры туристских объектов, а также их продвижения на внутреннем и внешнем рынках.

В рамках данного плана будут проработаны механизмы реализации и источники финансирования конкретных проектов инфраструктуры туризма, в том числе за счет средств республиканского и местного бюджетов.

Также, в целях дальнейшего институционального развития сферы туризма будут проработаны следующие меры:

расширение перечня стран по безвизовому въезду в Казахстан. Можно проработать вопрос введения безвизового режима в отношении стран ОЭСР. Согласно данным Всемирной туристской организации ООН (ЮНВТО), такие меры позволят увеличить въездной туризм до 30%. К примеру, соседний Кыргызстан в 2012 году ввел безвизовый режим для 44 стран, что увеличило въездной туризм в страну на 64%. В Грузии безвизовый режим действует для граждан 94 государств;

внедрение 72-часовых транзитных виз в международных аэропортах страны, например, в аэропортах городов-хабов. Данная мера широко применяется в мире и позволяет использовать транзитный потенциал страны в туристских целях;

снижения административных барьеров в сфере туризма;

повышения инвестиционной привлекательности объектов туризма.

### **5.3. Развитие энергетической инфраструктуры**

Важнейшей задачей укрепления единой системы энергообеспечения страны является развитие системообразующей национальной электрической сети (НЭС).

В целях повышения надежности электроснабжения Восточно-Казахстанского и Алматинского регионов и усиления транзита в направлении «Север-Юг» АО «KEGOC» реализуется проект «Строительство транзита 500 кВ Север-Восток-Юг».

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

Данный проект будет осуществлен в два этапа:

1) 1-й этап - строительство линии электропередачи напряжением 500 кВ в направлении Восточно-Казахстанской области от ПС Экибастузская через ПС Семей до ПС Усть-Каменогорская. Место реализации проекта - Павлодарская и Восточно-Казахстанская области Республики Казахстан. Срок реализации проекта 2011 - 2017 гг.;

2) 2-й этап - строительство линии электропередачи напряжением 500 кВ Семей - Актогай - Талдыкорган - Алма. Место реализации проекта - Восточно-Казахстанская и Алматинская области Республики Казахстан. Срок реализации проекта 2012-2018 годы.

С вводом транзита 500 кВ Север-Восток-Юг допустимый переток по линиям электропередачи между севером и югом Казахстана составит около 2100 МВт (порядка 14 млрд. кВт\*ч в год).

В результате реализации проекта «Строительство транзита 500 кВ Север-Восток-Юг» ожидаются:

увеличение транзитного потенциала НЭС в направлении Север-Юг Казахстана с 1350 МВт до 2100 МВт (прирост 750 МВт), усиление связи восточной зоны с ЕЭС Казахстана;

создание условий для электрификации участков железной дороги (Актогай - Мойынты, Актогай - Алматы, Актогай - Достык);

создание условий для развития приграничных территорий и увеличение освоения потенциала возобновляемой энергии (Джунгарские ворота и др.).

Строительство новых высоковольтных линий обеспечит условия для электроснабжения перспективной нагрузки Актогайского ГОК и других предприятий промышленности.

На период строительства высоковольтной линии (далее - ВЛ) «Экибастуз - Семей - Усть-Каменогорск» будут созданы 747 рабочих мест, на период эксплуатации - 32 рабочих места. На период строительства ВЛ «Семей - Актогай - Талдыкорган - Алма» будут созданы 1114 рабочих мест, на период эксплуатации - 65 рабочих мест.

#### **5.4. Модернизация (реконструкция и строительство) жилищно-коммунального хозяйства**

Для решения проблемы по снижению износа систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, а также ремонта и замены теплопроизводящих мощностей будет принят комплекс мер по модернизации (реконструкции и строительству) жилищно-коммунального сектора.

Для этого будут разработаны обоснования целесообразности вложения инвестиций в развитие систем теплоснабжения, а также определены критерии отбора и приоритетность реализации проектов в регионах.

Будет модернизировано порядка 1 тыс. км сетей теплоснабжения и около 6 тыс. км сетей водоснабжения и водоотведения с наибольшими потерями и аварийностью.

В целях эффективной реализации проектов по модернизации (реконструкции и строительству) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будут осуществлены следующие мероприятия:

1) разработка и утверждение эффективных схем теплоснабжения городов и населенных пунктов;

2) финансирование разработки предпроектных и проектно-сметных документаций за счет средств республиканского бюджета по технически сложным объектам систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, а также типовых проектов и проектных решений;

3) внедрение эффективных тарифов, обеспечивающих рентабельную работу эксплуатационных предприятий, покрывающих инвестиции на реализацию среднесрочных и долгосрочных инвестиционных программ;

4) разработка типовых проектов по котельным для различных видов топлива, обязательное проведение технологического обследования котельных в целях дальнейшего перехода на энергоэффективное котельное оборудование, а также проработка вопроса по использованию когенерационных систем и созданию в регионах единой организации по координации в части сопровождения и обслуживания котельных мощностью до 100 Гкал/час, а также водоснабжению и водоотведению (единый оператор).

Модернизация (реконструкция и строительство) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будет сопровождаться институциональным развитием сектора с выработкой единой технической политики, в том числе по применяемым материалам, оборудованию и технологиям. Также будут внедрены ключевые индикаторы оценки для предприятий, унифицированы нормы потребления.

Финансирование проектов в сфере модернизации (реконструкции и строительства) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будет осуществляться за счет средств целевого трансферта из Национального фонда Республики Казахстан в республиканский бюджет для предоставления бюджетных кредитов и субсидий, займов МФО и других источников.

Кредитование проектов из республиканского бюджета за счет средств Национального фонда Республики Казахстан будет осуществлено через механизм бюджетного кредитования, где МИО определены заемщиками, конечными заемщиками-исполнителями проектов будут предприятия в сфере ЖКХ, поверенным (агентом) - АО «Казцентр ЖКХ».

Отбор инвестиционных проектов в рамках решения задач социальной политики государства в сфере ЖКХ, направленных на жизнеобеспечение населения, улучшение уровня и качества их жизни, будет осуществлен рабочей группой, созданной уполномоченным органом в области коммунального хозяйства.

По проектам, предполагаемым к совместному финансированию с МФО, АО «КазЦентрЖКХ» будет осуществлять координацию с МФО по вопросам подготовки проектов в ЖКХ, структурирования схемы финансирования и реализации проектов.

Для реализации механизма возвратного финансирования проектов будет проработан вопрос внесения соответствующих изменений в действующее законодательство Республики Казахстан. При необходимости АО «КазЦентрЖКХ» будет определено финансовым агентством. Условия финансирования проектов, подходы по установлению ставки вознаграждения заемщиков и конечных заемщиков будут определены Правительством Республики Казахстан.

