

**О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 октября 2010 года № 1143 "Об утверждении Программы по развитию торговли в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы"**

*Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 января 2012 года № 100. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 27 мая 2014 года № 550

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 27.05.2014 № 550.**

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 октября 2010 года № 1143 «Об утверждении Программы по развитию торговли в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы» следующие изменения:

в Программе по развитию торговли в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы, утвержденной указанным постановлением:

в разделе 5 «Этапы реализации Программы»: абзац пятый части первой «развитие логистических систем и транзитного потенциала республики;» **исключить;**

части тридцать третью, тридцать четвертую, тридцать пятую, тридцать шестую, тридцать седьмую, тридцать восьмую, тридцать девятую, сороковую, сорок первую, сорок вторую, сорок третью, сорок четвертую, сорок пятую, сорок шестую, сорок седьмую, сорок восьмую, сорок девятую:

«Развитие логистических систем и транзитного потенциала республики.

Выгодное географическое расположение предоставляет Казахстану роль транзитного моста между Европой и Азией, Россией и Китаем.

Развитие транзита влечет за собой значительный мультипликативный эффект, выраженный в развитии внутренней и внешней торговли, придорожного сервиса, формировании эффективной и развитой товаропроводящей инфраструктуры, снижении себестоимости товаров и услуг.

Особый интерес в современных условиях развития рынка транспортных услуг в Казахстане представляет формирование интегрированных транспортно-логистических систем в региональном и межрегиональном разрезе, обеспечивающих координированное взаимодействие регионов в составе единого экономического пространства страны.

Их функционирование основано на применении современных логистических

технологий организации грузо- и товародвижения. К ним относятся контейнерные и контейнерные транспортно-технологические системы, логистические технологии «just in time» (точно в срок) и «от двери до двери»; технологии организации транспортно-распределительного процесса через сеть грузовых терминалов, на которых происходит накопление и переработка грузов, сервисное обслуживание товарных потоков и доставка товара конечному потребителю.

В Казахстане доля расходов на транспортно-логистические услуги в сфере торговли невелика и не превышает 1 % от ВВП, в то время как в Европе на логистику приходится около 7 % ВВП.

Исходя из изложенного, необходимо развивать и выстраивать конкурентоспособную транспортно-логистическую систему, создав при этом благоприятные условия для привлечения инвестиций и развития торговой системы Казахстана в целом. По имеющимся оценкам, существующая база для перевозок мелкопартионных грузов и контейнеров в междугородном сообщении удовлетворяет в данное время не более 30 % потребности.

Динамика казахстанского рынка логистических услуг в последние два-три года определяется ростом потребностей в транспортировке и складировании грузов. Ожидаемые темпы роста транспортно-логистических услуг – около 30 % в год, тогда как в 2004 – 2008 г.г. они составляли 6 - 7 % в год.

В среднем потребность Казахстана в складских помещениях в 2009 году составила 6,2 млн.кв.м. Соотношение предложения и спроса по Казахстану составляет 0,84. Фактически имеется 5,2 млн.кв.м складских помещений торговых предприятий, из которых 2 % – склады класса «А» (современные профессиональные склады), 13 % – склады класса «В» (полупрофессиональные склады) и более 85 % – непригодные склады класса «С». По оценкам специалистов прогнозируемый рост рынка складских услуг составляет 25 – 30 %.

Для формирования структуры оптовой торговли необходимо создание каналов товародвижения для крупных отечественных производителей продукции путем развития транспортно-логистических услуг, что позволит создать благоприятные условия для выхода казахстанских товаропроизводителей на зарубежные рынки. В этой связи необходимо развивать качественный логистический сервис в сфере хранения. С учетом специфики функционирования логистических систем требуется их классификация по видам транспорта, по функциям распределения, по видам предоставляемых услуг.

В целом необходимо разработать долгосрочную программу (дорожную карту) развития логистической системы в Казахстане (например, до 2020 года), учитывающей создание транспортно-логистических центров в общесетевых транспортных узлах и формирование на их основе региональных и

межрегиональных транспортно-логистических систем.

