

ТРАНСПОРТ ТРЕБУЕТ > 14
СИСТЕМНОГО ПОДХОДА

TRANSPORT REQUIRES
A SYSTEMIC APPROACH



19 сентября

в 14 часов в рамках 23 Казахстанской Международной выставки
«Транспорт и логистика» TransLogistica Kazakhstan 2019 состоится
экспертная сессия журнала «Транс-Logistics Казахстан»

«ДИАЛОГ МЕЖДУ ТРАНСПОРТОМ И ОБЩЕСТВОМ»

Организатор: деловой транспортный журнал «Транс-LOGISTICS Казахстан»



Место проведения: г. Алматы, КЦДС «Атакент»

Темы дискуссии:

- Общество и транспорт: нужна ли стратегия коммуникаций?
- Специфика позиционирования транспортных компаний в социальных сетях.
 - Как влияют СМИ на репутацию и доходность в транспортной отрасли?
- Использование общественной риторики в условиях fake news и альтернативных фактов.
 - Зарубежный опыт взаимодействия СМИ и транспорта.
- Что должна знать общественность и партнеры о происходящем в мире транспорта?

Экспертная сессия пройдет при участии представителей органов государственной власти, общественных организаций, отраслевых экспертов, СМИ, а также крупнейших казахстанских транспортных компаний – участников рынка грузоперевозок.

В ходе сессии также состоится презентация книги «Магистраль Мәңгілік Ел: вклад Первого Президента Н.А.Назарбаева в масштабное развитие железнодорожного транспорта Казахстана» и выставка транспортной литературы.

Приглашаем руководителей и специалистов транспортных компаний, маркетинговых служб, СМИ, транспортных аналитиков и блогеров принять участие в дискуссии.



Май – Июль 2019 May – July 2019

Редакционный совет общетранспортного делового журнала
«Транс-LOGISTICS Казахстан»

Editorial Board of «Trans-LOGISTICS Kazakhstan»
Transport Business Magazine

Председатель

Первый заместитель председателя правления АО «НК «КТЖ»
Канат Аймагамбетов

Chairman

First Deputy Chairman of the Board JSC NC KTZ
Kanat Almagambetov

Заместители председателя

Зам. председателя Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics»
Юрий Лавриненко
Генеральный директор
Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics»
Ерлан Абсатов

Deputies Chairman

Deputy Chairman, KAZLOGISTICS Union of Transport Workers
Yury Lavrinenko
General Director,
KAZLOGISTICS Union of Transport Workers
Yerlan Absatov

Члены редакционного совета:

Председатель Наблюдательных советов
АНЭК и КазАПО
Илья Сегал
Президент КазАТО
Махсат Сактаганов
Председатель Ассоциации предпринимателей морского транспорта
Николай Юдин
Шеф-редактор ТОО «TLK Media»
Нигматжан Исингарин

Editorial Board members:

Deputy, Kazakhstan Freight Forwarders Association and Kazakhstan Association
of Carriers and Wagon (Container) Operators
Ilya Segal
President, International Road Carriers Union of the Republic of Kazakhstan
Mahsat Saktaganov
Chairman, Maritime Transport Entrepreneurs' Association
Nikolay Yudin
Editor-in-Chief, TLK Media LLP
Nigmatzhan Issingarin

Генеральный директор ТОО «TLK Media»

Жанна Исингарина

Главный редактор

Мария Юрьева

Выпускающий редактор

Любовь Говорухина

Корреспондент

Бекболат Рахымбеков

Дизайн

Асем Сламова

Редактура английских текстов

Макс Ее

Главный консультант

SCMi Group LLP

Административная группа

Айжан Амирова

Гульнара Алимханова

Гаухар Аменкеева

„TLK Media“ LLP General Director

Zhanna Issingarina

Chief editor

Mariya Yuryeva

Publishing editor

Lyubov Govorukhina

Reporter

Bekbolat Rakhimbekov

Designed by

Assem Slamova

English proof-reading

Max Ee

Principal consultant

SCMi Group LLP

Administration group

Ayghan Amirova

Gulnara Alimkhanova

Gaukhar Amenkeyeva

В журнале использованы иллюстрации и материалы с интернет-ресурсов
infourok.ru, mir.gov.kz, railways.kz, kazlogistics.kz, pixabay.com, shutterstock.com, primeminister.kz, traveltheworld.com.ua, kbtu.kz.