В целях проведения ускоренной модернизации за счет привлечения заемных средств, в том числе МФО, государством будут предоставляться

инфраструктурные гранты (субсидии) из республиканского бюджета в сфере модернизации (реконструкции и строительства) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения.

Приоритетное право на получение инфраструктурного гранта (субсидий) будут иметь субъекты естественных монополий, реализующие проекты с привлечением средств МФО.

Для реализации механизма предоставления инфраструктурных грантов (субсидий) будет проработан вопрос внесения соответствующих изменений в действующее законодательство Республики Казахстан. Оператором по предоставлению инфраструктурного гранта (субсидий) будет являться АО «КазЦентрЖКХ». При этом инфраструктурные гранты (субсидии) будут направляться на финансирование технического сопровождения проектов, капитальных затрат при реализации проектов, в том числе материалов и оборудования. Кроме того, будет проработан вопрос субсидирования тарифов на услуги систем тепло-, водоснабжения и водоотведения.

В результате реализации данных мер до 2020 года:

1) произойдут снижение износа сетей тепло-, водоснабжения, водоотведения с 67% до 53% и улучшение качества услуг, предоставляемых потребителям;

2) будет запущен процесс коммерциализации отрасли за счет применения принципов предельных тарифов и замещения целевых инвестиционных трансфертов бюджетными кредитами и частным капиталом;

3) произойдет переход отрасли к единым техническим стандартам.

## **5.5 Укрепление жилищной инфраструктуры**

По прогнозным данным ожидается рост урбанизации к 2050 году до 70% (от нынешних 55%), при этом более 35% городского населения будет жить в городах-хабах с населением свыше 2 млн. человек (Алматы, Астана, Шымкент, Усть-Каменогорск).

В целях обеспечения потребности населения в жилье реализуется Программа развития регионов до 2020 года, предусматривающая основные направления жилищного строительства, в том числе:

- 1) арендное (коммунальное) жилье;
- 2) кредитное и арендное жилье системы жилстройсбережений;
- 3) арендное жилье АО «Фонд недвижимости «Самрук-Казына»;
- 4) арендное жилье АО «ИО «КИК»;
- 5) жилье частной собственности.

Для решения проблемы дефицита доступного жилья будут увеличены объемы строительства арендного жилья, как наиболее перспективного и доступного инструмента.

В этой связи будет укреплена жилищная инфраструктура путем предоставления средств из Национального фонда Республики Казахстан на развитие арендного жилья по линии АО «ИО «КИК».



В рамках настоящей Программы в 2015-2019 годы будет построено 1,4 млн. квадратных метров арендного жилья.

## **5.6. Развитие инфраструктуры в сфере образования**

Обеспечение доступности качественных образовательных услуг будет осуществляться через расширение инфраструктуры школьного образования, дошкольного воспитания и обучения, модернизацию научно-технической базы вузов.

В системе среднего образования за счет средств Национального фонда взамен аварийных школ и для ликвидации обучения в три смены в регионах будут построены и введены в эксплуатацию новые общеобразовательные школы.

В целом, с учетом строительства школ за счет средств Национального фонда, республиканского бюджета и местных бюджетов аварийные школы и трехсменное обучение будут ликвидированы к 2018 году.

В дальнейшем местные исполнительные органы будут проводить работу по обновлению инфраструктуры в сфере образования на постоянной основе, в том числе в зависимости от увеличения численности населения, вызванного демографическими и миграционными факторами.

Особое внимание будет уделено развитию инфраструктуры в сфере образования в городах-хабах и городах второго уровня.

В сфере дошкольного воспитания и обучения путем строительства типовых детских садов будет расширена сеть дошкольных организаций. Одновременно в организациях дошкольного воспитания и обучения будет размещен государственный образовательный заказ. Реализация указанных мероприятий наряду с мерами в рамках Государственной программы развития образования Республики Казахстан на 2011-2020 годы позволит увеличить охват дошкольным воспитанием и обучением детей в возрасте от 3 до 6 лет в течение ближайших трех лет до уровня не менее 85 процентов.

Для этого в рамках Программы в 2015 - 2017 годах за счет средств Национального фонда будут введены в эксплуатацию детские сады в регионах, испытывающих наибольший дефицит в дошкольных организациях.

В сфере высшего образования при 10 вузах, определенных базовыми для программы индустриально-инновационного развития, будут созданы 24 новые лаборатории по следующим направлениям: производство строительных материалов, пищевая промышленность, металлургия, машиностроение, технологические машины, энергетика, нефтехимия, химическая промышленность. Все лаборатории будут соответствовать международным стандартам.

Потенциал лабораторий будет использован при подготовке магистров профильного направления по специальностям ГПИИР. Новейшее оборудование позволит проводить практические и лабораторные занятия по техническим дисциплинам на уровне современных требований.

Использование в образовательном научно-исследовательском процессе современного лабораторного оборудования позволит активизировать участие профессорско-преподавательского состава и студентов в научно-исследовательских проектах.

Ожидается, что в период с 2015-2019 годы будет подготовлено более 7500 магистров, при этом акцент будет сделан на подготовку профильных магистрантов, что позволит обеспечить потребности индустрии высококвалифицированными кадрами в более сжатые сроки.

Подготовка магистров будет осуществляться на основе современных профильных программ подготовки кадров, разработанных по опыту лучших мировых вузов. Почти треть программы профильной магистратуры будет уделена непрерывной производственной практике.

Практико-ориентированная программа обучения будет способствовать подготовке вузами кадров с высоким уровнем навыков, востребованных ключевыми работодателями в отраслях ГПИИР.

Будет создан научный парк Astana Business Campus<sup>2</sup>.

Согласно Стратегии развития основной задачей научного парка станет консолидация крупных казахстанских и международных компаний, высокотехнологичного малого и среднего бизнеса, стартапов, ученых, изобретателей и финансистов для разработки новых инновационных технологий и повышения конкурентоспособности отечественного бизнеса.

Ключевая роль научного парка заключается в привлечении и размещении научно-инженерных подразделений крупных компаний. Первым «якорным» проектом в Astana Business Campus станет геологический кластер. Далее последуют кластер инфокоммуникационных технологий и кластер инжиниринга. «Якорные» проекты обеспечат устойчивость и стабильное развитие инновационного кластера.

На базе этих якорных проектов будет осуществляться реализация научных и инновационных проектов Назарбаев Университета и других научных организаций Казахстана.

Данная модель сотрудничества позволит выстроить взаимоотношения науки и бизнеса, что приведет к созданию исследовательской инфраструктуры, необходимой для получения научных результатов и развития инновационно-технологического потенциала национальных компаний.

На строительство научного парка Astana Business Campus будут привлечены средства республиканского бюджета, а также инвестиции крупных отечественных и зарубежных компаний-партнеров.

---

<sup>2</sup> Мероприятия будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан «О республиканском бюджете» на соответствующий год исходя из возможностей бюджета

## 5.7. Поддержка субъектов предпринимательства

В целях стимулирования развития предпринимательства в 2015 году из средств Национального фонда будут выделены средства на льготное кредитование субъектов МСБ и крупного предпринимательства в обрабатывающей промышленности.

В дополнение к этим мерам в период с 2015 по 2017 годы от МФО будут привлечены кредитные линии в размере 155 млрд. тенге для последующего финансирования субъектов МСБ.

Льготное кредитование субъектов МСБ и крупного предпринимательства будет направлено на реализацию инвестиционных проектов, пополнение оборотных средств и рефинансирование ранее выданных займов. Ставка вознаграждения для конечного заемщика составит не более 6% годовых со сроком кредитования не более 10 лет.

В результате такого кредитования субъектами предпринимательства будут созданы более 4 000 новых рабочих мест, объем произведенной продукции от текущих уровней будет увеличен на 150 млрд. тенге.

Операторами по предоставлению финансирования субъектам МСБ и крупного предпринимательства будут АО «ФРП «Даму» и АО «БРК». Непосредственное кредитование субъектов МСБ и крупного предпринимательства будут осуществлять банки второго уровня.

Для этих целей будут использованы инструменты межбанковского кредитования АО «ФРП «Даму» и АО «БРК».

Условия финансирования проектов МСБ и крупного предпринимательства будут определены Правительством Республики Казахстан.

Привлечение кредитных линий будет осуществляться у Всемирного Банка, Европейского банка реконструкции и развития и Азиатского банка развития. Займы МФО будут использованы акционерным обществом «ФРП «Даму» и банками второго уровня на финансирование инвестиционных целей и пополнение оборотных средств в рамках реализации проектов субъектов МСБ без отраслевых ограничений.

Кредитованию не будут подлежать проекты МСБ, реализация которых влечет нанесение существенного вреда окружающей среде. Выбор проектов для кредитования будут осуществляться банками второго уровня в соответствии с внутренними регламентами и требованиями МФО.

Привлечение кредитных линий будет способствовать стимулированию развития МСБ посредством предоставления дополнительного финансирования субъектам МСБ для реализации новых инициатив, расширения существующего перечня товаров и услуг, улучшения их качества и повышения экономической эффективности производства.

Условия финансирования проектов МСБ по займам МФО будут определены в соответствующих соглашениях о займах.

## 5.8. Институциональное развитие

Проведение структурных реформ в экономике будет осуществляться в сотрудничестве с МФО (Группа Всемирного Банка, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Азиатский Банк Развития, Исламский Банк Развития), которыми будет оказываться финансовая и техническая поддержка Республике Казахстан согласно рамочных соглашений о партнерстве между Правительством Республики Казахстан и МФО.

Основной целью рамочных соглашений является оказание содействия Правительству Республики Казахстан в проведении реформ по диверсификации экономики и повышению конкурентоспособности посредством:

- 1) развития финансового сектора;
- 2) усиления роли частного сектора в экономике, развития малого и среднего бизнеса и совершенствования делового климата;
- 3) стимулирования развития науки и инноваций;
- 4) развития человеческого капитала, развития рынка труда;
- 5) привлечения инвестиций в экономику и развития ГЧП;
- 6) устойчивого экологического развития регионов и повышения энергоэффективности, развития транспортной инфраструктуры;
- 7) оказания поддержки в проведении институциональных реформ;
- 8) оказания поддержки в региональном развитии и интеграции.

В реализацию вышеуказанной цели Правительством Республики Казахстан совместно с МФО определен перечень проектов для реализации в 2015 - 2020 годы, которые направлены на развитие МСБ, финансового сектора, ЖКХ и транспортной инфраструктуры, электроэнергетики, возобновляемых источников энергии и повышение энергоэффективности, проведение институциональных реформ.

В финансовом секторе сотрудничество с МФО будет заключаться в получении технической помощи в области совершенствования регулирования банковской деятельности в части требований к достаточности собственного капитала банков на основе внедрения стандартов «Basel III», IRB-подхода Базельского комитета по банковскому надзору, а также совершенствования регулирования деятельности на рынке ценных бумаг и повышения ликвидности фондового рынка.

В сфере развития МСБ реформы будут направлены на выравнивание условий для развития и повышения конкурентоспособности субъектов МСБ, в том числе на поддержку и развитие женского предпринимательства, улучшение доступности финансирования для субъектов МСБ, повышение компетенций субъектов МСБ по вопросам ведения бизнеса, методологическое сопровождение улучшения эффективности государственного регулирования предпринимательской деятельности.

В сфере развития человеческого капитала, развития науки и инноваций реформы будут направлены на построение в Казахстане экономики знаний,

которая будет являться двигателем роста, диверсификации и повышения конкурентоспособности экономики.

Основной задачей реформ в данной сфере является повышение научного потенциала, эффективности национальной инновационной системы и ее основных институтов.

В сфере развития рынка труда основными задачами проводимых реформ будут являться преодоление разрыва между спросом на трудовые ресурсы со стороны работодателей и предложением на рынке труда, повышение качества трудовых ресурсов.

Для этого будет создана новая система квалификаций, разработаны профессиональные стандарты и образовательные программы, отвечающие современным требованиям рынка труда.

Совместно с центральными государственными органами и МИО будет уточнено количество реализуемых проектов в рамках каждого направления Программы и создаваемых рабочих мест в разрезе отраслей и регионов, а также в разрезе профессий/должностей на периоды строительства и эксплуатации.

МИО в рамках реализации инфраструктурных проектов будут обеспечивать:

- 1) создание новых рабочих мест;
- 2) предоставление лицам из числа безработного, самозанятого и малообеспеченного населения, проживающим, в том числе с временной регистрацией, в районе (в городе), где реализуется инфраструктурный проект, не менее 10% рабочих мест при строительстве, не менее 15% рабочих мест при текущем и капитальном ремонте, благоустройстве по направлению центров занятости населения. В случае отсутствия необходимых трудовых ресурсов в данном районе (городе), где реализуется инфраструктурный проект, привлечение извне допускается при условии письменного согласия центров занятости населения районов (городов).

В сфере стимулирования инвестиций и ГЧП реформы будут направлены на повышение привлекательности ГЧП проектов и их широкое применение. Сотрудничество с международными институтами будет заключаться в привлечении технической помощи для подготовки предложений по институциональной и нормативной реформе, а также финансирования и реализации пилотных проектов ГЧП.

В сфере устойчивого экологического развития, развития зеленой экономики и повышения энергоэффективности усилия будут направлены на восстановление окружающей среды, снижение уровня выбросов и сбросов в окружающую среду, развитие использования экологически чистых технологий, развитие возобновляемых источников энергии, увеличение их доли в энергетическом балансе.

Основной целью реализации проектов по данному направлению будет являться содействие устойчивому экологическому развитию и переходу Республики Казахстан к «зеленой экономике» путем минимизации нагрузки на окружающую среду.

В рамках проведения институциональных реформ сотрудничество с МФО будет направлено на повышение эффективности государственного аппарата путем внедрения в практику государственного управления подходов, используемых в бизнес-среде, в том числе ориентацию на клиента, управление и бюджетирование по результатам.

В сфере регионального сотрудничества и интеграции международными институтами развития будет оказываться техническая поддержка по вступлению Казахстана в ВТО в части соответствия Республики Казахстан требованиям данной организации, нивелирования и снижения негативных последствий вступления в ВТО для отечественных предпринимателей, в частности, сельхозтоваропроизводителей.

Реализация совместных проектов будет осуществляться в соответствии с законодательством Республики Казахстан и требованиями МФО с целью обеспечения соответствия проектов международным стандартам, стандартам контроля качества и обеспечения контроля за целевым использованием выделяемых на реализацию проектов средств.

## **Новые антикризисные меры на 2015 год**

### **5.9. Развитие отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов «Еврокоптер» и пассажирских вагонов «Тулпар Тальго»)**

Отрасль машиностроения характеризуется высоким мультипликативным эффектом для развития смежных отраслей. Поддержка секторов отечественного машиностроения позволит максимально удовлетворить потребности внутреннего рынка и расширить экспорт машиностроительной продукции за счет увеличения производства конечной продукции с высокой добавленной стоимостью.

Вместе с тем развитие секторов машиностроения станет импульсом для подготовки высококвалифицированных инженерных кадров, позволит увеличить инвестиционную активность и производительность труда в отрасли, а также наладить новые технологические связи со странами ближнего и дальнего зарубежья. Это в свою очередь позволит создать кластерный эффект и импульс для развития смежных производств, МСБ.

В условиях ухудшения внешнеэкономической конъюнктуры поддержка отечественных производителей автомобилей, вертолетов и пассажирских вагонов позволит сохранить объемы производства и количество рабочих мест.

В этой связи, в целях поддержки инициатив и проектов бизнеса будет повышена доступность финансирования для субъектов предпринимательства и стимулирования покупательского спроса на отечественные автомобили, вертолеты и пассажирские вагоны, будут предоставлены долгосрочные

льготные кредитные ресурсы через АО «БРК» за счет возвратных средств Национального фонда.

Поддержку отечественных автопроизводителей планируется осуществить через механизмы обусловленного и лизингового финансирования.

В рамках обусловленного финансирования через банки второго уровня средства Национального фонда будут направлены на кредитование физических и юридических лиц, индивидуальных предпринимателей - покупателей легкового автотранспорта отечественного производства (сборки).

Основные условия кредитования для конечных заемщиков:

- 1) срок кредитования - не более 5 лет;
- 2) валюта кредитования - тенге;
- 3) номинальная ставка вознаграждения - не более 6,0% годовых.

Лизинговое финансирование в рамках поддержки отечественных автопроизводителей будет осуществляться через дочернюю организацию АО «БРК» - АО «БРК-Лизинг» на следующих основных условиях для конечных заемщиков:

- 1) предмет лизинга - автотранспортные средства и автотехника специального назначения, за исключением сельскохозяйственной техники (далее - автотранспортные средства);
- 2) лизингополучатель - юридические лица, юридические лица, приобретающие в лизинг автотранспортные средства;
- 3) срок лизинга - от 3 до 5 лет;
- 4) номинальная ставка вознаграждения - не более 4% годовых;
- 5) валюта финансирования - тенге.

Поддержка производства отечественных вертолетов «Еврокоптер» будет осуществляться через дочернюю организацию АО «БРК» - АО «БРК-Лизинг». Основные условия лизингового финансирования для конечных заемщиков:

- 1) срок лизинга - до 20 лет;
- 2) номинальная ставка вознаграждения - не более 4,0% годовых в тенге;
- 3) валюта финансирования - тенге.

Поддержка отечественных производителей автомобилей и вертолетов обеспечит импортозамещение иностранной продукции на внутреннем рынке продукцией отечественного производства.

Поддержка производства отечественных пассажирских вагонов «Тулпар Тальго» будет осуществляться путем кредитования через АО «БРК» и/или лизинговое финансирование акционерного общества «НК «КТЖ» и/или его дочерних организаций через акционерное общество «БРК-лизинг».

Основные условия предоставления кредитных ресурсов для конечных заемщиков:

- 1) номинальная ставка вознаграждения по лизингу составит до 4% годовых, по займу до 6% годовых;
- 2) срок финансирования - до 20 лет;
- 3) валюта кредитования - тенге.

Производство пассажирских вагонов позволит сохранить объем производства отечественных вагонов, увеличить конкурентоспособность казахстанского железнодорожного транспорта путем обновления парка и снижения дефицита пассажирских вагонов, повышения уровня безопасности движения поездов и комфорта пассажиров, а также сокращения времени следования поездов в пути.

#### **5.10. Стимулирование предэкспортного и экспортного финансирования**

В условиях высокой зависимости экономики страны от экспорта сырьевых товаров и колебания их цены на международных товарных рынках необходимо оказать комплексную поддержку действующим и потенциальным отечественным предприятиям-экспортерам несырьевого сектора экономики для увеличения объемов и расширения географии экспорта казахстанской продукции.

Поддержка экспорта также важна в контексте установления деловых связей и увеличения собственной конкурентоспособности в рамках ЕАЭС и перед вступлением в ВТО.

Целевой группой поддержки будут субъекты среднего и крупного предпринимательства, осуществляющие экспорт отечественных товаров, и нерезиденты, осуществляющие импорт продукции, выпускаемой на территории Республики Казахстан.

Поддержка экспортеров будет осуществляться за счет средств Национального фонда путем предоставления предэкспортного и экспортного кредитования в соответствии с требованиями АО «БРК» и/или АО «БРК-Лизинг», в том числе через кредитование финансовых институтов/организаций импортера (нерезидента) продукции, выпускаемой на территории Республики Казахстан, на следующих основных условиях:

- 1) номинальная ставка вознаграждения - не более 6,0% годовых;
- 2) срок кредитования/лизинга - в зависимости от структуры сделки, но не более 20 лет;
- 3) валюта кредитования/лизинга - тенге или иная валюта в зависимости от условий сделки.

Условия финансирования проектов отечественных производителей и экспортеров в рамках данной Программы будут определены Правительством Республики Казахстан.

