

"Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың 2007-2011 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 7 қарашадағы N 1061 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 Қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2010.04.14 № 302 Қаулысымен.

"Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысын , "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың тұжырымдамасы туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 633 қаулысының 2-тармағын іске асыру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі

Қ А У Л Ы Е Т Е Д І :

1. Қоса беріліп отырған "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың 2007-2011 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Орталық және жергілікті атқарушы органдар:
Бағдарламада көзделген іс-шаралардың тиісінше және уақтылы орындалуын қамтамасыз етсін ;

жыл сайын 20 қаңтарға және 20 шілдеге қарай Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігіне Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын .

3. Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігі жыл сайын 30 қаңтарға және 30 шілдеге қарай Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы жиынтық ақпарат ұсынсын.

4. Осы Бағдарламаның орындалуын қамтамасыз етуді бақылау және үйлестіру Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігіне

ж ү к т е л с і н .

5. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы

Үкіметінің

2006 жылғы 7 қарашадағы

№ 1061 қаулысымен

бекітілген

"Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың 2007-2011 жылдарға арналған бағдарламасы

Бағдарламаның мазмұны

1. Бағдарламаның паспорты

2. Кіріспе

3. Халықаралық сауданың және Қазақстандағы транзиттік әлеуетті дамытудың қазіргі заманғы жай-күйін талдау

3.1. "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытуға арналған алғышарттар

3.2. Алматы облысының "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын құру жөніндегі әлеуеті және мүмкіндіктері

3.3. Қазақстанның сыртқы саудасының қазіргі жай-күйін талдау

3.3.1. Қазақстан мен Қытайдың сыртқы саудасы

3.3.2. Қазақстан мен Ресейдің сыртқы саудасы

3.3.3. Қазақстан мен Еуропа Одағы елдерінің сыртқы саудасы

3.3.4. Еуропа - Қытай - Азия - Тынық мұхиты өңірі елдерінің халықаралық саудасындағы жағдай

3.3.5. Халықаралық саудадағы трансұлттық корпорациялардың қызметі

3.4. Қазақстанда транзиттік контейнерлік тасымалды дамыту перспективаларын талдау

3.5. Бірыңғай көліктік-логистикалық жүйе - Ортаазия көлік-өнеркәсіп дәлізін құру

3.6. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын құрудың әлсіз және күшті жақтарын талдау

3.7. Жобаның Қазақстанның экспорттық және транзиттік әлеуетін

- дамытудағы үлесін бағалау
- 3.7.1. "Қорғас-Шығыс қақпасы" құрлық порты арқылы транзиттік тасымалдар көлемінің өсімі
- 3.7.2. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағының өнеркәсіптік аймағындағы өндіріс көлемінің өсімі
4. Бағдарламаның мақсаттары мен міндеттері
5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетігі
- 5.1. Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру
- 5.2. Қазақстанның Шанхай ынтымақтастық ұйымы, Еуразия экономикалық қоғамдастығы шеңберінде көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық ауқымда қатысуы үшін жағдайлар әзірлеу және жасау
- 5.3. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы ынтымақтастығы экономикалық аймағының базалық элементі ретінде "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамыту үшін алғышарттар жасау
- 5.4. Ортаазия көлік-өнеркәсіптік дәлізінің қазақстандық бөлігінің тиімді жұмыс істеуі үшін жағдайлар қалыптастыру
- 5.5. Қазақстанның темір жол, автомобиль көлігінің нақты ықпалдасуына арналған жағдайларды қамтамасыз ету
- 5.6. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағы және "Таскала-Озинки" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын құру және дамыту
6. Қажетті ресурстар және оларды қаржыландыру көздері
7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер
8. "Қорғас" халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығын одан әрі дамыту бағдарламасын іске асырудың 2007-2009 жылдарға арналған іс-шаралар жоспары (I кезең)

1. Бағдарламаның паспорты

Бағдарламаның атауы "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың 2007-2011 жылдарға арналған бағдарламасы

Бағдарламаны әзірлеу үшін негіздеме 1. Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы

2. Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы

3. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы "Қазақстанның әлемдегі бәсекеге барынша қабілетті елу елдің қатарына кіру стратегиясы" атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесінің 11-тармағы

4. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 633 қаулысымен бекітілген "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың тұжырымдамасы

5. Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 28 тамыздағы N 167 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі аумақтық даму

стратегиясы

Бағдарламаны әзірлеуші

Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігі, "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығы"

акционерлік қоғамы

Бағдарламаның мақсаты

Бағдарламаның мақсаты экономиканың шикізаттық емес секторын жедел көтеруге және Қазақстанның үйлесімді, аумақтық, геоэкономикалық дамуына, Қазақстанның шекара маңы сауда-экономикалық қатынастарын және транзиттік әлеуетін дамыту жолымен әлемдік шаруашылық жүргізудегі және халықаралық саудадағы тиімді ұстанымына бағытталған ұлттық

экономиканың бәсекеге қабілеттілігін
қамтамасыз ету үшін жағдайлар
қалыптастыру болып табылады

Бағдарламаның
міндеттері

Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру;
Қазақстанның Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы,
Еуразия экономикалық қоғамдастығы
шеңберінде көп жақты сауда-экономикалық
ынтымақтастықты ұлғайтуға толық ауқымда
қатысу үшін жағдайлар әзірлеу және жасау;
"Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-
экономикалық аймағының базалық элементі
ретінде "Қорғас" шекара маңы халықаралық
орталығын одан әрі дамыту үшін
алғы шарттар жасау;
Ортаазия көлік-өнеркәсіптік дәлізінің
қазақстандық бөлігінің тиімді жұмыс
істеуі үшін жағдайлар қалыптастыру;
Қазақстанның темір жол, автомобиль
көлігінің нақты ықпалдасуына арналған
жағдайларды қамтамасыз ету;
"Қорғас-Шығыс қақпасы" және "Тасқала-
Озинки" шекара маңы сауда-экономикалық

аймағын құру және дамыту

Қажетті ресурстар және
оларды қаржыландыру
көздері

Қаржыландыру көздері республикалық бюджет
қаражаты, жеке инвесторлардың, ұлттық
компаниялардың өз қаражаты, даму
институттарының тікелей инвестициялары,
екінші деңгейдегі банктердің және басқа
да қаржы институттарының қарыз қаражаты
болып табылады

Бағдарламаны іске асыруға 2007 жылға
республикалық бюджеттен 1627,0 млн. теңге
мөлшерінде қаражат жұмсалады. 2008-2009
жылдарға арналған шығыстардың көлемі
тиісті қаржы жылына арналған
республикалық бюджет туралы Қазақстан
Республикасының Заңына сәйкес

нақтыланатын болады

Бағдарламаны іске асыру мерзімі

2007-2011 жылдар:

1-кезең: 2007-2009 жылдар;

2-кезең: 2009-2011 жылдар

Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер

Бағдарламаны іске асыру Қазақстанның әлемдік нарықтарға шығуы, әлемдік шаруашылық ету жүйесінде тиімді ұстанымы үшін нақты жағдайлар жасауға мыналар арқылы ықпал ететін болады:
2011 жылға Қазақстанның сыртқы операцияларын тиімді басқару, жоспарлау үшін жағдайлар жасау;
Қазақстанның 2011 жылға қарай халықаралық еңбек бөлінісі жүйесіне, көлік, логистика, сауда және экспорттық өндіріс саласына бәсекеге қабілетті енуі үшін "өсу нүктелерін" экономикалық дамыту;
Қазақстан Республикасының өндірістік кооперациялар, субконтракциялар мен аутсорсинг түріндегі халықаралық технологиялық тізбектерге, инновациялық технологияларды дамытуға қатысуы;
Қазақстанның 2009 жылға Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы шеңберіндегі көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық қатысуы үшін халықаралық маңызды объект ретіндегі "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қазақстандық бөлігінің қ а л ы п т а с у ы ;
Қазақстанның көліктік жүйесін және 2011 жылы халықаралық контейнерлік тасымал саласындағы Ортаазиялық көліктік-өнеркәсіп дәлізінің - трансазиялық транзиттік дәлізінің қазақстандық учаскесінің сауда-өндірістік инфрақұрылымын дамыту;
Ресей Федерациясы (бұдан әрі - Ресей) және Қытай Халық Республикасымен (бұдан әрі - Қытай) сауда-экономикалық

ынтымақтастығын дамыту және Оңтүстік-Шығыс Азия, Еуропа мен Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының (бұдан әрі - ТМД) басқа да елдерімен сыртқы сауда байланыстарын көп жақты дамыту;

2008 жылы Қазақстан мен Қытай арасындағы халықаралық бәсекелестікті болдырмау үшін "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағы қызметінің сервистік, өндірістік және көліктік аспектілері бойынша халықаралық еңбек бөлінісі жөніндегі келісімге қол қою;

2011 жылы Қазақстанның инвестициялардың және халықаралық сақтандырудың халықаралық нарығына шығуы; өндірістік қуаттарды және ірі трансұлттық корпорациялар қызметінің операторлық мүмкіндіктерін және әлемдік брендтерді о р н а л а с т ы р у ;

халықаралық басқару тәжірибесін алу; көліктік және логистикалық қызметтер саласында халықаралық стандарттар мен жаңа технологияларды енгізу, тасымалдаудың озық технологияларын қолдану, операторлар мен экспедиторлар жүйесін қайта қалыптастыру және дамыту, көліктің қауіпсіз қызмет етуін қамтамасыз ету, халықаралық стандарттарға сәйкес навигациялық және телематикалық ж ү й е л е р д і д а м ы т у ;

Қазақстанның, Қытайдың және Ресейдің кооперациялық байланыстарын кеңейту, қазақстандық өнімді өткізудің жаңа р ы н о к т а р ы н қ ұ р у ;

Қазақстанның шекаралық аймақтарының индустриялық-инновациялық инфрақұрылымын д а м ы т у ;

Алматы, Тараз, Шымкент, Қызылорда, Ақтөбе және Орал қалаларының геоэкономикалық

ресурстары негізінде көліктік дәліздер бойындағы арнайы технопарктік аймақтарды дамыту ;
қазіргі заманғы ғылыми қажетсінетін технологияларды тарту жолымен Қазақстанның өнеркәсіптік құрылымын жаңғырту ;
жоғары білікті мамандарды тарту және қосымша жұмыс орындарын ашу, жергілікті қызметкерлерінің біліктілігін арттыру.

2. Кіріспе

"Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың 2007-2011 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) мыналарға сәйкес әзірленген:

Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы ;

Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы ;

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы "Қазақстанның әлемдегі бәсекеге барынша қабілетті елу елдің қатарына кіру стратегиясы" атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесінің 11 - тармағы ;

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 633 қаулысымен бекітілген "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытудың тұжырымдамасы ;

Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 28 тамыздағы N 167 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі аумақтық даму стратегиясы .

"Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметінің құқықтық негізі мына үкіметаралық келісімдер болып табылады:
2004 жылғы 24 қыркүйектегі Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай

Халық Республикасының Үкіметі арасындағы "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын құру туралы негіздемелік келісім ;
2005 жылғы 4 шілдедегі Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасының Үкіметі арасындағы "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметін реттеу туралы келісім .

Бағдарламаны әзірлеу Қазақстанның ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттігін арттырудың басты аспектілерінің бірі ретінде республиканы екі жақты шекара маңы ынтымақтастығын толыққанды дамыту, көліктік-логистикалық тұрғыда және транзиттік әлеуетті дамыту арқылы халықаралық сауда жүйесінде барабар көріну қажеттігінен туындаған.

Бағдарлама "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын (бұдан әрі - "Қорғас" ШМЫХО) одан әрі дамытудың негізгі бағыттарын, басымдықтары мен міндеттерін айқындайды.

Қазіргі кезеңде Қазақстан Республикасының (бұдан әрі - Қазақстан) Қытаймен шекара маңы ынтымақтастығы Шанхай Ынтымақтастығы Ұйымының (бұдан әрі - ШЫҰ) шеңберінде екі жақты стратегиялық әріптестікті нығайтудың және көп жақты өзара іс-қимылды дамытудың мақсаттары мен міндеттеріне с ә й к е с д а м у д а .

ШЫҰ Хартиясына сәйкес ынтымақтастықтың бағыттары түрлі нысандардағы аймақтық экономикалық ынтымақтастықты, тауарлардың, капиталдардың қызметтердің және технологиялардың еркін қозғалысын кезең-кезеңмен жүзеге асыру мақсатында сауда және инвестициялар үшін жағымды жағдай туғызуды қолдау және көтермелеуді қамтиды.

Бағдарлама шеңберінде Алматы облысы Панфилов ауданында "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын (бұдан әрі - "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА) құру болжанады. "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА басты және жүйе құрушы элементі халықаралық контейнерлік жүк ағындарына қызмет ететін халықаралық маңыздағы құрлық порты болып т а б ы л а д ы .

Бағдарлама, сондай-ақ Батыс Қазақстан облысының (Қазақстан) және Саратов облысының (Ресей) шекарасында халықаралық құрлық порты және өндірістік аймағы бар "Тасқала-Озинки" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын (бұдан әрі - "Тасқала-Озинки" ШСЭА) құруды көздейді.

"Тасқала-Озинки" құрлық порты Бағдарламада жоспарланған мемлекеттік бақылаушы органдардың өзара іс-қимылының бірыңғай технологиялық жүйесі бар халықаралық маңызды порттар ретінде "Қорғас-Шығыс қақпасы" құрлық порты, "Ақтау теңіз порты" арнайы экономикалық аймағы (бұдан әрі - "Ақтау теңіз порты" АЭА) біріктіретін Ортаазия көліктік-өнеркәсіптік дәлізінің (бұдан әрі - ОКӨД) бірыңғай көліктік-логистикалық жүйесіне кіреді.

3. Халықаралық сауданың және Қазақстандағы транзиттік әлеуетті дамытудың қазіргі заманғы жай-күйін талдау

3.1. "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамытуға арналған алғышарттар

Бүгінде жаңа бәсекеге қабілетті өндіріс пен қызметтерді орналастыруға арналған негізгі аумақтар мен инфрақұрылымдық осьтерді қалыптастыратын Қазақстанның шекаралық ынтымақтастығы мен транзиттік әлеуетін дамыту үшін жағымды экономикалық және саяси жағдайлар қалыптасуда. Сондай-ақ Қазақстан Республикасының Индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясын іске асыруда қазіргі заманғы әлемдік экономикадағы өндірістік және көліктік логистиканың тиімділікпен дамып келе жатқан қағидаларын қолдануға нақты мүмкіндіктері пайда болады.

Халықаралық экономикалық кеңістікте елдің экономикалық сәйкестігін анықтаудың базалық тетігі ретінде логистиканы дамыту Қазақстан үшін, мысалы көліктік дәліздердің қиылысында орналасқан және Еуропадағы ең мықты транзиттік әлеуетке ие Германиямен салыстырмалы түрде. Бүгінде Германия халықаралық нарықтарда ірі логистер болып табылады және әлемдегі экспорттаушы елдер арасында бесінші орынға ие. Қазақстан өзінің транзиттік әлеуетін іске асыра отырып, Орталық-азия өңірі мен Тәуелсіз елдер ынтымақтастығына (бұдан әрі - ТМД) көш басындағы орындарға ие болып, 2012 жылға қарай өзінің экспорттық әлеуетін дамытуға нақты жағдайлар туғыза алады. Бұған Қытаймен экономикалық ынтымақтастық шарттарының кеңеюі, сондай-ақ Қазақстан мен Ресей арасындағы ортақ экономикалық кеңістікті дамыту үшін оң ілгерілеу ықпал етеді.