Журнал перерегистрирован в Министерстве информации и
коммуникаций Республики Казахстан.
Свидетельство - No. 16896-Ж от 12.02. 2018 г.
Издается с июля 2013 г.
Периодичность выхода: 1 раз в квартал
Тираж: 5 500 экз.

The magazine is re-registered in the Ministry of Communication and
Information of the Republic of Kazakhstan
Certificate No. 16896-J dated february 12, 2018
Since July, 2013.
Frequency: once in a quarter
Run of 5 500 copies

Мнение Редакции может не совпадать с мнением авторов. Перепечатка
материалов возможна только с письменного разрешения редакции. За
содержание рекламных публикаций ответственность несет рекламодатель.

The editorial staff's opinion may differ from the opinion of publication
authors. Copying of articles is allowed only with editorial staff's written
permission. The advertiser is responsible for the advertising content.

Адрес редакции:
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы, пр. Нурсултан Назарбаев, 127,
каб. 201 «А»
Тел.: +7 (727) 296-50-11, 296-44-07, 296-54-27
Тел./факс +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@tlkmedia.kz, web@tlkmedia.kz
Нур-Султан, ул. Куняева, 6, каб.310/5
Тел./факс +7 (7172) 60-47-64, 60-66-85, 60-59-13
E-mail: editor@tlkmedia.kz
Собственник: ТОО „TLK Media“, (город Алматы)
Главный редактор: Мария Юрьева

Address:
127 Nursultan Nazarbayev avenue, Office 201A, Almaty, Republic of
Kazakhstan 050000
Tel.: +7 (727) 296-44-12, 296-54-27
Tel./fax +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@tlkmedia.kz, web@tlkmedia.kz
6 Kunaev street, Office 310/5, Nursultan
Tel./fax +7 (7172) 60-47-64, 60-66-85
E-mail: editor@tlkmedia.kz
Owner: TLK Media LLP (Almaty)
Chief editor: Mariya Yuryeva

Журнал отпечатан в типографии ТОО «Print House Gerona»,
г. Алматы, ул. Сатпаева 30А/3
Тел.: +7 (727) 250-47-40, 398-94-59,
Факс: +7 (727) 250-47-39

Printed by Print House Gerona LLP.
Almaty, Satpayev St. 30A/3,
Ph.: +7 (727) 250-47-40, 398-94-59,
Fax: +7 (727) 250-47-39

- 4** **ИНФОПОРТАЛ / INFOPORTAL**
Комплексный подход к корпоративной прессе
- 6** Научный подход к транспорту
- 8** Новости / News
- ПАРТНЕРЫ / PARTNERS**
- 14** Транспорт требует системного подхода /
Transport requires a systemic approach
- АКЦЕНТЫ / ACCENTS**
- 22** Транспортный сектор как ориентир для
экономики / Transportation sector as an
economical growth engine
- ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC**
- 30** Дилеммы транспортной интеграции /
Transport integration dilemmas
- 36** Комментарий эксперта / Expert Commentary
- 38** Паритет – залог успешности железнодорожного
альянса
- ГОСТЬ НОМЕРА / GUEST OF USSU**
- 42** Владимир Якунин: «Развитие инфраструктуры
является абсолютно необходимым локомотивом
для экономики» / Vladimir Yakunin:
«Infrastructure development is an absolutely
necessary engine for the economy»
- РЫНКИ И ПРОГНОЗЫ / MARKETS AND FORECASTS**
- 48** Балтика становится ближе / Baltic is becoming
closer
- 54** Усиление роли контейнерных перевозок
в транзитном сообщении / Consolidation of role
of container carriages in transit traffic
- КНИГА ПРОБЛЕМ / PROBLEM BOOK**
- 60** Оплатите проезд
- 64** Пассажирские автобусные перевозки требуют
особого внимания
- НАШИ ЛЮДИ / OUR PEOPLE**
- 68** На стыке двух культур / The intersection of two
cultures
- ПЕРСПЕКТИВЫ / PERSPECTIVES**
- 76** Транспортная логистика в новом
формате АЭФ-2019

Магистраль Мәңгілік Ел

О ключевой роли личности в истории написан не один труд, и чем масштабнее эта личность, тем глубже след, оставленный в разных сферах жизни современников и будущих поколений. Всеобщее признание получили заслуги Первого Президента Казахстана Н.А.Назарбаева как прогрессивного государственного лидера, создателя новой уникальной модели функционирования казахстанского общества, основанной на единстве и благополучии народа. В богатом историческом наследии Елбасы его беспрецедентный вклад в развитие железнодорожного транспорта заслуживает отдельного исследования и обобщения.

Именно поэтому редакционным центром TLK Media издан исторический альманах «Магистраль Мәңгілік Ел: вклад Первого Президента Н.А.Назарбаева в масштабное развитие железнодорожного транспорта Казахстана».

Развитие железнодорожного комплекса – одно из неоспоримых достижений независимого Казахстана. Дорога Великой степи стала символом новой эпохи преобразований, наследием для будущих поколений.

От чертежей будущих магистралей до инспектирования транспортных строителей в бескрайней степи – Н.А.Назарбаев лично контролировал появление на карте Казахстана новых железнодорожных линий.

В логистическую систему Казахстана были интегрированы новые транспортные объекты: многофункциональный Сухой порт СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», порт Курык, сеть терминалов по обработке грузов в крупных городах Казахстана, открывшие колоссальные перспективы по наращиванию объемов трансевразийских перевозок.

Следствием принятых смелых решений стало международное признание в качестве транспортно-логистического хаба региона с современной инфраструктурой, построение долговременного взаимовыгодного сотрудничества с лидерами глобального рынка транспортных услуг.

Магистраль Мәңгілік Ел продолжает развиваться и сегодня, наращивая грузопотоки, ставя перед собой новые амбициозные задачи.

Mangilik El Highway

History has always been defined by key accomplishments of great individuals. The larger this personality is, the deeper the mark left in various spheres of the lives of contemporaries and future generations. The achievements of the First President of Kazakhstan N. A. Nazarbayev as a progressive state leader, the creator of a new unique model of functioning of Kazakhstani society, based on the unity and well-being of the people, received universal recognition. In the rich historical heritage of Elbasy, his unprecedented contribution to the development of railway transport deserves a separate study and synthesis.

That is why the editorial board of TLK Media published the Historical Almanac “Mangilik El Highway: the contribution of the First President N. A. Nazarbayev to the large-scale development of Kazakhstan’s railway transport”.

The development of the railway sector is one of the indisputable achievements of Independent Kazakhstan. The road of the Great Steppe has become a symbol of a new era of transformations, a heritage for future generations.

From the drawings of future highways to the inspection of transport builders in the endless steppe, N.A. Nazarbayev personally supervised the appearance of new railway lines on the map of Kazakhstan.

New transport facilities were integrated into the logistics system of Kazakhstan: the multi-functional Dry Port of the Khorogos-Eastern Gate FEZ, the port of Kuryk, a network of cargo handling terminals in major cities of Kazakhstan, which opened up tremendous prospects for increasing the volume of trans-Eurasian transportation. The result of the bold decisions was international recognition as a transport and logistics hub of the region with a modern infrastructure, building long-term mutually beneficial cooperation with the leaders of the global transport market.

The Mangilik El Highway continues to evolve today, increasing cargo flows, setting new and ambitious tasks for itself.



Учредитель журнала Нигматжан Кабатаевич Исингарин

– общественный и государственный деятель. Более 50 лет он проработал в сфере железнодорожного транспорта. Начальник Целинной и Алма-Атинской железных дорог (1984-1986, 1989-1991), заместитель министра путей сообщения СССР (1986-1989), министр транспорта и заместитель премьер-министра Республики Казахстан (1991-1997).

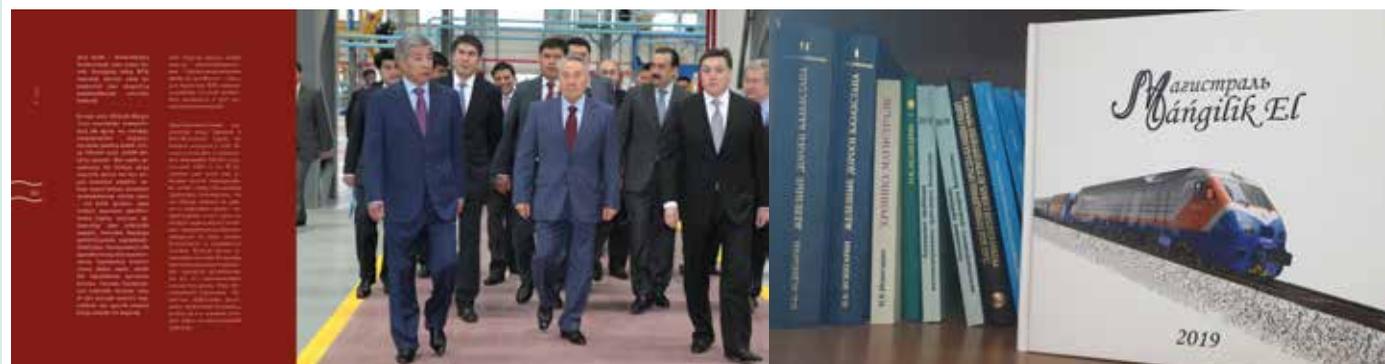
Стоял у истоков создания Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК) и Казахстанской Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (КазАПО). Член Совета директоров АО «НК «Қазақстан темір жолы» (2002-2012).

Исингарин Н.К. – доктор экономических наук написал более 30 книг и 400 статей об истории и реформировании отрасли. Под его руководством функционирует редакционно-издательский центр, выпускающий специализированные журналы: «Транс-Экспресс Қазақстан» – отраслевой аналитический для сотрудников АО «НК «ҚТЖ», «Транс-Logistics Казахстан» – общетранспортный, официальный печатный орган СТК «KAZLOGISTICS», «Время в пути» – бортовой журнал для пассажиров железной дороги Казахстана.

Nigmatzhan Kabatayevich Issingar is a public figure and a statesman. He had over 50 years in railways transport, serving as the Head of the Tselinnaya and Alma-Ata railway administrations (within the years 1984 to 1986, and 1989 to 1991). In addition, he was appointed as the Deputy Minister of Transportation of the USSR (within the years 1986 to 1989), and as the Minister of Transport and the Deputy Prime Minister of the Republic of Kazakhstan (within the years 1991 to 1997).

Dr. Issingar was one of the originators of the Association of National Freight Forwarders of the Republic of Kazakhstan (ANFF), and of the Kazakhstan Association of Carriers and Car Operators (KazACCO). He had been being a member of the Board of Directors of the JSC “NC “Kazakhstan Temir Zholy” (within the years 2002 to 2012).

N.K. Issingar holds a Doctor of Science, Economics, and is the author of more than 30 books and the writer of more than 400 articles about the history and the problems of reforming of the transport industry. He guided the creation of “Trans-Express Kazakhstan”, a trade analysis magazine for the JSC “NC “KTZ”’s corporate employees, which functions as a printing and publications center which publishes for specialized business magazines. Other notable publications include the “Trans-LOGISTICS Kazakhstan”, a generally-specialized magazine for the transport industry and an official mouthpiece of the “KAZLOGISTICS” Union of Transport Workers of Kazakhstan; and the “Vremya v Puti” (Travel Time), an entertainment magazine for the passengers travelling aboard the trains running over the railways of Kazakhstan.



Комплексный подход к корпоративной прессе



<4

В преддверии Дня работников транспорта 1 августа в АО «НК «ҚТЖ» состоялась читательская конференция, приуроченная к десятилетию отраслевого журнала «Транс-Экспресс Қазақстан» и выпуску новых профессионально-технических изданий о деятельности железнодорожного транспорта.

В конференции приняли участие заместитель председателя Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко, управляющий директор – главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев, генеральный директор издательского центра «TLK Media» Жанна Исингарина, руководители структурных подразделений, ветераны и специалисты отрасли.

Сегодня отраслевые издания и профессиональная литература в соответствии с лучшими мировыми практиками являются неотъемлемой частью системы непрерывного повышения уровня технических знаний в системообразующей для экономики Казахстана железнодорожной отрасли.

От информирования сотрудников о новейших внедряемых технологиях, повышения уровня профессиональных знаний, консолидации вокруг решения сложнейших

организационно-технических задач до пропагандирования транзитного потенциала страны, привлечения потенциальных инвесторов и клиентов, – такие комплексные цели стоят сегодня перед отраслевыми изданиями.

Более десяти лет роль информационного проводника для сотрудников железной дороги Казахстана во всестороннем объяснении новых задач страны, целей реформирования отрасли, знакомстве с современными мировыми практиками взял на себя журнал для сотрудников «Транс-Экспресс Қазақстан». Первые годы он выпускался на энтузиазме известного железнодорожника Нигматжана Исингарина, неравнодушного к развитию железной дороги и ее коллективу, не имевшему на тот момент источников получения периодической профессионально-технической информации. Тем самым было положено начало становлению современного казахстанского корпоративного формата отраслевой журналистики.

С началом реализации задачи по становлению Казахстана торгово-логистическим и деловым хабом региона одной из ключевых целей информационной политики на железной дороге стало привлечение бизнес-партнеров к развивающимся транзитным возможностям страны. Функции имиджевого и делового издания, информирующего о деятельности транспортно-логистического комплекса, взял на себя журнал «Транс-Logistics Казахстан».

Корпоративно-издательский центр «TLK Media» занял всю нишу современной корпоративной журналистики для основополагающей отрасли страны. Сюда вошли и бортовой журнал для пассажиров «Время в пути», и еженедельная газета для госорганов «TLK Weekly», а также регулярный выпуск профессиональной литературы для обучения и развития транспортников Казахстана.

Корпоративные издания в мире с каждым годом усиливают свои позиции в области информационной политики,



5>

становясь частью деловых СМИ. Для Казахстана пример развития и функционирования корпоративно-издательского центра транспортной отрасли «TLK Media» ознаменовывает новый подход к реформированию информационной политики отраслей экономики Казахстана и крупных компаний. Решение задачи по консолидации казахстанского общества происходит через сплочение коллективов и продолжение развития в условиях постоянно обновляющейся системы профессиональных знаний.



НАУЧНЫЙ ПОДХОД К ТРАНСПОРТУ

В Казахстане создан Координационный совет по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики.



В ходе заседания Президиума ОЮА «Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS» было утверждено создание Координационного совета по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики.

В своем выступлении заместитель председателя СТК «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко сделал отсылку к недавнему заявлению главы государства Касым-Жомарта Токаева на расширенном заседании Правительства. В частности, Президент выразил мнение, что Правительство и научное сообщество должно провести анализ существующих барьеров в развитии науки и выбрать пути их устранения.

Пока же проблемы в отечественной науке до конца не искоренены, в том числе и в областях, имеющих отношение к транспорту. По словам Ю. И. Лавриненко, только единицы научно-исследовательских организаций продолжают

сегодня свою деятельность, при этом сталкиваясь с отсутствием поддержки со стороны госорганов. Большие средства расходуются на оплату зарубежных экспертов и консультантов, в то время как в Казахстане имеется достаточно грамотных специалистов и ученых.

Чтобы не отстать от мировых процессов в области цифровизации, индустрии 4.0. необходимо системно заниматься развитием отечественных разработок. Для этих целей и была создана новая структура на площадке СТК «KAZLOGISTICS».