Поддержка экспортеров позволит обеспечить дальнейшее развитие несырьевого экспорта с акцентом на продукцию с высокой добавленной стоимостью, выйти на новые перспективные ниши для экспорта обработанной продукции.



### **5.11. Дополнительная поддержка АПК**

В целях повышения конкурентоспособности сельскохозяйственных товаропроизводителей за счет средств Национального фонда будет увеличен объем средств финансовой поддержки АПК, направленной на:

субсидирование процентной ставки по кредитам и лизинговым обязательствам в рамках направления по финансовому оздоровлению субъектов АПК (выделенные средства позволят увеличить объем финансового оздоровления сельскохозяйственных товаропроизводителей с 312 до 500 млрд. тенге, а также повысить финансовую устойчивость, конкурентоспособность субъектов АПК, снизить их кредитную нагрузку в условиях особого экономического периода);

возмещение ставки вознаграждения по кредитам (лизингу) на поддержку сельского хозяйства (данная мера позволит увеличить кредитование СХТП на сумму порядка 60 млрд. тенге в 2015 году);

развитие племенного животноводства, повышение продуктивности и качества продукции животноводства.

Это позволит обеспечить повышение конкурентоспособности продукции отечественных животноводческих и птицеводческих предприятий в условиях региональной интеграции, сохранение уровня роста производства животноводческой и птицеводческой продукции в агроформированиях, в том числе по молоку - 15%, мясу - 10%, яйцам - 1%, сохранение рабочих мест на птицеводческих предприятиях, где занято более 12 тысяч трудоспособного населения сельской местности.

Выделение дополнительного объема финансирования будет осуществляться в соответствии с правилами, регламентирующими порядок и механизм вышеуказанных видов предоставляемых субсидий, утвержденными в установленном порядке в рамках реализации Программы «Агробизнес-2020».

### **5.12. Реализация начатых проектов кредитного жилья и защита долевых вкладов**

Для увеличения строительства кредитного жилья по линии программ АО «Жилстройсбербанк Казахстана» в рамках Программы «Развитие регионов до 2020 года» будут завершены ранее начатые объекты по строительству жилья МИО.

Это позволит завершить строительство 240,6 тыс. квадратных метров кредитного жилья для населения по системе жилищных строительных сбережений.

В этих целях МИО будут выделены средства Национального фонда через механизм бюджетного кредитования.

Условия предоставления и возврата средств будут определены в соответствии с действующим бюджетным законодательством Республики Казахстан.

Также будут приняты меры по расширению возможностей граждан в приобретении коммерческого жилья и повышению защищенности жилищных сбережений и вкладов граждан в долевое участие жилищного строительства.

Для развития системы долевого жилищного строительства будут внедрены механизм гарантирования долевых вкладов дольщиков и институт их страхования.

В этих целях будет создана специализированная организация на базе существующего АО «КФГИК», которая будет предъявлять квалификационные требования к участникам долевого строительства по финансовой устойчивости, наличию опыта и внедрять механизмы контроля за целевым использованием денег дольщиков через инжиниринговые компании.

Для обеспечения реализации механизма гарантирования долевых вкладов будет осуществлена капитализация АО «КФГИК» за счет средств Национального фонда.

Введение механизма гарантирования позволит привлечь дополнительные инвестиции в строительство жилья и значительно снизить риски участия граждан в долевом строительстве.

### **5.13. Подведение инфраструктуры для проектов Дорожной карты бизнеса - 2020**

Подведение недостающей инфраструктуры при реализации проектов в рамках Дорожной карты бизнеса - 2020 будет осуществляться к проектам, направленным на создание новых производств, модернизацию и расширение действующих производств. При этом обязательным условием финансирования таких проектов будет являться их запуск после подведения недостающей инфраструктуры.

Финансирование проектов будет осуществляться при обязательном софинансировании из средств местного бюджета.

Из Национального фонда будут выделены средства на оказание поддержки субъектам предпринимательства для подведения недостающей инфраструктуры.

В рамках Программы будет осуществлено подведение инфраструктуры к индустриальным зонам в Актюбинской, Кызылординской и Южно-Казахстанской областях.

Подведение инфраструктуры к индустриальным зонам обусловлено высокой экономической эффективностью и организационными условиями для развития предпринимательства в силу концентрации взаимосвязанных

производств на одной территории. Это позволит обеспечить более широкий круг субъектов предпринимательства необходимой инфраструктурой.

По отдельным проектам будет обеспечено подведение недостающей инфраструктуры субъектам предпринимательства, которая позволит запустить более 40 объектов субъектов частного предпринимательства, относящихся к различным сферам предпринимательской деятельности.

Средства будут направлены целевыми трансфертами местным бюджетам для последующего финансирования инфраструктурных проектов. Целевые показатели по каждому проекту будут отражены в межбюджетных соглашениях, заключаемых между администраторами соответствующих бюджетных программ.

#### **5.14. Развитие инфраструктуры качества продукции**

Целью развития лабораторной базы являются реализация требований технических регламентов Таможенного союза, выпуск конкурентоспособной и качественной продукции, обеспечение достоверности проведения процедур сертификации и снижение стоимости услуг по сертификации, исключение зависимости от испытательной базы зарубежных стран.

Для решения проблем недостаточности испытательной базы за счет средств Национального фонда будут обеспечены расширение и дооснащение действующих испытательных лабораторий в легкой и химической промышленности, металлургии, области пожарной безопасности и гражданской обороне, а также ветеринарии.

В результате расширения и дооснащения действующих испытательных лабораторий будут дооснащены 60 региональных ветеринарных лабораторий современным оборудованием, будет создана испытательная база для оценки соответствия требованиям новых ТР ТС в области пожарной безопасности и безопасности химической продукции.

Развитие инфраструктуры качества продукции позволит обеспечить безопасность и повысить конкурентоспособность отечественной продукции для проведения гибкой внешней торговой политики и оптимизировать расходы субъектов предпринимательства, связанные с необходимостью подтверждения соответствия качества продукции в странах ЕАЭС.

#### **5.15. Геологическое изучение перспективных участков**

Активизация геологоразведочных работ обусловлена существующими проблемами по невосполнению запасов полезных ископаемых, в первую очередь, цветных металлов и золота, актуальностью технологического совершенствования геологических исследований, научного обеспечения геологоразведочного процесса, улучшению инвестиционного климата в отрасли.

Геологоразведочные работы будут проводиться за счет средств, выделенных из Национального фонда. Государственное геологическое изучение недр будет осуществляться в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан по следующим направлениям.

Региональные геофизические исследования (геотраверсы).