Әлемдік тәжірибені талдау дамушы елдердің көпшілігінде шекара маңы қатынастары және аумақтар халықаралық сауда объектілері болып табылатындығын және халықаралық көлік дәліздерінде орналасқан құрлық порттары, теңіз порттары, әуежайлар, ірі темір жол тораптары - шекара маңы көлік өткіндеріне жақын аумақтардағы арнайы сауда-экономикалық аймақтарды құру жолымен дамитындығын көрсетеді.

Көрсетілген аймақтарда тұтастай елдер мен өңірлер таза өндірушілерге де аутсорсерлер, субконтракттерлерге және логистерлерге айналатын қаржыландыруды бөлу, тапсырыстарды орындау жүзеге асады. Бұдан әрі мұндай аймақтар экономиканың әлемдік жаһандануы жағдайында елдің халықаралық еңбек бөлінісінде ұстанымы кезінде жаңа бәсекелестік өндірістерді орналастыру үшін басты объектілер болып отыр.

Бүгінде Қытайдың экспорттық мүмкіндіктерін ұлғайтудың басты құралдарының бірі еркін сауда аймақтарын немесе экспорттық мақсаттағы сауда-экономикалық аймақтарын құру болып табылады. Қытайдың Коммерция министрлігінің мәлімдеуі бойынша жақын арада экспорттық өндірістердің 50 аймағы, бірінші кезекте солтүстік және батыс бағыттардағы шекара маңы аймақтарын ашу болжанып отыр.

Әлеуеттік транзиттік елдер Қазақстан мен Ресей халықаралық еңбек бөлінісінде, оның ішінде контейнерлік жүк тасымалының тез өспелі нарығына шығу бойынша өз ұстанымдарын айқындайды. Ресей басымдық тәртібімен Жапониямен және Оңтүстік Кореямен бірлесіп, Транссіб халықаралық көліктік дәлізін, ал Ұлыбританиямен бірлесіп, бұл дәліздік автомобилдік бөлігін әзірлеуде.

1986 жылдан бастап әлемде контейнерлік тасымалдардың көлемі орта есеппен алғанда жылына 10-11%-ға өскен, 2003 жылы ол 281,4 млн шартты 20-футтық контейнерді (TEU құрады, эксперттердің бағалауынша, 2012 жылға қарай ол басқа салалардан үлкен айырмашылықпен, тек көмірсутегілерін тасымалдау көлемімен бәсекелесе отырып, 375 миллион TEU-ға артады.

Бұл өсім төлемге қабілетті сұраныспен емес, тек көліктік инфрақұрылымның өткізушілік қабілетімен ғана шектелген. Бұл сұраныстың болуы, сөзсіз, осы нарықты экономиканың инвестициялық тартымды сегменттерінің біріне айналдырады. Көліктік-логистикалық инфрақұрылымның дамуына байланысты ағымдағы инвестициялық жобалар жылына миллион доллар сомамен бағаланады. Сондықтан порттарға, логистикалық орталықтар және тиеу-түсіру терминалдарына салынған инвестициялар бірнеше жыл ішінде ақталатын болады.

Қытай бүгінде Қазақстан мен Ресейдің негізгі сыртқы саудадағы серіктесі, контейнерлік тасымалдар көлем бойынша әлемдік көшбасшы болып табылады - 2003 жылғы контейнерлік айналым 48 миллион TEU-ден астам. Ресейдің, Еуропаның және Қытайдың тауар айналымының жартысынан көбін контернейлерде тасымалданатын жүктер құрайды. Бұл ретте контейнерлік тасымалдардың ыңғайлылығы тасымалдардың мультимодалдығынан, жүк тиеу-түсіру жұмыстары уақытының қысқаруынан, "есіктен есікке дейін жеткізуден" көрінеді, бұл жүк тасымалдаудың осы саласына әлемде тұрақты өсу қарқынын қамтамасыз етеді.

Құрлық порты "Қорғас" ШСЭА құрылымында контейнерлік жүк ағындары мен өндірістің логистикалық, соның ішінде трансұлттық түрлерінде мамандандырылатын болады, бұл республикаға трансконтинентальдық технологиялық тізбекте өз орнын алуға және барлық трансконтинентальдық тауарлар мен қызметтер трафигінде халықаралық өндірістік корпорацияға

ықпалын тигізуге мүмкіндік береді.

"Қорғас-Шығыс қақпасы" құрлық порты сондай-ақ Қазақстан мен Қытайдың теміржол жолдарының нақты ықпалдасуының жоқтығымен байланысты мәселені шешеді.

Қазақстанның аумағы бойынша "шығыс-батыс" континентаралық контейнерлік тасымалдаулар ОКӨД арқылы өтеді. Жүк ағындарын қалыптастырудың Халықаралық жоспары бойынша ОКӨД "Семиглавый Мар" темір жол станциясы арқылы (Тасқала кенті) Қазақстанның Батыс Қазақстан облысының шекарасында Ресейдің Саратов облысындағы Озинки темір жол станциясына шығатын халықаралық контейнерлік тасымалдаулардың операторы ретінде анықталған.

"Тасқала-Озинки" құрлық порты Қазақстанның, Ресейдің және ТМД елдерінің теңіз порттары мен өзге де ірі континентальдық көліктік тораптарының қызметін континентальдық реттеуші-порт ретінде жұмыс істейтін болады. Бұл порт - реттегішті қосу Қазақстан үшін маңызды "Солтүстік-Оңтүстік" халықаралық көліктік дәлізінің қызметін айтарлықтай жандандырады және тиісінше жүк тартуға және Ортаазия көліктік-өнеркәсіптік дәлізінің толыққанды жұмыс істеуіне жағдайлар туғызады.

Нәтижесінде Қытайдан, Ресейден, Еуропадан, Ираннан, Үндістаннан және кері контейнерлік жүк ағындарын қалыптастыру және қайта бағыттау жолымен "Ақтау теңіз порты" АЭА және Қазақстанның жоспарланып отырған каспийлік порттарының жүк тартымдылығы ұлғаяды. "Тасқала-Озинки" құрлық порты Батыс Сібір, Орал және Ресейдің Еділ бойы өнеркәсіптік аудандарынан жүк ағынын қалыптастыратын Қазақстанның батыс аймақтарының көліктік тораптарындағы жүк қозғалыстарын бірыңғай логистикалық кестеге біріктіру есебінен жүк ағынын ұлғайтуға жағдайлар туғызады.

ОКӨД Қазақстан арқылы өтетін континентаралық бағдарлардың даму стратегиясының маңызды бағыттарының біріне айналуы керек және ол ең көп транзиттік түсімді, республика үшін мультипликативтік әсерді қамтамасыз етеді. Сондай-ақ ОКӨД шығыс бағыттан Орталық Азия мен Таяу шығыс, Ресей, ТМД және Балтық жағалауы елдері одан әрі Еуропа арақашықтығын, жүктерді жеткізу мерзімін, көліктік шығындарды тиімділікпен қысқарту тұрғысынан ұлтаралық компаниялар мен халықаралық көліктік операторлар үшін барынша тартымды болады.

Аталған көліктік дәліздің халықаралық мәртебесі мына: қазақстандық-қытайлық шекараның шығысында және қазақстандық-ресейлік шекараның батысында халықаралық ынтымақтастықтың екі аймағы құрылуымен қамтамасыз етілуі тиіс, олар Көліктік дәліз бен ірі көліктік-өндірістік шекаралық тораптардың сервис-сауда-өндірістік инфрақұрылымын барынша дамыту

мақсатында осы аймақтар Қазақстанның экономикасы үшін стратегиялық сипатқа ие халықаралық мағынадағы шекаралық сауда-экономикалық аймақтар ретінде анықталуы тиіс.

ОКӨД-ті кең көлемді дамыту республиканың саудасы мен индустриялық-инновациялық дамуына жағдайлар туғызады және халықаралық сауда жүйесіне Қазақстанның алты облысын енгізеді, бұлар Алматы, Жамбыл, Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда, Ақтөбе және Батыс Қазақстан облыстары.

Толыққанды қолданылатын транзитті ашу Азияның ең ірі жобаларының біріне сөзсіз айналады және Қазақстанның ДСҰ-ға кіруі кезінде маңызды рөлге ие болып, ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттігін өсіруге объективті жағдайларды қамтамасыз етеді.

3.2. Алматы облысының "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын құру жөніндегі әлеуеті мен мүмкіндіктері

"Қорғас" ШМҰХО-ның аумағы Қытаймен шекарада Қазақстанның оңтүстік-шығыс бөлігіндегі Еуразия континентінің орталығында орналасқан.

Өзара уағдаластық бойынша "Қорғас" ШМҰХО-ның аумағы: Алматы облысының Панфилов ауданы орналасқан қазақстандық және Қытайдың Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы Іле-Қазақ облысының аумағында орналасқан қытайлық екі бөліктен тұрады.

Қазақстан мен Қытай арасындағы мемлекеттік шекара "Қорғас" ШМҰХО-ның қазақстандық және қытай бөліктері арасындағы шекара болып табылады.

Қорғас шекаралық өткінінен Жаркентке дейінгі қашықтық - 33,5 км, Талдықорған облысы орталығына дейін 321 км және Алматы қаласына дейін 361 км. "Қорғас" ШМҰХО Қорғас порты-қаласынан (Қытай) 1 км, Құлжа қаласынан - 90 км, Үрімші қаласынан - 670 км қашықтықта орналасқан.

Қорғас өту пункті (бұдан әрі - "Қорғас" ӨП) Қазақстандағы ресми халықаралық мәртебеге ие екі маңызды магистральді автокөлік дәліздерінің бірі болып табылатын көлік дәлізінде орналасқан (негізгі еуропалық бағыттар желілеріндегі Азия тас жолдары құрамында халықаралық деңгейде ресми танылған).

Басқа қазақстандық автоөтпелдерден айырмашылығы Қытаймен шекарадағы "Қорғас" өту пункті маусымдық және климаттық жағдайларға жыл бойы жарамды болып табылады, Алматыға дейін Сарыөзек және Шелек арқылы үлкен жүк көліктеріне арналған екі автомобиль трассаларына одан әрі халықаралық тасымалдау дәліздеріне шыға алады.

Алайда, қазір бұл трассалар жалпы алғанда халықаралық тасымалдар

талаптарына аз сәйкес келеді, бұл ретте "Қорғас" өту пунктінің инфрақұрылымы ә л с і з д а м у д а .

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, "Қорғас" ШСЭА құру алаңы 371 шаршы метр, Қорғас (Қытай) порт-қаласында орналасқан, Қытайдың батыс және шығыс өңірлерін байланыстыратын Үрімші - Ланьчжоу - Ляньюньгань негізгі темір жол магистралдарының жалғасы болып табылатын Үрімші - Құлжа - Қорғас темір жол тармақтарының құрылысын аяқтауға, еркін сауда аймағын қарқынды игеруге негізделген.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Ляньюньгань - Үрімші (Қытай) Трансқытай темір жол магистралін қазақстандық тараптың Трансқазақстандық және орта азиялық көлік ОКӨД-мен қосатын Қорғас (Ынталы кенті - Сарыөзек станциясы) темір жол тармақтарын салуды жоспарлады. Ол мыналарға мүмкіндік береді:

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА арқылы экспорттық-импорттық және транзиттік контейнерлік тасымалдардың көлемін ұлғайтады және оны трансевропалық және трансазиялық бағыттардағы халықаралық көліктік дәліздер жүйесіне қосады;

Қытай - Қазақстан - Орталық Азия - Ресей - ТМД - Еуропа елдері бағыттарындағы транзиттік және экспорттық тасымалдарды жүзеге асыру кезінде тасымалдаушының шығындарын азайтады.

2005 жылы Қорғас өту пункті арқылы тасымалдардың жалпы көлемі 293,2 мың тоннаны құрады. Бұл ретте "Қорғас" кеден бекеті арқылы 2004 жылы 2003 жылмен салыстырғанда 2,3 есе көп жүктер тасымалданылған, ал 2005 жылы 2004 жылмен салыстырғанда көрсеткіштердің 44,1 %-ға төмендегені байқалады.

1-кесте. 2005 жылғы барлық режимдер бойынша "Қорғас" кедені арқылы ресімделген тауарлар туралы мәлімет

Көрсеткіштер	К ө л і к құралдарының саны (бірлік)	Жүк көлемі (мың тонна)	Жалпы көлемінен үлес салмағы	Жүктің құны (мың АҚШ доллар)	Ж а л п ы көлемінен үлес салмағы
Импорт	6320,0	103,5	35,3%	150229,6	25,2%
Экспорт	1065,0	42,1	14,4%	234335,1	39,3%
Транзит	7997,0	147,6	50,3%	211124,4	35,4%
Жалпы көлем	15382,0	293,2	100,0%	595689,1	100,0%

"Қорғас" өту пункті арқылы өтетін жүктер көлемінің негізгі салмағы жалпы көлемінің (50,3 % заттай мәніне және жалпы көлемінің 35,4 % құндық мәніне) " транзит " режиміне шоғырланған.

Өткен 2005 жылы "Қорғас" өту пункті арқылы өткізілген заттай мәндегі жүктердің салыстырмалы көрсеткіштері, айтарлықтай үлес "Қорғас" кедені

арқылы транзиттің жалпы көлемінде 46,6%-ды қамтитын Қырғызстанға тиесілі екенін көрсетті. Бұл "Қорғас" кеденіндегі "тауар тасушылар" деп аталатын қытай тауарларының импортерлері транзитпен қазақстанның шекарасын қиып өтетіндігімен байланысты, ал кедендік рәсімдер ДСҰ нормаларына сәйкестендірілген кедендік рәсімдер мен салық салу жөніндегі жеңілдіктерді оңайлату түрінде көрші Қырғызстан Республикасында жүргізіледі.

"Қорғас" ШМҰХО-ны одан әрі дамыту мен "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ны құру Қазақстанның сыртқы саудасын және Қазақстанның алдағы ДСҰ-ға кіруін ескере отырып, Қытаймен шекара маңы ынтымақтастығын дамыту үшін қолайлы жағдай жасауға бағытталуы тиіс.

Өз кезегінде сыртқы сауда операцияларын жүзеге асыру және тауарларды экспортқа шығару жөніндегі өнеркәсіп өндірістерін орналастыру үшін арнайы салық және кедендік режимді бере отырып, "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ны және оның негізгі объектісі - құрлық портын құру "Қорғас" өту пункті арқылы экспорттық-импорттық және транзиттік операциялардың көлемін айтарлықтай ұлғайтуға мүмкіндік береді.

3.3. Қазақстанның сыртқы саудасының қазіргі жай-күйін талдау

Ұйымдастырылмаған сауданы ескермейтін, кеден статистикасының деректері бойынша Қазақстанның сыртқы сауда айналымы 2005 жылы 45,2 млрд. АҚШ долларын және 2004 жылғы ұқсас кезеңмен салыстырғанда 37,5%-ға ұлғайды, оның ішінде экспорт 27,8 млрд. АҚШ долларына немесе 38,6%-ға, импорт - 17,4 млрд. АҚШ долларына немесе 35,8%-ға ұлғайды.

Қазақстандық өнімнің негізгі тұтынушысы Швейцария (19,8 %), Италия (15%), Ресей (10,5%), Франция (9,6%), Қытай (8,7%), Нидерланды (3,2%), Иран (3%), Израиль және АҚШ (2,4%-дан), Виргин аралдары (2%) болып табылады.

Қазақстан Республикасына импорттық өнімдерді негізгі жеткізушілер Ресей (импорттың жалпы көлемінде 38%), Германия (7,5%), Қытай (7,2%), АҚШ (6,9%), Украина (4,7%), Италия (3,9%), Жапония (3,4 %), Ұлыбритания (2,4%), Түркия (2,3%), Франция (1,7%), Корея Республикасы (1,5%) болып табылады.

2005 жылы алыс және таяу шет елдердегі қазақстандық өнімдер экспортының құрылымы мынадай түрде қалыптасты: минералды өнімдер (экспорттың жалпы көлемінде 74%); қымбат емес металдар және олардан жасалған бұйымдар (16%); азық-түлік тауарлары (2,4%); химиялық және онымен байланысты өнеркәсіп саласының өнімдері (3,3%); машиналар, жабдықтар (1,3%); өзгелері (3,3%).

2005 жылғы қаңтар-қарашадағы минералдық өнімдердің үлес салмағы, ТМД мемлекеттерінде экспорттың жалпы көлеміндегі 52,3%-ын, азық-түлік тауарларының - 11,7%-ын, химиялық өнімдердің - 14%-ын құрады. 2005 жылы

әлемнің басқа елдеріндегі экспорттың жалпы көлеміндегі минералдық шикізаттың үлес салмағы 78%-ды, металлургия өнеркәсібінің өнімдері - 16%-ды құрады.

2005 жылғы Қазақстандағы импорттың құрылымы мынадай түрде қалыптасты: машиналар, жабдықтар мен тетіктер, электротехникалық жабдықтар (импорттың жалпы көлемінде 43%), минералдық азық-түліктер (13,4%); қымбат емес металдар және олардан жасалған бұйымдар (15%); химиялық және онымен байланысты өнеркәсіп саласының өнімдері (12%); тағам өнеркәсібінің өнімдері (7%); өзгелері (9%).

ТМД елдерінен импорт көлеміндегі машиналар, жабдықтар, көлік құралдары, приборлар мен аппараттар үлесі 28,3%-ды, минералдық өнімдер - 26,1%-ды, металлургиялық өнімдер - 18%-ды, химиялық тауарлар - 10%-ды құрады.

ТМД елдері минералдық азық-түліктердің, химиялық және металлургиялық өнімдердің негізгі жеткізушісі болып табылады. 2005 жылы осы елдерден минералдық ресурстар бойынша импорт үлесі көрсетілген тауарлардың жалпы импортының 91%-ын, металлургиялық өнімдер - 56%-ын, азық-түлік тауарлары - 51%-ын, химия тауарлары - 40%-ын құрады.

Әлемнің басқа елдерінен импорттың жалпы көлеміндегі машиналардың, жабдықтардың, көлік құралдарының, приборлар мен аппараттардың үлесі 2005 жылда 58%-ды, азық-түлік тауарлары - 7%-ды, химиялық өнімдер - 13%-ды, металлургиялық өнеркәсіп өнімдері - 12%-ды құрады.

Әлемнің басқа елдері бірқатар маңызды тауарлар бойынша елдің қажеттілігін қамтамасыз етуде үлкен рөл атқарады: осы елдерден машина жасау өнімдері бойынша импорт үлесі - көрсетілген тауарлардың жалпы көлемінің 70%-ын, фармацевтикалық тауарлар - 86%-ын, киім-кешек - 79%-ын, азық-түлік тауарлары - 49%-ын құрайды.

Қазақстанның сыртқы сауда айналымының серпілісін зерделеу соңғы 3 жылда экспорт пен импорт көлемінің тұрақты өскенін көрсетеді.

(Диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз)

2003-2005 жылдары экспорт жылына орташа алғанда 32 %-ға өсті. Өсімнің жоғарғы қарқыны алдымен мұнайға бағаның өсуінен туындаған. Бірақ, өңдеуші салалар - металлургия салаларының өнімдері экспортының өсімі 2004 жылғы 32,4 %-дан 2005 жылы 11,8%-ға дейін тежелген.

Соңғы 3 жылда сыртқы сауданың тауар құрылымында айтарлықтай өзгерістер байқалмайды.

2003-2005 жылдардағы кезеңінде мұнайға бағаның өсуін ескере отырып, экспорттың тауарлық құрылымы өзгеріссіз қалып отыр - шикізаттық тауарлар экспортында иелік ету және өңдеуші өнеркәсіп өнімдерінің үлесі тиісінше төмен. Соған ұқсас импорт бойынша негізгі тауар топтарының үлесі іс жүзінде өзгерген

жоқ - сонымен қатар жоғарғы қосымша құны бар түпкілікті өнімге - машиналар мен жабдықтар, химиялық және металлургиялық салалар өнімдеріне және отын-энергетикалық саланың өңделген өнімдеріне иелік ету байқалады.

Мұндай жағдай жалпы алғанда Қазақстанның сыртқы сауда құрылымындағы әлсіз сапалық ілгеріледі және елдің шикізаттық импортер және дайын өнім экспортері мәртебесінен белсенді өндіріс және дайын өнімнің әлемдік нарықтарға экспорты ұстанымына тиімді араласуының болмауын көрсетіп отыр.

Экспорттың шикізаттық бағдарының негізгі себептері қайта өңдеуші өнеркәсіптің әлсіз дамуы және отандық тауарлардың әлемдік нарықтағы бәсекеге қабілеттігінің жоғары еместігі болып табылады.

Басқа елдермен екі жақты өзара қатынастардағы маңызды проблемалардың бірі Қазақстанның сыртқы сауда көлемдерінің нақты деректерін бұрмалауда көрінетін кедендік статистикадағы ауытқушылықтар болып табылады.

Атап айтқанда, Қазақстан мен Қытайдың өзара саудасындағы айтарлықтай ауытқушылықтар "экспорт (Қытай) - импорт (Қазақстан)" бағытында белгіленеді. Бұл жағдайда қытай тарапы жағынан негізінен шекара маңы саудасы аймағында ресімделетін және Қазақстанға артықшылықпен жеке тұлғалар әкелетін тоқыма, тоқыма бұйымдары және аяқ-киім экспортын салыстыру кезінде айтарлықтай ауытқушылықтар неғұрлым көзге түседі. Қазақстан Республикасының кедендік органдары берген ақпаратқа сәйкес Қазақстан мен Қытай кедендік статистикасындағы айырмашылық 2005 жылғы 10 айда 2,3 миллиардтан астам АҚШ долларын құрады, оның ішінде Қытайдан осы импорт бойынша айырмашылық 1,9 миллиард АҚШ долларын, Қытайға экспорт 0,4 миллиард АҚШ долларын құрады.

3.3.1. Қазақстан мен Қытайдың сыртқы саудасы

Қазақстан мен Қытай арасындағы сауда-экономикалық қатынастарды дамытудың талдауы қазіргі заманғы кезеңде бұл сала екі жақты қатынастардың барлық спекторындағы негізгі "локомотиві" болып отырғанын көрсетеді.

Қазақстан сыртқы тауар айналымының көлемі бойынша Қытайдың сыртқы саудасында Ресейден кейін Орталық Азия және Шығыс Еуропа елдерінен кейін екінші орын алады. 2005 жылы Қазақстан мен Қытайдың сыртқы тауар айналымы кедендік статистика деректері бойынша 3,7 млрд. АҚШ долларын құрады және өткен кезеңмен салыстырғанда 35%-ға ұлғайды.

Қазақстанның сыртқы тауар айналымында Қытаймен тауар айналымы 8,1%-ды иеленеді. Қазақстаннан Қытайға экспорт көлемі 2,4 млрд. АҚШ долларын, Қытайдан Қазақстанға импорт көлемі - 1,3 млрд. АҚШ долларын құрады. Қазақстан экспортының жалпы көлеміндегі Қытай үлесі 8,7%-ды, импорттың жалпы көлемінде - 7,2 %-ды құрайды.

2-кесте. Қазақстан мен Қытайдың 2005 жылғы тауар айналымының құрылымы

Тауар тобының атауы	Экспорт, мың АҚШ доллары	Экспорттағы ұстанымның үлес салмағы	Импорт, мың АҚШ доллары	Импорттағы ұстанымның үлес салмағы
Барлығы	2423912,6	100,0%	1251837,8	100,0%
Азық-түлік тауарлары	4471,1	0,2%	23175,5	1,9%
Минералды өнімдер	685966,7	28,3%	61346,6	4,9%
Химия және онымен байланысты сала өнеркәсібінің өнімдері (каучук пен пластмассаны қоса алғанда)	130730,1	5,4%	116277,5	9,3%
Терілік шикізат, аң терісі және одан жасалған бұйымдар	219499,1	9,1%	7203,0	0,6%
Сүрек, орман материалдары, целлюлозды-қағаз бұйымдары	149,6	0,0%	23244,2	1,9%
Тоқыма және тоқыма бұйымдары	32004,0	1,3%	56069,7	4,5%
Аяқ-киім, бас киім заттары және галантерея тауарлары	9,0	0,0%	29802,4	2,4%
Құрылыс материалдары	351,8	0,0%	56718,3	5,3%
Металдар және олардан жасалған бұйымдар	1337875,9	55,2%	254299,2	20,3%
Машиналар, жабдықтар, көлік құралдары, приборлар мен аппараттар	11410,0	0,5%	557085,5	44,5%
Өзге тауарлар	1445,3	0,1%	66615,9	5,3%

Қазақстан мен Қытай экспортының негізгі ұстанымдары шикізаттық тауарлар - асыл емес металдар, минералдық азық-түліктер, терілік шикізаттар, химиялық және онымен байланысты сала өнімдері болып табылады. Қытайдан импортта өңдеудің терең деңгейіндегі тауарлар артықшылыққа ие - тоқыма, аяқ-киім, бас киім, машиналар, жабдықтар, электротехникалық жабдықтар, жер, әуе және су көлігінің құралдары, олардың бөлшектері және керек-жарақтары, оптикалық, фотографиялық приборлар мен аппараттар, сағаттар, музыкалық аспаптар, асыл емес металдар және олардан жасалған бұйымдар, пластмасса және одан жасалған бұйымдар, каучук және резеңке бұйымдар.

Осы кедендік статистика деректері бойынша тоқыма өнімдерінің жекелеген түрлері бойынша Қытайдың Қазақстандағы өнімдер импортының жалпы көлеміндегі үлесі осы тауар түрлері бойынша шамамен 85-90%-ды иеленеді.

3.3.2. Қазақстан мен Ресейдің сыртқы саудасы

2005 жылы Қазақстан мен Ресей арасындағы тауар айналымының көлемі 9,7 млрд. АҚШ долларын құрады және өткен жылдың ұқсас көрсеткішімен салыстырғанда 24,4%-ға ұлғайды. Ресейдің Қазақстан экспортының жалпы

көлемінде 11%-ды, импорттың жалпы көлемінде - 38%-ды құрайды.

3-кесте. Қазақстан мен Ресейдің 2005 жылдың ішіндегі тауар айналымының құрылымы

Тауар тобының атауы	Экспорт, мың АҚШ доллары	Экспорттағы ұстанымның үлес салмағы	Импорт, мың АҚШ доллары	Импорттағы ұстанымның үлес салмағы
Барлығы	2927156,7	100,0%	6591276,2	100,0%
Азық-түлік тауарлары	177741,4	6,1%	484961,3	7,4%
Минералды өнімдер	1598807,2	54,6%	1852856,5	28,1%
Химия және онымен байланысты сала өнеркәсібінің өнімдері (каучук пен пластмассаны қоса алғанда)	505477,0	17,3%	706134,1	10,7%
Терілік шикізат, аң терісі және одан жасалған бұйымдар	657,7	0,0%	2218,6	0,0%
Сүрек, орман материалдары, целлюлозды-қағаз бұйымдары	8153,5	0,3%	310368,1	4,7%
Тоқыма және тоқыма бұйымдары	61219,1	2,1%	54930,9	0,8%
Аяқ-киім, бас киім заттары және галантерея тауарлары	985,0	0,0%	11449,2	0,2%
Құрылыс материалдары	1523,3	0,1%	128533,0	2,0%
Металдар және олардан жасалған бұйымдар	384004,6	13,1%	1138027,0	17,3%
Машиналар, жабдықтар, көлік құралдары, приборлар мен аппараттар	186018,6	6,4%	1757779,9	26,7%
Өзге тауарлар	2569,4	0,1%	144017,6	2,2%

Қазақстанның Ресейге экспортының тауар құрылымында энергиялық ресурстар және шикізаттық тауарлар - отындық-минералдық ресурстар мен мұнай, темірден, легирленбеген болаттан, феррокорытпалардан және басқа да асыл емес металдардан жасалған жазық қорытпа мен олардан жасалған бұйымдар, бидай және зәйтүндер басым.

Ресейден келетін импорттың тауар құрылымында жоғары деңгейде өңделген өнімдер - мұнай және оның қайта айдалған өнімдері, қара металдардан жасалған бұйымдар, машиналар, жабдықтар мен тетіктер, электрлік-техникалық жабдықтар, автомобильдер, темір жол локомотивтері, вагондар мен тракторлар, жерде қозғалатын басқа да құралдар басым.

3.3.3. Қазақстан мен Еуропа Одағы елдерінің сыртқы саудасы

Еуропа Одағы (бұдан әрі - ЕО) елдерімен сыртқы сауда айналымы 2005 жылы 15,3 млрд. АҚШ долларын құрады және 2004 жылмен салыстырғанда 45,7%-ға

ұлғайды. Қазақстанның сыртқы сауда айналымында 2005 жылы ЕО-ға мүше елдермен тауар айналымы 33,8%-ды құрайды.

4-кесте. Қазақстан мен ЕО елдерінің 2005 жылдың ішіндегі тауар айналымының құрылымы

Тауар тобының атауы	Экспорт, мың АҚШ доллары	Экспорттағы ұстанымның үлес салмағы	Импорт, мың АҚШ доллары	Импорттағы ұстанымның үлес салмағы
Барлығы	10999360,2	100,0%	4284796,2	100,0%
Азық-түлік тауарлары	83014,0	0,8%	145442,6	3,4%
Минералды өнімдер	8804246,0	80,0%	49722,0	1,2%
Химия және онымен байланысты сала өнеркәсібінің өнімдері (каучук пен пластмассаны қоса алғанда)	171594,8	1,6%	744523,9	17,4%
Терілік шикізат, аң терісі және одан жасалған бұйымдар	21800,3	0,2%	3240,6	0,1%
Сүрек, орман материалдары, целлюлозды-қағаз бұйымдары	214,2	0,0%	197264,2	4,6%
Тоқыма және тоқыма бұйымдары	104413,1	0,9%	46955,6	1,1%
Аяқ-киім, бас киім заттары және галантерея тауарлары	14,9	0,0%	6086,5	0,1%
Құрылыс материалдары	786,2	0,0%	30291,5	0,7%
Металдар және олардан жасалған бұйымдар	1560297,4	14,2%	491384,7	11,5%
Машиналар, жабдықтар, көлік құралдары, приборлар мен аппараттар	63032,5	0,6%	2438577,6	56,9%
Өзге тауарлар	189946,9	1,7%	134307,0	3,1%

Қазақстанның ЕО елдеріне экспорты 2005 жылы 11 млрд. АҚШ долларын құрады (Қазақстан экспорты жалпы көлемінің - 39,5%) және 2004 жылмен салыстырғанда 57,3%-ға ұлғайды. ЕО елдерінен импорт 2005 жылы 4,3 млрд. АҚШ долларын құрады және 22,5%-ға ұлғайды. ЕО-ның Қазақстан импортының жалпы көлеміндегі үлесі 2005 жылы 24,7%-ды құрады.