В задачи Координационного совета будут входить вопросы по инициированию создания отраслевых научно-исследовательских институтов с соответствующей базой при АО «НК «ҚТЖ» и РГП «Казаэронавигация» с последующей аккредитацией в уполномоченном органе, а также оказание поддержки научно-исследовательским институтам для проведения необходимых для транспортно-логистического комплекса исследований и так далее.

ОРГАНИЗАТОР:



МЕДИАПАРТНЕРЫ:





Транспортно-логистическая конференция

Речные перевозки России

7 ноября
Ростов-на-Дону

2019



GrainRu
Стрим-сессии для АПК

info@viva-consult.ru
+7 (958) 58-155-98
www.river.shippingru.ru

В МАНГИСТАУСКОЙ ОБЛАСТИ ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫЛСЯ УЧАСТОК ДОРОГИ «БЕЙНЕУ – АКЖИГИТ – ГР. УЗБЕКИСТАНА»

OPENING OF THE SEGMENT OF THE ROAD «BEINEU – AKZHIGIT IN THE MANGYSTAU REGION – FROM UZBEKISTAN»



В церемонии открытия принял участие премьер-министр РК Аскар Мамин вместе с узбекским коллегой – премьером Абдуллою Ариповым.

The opening ceremony was attended by the Prime Minister of Kazakhstan, Askar Mamin, along with his Uzbek counterpart, Prime Minister Abdullah Aripov.

Глава правительства РК поздравил с открытием движения на автомобильной дороге международного значения «Бейнеу – Акжигит – гр. Узбекистана» и подчеркнул важность события для развития транспортной инфраструктуры Центральной Азии, наращивания объемов торговли, реализации транзитного потенциала. Аскар Мамин отметил, что «глубоко символично, что данный проект стартовал в год Казахстана в Узбекистане, в церемонии открытия которого принял участие президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев».

The Head of the Government of the Republic of Kazakhstan congratulated the opening of traffic on the international road “Beineu - Akzhigit - Uzbekistan” and stressed the importance of the event for the development of transport infrastructure in Central Asia, increasing trade volumes, and realizing transit potential. Askar Mamin noted that “it is deeply symbolic that this project was launched in the year of Kazakhstan in Uzbekistan, in the opening ceremony of which the President of Kazakhstan, Kasym-Zhomart Tokayev, took part”.

Как отметил глава правительства, в последние годы взаимоотношения между Казахстаном и Узбекистаном вышли на качественно новый уровень и приобрели устойчивую положительную динамику. Подтверждением этому является ежегодный рост объемов взаимной торговли. В прошлом году товарооборот составил \$3 млрд. С начала 2019 года наблюдается положительная динамика роста.

As the head of government noted, in recent years, relations between Kazakhstan and Uzbekistan have reached a qualitatively new level and have acquired a steady positive dynamic. This is confirmed by the annual growth in bilateral trade. Last year, trade amounted to \$ 3 billion. Since the beginning of 2019, there has been a positive growth trend.

Протяженность участка «Бейнеу – Акжигит – гр. Узбекистана» составила 85 км. В 2015 году была разработана проектно-сметная документация на реконструкцию. Стоимость проекта составляет 20,1 млрд. тенге. Реализация проекта осуществляется за счёт средств республиканского бюджета. В 2017 году начаты работы по реконструкции данной дороги.

The length of the section «Beyneu - Akzhigit - Uzbekistan» was 85 km. In 2015, the design and projection document for the reconstruction was developed. The project cost is 20.1 billion tenge. The project is implemented through the republican budget. In 2017, work began on the reconstruction of this road.

Всего на объекте работали 315 человек и 166 единиц дорожно-строительной техники.