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

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

Целью проведения комплексных геолого-геофизических исследований по опорным региональным профилям в Сырдарьинском осадочном бассейне являются изучение глубинного строения бассейна, выделение структурно-вещественных комплексов в осадочном чехле и региональная оценка нефтеперспективности территории на основе комплексной интерпретации геолого-геофизических данных.

С использованием современных технологий сбора геофизических данных и их интерпретации будут решены следующие геологические задачи: изучение геологического строения осадочного чехла, кристаллического фундамента и более глубоких слоев земной коры, получение дополнительной информации о процессах генерации и миграции углеводородов, формировании зон нефтегазонакопления и региональной оценке перспективности территорий, благоприятных для обнаружения и локализации месторождений углеводородного сырья.

Поисковые, поисково-оценочные работы.

Состояние минерально-сырьевой базы страны, обеспеченность запасами полезных ископаемых предприятий горнорудного комплекса требуют наращивания объемов поисковых и поисково-оценочных работ, направленных на выявление новых месторождений минерального сырья. Замедление темпов проведения геологоразведочных работ может привести к понижению минерально-сырьевого потенциала республики и уменьшению притока финансовых средств как от отечественных, так и зарубежных инвесторов.

Решением данной проблемы являются увеличение объемов, как региональных геологических исследований, так и проведение поисковых, поисково-оценочных работ на твердые полезные ископаемые.

Поисковые работы на углеводородное сырье (бурение опорно-параметрических скважин).

В 2015 году будет проведена работа по следующим объектам:

бурение опорно-параметрической скважины на территории Южно-Казахстанской области Шардаринского района глубиной 4000 м.;

бурение опорно-параметрической скважины на территории Кызылординской области Кармакшинского района глубиной 3500 м.

Работы будут осуществляться в период с 2015-2016 годы из расчета начало/завершение работ - 70/30 (в процентном эквиваленте), соответственно.

Параметрические скважины бурятся в целях изучения глубинного геологического строения и сравнительной оценки перспектив возможных зон нефтегазонакопления, выявления наиболее перспективных районов для детальных геолого-поисковых работ, а также получения необходимых сведений для уточнения результатов сейсмических и других геофизических исследований.

Поисково-разведочные работы на геотермальные воды.

Возрастающая потребность в топливно-энергетических ресурсах, истощаемость традиционных видов энергоресурсов и связанное с этим удорожание органического топлива, а также экологические проблемы предопределяют использование геотермальной энергии земной коры (геотермальные воды) и отнесение их к стратегическим ресурсам.

Учитывая актуальность использования геотермальных вод, в 2014 году разработан и утвержден проект на поисково-разведочные работы на геотермальные подземные воды на участке Жаркунак Жаркентского бассейна Алматинской области с целью оценки эксплуатационных запасов термальных вод для использования их в теплоэнергетических целях.

В результате проведенных работ будут выявлены перспективные площади, участки, объекты, по которым будут оценены прогнозные ресурсы основных видов полезных ископаемых. На перспективных площадях будет получен прирост запасов основных видов полезных ископаемых, в том числе золота, меди, полиметаллов.

По итогам бурения опорно-параметрических скважин будут выявлены наиболее перспективные зоны нефтегазонакопления и начата подготовка их к детальным геолого-геофизическим исследованиям и поисковому бурению.

## **6. Этапы реализации Программы**

Реализация Программы рассчитана на пять лет в период с 2015 по 2019 годы, в том числе:

на I этапе - в 2015-2017 годах продолжится реализация проектов в транспортно-логистическом секторе, будут осуществляться мероприятия по строительству индустриальной и энергетической инфраструктуры, модернизации (реконструкции и строительству) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, строительству и вводу в эксплуатацию арендного жилья, в том числе по линии жилстройсбережений.

Будет расширена инфраструктура образования и сформирована материально-техническая база вузов.

Будет функционировать научный парк Назарбаев Университета Astana Business Campus.

Будут осуществлены подготовка проектов по институциональному развитию и подписание соглашений с МФО по их реализации.

В рамках реализации новых антикризисных мер в 2015 году будут осуществлены поддержка отечественного машиностроения, экспортеров, АПК путем предоставления финансовых инструментов (кредит, лизинг, субсидия) на льготных условиях, подведение необходимой инфраструктуры для реализации проектов Дорожной карты бизнеса-2020, оснащение испытательных лабораторий и заключены контракты на геологоразведку перспективных участков недр.

В 2015-2016 годах будет осуществлена капитализация АО «Казахстанский фонд гарантирования ипотечных кредитов» для реализации механизма гарантирования долевых вкладов;

на II этапе - в 2018 - 2019 годах будут завершены инфраструктурные проекты в секторах транспорта, энергетики и индустрии, а также модернизации (реконструкция и строительство) систем тепло-, водоснабжения и водоотведения.

Будет завершено строительство запланированного объема арендного жилья.

Будет продолжено строительство индустриальной инфраструктуры.

Будет осуществлена подготовка высококвалифицированных кадров для приоритетных отраслей экономики.

Будет продолжена реализация институциональных проектов совместно с МФО.

## **7. Необходимые ресурсы**

Мероприятия и инвестиционные проекты Программы будут финансироваться в основном за счет средств Национального фонда.

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

Средства Национального фонда будут привлекаться как в виде целевых трансфертов в республиканский бюджет, так и виде облигационных займов субъектам квазигосударственного сектора.

Кроме того, для реализации Программы будут привлекаться средства республиканского и местных бюджетов, в том числе бюджетные кредиты, правительственные внешние займы у МФО, негосударственные и гарантированные государством займы МФО, собственные средства национальных компаний, институтов развития, а также другие средства, привлекаемые на рынке капитала.

Финансирование из республиканского и местных бюджетов будет осуществляться в рамках средств, предусмотренных на реализацию действующих государственных и отраслевых программ.

Индикативный объем софинансирования за счет средств международных финансовых институтов составит порядка 8,97 млрд. долларов США.

Объемы привлекаемых займов МФО для финансирования проектов будут уточняться в ходе подготовки и подписания займов.

Для реализации проектов из средств Национального фонда на 2015 - 2016 годы будут выделены средства на следующие проекты:

#### Автодорожные проекты

На реализацию проектов в автодорожной отрасли из Национального фонда будут выделены средства на сумму 296,7 млрд. тенге, в том числе на:

1) строительство и реконструкцию автомобильной магистрали Центр-Юг (Астана - Караганда - Балхаш - Курты - Капшагай - Алматы) - 92 млрд. тенге, из них в 2015 году - 57 млрд. тенге, в 2016 - 35 млрд. тенге;

2) строительство и реконструкцию автомобильной магистрали Центр-Восток (Астана - Павлодар - Калбатау - Усть-Каменогорск) - 120 млрд. тенге, из них в 2015 году - 77 млрд. тенге, в 2016 - 43 млрд. тенге;

3) строительство и реконструкцию автомобильной магистрали Центр-Запад - 8,4 млрд. тенге, из них в 2015 году - 2 млрд. тенге на разработку проектно-сметной документации, в 2016 году - 6,4 млрд. тенге;

4) реконструкцию других дорог республиканского значения - 76,3 млрд. тенге, из них в 2015 году - 42 млрд. тенге, в 2016 году - 34,3 млрд. тенге.