ЕО-ға экспорттың негізгі ұстанымы шикізаттық тауарлар - мұнай, жез және олардан жасалған бұйымдар, ферроқоспалар болып табылады.

Импорт құрылымында жоғарғы қосымша құны бар тауарлар орын алады, бірінші кезекте машиналар мен жабдықтар, көлік құралдары, кара металдардан жасалған бұйымдар және фармацевтикалық өнімдер.

3.3.4. Еуропа - Қытай, Азия - Тынық мұхиты өңірі елдерінің халықаралық саудасындағы жағдайы

Қазіргі уақытта әлемдік сауда көлемдерінің, бірінші кезекте Еуропа және Азия елдері арасында өсімі байқалады, бұл Қазақстандағы Еуропа - Азия негізгі

әлемдік нарықтарының қиылысында орналасқан трансұлттық компаниялардың (бұдан әрі - ТҰК) өндірістік қуаттылықты орналастырудың өзектілігін білдіреді.

Тауарлардың әлемдік саудасының көлемі 2005 жылы 10 121 млрд. АҚШ долларына жетті, әлемдік сауданың өсім қарқыны 13%-ды құрады. Бұл ретте, жалпы алғанда әлемдік экономика өсімінің қарқынын халықаралық сауда өсімдерінің қарқыны басып озғандығы байқалады. Осылайша, ДСҰ деректеріне сәйкес, 2005 жылы әлемдік сауда шамамен 17,5%-ға өсті, бірақ ол кезде әлемдік экономика өсімінің қарқыны тек қана 4,7%-ды құраған болатын.

Еуропа және АТӨ елдері арасындағы сауда көлемі жылына 300 млрд. АҚШ долларынан асты және өсім қарқынының өсуімен сипатталады. Әлемдік экономиканың дамуының болжамдық бағалары ХХІ ғасыр басындағы негізгі қаржылық және тауарлық ағындар АҚШ - Еуропа - Оңтүстік Шығыс Азия және Қытай үшбұрышына шоғырланатын болады. Сарапшылар болжамдары бойынша 2010 жылы Еуропа мен Азия арасындағы тауар айналымы 1 триллион АҚШ долларына жететін болады.

Қазіргі заманғы әлемдік экономиканың жай-күйі АТӨ-нің әлемдік саудадағы рөлін жылдам күшейтуді талап етеді. Нарықтық реформалардың басында Қытайда 80-жылдары қытай сыртқы тауар айналымы әлемдегі ең жылдам қарқынмен өсті. Әлемдік нарықтағы Қытайдың үлесі 0,5%-дан 6%-ға өсті. Ол уақытта АҚШ-тың үлесі 12-ден 10%-ға, ал Жапонияның үлесі - 7-ден 6%-ға төмендеді. Сонымен он жыл ішінде қытай өнімдерінің үлесі жетекші елдердің жиынтық импортында үш еселенді.

Қытай экономикасының қазіргі заманғы ауқымы мен экономикалық қарқыны осы елді жаһанды экономика дамуының жалпы серпінін айқындайтын негізгі геоэкономикалық аймақтардың бірі ретінде қалыптастырды. Бүгінде Қытай Жапонияны басып озып, үшінші ірі импортер және төртінші тауарлардың ірі экспорттаушысы болды, сонымен қатар қызметтер экспорты бойынша тоғызыншы орынды алды.

Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауда айналымының жалпы көлемі 2002 жылы алдыңғы жылмен салыстырғанда 13,2%-ға ұлғайып, 86,7 млрд. АҚШ долларын құрады. Бұл ретте ЕО - ауқымы бойынша Жапониядан кейінгі қытай нарығындағы екінші өнімдер экспорттаушысы. Қытайдан әкелінетін өнімдер импорты бойынша ЕО елдері АҚШ-тан, Гонконг пен Жапониядан кейінгі төртінші орынды алады.

Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауда айналымының құрылымын талдау Қытайдың импортының жартысынан астамын және экспортының жартысына жуығын машиналар мен жабдықтар құрайтынын көрсетті. Экспорттың айтарлықтай үлесін тоқыма бұйымдары және химия тауарлары құрайды. Соңғысы сонымен қатар, қытай импортында екінші орынды алады.

Әлемдік сауда көлемдерінің өсімі еуропалық және азиялық компаниялардың өндірістік бірліктерін Қазақстанда орналастыру жан-жақты тиімді болатынын білдіреді. ТМД елдері мен қазақстанның өсіп келе жатқан инвестициялық тартымдылығын жекелей алғанда әлемдік инвестициялық ағындарды Азия мен ТМД елдерінің жағына араластыру үрдісінің талдауы растайды.

2004 жылы тікелей шетелдік инвестициялар (бұдан әрі - ТШИ) жаһанды ағындарының өсімі дамушы елдердің арқасында бірінші кезекте жаңартылды. 2006 жылмен салыстырғанда ТШИ-дің әлемдік ағыны 2004 жылы 2%-ға ұлғайды және 648 млрд. АҚШ долларына жетті. Дамушы елдерге олардың ағындары 40%-ға өсті, 233 млрд. АҚШ долларына дейін жетті. Сол уақытта дамушы елдерге ТШИ ағыны жалпы алғанда 14%-ға кеміді. Нәтижесінде ТШИ жаһанды ағынындағы дамушы елдердің үлесі 1997 жылғы деңгейден рекордты - 36%-ға жетті. Үшінші - ірі ТШИ алушы Қытай болды.

Кейбір дамыған және дамушы елдердегі ТШИ ағынын ұлғайту 2004 жылы трансшекаралық салыстырулар мен жұтылуларды жандандырумен байланысты б о л д ы .

Азия сонымен қатар, ТШИ-дың маңызды көзі болып табылады. 2004 жылы ТШИ-ды басты түрде Гонконгтан (Қытай) ТШИ-дың қанағаттанарлық өсуінің, сондай-ақ ТҰК инвестицияларын Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азияның басқа аудандарынан өсіру арқасында өңірден әкету төрт есе ұлғайды және 69 млрд. АҚШ долларына жетті. ТШИ-ды Қытайдан әкетудің негізгі катализаторларының бірі осы елдің оны ТМД және Латын Америкасы елдерінде ірі инвестициялық жобаларды жүзеге асыруға мәжбүрлейтін табиғи ресурстарға сұранысының өсуі б о л д ы .

ТШИ-дың ТМД елдеріне ағыны негізінен мұнай мен табиғи газдың жоғарғы бағаларының арқасында 2000 жылы 5 млрд. АҚШ долларынан 2004 жылы 24 млрд. АҚШ долларына дейін ұлғайтылды. Жекелей алғанда Қазақстандағы ТШИ ағыны 2004 жылы 8,4 млрд. АҚШ долларын құрады, бұл ретте ТШИ құрылымында мұнай және табиғи газ өндіруге (ТШИ-дың жоғарғы ағынынан 63,5%), геологиялық және іздестіру қызметіне (20,3%), сондай-ақ металлургиялық өнеркәсіпке (3,8%) инвестициялар басым болды.

Азиядағы және ТМД елдеріндегі ТШИ-дың ағындары және кері ағындары ұлттық және өңірлік деңгейдегі әртүрлі саяси өзгерістерге қолайлы жағдай жасайды. Мысалы, Оңтүстік Шығыс Азия мен Қытай мемлекеттері қауымдастығы (АСЕАН) 2010 жылы еркін сауда аймағын құру туралы келісімге қол қойды, азия елдері АҚШ-пен еркін сауда аймағын құру туралы келісім ж а с а с т ы .

Қазақстанда өнеркәсіптік өндірістерді оларды одан әрі Еуропа және Азия елдеріне экспорт мақсатында орналастыру мынадай артықшылықтар күшінде

инвесторлар үшін тиімді болып табылады:
өткізудің негізгі нарықтарына - Еуропаға, Қытайға және Азияның басқа елдеріне географиялық жақындық;
айтарлықтай көліктік және транзиттік әлеуеттің болуы;
өндіріс факторларының қатысты төмен құны;
айтарлықтай отын-энергетикалық ресурстардың болуы.

3.3.5. Халықаралық саудадағы трансұлттық корпорациялардың қызметі

Еуропа - Азиядағы халықаралық сауданың қазіргі заманғы жай-күйі Қазақстанды әлемдік еңбекті бөлуге озық технологияларды енгізу, танымал әлемдік брендтарда тауарларды экспортқа шығару және оны басқарудың әлемдік тәжірибесін зерделеу мақсатында трансұлттық корпорациялардың инвестицияларын өңдеуші салаларға тарту жолымен қосу тиімділігінің қажеттілігін көрсетеді.

Әлемдік сауданы дамытудың анағұрлым маңызды факторларының бірі халықаралық өндірісі бар әлемдік сауданы біріктіретін және олардың дамуының жоғарғы серпілісін қамтамасыз ететін үлкен ғылыми-өндірістік және нарықтық әлеуетке ие ТҰК қызметі болып табылады.

2004 жылғы жағдай бойынша әлемде 830 мың шетел филиалдарын бақылайтын 64 мың ТҰК әрекет етті. Бұл ретте ТҰК әлемдік сауданың шамамен 2/3-сін, әлемдегі бар патенттердің, лицензиялар мен ноу-хаудың 4/5-ін бақылайды, әлемдік өнеркәсіптік өндірістің шамамен 1/3-ті тиесілі.

Жинақталған ТШИ шоғырланған көлемі 2004 жылы 9 трлн. долларға бағаланды, бұл сатудың жалпы көлемі 19 трлн. АҚШ долларға жететін ТҰК және оның шетелдік филиалдарының қызметімен қамтамасыз етілген. Шетелдік активтердің әлемдегі ірі шетел активтері мөлшері бойынша қаржылық емес ТҰК дамыған елдерде базаланады, мысалы "Дженерал электрик" (АҚШ) және "Форд мотор" (АҚШ). 100 ірі ТҰК арасында "Хатчинсон Вампоа" (Гонконг, Қытай), басқаратын төрт компания дамушы елдерде базаланады.

ТҰК инвестицияларын ұлттық экономикаға тарту әртүрлі елдер арасында орнықты экономикалық байланыстар құра отырып, экономикалық ықпалдасуға жәрдемдеседі. Мәселен, ТҰК-тың негізгі өнеркәсіп кәсіпорындары әлемнің әртүрлі елдерінде әдетте экспортқа бағдарланған болып табылады, ТҰК-тың тікелей инвестицияларын қандай да бір елге орналастыру нәтижесінде өндірілген өнімінің орташа есеппен 94%-ы экспортқа өткізіледі.

Дамушы елдер үшін ТҰК жүргізетін ғылыми зерттеу және тәжірибе конструкторлық жұмыстарды (бұдан әрі - ҒЗТКЖ) ұлтаралық етудің маңызы зор. ҒЗТКЖ негізінен базалық елдерде ТҰК ҒЗТКЖ-мен дәстүрлі түрде айналысты. Бүгінде ұлтаралық процестерде бірқатар жана ерекшеліктер пайда бола бастады, атап айтқанда ТҰК жергілікті нарықтың талаптарына бейімдеу аясынан шығатын

ҒЗТКЖ дамушы елдердің шегінен шығады. Кейбір дамыған елдерде, ал нақты алсақ Оңтүстік Шығыс Еуропа мен ТМД елдерінде ТҰК көбінесе өзінің инновациялық қызметінде оларды басты бағытта жаһандық нарықтарда өзінің ҒЗТКЖ - ын бағыттады.

Трансұлттық құрылымның жекелеген өндірістік бірліктерін құру мен капиталды орналастыру орнын таңдау тәжірибесі көрсететіндей, ТҰК стратегиясы мынадай жалпы қағидаттармен айқындалады:

өндіріс факторының құнын ескере отырып, халықаралық еңбек бөлінісіне бағдарлану;

халықаралық көліктік дәліздерде және уақыт пен қашықтықты және негізгі тұтынушылық нарықтарға дейін тауарларды жеткізу уақытын қысқартуға мүмкіндік беретін ірі көліктік-логистикалық тораптарға жақын жоғарғы қосымша құны бар түпкілікті жинастыру өндірісін орналастыру;

арнайы сауда-экономикалық өндірістерде және қолайлы инвестициялық климаты бар оффшорлық аймақтарда өндірістерді басымдықпен орналастыру және өндірілген өнімдердің одан әрі экспорты.

Қазақстанда ірі трансұлттық корпорациялардың қызметі толық көлемде ұсынылған. Республикада қолданылатын кейбір ТҰК инвестициялары негізінен шикізаттық салаға шоғырландырылған, ал жоғарғы қосымша құны бар тауарлардың өнеркәсіптік өндірісінде инвестициялар айтарлықтай емес. Негізгі себептер - көліктік және логистикалық инфрақұрылымдардың жеткіліксіз дамуы және Еуропа - Азия халықаралық көліктік дәліздерді бағыттары бойынша тиімді қалыптастырудың болмауы.

Сонымен қатар, трансұлттық өндіріс - бұл экономиканы қайта құрылымдау проблемаларын шешуге жол болып табылады, яғни ғылымды қажетсінетін өнімдер, жоғарғы технологиялар өндірісін және өткізуді ұйымдастыру. Трансұлттық инвестицияларды тарта отырып, қазақстандық экономика әлемдегі ірі ТҰК инвестициялық белсенділігінің барлық жинақталған тәжірибесін пайдалана отырып және өндірісті трансұлттандырудың негізгі өңірлік, салалық және стратегиялық ерекшеліктерін ескере отырып әлемдік экономикалық кеңістікке мүмкіндік алады.

3.4. Қазақстандағы транзиттік контейнерлік тасымалдарды дамыту перспективаларын талдау

Қазақстанның Еуропа - Азия бағытының халықаралық контейнерлік тасымалын дамыту үшін елеулі көліктік және транзиттік әлеуеті бар.

Қазақстан Республикасының Үкіметі республиканың транзиттік әлеуетін дамытудың перспективалық бағыттарының бірі ретінде контейнерлік тасымал

көлемін ұлғайту міндетін қойды. 2015 жылға дейінгі Қазақстан Республикасы Көлік стратегиясына сәйкес жуырда Қазақстан тасымалды контейнерлеу деңгейін қазіргі кездегі 4%-дан 15%-ға дейін арттыру жөнінде шаралар қ а б ы л д а у ғ а т и і с .

Республиканың көлік саласының қазіргі заманғы жай-күйі елдің экономикасын дамытудағы және тауарлар өндірісін өсірудегі кедергі фактор болып табылады. Атап айтқанда, тауарлар мен қызметтер құнындағы көлікті құрастырушы ішкі темір жолдары үшін 8% және автомобиль тасымалы үшін 11% деңгейде қалыптасады. Салыстыру үшін - дамушы елдерде бұл көрсеткіш 4 - 4,5%-ды құрайды. Шығындардағы мұндай айырмашылықтар себептерінің бірі өнеркәсіптік тауарлардың ауқымды номенклатурасын тасымалдауға жұмсалатын шығындарды елеулі азайтуға мүмкіндік беретін Еуропа елдерінде контейнерлік тасымалдың жоғары деңгейі болып табылады.

