

"Қазақстан Республикасында сауданы дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қазандағы № 1143 қаулысына өзгерістер енгізу туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 18 қаңтардағы № 100 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 27 мамырдағы № 550 қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 27.05.2014 № 550 қаулысымен.

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. "Қазақстан Республикасында сауданы дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қазандағы № 1143 қаулысына мынадай өзгерістер е н г і з і л с і н :

көрсетілген қаулымен бекітілген Қазақстан Республикасында сауданы дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламада:

"Бағдарламаны іске асыру кезеңдері" деген 5-бөлімде: бірінші бөліктің "республиканың логистикалық жүйесін және транзиттік әлеуетін дамыту" деген бесінші абзацы алып тасталсын; м ы н а :

"Республиканың логистикалық жүйелерін және транзиттік әлеуетін дамыту.

Тиімді географиялық орналасу Қазақстанға Еуропа мен Азия, Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпір рөлін атқарады.

Транзитті дамыту ішкі және сыртқы сауданы дамыту, жол маңы сервисі, тиімді және дамыған тауар өткізу инфрақұрылымын қалыптастыру, тиімді және дамыған тауар өткізу инфрақұрылымын қалыптастыру, тауарлар мен қызметтердің өзіндік құнын төмендетуден көрінетін үлкен мультипликативтік әсерге м ү м к і н д і к б е р е д і .

Қазақстанда көлік қызметі нарығының қазіргі заманғы даму кезеңі жағдайында елдің бірыңғай экономикалық кеңістігі құрамында өңірлердің үйлестірілген өзара іс-әрекетін қамтамасыз ететін өңірлік және өңіраралық бөліністердегі ықпалдастырылған көліктік-логистикалық жүйені қалыптастыру айрықша қызығушылық тудырып отыр.

Олардың жұмыс істеуі қазіргі заманғы логистикалық технологияларды жүк және тауардың қозғалысын ұйымдастыруда қолдануға негізделген. Оған контейнерлік және контрейлерлік көліктік-технологиялық жүйелер, "just in time"

(дәл мерзімінде) және "есіктен есікке дейін" логистикалық технологиялары; жүк терминалының желісі арқылы көлік-бөлу үдерісін ұйымдастыру технологиялары жатады, онда жүктерді жинау және қайта өңдеуге, тауар ағынына сервистік қызмет көрсетуге және түпкілікті тұтынушыға тауарды жеткізуге болады.

Қазақстанда сауда саласындағы көліктік-логистикалық қызметке арналған шығыстар үлесі біршама аз және ЖІӨ 1%-ынан аспайды, ол кезде Еуропада логистикаға ЖІӨ-нің 7%-ына жуығы тиесілі.

Айтылғандарды ескере отырып, жалпы инвестицияларды тарту және Қазақстанның сауда жүйесін дамыту үшін бұл ретте қолайлы жағдай жасап, бәсекеге қабілетті көліктік-логистикалық жүйені дамыту және құру қажет. Қолда бар бағалар бойынша халықаралық қатынастарда ұсақ партиялы жүктер мен контейнерлерді тасымалдау үшін қолда бар база қазіргі кезде қажеттіліктің кемінде 30%-ын қанағаттандырады.

Логистикалық қызметтің қазақстандық нарығының серпіні соңғы 2 - 3 жылда жүктерді тасымалдау және жинақтауға қажеттіліктің өсуімен айқындалады. Көліктік-логистикалық қызметтің күтілетін өсу қарқыны жылына 30%-ға жуық, олар 2004 - 2008 жылдары жылына 6 - 7%-ды құраған.

Қойма үй-жайларына Қазақстанның орташа қажеттілігі 2009 жылы 6,2 млн.ш.м. құрады. Қазақстан бойынша ұсыныс пен сұраныстың арақатынасы 0,84 құрайды. Іс жүзінде бізде 5,2 млн.ш.м. сауда кәсіпорындарының қойма үй-жайлары бар, олардың ішінде 2%-ы - А класты қоймалар (қазіргі заманғы кәсіби қоймалар), 13%-ы - В класты қоймалар (жартылай кәсіби қоймалар) және 85%-ы - С класты бейімделмеген қоймалар. Мамандардың бағалауы бойынша қойма нарығының болжамды өсуі 25 - 30%-ды құрайды.