#### Автодорожные проекты с участием МФО

С 2016 года будет осуществлено перераспределение займовых средств, сложившихся за счет экономии при освоении займов по проектам Западная Европа-Западный Китай и Бейнеу - Актау, в размере 763 млн. долларов США на реализацию автодорожных проектов Курты - Бурубайтал, Узынагаш - Отар, Актобе - Макат, Жетыбай - Жанаозен с софинансированием из Национального фонда в сумме 4,6 млрд. тенге в 2016 году.

Для реализации проектов, предусмотренных Программой, в 2015 - 2016 годах будут подписаны новые займы на общую индикативную сумму 5 583 млн. долларов США, из них займы Европейского банка реконструкции и развития - 942 млн. долларов США, Всемирного Банка - 3 183 млн. долларов США, Азиатского банка развития - 550 млн. долларов США, Исламского банка развития - 908 млн. долларов США.

#### Железнодорожные проекты

На реализацию проектов в железнодорожной отрасли и транспортной логистики из Национального фонда будут выделены средства на сумму 46,3 млрд. тенге через целевые трансферты в республиканский бюджет с дальнейшей капитализацией АО «НК «КТЖ» на следующие проекты:

1) строительство вторых путей на участке Алматы-1 - Шу - 27,8 млрд. тенге, из них в 2015 году - 8,3 млрд. тенге, в 2016 - 19,4 млрд. тенге с софинансированием за счет средств АО «НК «КТЖ» на сумму 11,9 млрд. тенге в 2016 году;

2) завершение строительства железнодорожной линии Боржакты - Ерсай - 6,7 млрд. тенге в 2015 году с софинансированием за счет средств АО «НК «КТЖ» на сумму 2,8 млрд. тенге, из них в 2014 году - 0,3 млрд. тенге, в 2015 - 2,5 млрд. тенге;

3) строительство паромной переправы в порту Курык, которое будет финансироваться по следующей структуре: общая стоимость строительства - 16,4 млрд.тенге, из них из Национального фонда в 2015 году - 4,8 млрд. тенге, 2016 году - 7,0 млрд. тенге, собственные средства АО «НК «КТЖ» в 2016 году - 4,6 млрд. тенге.

#### Проекты гражданской авиации

На реконструкцию ВПП и терминала аэропорта г.Астаны в 2015 году из Национального фонда будет выделено 29 млрд. тенге. Также будет проработан вопрос софинансирования проекта с привлечением МФО и собственных средств акционерного общества «НК «КТЖ».

#### Проекты индустриальной инфраструктуры

*Развитие СЭЗ «Национальный индустриальный нефтехимический технопарк»*

В целях финансирования строительства инфраструктуры в 2015 году из Национального фонда будет выделено 68,5 млрд. тенге.

*Развитие СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота»*

В 2015 году на завершение инфраструктуры СЭЗ будет выделено 12,5 млрд. тенге из средств Национального фонда. При этом софинансирование за счет средств АО «НК «КТЖ» в 2015 году составит 10,7 млрд. тенге.

#### Проекты энергетической инфраструктуры

Финансирование 1-го этапа проекта «Строительство линии 500 кВ Экибастуз - Шульбинская ГЭС - Усть-Каменогорск» будет осуществлено за счет собственных средств АО «КЕГОС». Стоимость строительства составляет 43,315 млрд.тенге, в том числе по годам: 2011 - 0,242 млрд. тенге, 2012 - 0,163 млрд. тенге, 2013 - 0,325 млрд. тенге, 2014 - 8,585 млрд.тенге, 2015 - 17 млрд.тенге, 2016 - 14,7 млрд.тенге, 2017 - 2,3 млрд.тенге.

Финансирование 2-го этапа проекта «Строительство линии 500 кВ «Семей - Актогай - Талдыкорган - Алма» будет осуществлено за счет собственных средств АО «КЕГОС», а также с привлечением заемных средств МФО. Стоимость строительства составляет 76,8 млрд.тенге, в том числе по годам: 2012 - 0,164 млрд. тенге, 2013 - 0,311 млрд. тенге, 2014 - 0,185 млрд.тенге,



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

Проекты модернизации (реконструкция и строительство) ЖКХ, систем тепло-, водоснабжения и водоотведения

На реализацию проектов по модернизации (реконструкции и строительству) ЖКХ, систем тепло-, водоснабжения и водоотведения будут выделены средства Национального фонда в сумме 150 млрд. тенге, в том числе:

в 2015 году - 60 млрд. тенге;

в 2016 году - 90 млрд. тенге;

и в дальнейшем ежегодно не менее 100 млрд. тенге.

Объемы привлекаемых займов МФО для финансирования проектов будут определяться в ходе подготовки и подписания займов.

Проекты жилищной инфраструктуры

Общий объем финансирования на поддержку жилищной инфраструктуры за счет средств Национального фонда составит 150 млрд. тенге, из них:

1) на проектирование, строительство и (или) приобретение инженерных сетей в районах застройки (приобретения) жилья акционерного общества «НУХ «Байтерек» и его дочерних организаций акиматам городов Астаны и Алматы, областей через целевые трансферты из республиканского бюджета - 35 млрд. тенге, в том числе:

в 2015 году - 17,5 млрд. тенге;

в 2016 году - 17,5 млрд. тенге;

2) на финансирование строительства и (или) приобретение жилых объектов для последующего предоставления в аренду по линии АО «ИО «КИК» - 115 млрд. тенге, в том числе:

в 2015 году - 92,5 млрд. тенге;

в 2016 году - 22,5 млрд. тенге.

В целом финансирование строительства и (или) приобретения жилых объектов для последующего предоставления в аренду по линии АО «ИО «КИК» из всех источников составит 250 млрд. тенге, из них:

1) заемные средства Национального фонда - 115 млрд. тенге;

2) заемные средства, выделяемые из республиканского бюджета в 2016 году через механизм бюджетного кредитования, - 30 млрд. тенге;

3) собственные средства АО «ИО «КИК», привлеченные от размещения облигаций в 2017 - 2019 годах, - 50 млрд. тенге;

4) средства, выделенные в рамках Программы «Доступное жилье - 2020» в 2013 - 2014 годах, - 29,2 млрд. тенге;

5) собственные средства АО «ИО «КИК» за счет повторного использования средств в 2017 - 2019 годах - 25,8 млрд. тенге.