A total of 315 people and 166 units of road-building equipment worked at the facility.



icf
БАЛТИЙСКИЙ
транспортный форум

11-12 сентября 2019
Калининград

Регистрация участников:

+7 (495) 646-01-51

+7 (812) 448-08-48

www.baltic.konfer.ru

Информационная поддержка:

Транспорт России

transportweekly

Мир ДОРОГ

TL
K
ME
DIA

Организатор форума:

icf МЕЖДУНАРОДНЫЕ
КОНФЕРЕНЦИИ

ҚТЖ РАСШИРЯЕТ СЕРВИС ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕСПЕРЕБОЙНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» под председательством первого заместителя председателя Правления компании Каната Альмагамбетова состоялось расширенное совещание по вопросам организации перевозок зерновых культур нового урожая.

В мероприятии приняли участие представители заинтересованных ведомств, операторы подвижного состава, руководители аграрных предприятий.

«Для осуществления бесперебойных перевозок необходима четкая согласованность действий всех участников процесса», – подчеркнул Канат Альмагамбетов.

На совещании отмечалось, что вывезти новый урожай имеющимся парком зерновозов, крытых вагонов возможно при соблюдении норм оборота подвижного состава.

Общий объем погрузки в 2019 году составит порядка 10 млн. тонн зерна и 1,8 млн. тонн продуктов перемола.

За первое полугодие текущего года погружено 5,4 млн. тонн зерна, что на 2% выше аналогичного показателя прошлого года. Экспорт зерна вырос на 5% к уровню минувшего года и составил 4,2 млн. тонн. Поставки осуществляются в основном в страны Центральной Азии (50%), по европейским направлениям (25%). Наибольшее количество мукомольной продукции отправлено в Афганистан (63%) и страны Центральной Азии (35%).

Исполнительный директор АО «КТЖ-Грузовые перевозки» Нуржан Кельбуганов проинформировал о проводимой работе по организации эффективных перевозок сезонного груза.

Установлены понижающие коэффициенты на перевозки зерновых, зернобобовых культур и продукции мукомольно-крупяной промышленности контейнерными поездами.

С 1 сентября текущего года будут формироваться зерновые маршруты на Таджикистан и Узбекистан. Это позволит ускорить срок доставки груза и в два раза сократить оборот вагонов.

KTZH EXPANDS SERVICE TO ENSURE UNINTERRUPTED GRAIN TRANSPORTATION

“Kazakhstan Temir Zholy” JSC NC chaired by the First Deputy Chairman of the Board of the company Kanat Almagambetov held an extended meeting on the organization of transportation of grain crops, consisting of new species.

The event was attended by representatives of interested departments, operators of rolling stock, heads of agricultural enterprises.

“In order to carry out uninterrupted transportation, there is a need for clear coherence of actions of all participants in the process”, said K. Almagambetov.

It was noted at the meeting that it is possible to transport the new crop with an existing fleet of grain-carriers, covered wagons, while observing the norms of rolling stock turnover.

The total volume of loading in 2019 will be about 10 million tons of grain and 1.8 million tons of milled products.

During the first half of this year, 5.4 million tons of grain were shipped, which is 2% higher than the same period last year. Grain exports grew by 5% compared to last year and amounted to 4.2 million tons. Deliveries are carried out mainly in the countries of Central Asia (50%), in European destinations (25%). The largest amount of milling products were sent to Afghanistan



(63%) and Central Asian countries (35%).

Nurzhan Kelbuganov, Executive Director of KTZh-Freight Transportation JSC, informed about the work being done to organize efficient transportation of seasonal cargo.

The rules for the transportation of grain, leguminous crops and products of the milling industry by container trains have been established.

From September 1 of this year, grain routes to Tajikistan and Uzbekistan will be established. This will speed up the delivery of goods and halve the turnover of wagons.

INTERNATIONAL FORUM
EURASIAN WEEK
ЕВРАЗИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ФОРУМ «ЕВРАЗИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ – 2019»

25-27 СЕНТЯБРЯ 2019, БИШКЕК, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

«ЕАЭС: КОНСОЛИДАЦИЯ. РАЗВИТИЕ. СИЛА»

Евразийская неделя – крупнейший международный деловой форум на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В 2019 году осевой темой форума станет подведение итогов первых пяти лет работы ЕАЭС и его роль в глобальном мировом сообществе.