Көтерме сауда құрылымын қалыптастыру үшін көліктік-логистикалық қызметті дамыту жолымен ірі отандық өндірушілерге арналған тауар айналымының арналарын құру қажет, бұл қазақстандық тауар өндірушілердің шетелдік нарыққа шығу үшін қолайлы жағдай жасауға мүмкіндік береді. Осыған байланысты, сақтау саласында сапалы логистикалық дамыту қажет. Логистикалық жүйенің жұмыс істеуінің ерекшеліктерін ескере отырып, олардың көлік түрлері бойынша, бөлу функциялары бойынша, ұсынатын қызмет түрлері және т.б. бойынша жіктеу қажет.

Жалпы алғанда, Қазақстанда жалпы желілік көлік тораптарында көліктік-логистикалық орталықтарды құру мен олардың негізінде өңірлік және өңіраралық көліктік-логистикалық жүйені қалыптастыруды көздейтін логистикалық жүйені дамытудың ұзақ мерзімді (мысалы, 2020 жылға дейін) бағдарламасын (жол картасын) әзірлеу қажет.

Егер халықаралық дәліздер туралы айтатын болсақ, онда Қазақстанның көліктік-логистикалық жүйесін дамытуда олардың рөлі маңызды, мысалы "

Солтүстік - Оңтүстік" дәлізі Еуропаның солтүстік-батысы және Скандинавия елдерін Орталық Азиямен және Парсы шығанағымен байланыстырады. "Солтүстік-Оңтүстік" бағыты Ресей, Иран, Үндістан және т.б. елдердің көлік коммуникацияларын қуатты және таратылған жүйесіне сүйенеді.

Бомбей (Үндістан) портынан Санкт-Петербургқа дейін дәліздің жалпы ұзақтығы 7200 км. құрайды. Жүргізілген экспериментальдық тасымалдауларға сәйкес, Азия-Тынық мұхиты өңірі мен Парсы шығанағы елдерінен Иран, Каспий теңізі, Ресей және бұдан әрі Шығыс және Батыс Еуропа елдері арқылы дәліздер бойынша жүктерді тасымалдау мерзімі 25 тәулікті, Суэц арнасы мен Жерорта теңізі арқылы қазіргі теңіз жолдарымен салыстырғанда - 45 тәулікті құрады. Сондай-ақ, көрсетілген дәліз бойынша бір контейнерді тасымалдау күні 2250 АҚШ долларын, керісінше дәстүрлі теңіз бағыты бойынша 2500 АҚШ долларын құрайды.

Сонымен қатар, Қазақстан ТРАСЕКА бағдарламасына қатысады. "Еуропа - Кавказ - Азия көлік дәлізі" жобасы 1993 жылдың мамырында Брюссельдегі конференцияда қабылданды. Осы елдерде Кавказ және Каспий теңізінен Орталық Азия арқылы Еуропаның Батыс-Шығыс, Қара теңіз жағалауын дамыту үшін техникалық көмек көрсету жөніндегі (ТК) Еуропа Одағы (ЕО) бағдарламасы жүргізілетін болады. Бұдан басқа, қазіргі уақытта "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" трансконтиненталь дәлізін қайта жаңарту жүргізілуде.

Санкт-Петербург - Мәскеу - Нижний Новгород - Қазан - Орынбор - Ақтөбе - Қызылорда - Шымкент - Тараз - Қордай - Алматы - Қорғас - Үрімші - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган бағыты бойынша автодәліздің жалпы ұзақтығы 8 мың 445 км құрайды. Оның ішінде 2 мың 233 км РФ аумағы бойынша, 3 мың 425 км - ҚХР арқылы өтеді. Қазақстанда автодәліздің ұзақтығы 2 мың 787 км, құрайды, ол бес облыстың аумағы арқылы өтеді, олар: Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы.

Қазіргі баламалы дәліздермен (Транссиб автожолы, Суэц арнасы арқылы теңіз жолы) салыстырғанда аталған жобаның негізгі оң көрсеткіштері оның ұзақтығы мен жол жүру уақыты болып табылады. Егер теңіз дәлізін пайдаланған кезде жолда жүру уақыты 45 тәулікке дейін жетсе, ал "Трансиб" бойынша 14 тәулік, онда "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" дәлізі бойынша, Ляньюньгань портынан Еуропа елдері шекарасына дейін жол уақыты шамамен 10 тәулікті құрайды. Жоба Қытай - Қазақстан, Қытай - Орталық Азия, Қытай - Қазақстан - Ресей - Батыс Еуропа негізгі үш бағыттары бойынша тауар ағынын қамтамасыз етеді.

Б ұ л ү ш і н :

1) Қазақстанның көлік инфрақұрылымын халықаралық ақпараттық және анықтамалық жүйесіне қосу;

2) Қазақстанның аумағында халықаралық көлік дәліздеріне және орталық-азия өңірінде бар көлік тораптарына арналған тауар ағыны қызметінің реттеуіштері ретінде сауда-логистикалық орталықтарын құру, атап айтқанда:

Кеден одағы елдерінің сауда-экономикалық қатынастарын ұйымдастырудың базалық элементтері ретінде республиканың шекаралық аумақтарында және стратегиялық көлік тораптарында, ең алдымен, шекаралар орналасқан өңірлерде - Алматы, Маңғыстау, Жамбыл және Оңтүстік Қазақстан облыстарында көліктік-логистикалық объектілерді (орталықтарды) құру;

елдің ірі тұтынушыларының нарығы маңынан, Астана, Алматы, Шымкент, Орал, Қызылорда қалаларында логистикалық жүйелер құру;

"Қорғас" және "Тасқала" (Батыс Қазақстан облысы) - Озинки (Ресей) шекаралық өту пункттерінде жоғары инвестициялық әлеуеті бар Алматы Облысында орталық Азия темір жолдары мен "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" Автомобиль дәлізі - бар халықаралық автомобиль және темір жол көлік дәліздерінің көліктік ресурстарын біріктіретін, көлік тораптарында орналасқан аумақтар ретінде көліктік-логистикалық орталықтары жүйесін құру;

"Қорғас-Шығыс қақпа" шекаралық сауда-экономикалық аймағы" арнайы экономикалық аймағы, "Тасқала - Озинки" шекаралық сауда-экономикалық аймағы" және "Ақтау теңіз порты" арнайы экономикалық аймақ, сондай-ақ Оңтүстік Қазақстан облысы құрылымының шекара маңы аумағында халықаралық көліктік-логистикалық орталықтарды біріктіретін Қазақстанның бірыңғай логистикалық жүйесінің жол картасын (моделін) әзірлеу;

халықаралық көлік жолдары бойында жол бойы инфрақұрылымы (сервисі) құрылысы үшін жер телімін бөлуді және осы объектілерге инженерлік-байланыс инфрақұрылымын жеткізіп беруді қамтамасыз етуді қарастыру." деген отыз үшінші, отыз төртінші, отыз бесінші, отыз алтыншы, отыз жетінші, отыз сегізінші, отыз тоғызыншы, қырықыншы, қырық бірінші, қырық екінші, қырық үшінші, қырық төртінші, қырық бесінші, қырық алтыншы, қырық жетінші, қырық сегізінші, қырық тоғызыншы бөліктері алып тасталсын;

"Қазақстан Республикасында сауданы дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары" деген 7-бөлімінің "Республиканың логистикалық жүйелерін және транзиттік әлеуетін дамыту" деген 4-кіші бөлімі алып тасталсын.

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Премьер-Министрі

*Қазақстан Республикасының
К. Мәсімов*