2003 жылы әлемдік контейнерлік нарық 281,4 млн. TEU құрады. Кейбір бағалаулар бойынша контейнерлік жүктасқынының әлемдік көлемін жылына 500 млрд. доллар құрайды. Қазіргі уақытта әлемде осы тасымалдау тәсілі үшін жарамды жүктердің 60 %-нан астамы контейнермен тасымалданады. 1986 жылдан бастап әлемдік контейнерлік тасымалдау көлемі жылына 8-10%-ға өсті. Еуропа, Қытай және басқа да елдер арасындағы жылдық тауар айналымының жыл сайын 5-6 %-ға өсуі жалғасуда.

Сонымен бірге, 2003 жылы әлемдік сауданың өсу қарқыны жағдайында Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауданың көлемі 115 млн. тонна болғанда, тек 3 млн теңге тауар ғана (ЕО мен Қытайдың жалпы сауда көлемінің 2,6%) транзитпен Қазақстан аумағы арқылы өтті. Бұл Қазақстанның көршілес Қытай мен Еуропаның контейнерлік ресурсына қосылмағанын көрсетеді.

3.5. Бірыңғай көліктік-логистикалық жүйе - Ортаазия көліктік-өнеркәсіптік дәлізін құру

Қазақстанның аумағында халықаралық көлік дәлізінің тиімді жұмыс істеуінің негізгі шарты халықаралық көлік дәліздерінің қазақстандық телімдерін жылжыту , жүк тартымдылығын және "шекарадан - шекараға" жіберілетін транзиттік және тікелей контейнерлік жүктерге қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында Қазақстанның негізгі шекаралық өткелдерінде көлік-логистикалық өндірістік орталықтар жүйесін құру болып табылады.

Қазіргі уақытта Ресей мен Қазақстанның шекарасындағы ірі шекаралық темір жол өткелдері Елек 1 станциясы (Ақтөбе облысы), Семиглавый Мар станциясы (Тасқала кенті, Батыс Қазақстан облысы), Озинки станциясы, (Сатаров облысы Ресей), Тобыл (Қостанай облысы), Қытаймен шекарада - Дружба станциясы (

Алматы облысы) болып табылады.

"Қорғас" өту пункті арқылы халықаралық көлік дәлізін дамыту оған объективті тұрғыда енгізілген ОАҚД ресурстарын пайдаланумен байланысты. Осы орайда "Қорғас-Шығыс қақпасы" құрлық портын дамыту ОКӨД-ның мынадай бірыңғай көлік-логистикалық жүйесін құруға бағытталуға тиіс:

Тасқала-Озинки өту пункті көлік шығындарын төмендету және "Транссіб" пен "Солтүстік-Оңтүстік" халықаралық көлік дәліздеріне қарай жүк ағындарын тиімді реттеу көзқарасы бойынша Қытай-Еуропа бағытында реттеуші құрлық портын ұйымдастыру үшін барынша пайдалы нүкте болып табылады. Құрлық порты Поволжье, Орал, Батыс Сібір өнеркәсіптік өңірлерінде жүк көлемін қалыптастыру және Қазақстан мен Ресейдің Каспий теңіз порттары мен "Ақсарай" станциясының ірі темір жол торабы бағыттарына жүк тасқынын бағыттауды қ а м т а м а с ы з е т е д і .

Сонымен, ОКӨД бірыңғай көлік-логистикалық жүйесінің негізгі және өзара байланысты торапты нүктелері ретінде 3 ірі шекара маңы көлік-логистикалық орталығы болуға тиіс және оларды шекара маңы аумағының және ірі көлік тораптары - "Қорғас", "Тасқала" және "Ақтау Теңізпорты" СЭА маңында орналастыру болжанып отыр.

ОКӨД-нің бірыңғай көлік-логистикалық жүйесі екі ірі көліктік бағытты біріктіреді, олар Еуропа - Азия және Солтүстік-Оңтүстік және мына бағыттарда Қытай, Оңтүстік - Шығыс Азия - Еуропа елдері; Үндістан, Иран - Ресей, ТМД елдері, Еуропа; Орталық Азия - Ресей, Еуропа арасындағы темір жол және автомобильді контейнерлік жүк тасқынына қызмет көрсетуге бағытталған.

Тасқала-Озинки өту пункті . Қазіргі уақытта Саратов облысының Озинки темір жол станциясы - Мәскеу - Алматы бағытындағы темір жол қатынасымен жүзеге асырылатын контейнерлік жүктерді өткізудің жалғыз ғана шекаралық пункті. Елек арқылы Алматы - Мәскеу бағытындағы транзиттік контейнерлік поездарға қызмет көрсету жүзеге асырылмайды.

Тасқала өту пункті Ресей - Қазақстан шекараларынан 2 км, Орал қаласынан 105 км және Тасқала кентінен 20 км қашықтықта орналасқан.

Тасқала өту пункті арқылы республикалық маңызы бар Орал - Тасқала - Ресей Федерациясының шекарасы - Саратов - Мәскеу А-29 автомобилдік магистралі өтеді, ол Еуропа және Азия автомобиль жолдарының желісіне мыналар арқылы енгізілген:

болжанатын қазақстандық учаскесі - Саратов - Орал - Атырау - Бейнеу - Ақтау - Бегдаш бағытындағы Солтүстік-Оңтүстік;

Самара - Орал - Ақтөбе - Қызылорда - Шымкент бағытындағы Оңтүстік - Батыс ;

бұдан әрі Тәшкент - Шымкент - Тараз - Алматы - "Қорғас" - Қытай шекарасы

бағытындағы

Батыс - Шығыс .

Қазіргі уақытта Батыс Қазақстан облысында "Тасқала-Озинки" Шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын (бұдан әрі - "Тасқала-Озинки" ШМЫХО) салудың және Ресейдің Саратов облысымен шекаралас жерде арнайы экономикалық аймақ құрудың жобасы әзірленіп жатыр. Осы мақсаттар үшін Батыс Қазақстан облысы әкімдігі автомобиль және темір жол магистральдары арасында орналасқан "Тасқала-Озинки" ШМЫХО айналасынан 150 га аумақты беруді жоспарлап отыр .

"Ақтау теңіз порты" АЭА . "Қорғас" өту пунктінің транзиттік әлеуетін дамытуда осы бағыттағы жүк айналымының елеулі көбеюін қамтамасыз ететін " Солтүстік-Оңтүстік" халықаралық көлік дәлізіндегі негізгі қазақстандық торап ретіндегі Ақтау теңіз портының қызметін үйлестірудің де маңызы зор.

Ақтау теңіз порты Батыс дәлізде (Ақсарай - Қандыағаш - Мақат - Бейнеу - Маңғышлақ) орналасқан және ОКӨД батыс тармағы болып табылады.

2003 жылдан бастап Ақтау теңіз портының аумағында "Ақтау теңіз порты" арнайы экономикалық аймағы қызмет етуде, оны ұйымдастыру қағидаттарының негізінде еркін сауда аймағын, өнеркәсіптік аймағын және көлік-логистикалық орталығын құру жатыр .

Қазіргі уақытта "Ақтау теңіз порты" АЭА аумағын кеңейту" жобасының шеңберінде мультимодальдық көлік-логистикалық терминал құру жобасы бойынша дайындық жүріп жатыр. Осы мақсаттар үшін Маңғыстау облысы әкімдігі "Ақтау теңіз порты" АЭА-ның жанынан 200 га аумақ беріп отыр.

ОКӨД-нің бірыңғай көлік-логистикалық жүйесін құру шеңберінде "Ақтау теңіз порты" АЭА арқылы :

Үндістан, Иран, Таяу Шығыс - "Ақтау теңіз порты" АЭА - Қазақстан - "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА, Қазақстан - Қытай;

Үндістан, Иран, Таяу Шығыс - "Ақтау теңіз порты" АЭА, Қазақстан - Ресей - Еуропа бағыттарындағы жүк тасқынын қалыптастыру көзделуде.

Жуырда Ақтау-порт мамандандырылған станциясын арнайы контейнерлік алаңмен және кран тетіктерімен жарақтандыру туралы техникалық мәселе шешімін табуға тиіс .

Халықаралық "Қорғас-Шығыс қақпасы" құрлық порты, "Тасқала-Озинки" және "Ақтау теңіз порты" АЭА - негізгі ірі жүк аудару пункттері арасында ОКӨД-нің бірыңғай көлік-логистикалық жүйесін ұйымдастыру мүмкіндігі Қазақстан арқылы контейнерлік тасымалдаудың объективті өсуі үшін жағдайлар жасайды .

Орталық Азия елдері немесе Ресей арқылы өтетін осыған ұқсас қазақстандық маршруттардың қазіргі кездегі бәсекесі Қазақстан арқылы өтетін Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық мәртебесі бар көлік дәліздерінің бәсекеге

кабілетті инфрақұрылымын дамыту бойынша жедел шаралар қабылдауды қажет етеді. Қалыптасқан әлемдік тәжірибе транзиттік ағындарды ашудан гөрі, оларды қайта бағыттау қиын екенін көрсетіп отыр.

3.6. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын құрудың әлсіз және күшті жақтарын талдау

Қазақстанның ЕО елдерімен, Қытай және Ресеймен сыртқы сауда құрылымы қазіргі кездегі әлеуетке сай келмейді және Қазақстанның нақты мүмкіндіктерін көрсете алмайды.

Қазақстанның сыртқы сауда қызметін одан әрі дамыту мақсатында сыртқы экономикалық байланыстарды кеңейту - тауар құрылымын әртараптандыру және трансұлттық капиталды ел экономикасына белсенді түрде тарту жолымен сыртқы сауда операциялары географиясын кеңейту қажет.

Континентте ұтымды географиялық орын алып отырған Қазақстанда өз аумағы арқылы трансконтинентальды дәліздерді дамытуға барлық жағдай жасалған.

Бұл орайда Қазақстанға оның батыс өңірлерінің даму бағдарламасының іске асырылуын ескере отырып, "Қорғас-Шығыс қақпасы" ӨСЭА-ны Қытайдан ең алдымен ТМД елдеріне келген жүк тасқынын қалыптастырудағы нақты құрастырушы ретінде ұстап, Қытайдан келген экспорттық-импорттық және транзиттік жүк тасқынының көлеміндегі өз үлесін қамтамасыз етуге тиіс.

Ә л с і з ж а қ т а р ы :

экспорттың шикізаттық бағыттылығы;
қазақстан ішкі нарығының тарлығы;
қазақстандық өңдеу өнеркәсібінің әлемдегі нарықта бәсекеге қабілеттілігінің әлсіздігі;

Қазақстан әзірге ДСҰ-ға және халықаралық сауданы дамытуды қамтамасыз ететін басқа да халықаралық ұйымдарға кірмеген;

Қазақстан мен Қытай кедендік заңнамаларындағы елеулі айырмашылықтардың болуы;

көлік дәліздерінің кедендік, шекаралық және сервистік-сауда-өндірістік инфрақұрылымының жеткілікті дамымағандығы;

стандартталмаған және сертификатталмаған өнімнің әкелінуі;

көлік дәліздерінің қазіргі заманғы сервистік-сауда-өндірістік инфрақұрылымының жоқтығы;

жүкті қайта өңдеу және жүкті аудару жөніндегі қызметтердің толық кешенін қамтамасыз ететін көлік-логистикалық орталықтардың болмауы;

Қазақстан ішіндегі контейнерлік поездарының тиеу әлеуетінің әлсіздігі,

өнеркәсіптің шикізатқа бағытталуы және экспортта контейнерге тиеуге жарамайтын тауарлардың басым болуы;

Қазақстан арқылы Еуропа - Азия трансконтинентальды маршруттар бойынша жүктер қозғалысының логистикалық схемаларының дамымағандығы;

Қазақстан аумағындағы контейнерлік тасымалдаудың жеткіліксіз дамуы, контейнермен тасымалдау деңгейінің төмендігі.

К ү ш т і ж а қ т а р ы :

елеулі шикізат, еңбек және инфрақұрылымдық ресурстардың болуы; республикадағы өндіріс факторлары құнының салыстырмалы түрде төмендігі ;

республиканың ұтымды геоэкономикалық жағдайы және АҚӨ мен Еуропа на р ы қ т а р ы н а ш ы ғ у ы ;

республиканың елеулі көліктік және транзиттік әлеуеті;

Еуропа - Қытай - АҚӨ елдері бағыттары бойынша негізгі халықаралық транзиттік дәліздерінің және әлемдік контейнерлік нарықтарының қиылысындағы республиканың ұтымды географиялық жағдайы;

әлемдік сауданың алдыңғы қатарлы өсу қарқыны және жаңа транзиттік бағыттарды іздеудегі объективті қажеттіліктер (жүктерді қайта өңдеу үшін теңіз порттары қуатының жеткіліксіздігі);

Қазақстанның әлемдік инвестициялық нарықтардағы жоғары инвестициялық р е й т и н г і ;

Қазақстандағы және республиканың негізгі сыртқы сауда әріптестері елдеріндегі саяси тұрақтылық.

М ү м к і н д і к т е р і :

терең өңделетін өнімді экспорттауға, шығаруға бағытталған өзіндік шикізат және әкелінетін ресурстардың базасындағы өндірістердің дамуы;

қолайлы жағдайлардың дамуы - дамыған және индустриялық дамушы елдердің өндірушілерімен субконтрактация, өнеркәсіптік аутсоринг жүйелерін ұйымдастыру арқылы қазіргі заманғы ғылыми ауқымды технологияларды, өндірістерді қалыптастыру мақсатында ірі трансұлттық капиталды тарту үшін сауда-экономикалық аумақтар құру;

кедендік рәсімдерді біріздендіру, сондай-ақ сыртқы экономикалық қызметтің Тауар номенклатурасының кодтарын өзгертуге жол бермеу;

қазақстандық "Қорғас" автомобилдік өткізу пунктінің өткізу қабілеттілігін арттыруға бағытталған кедендік және шекаралық инфрақұрылымды дамыту;

Қытайдан жүк тасқындарын өткізу мен өңдеудің ашықтығын және импорттық операциялардың тиімділігін қамтамасыз ету;

көліктік шығындар мен геоэкономикалық мәні бойынша барынша экономикалық тиімді халықаралық трансконтинентальдық дәліздерді

қазақстандық учаскесін - ОКӨД құру;
қазақстандық шекара учаскелерінде транзиттік контейнерлік жүктерді өңдеу үшін қазіргі заманғы көліктік-логистикалық орталықтарды құру;
халықаралық көлік дәліздерінің негізгі қазақстандық телімдерінде бірыңғай көлік-логистикалық жүйесін құру;
Қазақстанда темір жол, автомобиль көлігін физикалық интеграциясын құру, мультимодальдық тасымалдау жүйесін дамыту;
трансконтинентальдық азиялық дәліздің қазақстандық телімін жылжыту мақсатында трансұлттық көлік-логистикалық корпорацияларды тарту үшін жағдай жасау;
Қазақстан, Қытай, Ресей, Балтық жағалауы елдерінің жүк транзитінің кедендік режимдерін үйлестіру.

Қ а т е р л е р і :

Еуропа - Қазақстан - Азия негізгі трансконтинентальдық бағыттар өтетін елдердегі транзиттік жүктер қозғалысының кедендік режимдерінің айырмашылықтары;

Қазақстандағы және транзиттік мемлекеттердегі техникалық және тарифтік емес кедергілер;

контейнерлік тасымалдауды ұйымдастыру бойынша стандарттар мен талаптардағы мемлекетаралық айырмашылықтар, Қытайдағы, ТМД елдері мен Еуропадағы темір жол аралықтары енінің әртүрлілігі.

3.7. Жобаның Қазақстанның экспорттық және транзиттік әлеуетін дамытудағы үлесін бағалау

3.7.1. "Қорғас-Шығыс қақпасы" құрлық порты арқылы транзиттік тасымалдар көлемінің өсімі

"Қорғас" құрлық портын құру Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағындарының өсуіне елеулі әсерін тигізеді. Негізгі транзиттік жүктер Еуропа мен Қытай арасындағы тасымалдаулар көлемдерінің есебінен игеріледі.

Ең пессимисті болжамдарға сәйкес "Қорғас" құрлық портының болжанған жұмыс істеу сәтінен бастап құрлық порты арқылы өтетін жүк ағынының көлемі 540 мың тоннаға көтеріледі, "Қорғас" құрлық портының жалпы транзиттегі үлесі 4,9% - дан 5,1% - ға дейін өседі.

2015 жылға "Қорғас" құрлық порты арқылы транзиттің үлесін Қазақстанда транзит көлемі 12%-ға дейін, ал Еуропа - Қытай жүк ағынының транзиттік үлесі 7,2%-ға жетеді.

5-кесте. "Қорғас" құрлық порты арқылы жүк ағынының 2006-2015 жылдарға арналған болжамы

--	--	--	--

	2006 ж.	2009 ж.	2015 ж.
Қытай-Еуропа тасымалдарының көлемі, млн.тонна	194,4	258,7	458,3
Қазақстан арқылы транзит	3,3	10,53	33,04
Еуропа-Қытай жүк ағынындағы Қазақстан транзитінің үлесі	2,6%	4,1%	7,2%
Қорғас құрлық порты арқылы транзиттік жүк ағыны	0,16	0,54	3,97
Қорғас құрлық портының үлесі	4,9%	5,1%	12,0%

Қорғас құрғақ порты арқылы транзиттік жүк ағымдарының серпіні
(**Диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз**)

3.7.2. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағының өнеркәсіптік аймағындағы өндіріс көлемінің өсімі

"Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағының өндірістік кешенінің жұмыс істеуінен барынша экономикалық әсерді қамтамасыз ету үшін оны құрылымына Қазақстандағы жанама өндірістер мен салаларды дамыту үшін жүйе құрайтын сипаты бар өндірістер қосылатын болады. Бұл кәсіпорындарды тандау төмендегідей факторлар негізінде анықталады:

Қытай, Еуропа және АТА елдерінің рыногындағы шығарылатын өнімге сұраныс және бағалар бойынша жоғары икемділігі;
ұлтаралық капитал өндірісіне тікелей шетелдік инвестицияларын тарту;
қазіргі заманғы бәсекеге қабілетті технологияларды қолдану.

Алдын ала болжамдарға сәйкес жобалардың инвестициялық құндарының орташа көрсеткіштері, сондай-ақ ТШИ орташа әлемдік рентабельділігі негізінде 6 жылда (2009-2015 жылдар) "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА өнеркәсіптік аймағына шамамен 1608,6 млн. АҚШ доллары тартылады. 2015 жылға бұл аймақтағы өндірістің жылдық көлемі 706,7 млн. АҚШ долларына жетеді, соның ішінде экспортқа шығарылатын өнім - 666,78 млн. АҚШ долларын құрайды.

ТШИ болжамы, Қорғас ШСЭА өнеркәсіптік аймағындағы өндіріс және экспорт көлемі

(**Диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз**)

Қазақстандағы ТШИ орналастыру салаларын, сондай-ақ халықаралық сауданың тауарлық құрылымын талдау Еуропа мен Қытайдың ірі өндірісіне қосымша құн тізбектері арқылы қатыстырылатын аймақтың бастапқы қызмет ету кезеңдерінде ШСЭА өнеркәсіптік аймағы салаларының мына негізгі қатарын көрсетуге

мүмкіндік береді:
құрылыс индустриясы;
ауыл шаруашылығы өнімдерін өңдеу;
жинау өндірісі;

машина жасау (көлік құралдарын, электрлік-техникалық және электрондық

жа б д ы қ т ы

ө н д і р у) .

Болашақта инвестициялық жобаларды іске асыруда перспективалы салалар мыналар болып табылады: химия, металлургия, энергетика, мұнай-химия, фармацевтика өнеркәсібі, ағаш өңдеу, тері өндірісі.

4. Бағдарламаның мақсаттары мен міндеттері

Бағдарламаның мақсаты шекаралық сауда-экономикалық қатынастарды дамыту және Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін дамыту арқылы ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету, экономиканың шикізаттық емес секторларын жеделдете көтеру, үйлесімді аумақтық және геоэкономикалық дамыту, Қазақстан Республикасының әлемдік шаруашылық және сауда жүйесінде тиімді ұстанымдылығы үшін жағдайларды қалыптастыру б о л ы п т а б ы л а д ы .

Бағдарламаның мақсаты мыналарды көздейді:

Қазақстанды шекара маңы сауда-экономикалық қатынастарын дамыту негізінде сервистік-сауда-өндірістік қызметтерді халықаралық деңгейде орындайтын, толыққанды қатысушы ретінде, қолданыстағы халықаралық сауда ж ү й е с і н е е н г і з у ;

халықаралық сауда-экономикалық және өнеркәсіптік ынтымақтастық пен кооперацияның бас магистралі ретінде халықаралық көлік-коммуникациялық д ә л і з д е р д і д а м ы т у ;

халықаралық сауданың қатысушысы ретінде Қазақстанның халықаралық көлік, сауда және кеден саясаты жөніндегі халықаралық құқықтық алаңға кіруі;

елдің тиімді геоэкономикалық дамуы және жаңа өндіруші күштерді өңірлерде орналастыру үшін негізгі тетік болып табылатын көліктік және өндірістік логистика сияқты әлемдік практикада ілгерінді дамушы тетіктерді қолдану негізінде Қазақстанда өндірілетін тауарлар мен қызметтердің бәсекеге қабілетті өзіндік құнын қамтамасыз ету;

Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдаланудан экономикалық барынша тиімділікті қамтамасыз ету жөніндегі халықаралық көліктік дәліздердің қызмет-сауда-өндірістік инфрақұрылымын дамыту;

Еркін сауда аймақтарын, шекаралық сауда-экономикалық аймақтарды құру және шетелдік инвестицияларды, ұлтаралық компаниялардың өндірістік қуаттарын және халықаралық операторлардың қызметтерін тарту үшін олардың негізінде ашық экономикалық жағдайлар туғызу;

Қазақстан мен Қытай арасындағы кедендік статистикадағы ауытқушылықтарды еңсеру бойынша, сыртқы сауда қызметі бойынша, мониторинг және екі ел арасындағы экспорттық-импорттық операцияларды

болжау бойынша жағдайлар туғызу;

дайын өнімнің экспортері ретінде Қазақстанның экономикасы үшін елеулі әлеуеті бар барынша тез өсіп келе жатқан ауқымды жүк тасқындарының бірі ретінде халықаралық контейнерлік жүк тасымалдауды дамыту жөніндегі халықаралық көліктік-өнеркәсіптік дәлізді Ортаазиялық көліктік-өнеркәсіптік дәліз - ОКӨД-ді кең көлемді әзірлеу;

халықаралық дәліздің көліктік-логистикалық инфрақұрылымын дамыту, оның ішінде Еуропа - ТМД - Ресей - Қазақстан - Қытай - Оңтүстік - Шығыс Азия елдері бағытындағы жүк ағынына қызмет көрсететін сервистік-сауда-өндірістік жүйесін құру мақсатында жоспарланып отырған "Тасқала-Озинки" және "Ақтау теңіз порты" АЭА көліктік-логистикалық орталығы бар халықаралық транзиттік дәліз жүйесіндегі жүктерді тасымалдау кезінде бірыңғай кедендік бақылауды қ а м т а м а с ы з е т у ;

Қазақстанның ДСҰ-ға кіруі үшін барабар жағдайлар жасау; ШЫҰ мен ЕурАзЭҚ шеңберінде өңірлердің әлеуметтік-экономикалық дамуын, оларды халықаралық сауда және өндіріс жүйесіне енгізу мақсатында халықаралық қазақстан-қытай және қазақстан-ресей шекара маңы ы н т ы м а қ т а с т ы ғ ы н д а м ы т у ;

Қытаймен және Ресеймен, ТМД және Балтық жағалауы, Еуропа және Азия елдерімен кең ауқымды және өзара тиімді сауда-экономикалық ы н т ы м а қ т а с т ы қ т ы н ы ғ а й т у ;

трансұлттық технологиялық тізбек-халықаралық субконтрактация мен аутсорсинг жүйесіне енгізу, республиканың өнеркәсіптік және көліктік әлеуетін пайдалана отырып, Қазақстан аумағында континентальдық технологиялық тораптарды қалыптастыру жолымен ұлттық өнеркәсіптің экспорттық әлеуетін д а м ы т у ;

Еуропа - Ресей - Қазақстан - Қытай - АТӨ өнеркәсіптік кооперациясы негізінде индустриялық дамудың басым бағыттарын дамыту; жүк тарту, Қытайдан, АТӨ және ТМД, Еуропа мен Таяу Шығыс елдерінен Қазақстанның көлік дәліздеріндегі жүк көлемі мен жүк ағындарын қалыптастыру үшін қолайлық жағдайлар жасау жолымен Қазақстанда контейнерлік тасымалдарды ұ л ғ а й т у ж әне дамыту;

Қазақстанның көлік саласының дамуын ынталандыру-ұлттық тасымалдаушыларды, экспедиторларды, логистрлерді, навигациялық жүйелерді, ақпараттық технологиялар мен өңірлік-сервистік-сауда-өндірістік орталықтарды дамыту ү ш і н жағдайлар ж а с а у ;

Қазақстанның инвестициялар мен сақтандырудың халықаралық нарықтарына ш ы ғ у ы ;

басқарудағы озат тәжірибені енгізу, ұлттық кадрлардың біліктілігін арттыру

және Қазақстан Республикасы халқының жұмыспен қамтылушылығын ұлғайту үшін жағдайлар жасау.

Бағдарламаның міндеттері :

бірінші кезеңінде нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру (2007-2009 жылдар) ;

Қазақстан Республикасының ШЫҰ, ЕурАзЭҚ шеңберінде көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық ауқымда қатысу үшін жағдайлар әзірлеу және жасау;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ның базалық элементі ретінде "Қорғас" ШМЫХО-ны одан әрі дамыту үшін алғышарттар жасау;

Қазақстан Республикасының аумағында халықаралық Ортаазия көлік-өнеркәсіп дәлізінің тиімді жұмыс істеуі үшін жағдайлар қалыптастыру;

Қазақстанның темір жол, автомобиль көлігінің нақты ықпалдасуына арналған жағдайларды қамтамасыз ету;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" және "Тасқала-Озинки" ШСЭА құру және дамыту.

5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетігі

5.1. Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру

Нормативтік-құқықтық базаны одан әрі жетілдіру үшін мыналар көзделеді:

ДСҰ халықаралық нормаларына және Дүниежүзілік кеден ұйымының Кедендік Ынтымақтастығы Кеңесінің хаттамасымен өзгертілген 1999 жылғы 26 маусымдағы Кедендік рәсімдерді оңайлату және үйлестіру туралы Халықаралық конвенцияны өзгерту туралы (бұдан әрі - Киот конвенциясы) 1973 жылғы 18 мамырдағы Кеден рәсімдерін оңайлату және үйлестіру туралы Халықаралық конвенцияға сәйкес арнайы кедендік режимі бар шекаралық сауда-экономикалық аймақ ретінде "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА құрудың нормативтік-құқықтық базасын әзірлеу ;

Халықаралық жалпы қабылданған нормаларына сәйкес, сондай-ақ Қытаймен, Ресеймен, Балтық теңізі жағалауы елдерімен және өзге де елдермен жасалған екі жақты сауда-экономикалық және тарифтік келісімдер негізінде шекаралық сауда мен шекаралық ынтымақтастықты реттейтін нормативтік құқықтық базаны әзірлеу және жетілдіру ;

Республиканың ДСҰ-ға кіруге дайындығы жөніндегі жұмысты одан әрі жүргізу ;

Қазақстанның халықаралық сауда объектілерін реттейтін міндетті халықаралық шарттарға, оның ішінде Киот конвенциясына қосылуы;

Қазақстанның халықаралық көлік дәліздері мен контейнерлік

тасымалдауларының жұмыс істеуі жөніндегі халықаралық шарттарға қосылуын қамтамасыз ету.

5.2. Қазақстанның Шанхай ынтымақтастық ұйымы, Еуразия ынтымақтастық қоғамдастығы шеңберінде көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық ауқымда қатысуы үшін жағдайлар әзірлеу және жасау

Қазақстанның ШЫҰ, ЕурАзЭҚ шеңберінде көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық ауқымда қатысу үшін жағдайлар әзірлеу және жасау мақсатында:

Қазақстанның ШЫҰ шеңберінде көп жақты экономикалық ынтымақтастық мәселелері бойынша толық қатысуы үшін жағдайлар жасау;

Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасы Үкіметінің арасындағы Қытай еркін сауда аймағы (Қорғас қала порты) мен қазақстандық "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА арасындағы бәсекелесті болдырмау мақсатында халықаралық еңбек бөлінісі жөніндегі және көліктік дәлізді пайдалану жөніндегі келісімге қол қою;

ЕурАзЭҚ бағдарламаларын дамыту үшін, атап айтқанда қайта қаралған Киото Конвенциясы негізінде кедендік рәсімдерді оңайлату және үйлестіру жөнінде жағдайлар жасалады;

ЕурАзЭҚ шеңберінде жалпы экономикалық кеңістікті дамыту, өнеркәсіптік және технологиялық ықпалдасу үшін жағдайлар жасалады;

Қазақстанның, Ресей мен Қытайдың сауда-экономикалық қатынастарын ұйымдастырудың элементі ретінде "Қорғас" ШМЫХО-ны одан әрі дамыту бойынша жағдайлар жасалады;

Алматы, Тараз, Шымкент, Қызылорда, Ақтөбе және Орал қалаларының геоэкономикалық ресурстары негізінде көліктік дәліздер бойында мамандандырылған технопарктік аймақтар құрылады.