Если говорить о международных коридорах, то их роль в развитии транспортно-логистических систем Казахстана немаловажна, например, коридор «Север-Юг» связывает европейский северо-запад и страны Скандинавии с Центральной Азией и Персидским заливом. Маршрут «Север-Юг» опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций стран России, И р а н а , И н д и и .

Общая протяженность коридора от порта Бомбей (Индия) до Санкт-Петербурга составляет 7200 км. Согласно проведенным экспериментальным перевозкам, срок транспортировки грузов по коридору из стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Персидского залива через Иран, Каспийское море, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы составил 25 суток по сравнению с ныне действующим морским путем через Суэцкий канал и Средиземное море – 45 суток. Предполагается также, что стоимость перевозки одного контейнера по указанному коридору составит 2250 долларов США против 2500 долларов США по традиционному морскому м а р ш р у т у .

Между тем, Казахстан принимает участие в программе ТРАСЕКА. Проект «Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия» (ТРАСЕКА) принят на конференции в Брюсселе в мае 1993 г. В этих странах должна будет проводиться программа Европейского Союза (ЕС) по оказанию технической помощи (ТП) для развития транспортного коридора Запад-Восток из Европы, вдоль Черного моря, через Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию. Кроме того, в настоящее время ведется реконструкция трансконтинентального коридора «Западная Европа - Западный Китай» .

Общая протяженность автокоридора по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызыл-Орда - Чимкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган составляет 8 тыс. 445 км. Из них 2 тыс. 233 км пройдет по территории РФ, 3 тыс. 425 км. – КНР. В Казахстане протяженность автокоридора составит 2 тыс. 787 км, он проходит по территориям пяти областей: Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и А л м а т и н с к о й .

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный Транссиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и время нахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по «Трансибу» – 14 суток, то по коридору «Западная Европа - Западный Китай», от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими

государствами, время в пути составит порядка 10 суток. Проект обеспечит товаропотоки по трем основным направлениям Китай - Казахстан, Китай - Центральная Азия, Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа. Более того, развитие транзита требует соответствующего развития инфраструктуры придорожного сервиса.

Для этого необходимо:

1) включение транспортной инфраструктуры Казахстана в международные информационные и справочные системы;

2) создание торгово-логистических центров на территории Казахстана как регуляторов деятельности товаропотоков на международных транспортных коридорах и действующих транспортных узлов в центрально-азиатском регионе, в частности:

создание на приграничных территориях и стратегических транспортных узлах республики транспортно-логистических объектов (центров) как базовых элементов организации торгово-экономических отношений стран Таможенного Союза, прежде всего, в регионах имеющих приграничное расположение – Алматинская, Мангистауская, Жамбылская и Южно-Казахстанская области;

создание логистических систем около крупных потребительских рынков страны, в городах Астана, Алматы, г. Шымкент, г. Уральск, Кызылорда;

создание системы транспортно-логистических центров в пограничных пунктах перехода «Хоргос» и «Таскала» (Западно-Казахстанская область) - Озинки (Россия) как территориях с высоким инвестиционным потенциалом, расположенных на транспортных узлах, объединяющих транспортные ресурсы действующих международных автомобильных и железнодорожных транспортных коридоров - Среднеазиатский железнодорожный коридор и автомобильный коридор «Западная Европа - Западный Китай» в Алматинской области;

разработка дорожной карты единой логистической системы Казахстана ( модели), объединяющей международные транспортно-логистические центры в приграничных территориях в структуре специальной экономической зоны « Приграничная торгово-экономическая зона «Хоргос - Восточные ворота», « Приграничная торгово-экономическая зона «Таскала-Озинки» и специальной экономической зоны «Морпорт Актау», а также в Южно-Казахстанской области;

вдоль международных транспортных коридоров предусмотреть выделение земельных участков для строительства придорожной инфраструктуры (сервиса) и обеспечить подвод инженерно-коммуникационной инфраструктуры к данным объектам» и исключить;

подраздел 4. «Развитие логистических систем и транзитного потенциала»  
раздела 7. «План мероприятий по реализации Программы по развитию торговли

в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы» исключить.

2. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер - Министр*

*Республики Казахстан*

*К. Масимов*

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан