

О Концепции развития экспедиторского бизнеса в Казахстане

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 апреля 2009 года № 579. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 14.04.2010 № 302.

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 апреля 2008 года № 321 "Об утверждении Плана комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли Республики Казахстан на 2008 - 2010 годы" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ** :

1. Одобрить прилагаемую Концепцию развития экспедиторского бизнеса в Казахстане (далее - Концепция).

2. Центральным исполнительным органам Республики Казахстан при выработке и реализации соответствующих решений руководствоваться настоящей Концепцией.

3. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

К. Масимов

О д о б р е н а

постановлением

Правительства

Республики

Казахстан

от 24 апреля 2009 года № 579

Концепция

развития экспедиторского бизнеса в Казахстане

1. Введение

В соответствии с пунктом 22 Плана комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли Республики Казахстан на 2008 - 2010 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 апреля 2008 года № 321, разработана Концепция развития экспедиторского бизнеса в Казахстане (далее - Концепция).

Казахстан, находясь в центре Евразийского материка и обладая широкой

транспортно-коммуникационной сетью, имеет достаточный потенциал для обеспечения серьезных позиций на рынке международных перевозок, в том числе на рынке экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте.

На мировом рынке процесс перемещения товаров сопряжен с необходимостью выполнения целого ряда работ, операций и иных действий, объединенных общим понятием - транспортные услуги. Комплекс этих услуг должен обеспечивать эффективную, своевременную и сохранную доставку, равномерную и стабильную систему поставок и распределения грузов (товаров).

В большинстве случаев грузоотправитель заинтересован в получении комплексной услуги, поэтому уровень развития экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте во многом влияет на эффективность реализации транзитно-транспортного потенциала страны.

2. Анализ современного состояния экспедиторского бизнеса

В настоящее время в республике только с железной дорогой официально заключили договора на организацию перевозок более 400 компаний. Реально экспедиторов гораздо больше, но подавляющее большинство из них работает на вторичном рынке - под официальными экспедиторами. Такая ситуация отчасти оправдана, так как крупные экспедиторские компании не заинтересованы в оказании услуг в малых объемах. Точная статистика о количестве компаний, специализирующихся на других видах транспорта, отсутствует. Всего в Республике Казахстан зарегистрировано более 2000 компаний экспедиторов.

Однако качество оказания экспедиторских услуг оставляет желать лучшего. Необходимо отметить, что экспедиторские организации работают как с отечественными, так и с зарубежными грузоотправителями и грузополучателями. В свою очередь некачественные услуги отечественных экспедиторских организаций вызывают нарекания зарубежных клиентов и, как следствие, негативно отражаются на имидже Казахстана.

Доставки груза должны быть экономически реалистичными. Следуя через географические и временные границы, транспортировка может оказаться бесполезной, если итоговая цена продукции, с учетом транспортных затрат, будет неприемлемой для конечного потребителя.

Сфера деятельности экспедиторских компаний не ограничивается предоставлением транспортных услуг отечественным грузоотправителям и грузополучателям при необходимости осуществления внутригосударственной или экспортно-импортной перевозки. Многие государства, имеющие выгодное геостратегическое положение на основных транспортных маршрутах и обладающие высоким транзитным потенциалом, должны проводить активную

работу по привлечению грузов через транспортные системы.

И здесь многое зависит от деятельности экспедиторских компаний, которые открывают свои представительства за рубежом и работают на транспортных маршрутах.

Эта ситуация ставит новые задачи перед железнодорожным транспортом и экспедиторским бизнесом, требуя повышения качества и надежности перевозок, обеспечения своевременной доставки грузов, сопровождения информацией на всем пути следования, упрощения процедур перемещения грузов и транспортных средств через границу.

3. Цели и задачи Концепции

Целью Концепции является развитие рынка экспедиторских услуг железнодорожного транспорта, содействие эффективному функционированию экспедиторского бизнеса и поднятие его на новый более качественный уровень.

Для достижения данной цели поставлены следующие задачи:

повышение уровня знаний и квалификации специалистов, занимающихся экспедиторской деятельностью;

повышение качества экспедиторских услуг;

развитие системы информационного обеспечения, совершенствование ее организации;

разработка системы мониторинга и оценки дальнейшего развития экспедиторского бизнеса;

расширение международных связей по вопросам экспедиторской деятельности, интеграция в мировую транспортную систему.

4. Основные направления и механизмы реализации Концепции

Существующие объемы транзита очень малы по сравнению с имеющимся потенциалом. Через Казахстан в основном следуют грузопотоки регионального транзита: между Россией и Центральной Азией, Китаем и Центральной Азией. Практически не освоен транзит между странами Юго-Восточной Азии и Россией, государствами Европы.

Главным пропускным пунктом евроазиатского грузопотока является железнодорожный переход Достык. Дефицит его пропускной способности является одним из наиболее серьезных факторов, влияющих на реализацию транзитного потенциала страны.

В этой связи развитие экспедиторского бизнеса направлено на освоение

транзитного потенциала страны.