Условия финансирования, механизм и порядок распределения средств на строительство и (или) приобретение жилья определены в Программе развития регионов до 2020 года.

## Проекты инфраструктуры в сфере образования

В системе общего среднего образования будет профинансировано строительство школ взамен аварийных и для ликвидации трехсменного обучения на сумму 37,5 млрд. тенге.

В сфере дошкольного воспитания и обучения в период реализации Программы будут профинансированы проекты строительства детских садов на сумму 9,8 млрд. тенге и государственный образовательный заказ на 12,7 млрд. тенге в организациях дошкольного воспитания и обучения в городах-хабах, городах второго уровня, центрах экономического роста, населенных пунктах с высоким и средним потенциалом социально-экономического развития.

В сфере высшего образования на развитие материально-технической базы 10 базовых вузов ГПИИР будет направлено 6 млрд. тенге.

Так, финансирование по годам составит:

1) 2015 год - 14,3 млрд. тенге на школы, 3 млрд. тенге на детские сады и 12,7 млрд. тенге на государственный образовательный заказ в детских садах, 3 млрд. тенге на высшие учебные заведения;

2) 2016 год - 23,2 млрд. тенге на школы, 6,8 млрд. тенге на детские сады, 3 млрд. тенге на высшие учебные заведения.

Одним из источников финансирования строительства научного парка Astana Business Campus будут средства республиканского бюджета, выделяемые согласно Закону Республики Казахстан «О республиканском бюджете» на соответствующий год исходя из возможностей бюджета.

## Поддержка субъектов предпринимательства

Общий объем финансирования на поддержку субъектов предпринимательства из всех источников составляет 255 млрд. тенге, из них:

1) средства Национального фонда на льготное кредитование субъектов предпринимательства в 2015 году - 100 млрд. тенге путем размещения средств равными долями по 50 млрд. тенге на проекты субъектов МСБ и крупного предпринимательства;

2) средства МФО:

Всемирный Банк - 37 млрд. тенге в 2016 - 2017 гг.;

Азиатский Банк Развития - 81 млрд. тенге в 2015 - 2017 гг.;

Европейский Банк Реконструкции и Развития - 37 млрд. тенге в 2015 - 2016 гг.

Объемы привлекаемых займов МФО для финансирования проектов МСБ могут уточняться в ходе подготовки и подписания займов.

Софинансирование проектов с международными финансовыми организациями

Для целей софинансирования из республиканского бюджета проектов с МФО будут выделены средства в следующем размере:

в 2015 году - 39,2 млрд. тенге;

в 2016 году - 41,3 млрд. тенге.

#### Новые антикризисные меры

За счет средств Национального фонда в 2015 году будут профинансированы:

развитие отечественного машиностроения - 35 млрд. тенге, из них на:

- 1) производство автомобилей 20 млрд. тенге;
- 2) производство вертолетов 10 млрд. тенге;
- 3) производство пассажирских вагонов 5 млрд. тенге;

стимулирование предэкспортного и экспортного финансирования - 35 млрд. тенге в 2015 году и 15 млрд. тенге 2016 году;

дополнительная поддержка АПК в 2015 году - 20 млрд. тенге, из них на:

1) субсидирование процентной ставки по кредитам и лизинговым обязательствам в рамках направления по финансовому оздоровлению субъектов АПК 7,0 млрд. тенге;

2) возмещение ставки вознаграждения по кредитам (лизингу) на поддержку сельского хозяйства 1,5 млрд. тенге;

3) развитие племенного животноводства, повышение продуктивности и качества продукции животноводства 11,5 млрд. тенге;

завершение ранее начатых проектов кредитного жилья и защита долевых вкладов - 45 млрд. тенге, из них на:

1) завершение ранее начатых проектов кредитного жилья по линии АО «ЖССБК» акиматам городов Астаны и Алматы, областей через механизм бюджетного кредитования - 30 млрд. тенге, выделяемых в 2015 году, со сроком возврата до 31 марта 2016 года;

2) увеличение уставного капитала акционерного общества «НУХ «Байтерек» с последующим увеличением уставного капитала АО «КФГИК» для реализации механизма гарантирования долевых вкладов - 5 млрд. тенге в 2015 году и 10 млрд. тенге 2016 году;

подведение необходимой инфраструктуры для проектов Дорожной карты бизнеса-2020 - 10 млрд. тенге;

развитие инфраструктуры качества продукции - 5 млрд. тенге;

геологическое изучение перспективных участков - 6 млрд. тенге.

#### Расшифровка аббревиатур:

АО «НК «КТЖ»	- акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
АО «ЖССБК»	- акционерное общество «Жилстройсбербанк Казахстан»
АО «KEGOC»	- акционерное общество «Казахстанская компания по управлению электрическими сетями»
АО «ИО «КИК»	- акционерное общество «Ипотечная организация «Казахстанская ипотечная компания»
АО «КазЦентрЖКХ»	- акционерное общество «Казахстанский центр модернизации и развития жилищно-коммунального

	хозяйства»
АО «КФГИК»	- акционерное общество «Казахстанский фонд гарантирования ипотечных кредитов»
АО «БРК»	- акционерное общество «Банк Развития Казахстана»
АО «ФРП «Даму»	- акционерное общество «Фонд развития предпринимательства «Даму»
АПК	- агропромышленный комплекс
АТС	- автотранспортные средства
БАКАД	- Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога
ВВП	- внутренний валовой продукт
ВИЭ	- возобновляемые источники энергии
ВЛ	- высоковольтная линия
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ВРП	- валовой региональный продукт
ВЭФ	- Всемирный экономический форум
ВТО	- Всемирная торговая организация
ГОК	- горно-обогатительный комбинат
ГПИИР	- Государственная программа индустриально-инновационного развития на 2015 - 2019 годы
ГЧП	- государственно-частное партнерство
ДТП	- дорожно-транспортное происшествие
ЕАЭС	- Евразийский экономический союз
ЕЭС	- единая электроэнергетическая система
ЖКХ	- жилищно-коммунальное хозяйство
ИКИ	- инженерно-коммуникационная инфраструктура
ИФО	- индекс физического объема
КПД	- коэффициент полезного действия
КРС	- крупно-рогатый скот
МВФ	- Международный валютный фонд
МИО	- местный исполнительный орган
МСБ	- малый и средний бизнес
МФО	- международные финансовые организации
ОЭСР	- Организация экономического сотрудничества и развития
ПС	- подстанция
ПСД	- проектно-сметная документация
СЭЗ	- специальные экономические зоны
ТР	- технический регламент
ТС	- Таможенный союз
FIDIC	- Международная федерация инженеров-консультантов