5.3. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағының базалық элементі ретінде "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын одан әрі дамыту үшін алғышарттар жасау

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ның тиімді жұмыс істеуіне арналған алғышарттар жасау үшін мына төмендегі кезеңдер көзделеді:

Дайындық кезеңінде (2007-2009 жылдар) "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ның базалық элементі ретінде "Қорғас" ШМЫХО-ны одан әрі дамыту

жоспарланады, мыналар болжанады:

Кедендік және шекаралық инфрақұрылымды дамыту, оның ішінде "Қорғас" қазақстандық автомобиль өткізу пунктiнiң өткізу қабілетін ұлғайту;

Қорғас өзенінің оң жағалауында жағалау нығайтқыш дамба мен сол жағалауда ұзындығы кемінде 1500 метр соған ұқсас құрылыс салу арқылы "Қорғас" ШСЭА аумағын инженерлік қорғау жөнiндегi шараларды қамтамасыз ету ;

кәріздік арна бойынша сарқындыларды ұйымдастыру үшін Қорғас өзенінің арнасында ағын бағыттайтын дамбалар салу;

өзеннің арнасын тереңдету және түсінділерді тазарту бойынша жыл сайынғы пайдалану жұмыстары ;

Қорғас өзенінің таудан басталатын (Басқыншы ауылы) ауданында сел тасқынын ұстайтын құрылыстар салуды көздеу;

өрт сөндіру деполарын салу;

Қытайдан тауарлардың, көлік құралдарының өтуін және өңделуінің ашықтығын қамтамасыз ету ;

Қытай тарабымен бірлесіп, сыртқы экономикалық қызметке қатысушылардың есепке алынбаған тауар айналымының нақты көлемін айқындауға мүмкіндік беретін қазақстандық тарап деректерін пайдалану мақсатында екі елдің сыртқы саудасының "айна" статистикасы негізінде кедендік әкімшілік етуді жетілдіру ;

ақпарат алмасудың бірыңғай пішімін әзірлеу, қытай тарабымен жүктерді тіркеу және кедендік ресімдеу рәсімдерін келісу ;

халықаралық стандарттар мен нормаларды, саудадағы техникалық кедергілерді еңсеруді ескере отырып, өнім сапасы саласындағы стандарттау, сертификаттау және инспекциялық бақылау аясында Қазақстан мен Қытай арасындағы екі жақты сауда-экономикалық қатынастарын үйлестіру жөнiндегi іс-шараларды жүргізу ;

шекара маңы саудасымен байланысты тараптардың мүмкін болатын қауіптерде ұлттық қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнiндегi шараларды қабылдау (экономикалық, экологиялық, санитарлық-эпидемиологиялық және ветеринарлық қауіпсіздік) ;

халықаралық терроризм, діни экстремизм және есірткі трафигі проблемаларын шешу бойынша бірлескен әдістер әзірлеу ;

табиғатты қорғау шараларын және жобаларын әзірлеу ;

санитарлық-эпидемиологиялық, ветеринарлық, фитосанитарлық және карантиндік қадағалау жөнiндегi мәселелерді шешу ;

көші-қон бақылау және жұмыс күшінің ауысуын реттеу ;

қаржылық нарықты дамыту, оның ішінде бірлескен банктік операцияларды

және сыртқы сауда жүйесіндегі сақтандыруды дамыту;
елдердің индустриялық және технопарктік аймақтарымен, оның ішінде кластерлік бастамаларды дамыту бөлігінде өзара іс-қимыл жасауы;
ақпарат алмасу (ғылыми-техникалық, коммерциялық және заңдық), импорттық, экспорттық және транзиттік жүк ағындарының мониторингін жүргізу;

кәсіпкерлер үшін шекара маңы саудасы мәселелері бойынша консалтингтік қызметтер көрсету;

өзара тиімді трансшекаралық жобаларды іске асыру үшін мемлекеттік және жеке бастамаларды тарту.

Инвестициялық кезеңде 2007-2008 жылдар ішінде инфрақұрылымды салудың жобалық және бағдарламалық шешімдеріне сәйкес (инженерлік, коммуникациялық және өндірістік) инвестициялық және ұйымдық сипаттағы негізгі іс-шараларды жүзеге асыру жоспарлануда.

Негізгі кезең ішінде 2009 жылдан бастап "Қорғас" ШМҰО-ны салуды аяқтау және оның толық көлемде жұмыс істеуінің басталуы жоспарланады.

"Қорғас" ШМҰО аймағында 120 гектарға мына объектілер орналасады: бизнес-орталық, банктердің және сақтандыру компанияларының офистері; әлеуметтік-тұрмыстық инфрақұрылым объектілері, қоғамдық тамақтандыру пункттері;

жүктерді сақтауға және өңдеуге арналған мамандандырылған автоматты қойма үй-жайлары, сертификаттау орталықтары, санитарлық-карантиндік пункттер;

көлік-экспедициялық брокерлік фирмалар, туристік фирмалар т.б.; сауда-жәрмеңкелік кешені мен көтерме-бөлшек саудасы орталығы; әкімшілік ғимараттар мен офистер; ақпараттық-логистикалық орталық; сауда және туристік өкілдіктер; мәдени блок, этнографикалық парк; мемлекеттік-бақылау қызметтеріне арналған үй-жай (кедендік, шекаралық, санитарлық-эпидемиологиялық т.б.);

қазақстан-қытай сауда аймағы ішінде азаматтар мен тауарлардың еркін ауысуына арналған "Қорғас" (Қытай) қала портының ұқсас жапсарлас аумағын қатыстыратын дәліз;

Бағдарлама осы кезеңде Киото Конвенциясына сәйкес жұмыс істейтін "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА құрылымында халықаралық құрлық портын құруды көздейді.

Құрлық порты сауда-экономикалық аймақтың өзін өзі құрайтын өзегі болып табылады және 2011 жылы пайдалануға беріледі.

Құрлық порты - теңіз порттарының, бұл жағдайда Азия мен Еуропаның тынық мұхиты және атлант порттарының қызметін құрлықтағы реттеушісі болып табылатын көлік-логистикалық торап.

Ірі Халықаралық логистикалық орталық құратын Құрлық порты бірінші кезекте Қытай және Ресеймен транзиттік, экспорттық-импорттық операцияларды жүзеге асыру мақсатында жұмыс істейді, мұнда экспорттық-импорттық тасымалдарда қазақстандық және халықаралық үлес негізінде жүктерді тасымалдау, жинақтау, түсіру, қоймалау, қайта өңдеу, кедендік өңдеуді жеделдету, логистикалық қызметтердің экспорттық дайындау және жүзеге асыру, тасымалдың ілгерінді технологиясын қолдану, операторлар мен экспедиторлар жүйесін реформалау және дамыту, көліктің қауіпсіз жұмыс істеуін қамтамасыз ету, навигациялық және телематикалық жүйелерді дамыту бойынша көрсетілетін қызметтер жүйесінің сапасы арттырылатын болады.

"Қорғас-Шығыс қақпасы" халықаралық құрлық порты мыналарды көздейді: көтерме бөлшек саудасының, телекоммуникациялық қызметтердің орталығын, ақпараттық-логистикалық орталықтарды, қоғамдық тамақтандыру пункттерін, санитарлық-карантиндік пунктті, жүктерді сақтау мен өңдеуге арналған мамандандырылған автоматты қойма үй-жайларын, сертификаттау орталықтарын, көлік-экспедициялық және брокерлік фирмаларды, сақтандыру компанияларын, туристік фирмаларды т.б. қалыптастырады;

қазіргі заманғы технологиялық жабдығы бар инженерлік-техникалық құрылыстар кешенін білдіретін уақытша сақтау қоймаларының қызметтерін қоса алғанда, көрсетілетін қызметтердің кең ауқымы бар көліктік-логистикалық терминалдық кешендері;

қазақстан-қытай сауда аймағы ішінде азаматтар мен тауарлардың еркін өтуіне арналған "Қорғас" (Қытай) қала портының ұқсас жапсарлас аумағын қатыстыратын дәліз;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА құрылымында халықаралық құрлық портын құру мақсатында:

Халықаралық құрғақ порт үшін, порттың өндірістік бөлігі қалыптасатынын ескере отырып, 10 шаршы шақырым аумақ бөлу;

құрғақ порттың аумағын игерудің дайындық іс-шараларын әзірлеу жөніндегі жобалық-зерттеу жұмыстарын жүргізу;

құрғақ портты қуат көзімен қамтамасыз ету бағдарламасын әзірлеу;

сумен қамтамасыз ету және тазарту;

ғимараттарының жобаларын әзірлеу;

портты бөлшектеп жоспарлау жоспарын әзірлеу;

порт аумағын дайындау жөніндегі жұмыстарды жүргізу;

портты салудың техника-экономикалық негіздемесінің жобасын әзірлеу;

п о р т т ы ң к ұ р ы л ы с ы ;

Ляньюньгань-Үрімші трансқытай темір жол магистралін Қазақстан Республикасы Оңтүстік көліктік дәлізімен байланыстыратын Қорғас (Ынталы кенті) - Сарыөзек темір жолының учаскесін салу;

Қорғас өту пунктiнен Ынталы кентiне дейiн автомобиль жолын салу;

Қорғас - Алматы автомобиль жолын жаңарту, инфрақұрылымын салу және халықаралық стандарттарға келтіру;

қауіпті, стандарт емес, арнайы жүктерді сақтау, өңдеу, асыру және жинау үшін арнайы арналудағы құрлық порт ретінде Сарыөзек станциясында терминалды қуаттар салу.

Бағдарлама экспорттық бағыты бар бәсекеге қабілетті өндірістерді орналастыру үшін "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-да жағдайлар жасауды көздейді. Порттық аймақтарда орналасатын мамандандырылған логистикалық өндірістер транзакциялық шығындарды барынша қысқартып, шикізат пен жинақтауыштарды жеткізушілер, аутсорлер мен суюконтрактерлер - аралас өндірістердің қызметін қамтамасыз етеді.

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА Алматы облысының Панфилов ауданының шекара маңы аумағында 50 шаршы шақырым жерді алып жатқан төменде келтірілген объектілерден құралған халықаралық сауда-экономикалық аймағы б о л ы п т а б ы л а д ы :

ірі ұлтаралық корпорациялардың, қазақстандық және қытайлық өндірушілердің өндірістік қуаттарын орналастыруға арналған аймақтар;

әкімшілік-тұрмыстық объектілер;

инженерлік-коммуникациялық объектілері;

терминалды объектілер;

селитебті аймақтар.

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ны құру "Қорғас" өту пунктi мен Ынталы кентiнiң арасында орналасатын шекара маңы аймағының 50 шаршы метрiн бөлуді болжайды. Осы Бағдарлама бойынша қарастырылып отырған кезеңде "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА қатысушыларының өндірістік объектілерін орналастыру үшін барлық дайындық жұмыстары жүргізілетін болады.

Бұл мақсатта Бағдарламада мыналарды көздейді:

ШСЭА аумағын игерудің дайындық іс-шараларын әзірлеу жөнiндегi жобалық-iздестiру жұмыстарын жүргiзу;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА қуат көзімен қамтамасыз ету жобасын ә з і р л е у ;

сумен қамтамасыз ету және тазарту құрылыстарының жобаларын әзірлеу;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА егжей-тегжейлі жобалау жоспарын әзірлеу;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА аумағын дайындау бойынша жұмыстарды

ж ү р г і з у ;

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА инженерлік және инфрақұрылымдық қамтамасыз ету құрылысының жобасын әзірлеу.

5.4. Ортаазия көліктік-өнеркәсіптік дәлізінің қазақстандық бөлігінің тиімді жұмыс істеуі үшін жағдайларды қалыптастыру

Қазақстанның аумағында халықаралық көліктік дәліздердің тиімді жұмыс істеуін үшін жағдайлар жасау мақсатында мыналар болжанады:

Қорғас өту пункті инфрақұрылымын одан әрі жетілдіру, экспорт-импорттық және транзиттік контейнерлік жүк тасымалдарына қызмет көрсету жөніндегі қазіргі заманға сай халықаралық "Қорғас-Шығыс қақпасы" көліктік-логистикалық орталығын салу;

Қазақстанның көліктік инфрақұрылымы мен порттарын халықаралық ақпараттық және анықтамалық жүйелерге енгізу;

Алматы, Тараз, Шымкент, Қызылорда, Ақтөбе және Орал қалаларының геоэкономикалық ресурстары негізінде ОКӨД бойында мамандандырылған технопарктік аймақтар құру.

"Қорғас" және "Тасқала" (Батыс Қазақстан облысы) - Озинки (Ресей) негізгі өткізу пункттерінде көліктік-логистикалық өндірістік орталықтардың жүйесін құру ;

Мемлекеттік бақылаушы органдардың бірыңғай технологиялық жүйесін қалыптастыру және кедендік, шекаралық рәсімдерді біріздендіру бойынша " Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА, "Тасқала-Озинки" ШСЭА және "Ақтау теңіз порты" АЭА құрылымында халықаралық құрлық порттарын біріктіретін ОКӨД жүйесінің Бірыңғай көліктік-логистикалық жүйесін құру.

5.5. Қазақстанның темір жол, автомобиль көлігінің нақты ықпалдасуына арналған жағдайларды қамтамасыз ету

Ірі теңіз порттарының қызметін реттеуші ретінде және Қазақстанның, Ресей, Азия мен Еуропаның көлік тораптарында жұмыс істейтін мультимодалдық құрлық портын құру жолымен Қазақстанның темір жол, автомобиль көлігін нақты ықпалдастыруға арналған жағдайларды қамтамасыз ету.

5.6. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағы және "Тасқала-Озинки" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын құру және дамыту

"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА мен "Тасқала-Озинки" ШМЫХО Қазақстан, Қытай мен Ресей арасындағы шекара маңы сауда-экономикалық ынтымақтастығын толық ауқымда дамыту және сыртқы нарықтарға шығуды камтамасыз ететін көлік-коммуникациялық дәлізді қалыптастыру және елдің өңірлік әрі әлемдік экономикаға ықпалдасуы шеңберінде құрылатын болады.

6. Қажетті ресурстар және оларды қаржыландыру көздері

Қаржыландыру көздері республикалық бюджет қаражаты, жеке инвесторлардың, ұлттық компаниялардың өз қаражаты, даму институттарының тікелей инвестициялары, екінші деңгейдегі банктердің және басқа да қаржы институттарының қарыз қаражаты болып табылады.

Бағдарламаны іске асыруға 2007 жылға республикалық бюджеттен 1 627,0 млн. теңге мөлшерінде қаражат жұмсалады. 2008-2009 жылдарға арналған шығыстардың көлемі тиісті қаржы жылына Республикалық бюджет туралы Қазақстан Республикасы Заңына сәйкес белгіленеді.

7. Бағдарламаны жүзеге асырудан күтілетін нәтижелер

Бағдарламаны іске асыру Қазақстанның әлемдік нарықтарға шығуы, Қазақстан Республикасының әлемдік шаруашылық ету жүйесінде тиімді ұстанымы үшін нақты жағдайлар жасауға мыналар арқылы ықпал ететін болады:

2011 жылға Қазақстанның сыртқы операцияларын тиімді басқару, жоспарлау;

Қазақстанның 2011 жылға қарай халықаралық еңбек бөлінісі жүйесіне, көлік, логистика, сауда және экспорттық өндіріс саласына бәсекеге қабілетті енуі үшін "өсу нүктесіне" экономикалық дамуы;

Қазақстан Республикасының өндірістік кооперациялар, субконтракциялар мен аутсорсинг түріндегі халықаралық технологиялық тізбектерге, инновациялық технологияларды дамытуға және басқарудың халықаралық тәжірибесіне қатысуы;

Қазақстанның 2009 жылға ШЫҰ шеңберіндегі көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық қатысуы үшін халықаралық маңызды объект ретіндегі "Қорғас" ШМЫХО қазақстандық бөлігінің қалыптасуы;

Қазақстанның көліктік жүйесін және 2011 жылы халықаралық контейнерлік тасымал саласындағы ОКӨД-ның трансазиялық транзиттік дәлізінің қазақстандық учаскесінің сауда-өндірістік инфрақұрылымын дамыту;

Қазақстан Республикасының көліктік жүйесін және 2011 жылы халықаралық контейнерлік тасымал саласындағы Ортаазия көліктік-өнеркәсіптік дәлізі -

трансазиялық транзиттік дәлізінің қазақстандық учаскесінің сауда-өндірістік инфрақұрылымын дамыту;

Ресей және Қытаймен сауда-экономикалық ынтымақтастығын дамыту және Оңтүстік - Шығыс Азия, Еуропа, Ресей және ТМД басқа да елдерімен сыртқы сауда байланыстарын көп жақты дамыту;

2008 жылы Қазақстан мен Қытай арасындағы халықаралық бәсекелестікті болдырмау үшін "Қорғас - Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағы қызметінің сервистік, өндірістік және көліктік аспектілері бойынша халықаралық еңбек бөлінісі жөніндегі келісімге қол қою;

2011 жылы Қазақстанның инвестициялардың және халықаралық сақтандырудың халықаралық нарығына шығуы;

өндірістік қуаттарды және ірі ТҰҚ қызметінің операторлық мүмкіндіктерін және әлемдік брендтерді орналастыру;

халықаралық басқару тәжірибесін алу;

көліктік және логистикалық қызметтер саласында халықаралық стандарттар мен жаңа технологияларды енгізу;

тасымалдаудың озық технологияларын қолдану, операторлар мен экспедиторлар жүйесін қайта қалыптастыру және дамыту, көліктің қауіпсіз қызмет етуін қамтамасыз ету, халықаралық стандарттарға сәйкес навигациялық және телематикалық жүйелерді дамыту;

Қазақстанның, Қытайдың және Ресейдің кооперациялық байланыстарын кеңейту, қазақстандық өнімді өткізудің жаңа рыноктарын құру;

Қазақстанның шекаралық аймақтарының индустриялық-инновациялық инфрақұрылымын дамыту;

Алматы, Тараз, Шымкент, Қызылорда, Ақтөбе және Орал қалаларының геоэкономикалық ресурстары негізінде көліктік дәліздер бойында арнайы технопарктік аймақтарды дамыту;

Қазақстан өнеркәсібінің құрылымын қазіргі заманғы ғылымды қажетсінетін технологияларды тарту;

жоғары білікті мамандарды тарту және қосымша жұмыс орындарын ашу, жергілікті қызметкерлердің біліктілігін арттыру.