Развитие экспедиторского бизнеса должно осуществляться по следующим направлениям:

Формирование системы мультимодальных транспортно-логистических центров

Система мультимодальных транспортно-логистических центров является основным системообразующим элементом сети международных транспортных коридоров, обеспечивающих скоординированное взаимодействие экспедиторских организаций и оптимизацию товародвижения.

В связи с чем будут сформированы эффективные механизмы привлечения инвестиционных ресурсов и применены механизмы государственно-частного партнерства при реализации проектов по созданию транспортно-логистических центров, где одним из основных субъектов будут экспедиторские организации.

Совершенствование системы информационного обеспечения

Система информационного обмена, учета и документооборота, основанная на использовании международных стандартов и нормативов - один из ключевых элементов обеспечения взаимодействия на железнодорожном транспорте.

Негативным фактором является технологическая несовместимость программных средств национальной железнодорожной компании, таможенных органов, экспедиторских компаний и отсутствие обмена необходимой информацией между ними. Наиболее актуальным в части развития информационных возможностей является расширение использования экспедиторскими компаниями информационно-технических возможностей национальной железнодорожной компании.

Этот фактор является одной из причин непредсказуемости сроков доставки грузов при использовании казахстанских маршрутов, что сказывается на их конкурентоспособности.

Будут разработаны способы и средства информирования экспедиторов о проблемных участках транспортировки в разных странах, ненадежных компаниях, а также электронные актуально-обновляемые справочники с различной требуемой для организации перевозок информацией по разным странам, с возможностью ее использования в on-line режиме.

Также будут разработаны комплексные меры по совершенствованию информационного взаимодействия технологического процесса.

Совершенствование нормативной правовой базы

Проблемы, сдерживающие развитие рынка экспедиторских услуг, связаны с постоянной потребностью совершенствования нормативной правовой базы. Это вызвано главным образом активными рыночными преобразованиями, в особенности на железнодорожном транспорте.

Отсутствие порядка взаимодействия таможенных органов и уполномоченного органа в отрасли транспорта негативно влияет на осуществление перевозок грузов в международном сообщении, вызывает многочисленные задержки, приводит к росту взаимных претензий между субъектами перевозок, сказывается на стоимости транспортировки.

В соответствии с Законом Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" от 8 декабря 2001 года, Таможенным кодексом Республики Казахстан от 5 апреля 2003 года, а также международными договорами, в которых участвует Казахстан, будут разработаны Правила взаимодействия таможенных органов и уполномоченного органа в отрасли транспорта при таможенном оформлении грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

К вопросам совершенствования взаимоотношений между экспедиторами и другими субъектами, которые должны быть решены путем изменения нормативной правовой базы, можно отнести необходимость:

доработки системы учета и взаиморасчетов с национальной железнодорожной компанией;

обеспечения своевременного информирования о простое грузов с указанием причин их задержек;

повышения эффективности проведения процедур согласования перевозок негабаритных грузов.

Контейнеризация перевозок

Одним из перспективных направлений реализации транспортного потенциала страны является контейнеризация грузопотоков. Мировая практика подтверждает устойчивую тенденцию роста контейнерных перевозок. Это обусловлено их безопасностью, сокращением сроков доставки и возможностью предоставления услуг "от двери до двери". Железнодорожный транспорт Республики Казахстан уже сегодня имеет достаточные технические возможности для перевозок грузов в контейнерах. Имеется реальная потребность повысить уровень контейнеризации перевозок с существующих 4 % до 30 %.

5. Ожидаемые результаты

Экспедиторский бизнес на железнодорожном транспорте находится на активной стадии своего развития. Успехи этого важнейшего направления зависят от совокупных усилий всех участников процесса, реализации задач и направлений настоящей Концепции.

Реализация Концепции обеспечит:

- участие экспедиторского бизнеса в проектах развития технико-технологических возможностей транспортного комплекса, использование экспедиторского рычага в ценовой политике перевозок, активизацию транзитных грузопотоков в направлении Казахстана;
- совершенствование нормативной правовой базы, направленное на дальнейшее формирование конкурентной среды, укрепление отечественных экспедиторских компаний и обеспечение четкой системы их взаимодействия с другими субъектами рынка;
- выстраивание приоритетных направлений государственной политики развития экспедиторского бизнеса;
- применение информационных технологий, которые будут способствовать улучшению качества экспедиторского обслуживания;
- активизацию международного, регионального и отраслевого сотрудничества, которое будет способствовать продвижению экспедиторского бизнеса на международном рынке;
- использование механизмов государственно-частного партнерства при условии благоприятного инвестиционного климата, приток финансов, развитие транспортной инфраструктуры страны со стороны крупных экспедиторских компаний.

Решение поставленных задач при их последовательном и системном воплощении модернизирует рынок экспедиторских услуг на новый качественный уровень, создаст условия для эффективного использования транзитного потенциала, привлечения грузопотоков. Одновременно будут решаться ключевые задачи по продвижению имиджа Республики Казахстан в мировом транспортном пространстве.