8. "Қорғас" халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығын одан әрі дамыту бағдарламасын іске асырудың 2007-2009 жылдарға арналған іс-шаралар жоспары (I-кезең)

р/с N	Іс-шара	Аяқталу нысаны	Орындау үшін жауаптылар	Орындау мерзімі	Болжамды шығыстар (млн. теңге)
1	2	3	4	5	6
1	.				

Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру					
1.1.	"Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын құру туралы Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасын әзірлеу	Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығы	ИСМ (жинақтау), ЭБЖМ, СІМ, Алматы облысының әкімдігі	2008 жылғы 1-тоқсан	Қажет емес
1.2.	1999 жылғы 26 маусымдағы өзгерістерімен 1973 жылғы 18 мамырдағы Кеден рәсімдерін оңайлату және үйлестіру туралы Халықаралық конвенциясына қосылу	ИСМ-ге ақпарат	Қаржымині, СІМ	2008-2009 жж., 20 қаңтарға және 20 шілдеге	Қажет емес
1.3.	Мемлекеттік бақылаушы органдардың өзара іс-қимылының бірыңғай технологиялық жүйесін және кедендік, шекаралық рәсімдерді жүргізуді біріздендіру жөніндегі "Қорғас-Шығыс қақпасы", "Тасқала-Озинки" халықаралық құрлық порттарын, "Ақтау теңіз: порты" АЭА-ны біріктіретін ОКӨД бірыңғай көліктік-логистикалық жүйесін құру туралы Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулысының жобасын әзірлеу	Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы	ИСМ (жинақтау), ККМ, СІМ, Қаржымині, ҰҚК ШҚ	2007 жылғы 2-тоқсан	Қажет емес
1.4.	Қазақстан мен Ресей арасындағы "Тасқала-Озинки" ШМҰХО-ны құру туралы үкіметаралық келісімнің жобасын әзірлеу	Келісім жобасы	ИСМ, СІМ, ЭБЖМ, Батыс Қазақстан облысының әкімдігі	2008 жылғы 1-тоқсан	Қажет емес
1.5.	Қазақстан Республикасы Президентінің "Тасқала-Озинки" шекара маңы сауда-экономикалық аймағын құру туралы" Жарлығының жобасын әзірлеу	Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығы	ИСМ (жинақтау), ЭБЖМ, СІМ, Батыс Қазақстан облысының әкімдігі	2008 жылғы 3-тоқсан	Қажет емес
2. Қазақстанның Шанхай ынтымақтастық					

<p>ұйымы, Еуразия ынтымақтастық қоғамдастығы шеңберінде көп жақты сауда-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайтуға толық ауқымда қатысуы үшін жағдайлар әзірлеу және жасау</p>					
<p>2.1.</p>	<p>Қытай аймағы мен еркін сауда және "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА арасындағы бәсекелестікті болдырмау мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасы Үкіметінің арасында халықаралық еңбекті бөлу жөнінде келісім жобасын дайындау</p>	<p>Келісім жобасы</p>	<p>ИСМ (жинақтау), Қаржымині, СІМ</p>	<p>2008 жылғы 2-тоқсан</p>	<p>Қажет емес</p>
<p>3. "Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА-ның базалық элементі ретінде "Қорғас" ШМҰХО-ны одан әрі дамыту үшін алғышарттар жасау</p>					
<p>3.1.</p>	<p>"Қорғас" ШМҰХО-ның инфрақұрылымын қалыптастыру</p>	<p>Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп</p>	<p>ИСМ, "Қорғас" ШМҰХО АҚ</p>	<p>2009 жылғы 30 қаңтарға</p>	<p>2007 жыл - 1627,0</p>
<p>3.2.</p>	<p>"Қорғас" ШМҰХО-ны және Қорғас кентін инженерлік қорғау жөніндегі мәселелерді пысықтау</p>	<p>ИСМ-ге ақпарат</p>	<p>ТЖМ, Алматы облысының әкімдігі, "Қорғас" ШМҰХО АҚ</p>	<p>2007 жылғы 20 шілдеге</p>	<p>Қажет емес</p>
<p>3.3.</p>	<p>"Қорғас" ШМҰХО-ның қазақстандық және қытай бөліктерінің арасында бөлгіш су арнасын салу жөніндегі мәселелерді пысықтау</p>	<p>ИСМ-ге ақпарат</p>	<p>АШМ, ҰҚК ШҚ, Алматы облысының әкімдігі, "Қорғас" ШМҰХО АҚ</p>	<p>2007 жылғы 20 шілдеге</p>	<p>Қажет емес</p>
<p>3.4.</p>	<p>"Қорғас" ШМҰХО және "Тасқала-Озинки" ШМҰХО аумағындағы бақылаушы органдардың өзара іс-қимылының технологиялық схемасы</p>	<p>Бірлескен бұйрық</p>	<p>Қаржымині, ИСМ, ЭБЖМ, АШМ, ҰҚК,</p>	<p>2007 жылғы 2-тоқсан</p>	

	жөніндегі мәселелерді пысықтау		ДСМ, "Қорғас" ШМЫХО АҚ		Қажет емес
3.5.	"Қорғас" ШМЫХО аумағында кеден және басқа да бақылаушы органдарға арналған әкімшілік ғимараттары мен құрылыстарын салу жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	Қаржымині, ККМ, ДСМ, АШМ, ЭБЖМ, ҰҚК, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.6.	"Қорғас" ШМЫХО баратын /одан келетін жеке адамдардың тауарларын, көлік құралдарын кедендік бақылау мен кедендік ресімдеу өндірісі мақсатында жабдық сатып алу және оны орнату жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	Қаржымині, ЭБЖМ, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.7.	"Қорғас" кеденінің штат санын ұлғайту жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат, Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	Қаржымині(жинақтау), ЭБЖМ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.8.	"Мемлекеттік шекара туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес "Қорғас" ШМЫХО ауданында Ұлттық қауіпсіздік комитеті Шекара қызметінің бөлімшелері үшін қосымша әкімшілік ғимараттармен құрылыстар салу жөніндегі мәселелерді пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ (жинақтау), ҰҚК ШҚ, ЭБЖМ, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 30 шілдеге	Қажет емес
3.9.	ҰҚК ШҚ арнайы техникалық көлікті қарау құралдарын, еркін айналымнан алынған жасырын орналастырылған заттарды (қару-жарақ, оқ-дәрі, жарылатын, улайтын, есірткі және психотроптық заттар, радиоактивтік материалдар және басқалар) табу жөніндегі өткізу бақылау пункттері үшін жабдықтарды сатып алу және орнату жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ҰҚК, ЭБЖМ, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес

3.10.	Техникалық байланыс деректерді беру құралдарымен диспетчерлік байланыс, қалалық автоматтық байланыс, телефон байланысы, арнайы байланыс, ұялы және стационарлық УҚТ радиобайланыстар) қамтамасыз ету жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ҰҚК, ЭБЖМ, АБА, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.11.	Бейне қадағалау, үй-жайға кіруді бақылау жүйелерімен, күзет дабылдарымен, өрттен қорғау дабылдарымен және өртке қарсы автоматикамен қамтамасыз ету мәселелерін пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ҰҚК, ЭБЖМ, ТЖМ, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.12.	Бірыңғай деректер банкі және "Қорғас" ШМЫХО-на / одан шығатын адамдарды тіркеу бойынша арнайы бағдарламалық қамтамасыз етуді жасау, инфрақұрылымды салу және оны азаматтардың көлікпен келуін және кетуін бақылауды қамтамасыз етуге арналған жабдықпен қамтамасыз ету мәселелерін пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ПМ, СІМ, ЭБЖМ, ҰҚК, АБА, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.13.	"Қорғас" ШМЫХО аумағында полиция бөлімін құру, полиция бөлімінің кадрлық және материалдық-техникалық қамтамасыз етілушілігі жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ПМ, Алматы облысының Ішкі істер департаменті, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
3.14.	"Қорғас" полиция бөлімі үшін республикалық бюджет есебінен қаржыландырылатын ішкі істер органдары қызметкерлерінің штат санын ұлғайту мәселелерін пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ПМ (жинақтау), ЭБЖМ	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
	Халықаралық талаптарға сәйкес келтіру мақсатында тамақ және басқа да өнімнің қауіпсіздігі			2007 жылғы	

3.15.	саласындағы қолданыстағы нормативтік-құқықтық актілерге талдау жүргізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне есеп	ИСМ (жинақтау), АШМ, ДСМ	3 0 шілдеге	Қажет емес
3.16.	Тамақ, ауыл шаруашылығы, құрылыс, ағаш өңдеу, ж и h а з , электрлік-техникалық, тоқыма, аяқ киім, парфюмерлік-косметикалық өнеркәсіп, тауарлары, тұрмыстық химия, тұрмыстық техника тауарлары автокөлік құралдары т.б. бойынша сынақ орталықтарын құру мәселелерін пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ (жинақтау), АШМ, ДСМ, ЭБЖМ	2007 жылғы 3 0 шілдеге	Қажет емес
3.17.	СТ РК ИСО/МЭК 17025 стандарты бойынша сынақ зертханаларын аккредиттеу мәселелерін пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ (жинақтау), АШМ, ДСМ, ЭБЖМ	2007 жылғы 3 0 шілдеге	Қажет емес
3.18.	Қорғастан Ынталы кентіне дейін автомобиль жолын салу жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	Алматы облысының әкімдігі, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2007 жылғы 2 0 шілдеге	Қажет емес
3.19.	Тауарларға және қазақстан-қытай шекарасы арқылы өтетін тауарлар бойынша алдын ала ақпарат алмасуға ілеспе құжаттарды біріздендіру жөніндегі мәселелерді пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	Қаржымині	2007-2009 жж ., 20 қаңтарға және 20 шілдеге	Қажет емес
4. Ортаазия көлік-өнеркәсіптік дәлізінің қазақстандық бөлігінің тиімді жұмыс істеуі үшін жағдайлар қалыптастыру					
4.1.	Кеден баждарының ставкаларына талдау жүргізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ (жинақтау), Қаржымині, АШМ	2007-2009 жж ., 30 қаңтарға және 30 шілдеге	Қажет емес
4.2.	Қазақстанмен Қытайдың сыртқы саудасының " айналы" статистикасының негізінде кедендік	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ұсыныс	Қаржымині	2007-2009 жж ., 30 қаңтарға және 30 шілдеге	Қажет емес

	әкімшілендіруді жетілдіру жөніндегі мәселелерді пысықтау				
4.3.	Туристік инфрақұрылымын көрсете отырып, жол карталарын жасау, ақпараттық материалдар дайындау	ИСМ-ге ақпарат	Алматы облысының әкімдігі, ТСМ	2007-2009 жж., 20 қаңтарға және 20 шілдеге	Қажет емес
4.4.	Жол маңы сервисінің объектілерін және инфрақұрылымын салу үшін жер учаскелерін бөлу мәселелерін пысықтау	ИСМ-ге ақпарат	ККМ, ТСМ, Алматы, Жамбыл, Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда, Ақтөбе, Батыс Қазақстан облыстарының әкімдіктері	2007 жылғы 20 шілдеге	Қажет емес
5. Қазақстанның темір жол, автомобиль көлігінің нақты ықпалдасуына арналған жағдайларды қамтамасыз ету					
5.1.	"Қорғас-Шығыс қақпасы" халықаралық құрлық портын және "Тасқала-Озинки" көлік-логистикалық орталығы халықаралық құрлық портын құру және олардың жұмыс істеуі жөніндегі мәселелерді пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ, (жинақтау), ККМ, Алматы облысының әкімдігі, Батыс Қазақстан облысының әкімдігі, "Қорғас" ШМҰХО АҚ	2007 жылғы 30 шілдеге	Қажет емес
6. "Қорғас-Шығыс қақпасы" шекара маңы сауда-экономикалық аймағы және "Тасқала-Озинки" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын құру және дамыту					
6.1.	"Қорғас-Шығыс қақпасы" ШСЭА құру мәселелерін пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ, (жинақтау), Алматы облысының әкімдігі, "Қорғас" ШМҰХО АҚ	2008 жылғы 30 қаңтарға	Қажет емес

6.2.	"Тасқала-Озинки" ШМЫХО құру мәселелерін пысықтау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ИСМ, (жинақтау), Б а т ы с Қазақстаноблысының әкімдігі, "Қорғас" ШМЫХО АҚ	2008 жылғы 3 0 қаңтарға	Қажет емес
	Жиыны:				2007 жыл - 1627,0

Аббревиатуралардың толық жазылуы :

- ИСМ - Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігі
- АШМ - Қазақстан Республикасы Ауыл шаруашылығы министрлігі
- Қаржымині - Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі
- ЭБЖМ - Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік
жоспарлау министрлігі
- ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация
м и н и с т р л і г і
- ТСМ - Қазақстан Республикасы Туризм және спорт министрлігі
- ДСМ - Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрлігі
- СІМ - Қазақстан Республикасы Сыртқы істер министрлігі
- ТЖМ - Қазақстан Республикасы Төтенше жағдайлар министрлігі
- ІІМ - Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі
- АБА - Қазақстан Республикасы Ақпараттандыру және байланыс
а г е н т т і г і
- "Қорғас" - "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық
ШМЫХО АҚ орталығы" акционерлік қоғамы
- ҰҚК ШҚ - Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің
шекаралық қызметі
- ШСЭА - Шекара маңы сауда экономикалық аймағы
- ОКӨД - Ортаазия көлік-өнеркәсіп дәлізі
- РБ - Республикалық бюджет
- ЕО елдері - Еуропа Одағы елдері
- АТМӨ елдері - Азия-Тынық мұхиты өңірі елдері
- УҚТ - ультрақысқа толқындар