5 ПРИЧИН ПОСЕТИТЬ ФОРУМ

1
Более 20 мероприятий на площадке и более 2000 участников. Насыщенная деловая программа, включающая в себя стратегический, партнерский и молодежный треки

2
Широкая молодежная повестка: Школа молодого лидера ЕАЭС, презентация образовательных программ по евразийской тематике вузов ЕАЭС, бизнес-игра для молодых лидеров ЕАЭС

3
Все о преимуществах ЕАЭС из первых рук. В2В сессии позволят обсудить особенности и бонусы ведения бизнеса внутри стран ЕАЭС с реальными практиками из разных сфер: от малого до крупного бизнеса

4
Возможность найти новых партнеров и расширить географию ведения бизнеса: в рамках программы пройдут отраслевые биржи субконтрактов

5
Обширная выставка, посвященная сельскому хозяйству, промышленности и другим отраслям

eec
EURASIAN ECONOMIC COMMISSION

УЧАСТИЕ БЕСПЛАТНОЕ.
РЕГИСТРАЦИЯ НА САЙТЕ EURASIANWEEK.COM

КАК РАСТЕТ ТОВАРОБОРОТ МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И КИТАЕМ

Казахстан является вторым экономическим партнером Китая после России на постсоветском пространстве.

22 июля 2019 года в г. Нур-Султан состоялась встреча министра индустрии и инфраструктурного развития РК Романа Скляра с представителями китайской компании China Railway Capital Co. В ходе встречи стороны обсудили аспекты взаимодействия Казахстана и Китая, а также отметили высокий уровень двустороннего сотрудничества и планы по будущему взаимодействию двух стран.

По данным МИИР РК, Китай занимает второе место в структуре внешней торговли Казахстана.

«По итогам 2018 года внешняя торговля Казахстана с Китаем выросла на 11,1% и составила 11,7 млрд. долл. США», – сообщил Роман Скляр.

Именно в столице Казахстана в 2013 году, во время госвизита председателя КНР Си Цзинпина в РК, была озвучена инициатива «Пояса – Пути». К данной инициативе в настоящее время уже присоединились 122 государства и 30 международных организаций. Этот проект охватывает 40% глобального ВВП и 4,4 млрд. населения планеты. При этом 2 сухопутных маршрута из 3, предусмотренных данной инициативой, проходят по территории Казахстана.



HOW PRODUCTS ARE TRADED BETWEEN KAZAKHSTAN AND CHINA

Kazakhstan is China's second economic partner after Russia in the Former Soviet States.

On July 22, 2019, in the city of Nur-Sultan, a meeting of the Minister of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan, Roman Sklyar, was held with representatives of the Chinese company China Railway Capital Co. During the meeting, the sides discussed aspects of cooperation between Kazakhstan and China, and also noted the high level of bilateral cooperation and plans for future cooperation between the two countries.

According to the MIID of the Republic of Kazakhstan, China ranks second in the level of foreign trade with Kazakhstan.

“At the end of 2018, foreign trade between Kazakhstan and China grew by 11.1% and amounted to 11.7 billion US dollars”, – said Roman Sklyar.

It was in the capital of Kazakhstan in 2013, during the state visit of the President of the People's Republic of China's Xi Jinping in Kazakhstan, that the initiative “Belt and Road Initiative” was announced. This initiative currently has the participation of 122 states and 30 international organizations. This project covers 40% of global GDP and 4.4 billion people on the planet. At the same time, 2 out of 3 land routes envisaged by this initiative pass through the territory of Kazakhstan.

Translogistica
St. Petersburg

26–27
сентября
2019

Санкт-Петербург
ВК «Ленэкспо»

**Выставка
и конференция**

**ТрансЛогистика
Санкт-Петербург**



Организатор — компания MVK
Офис в Санкт-Петербурге

MVK Международная
Выставочная
Компания

+7 (812) 380 6005/00
translogistica.spb@mvk.ru

12+

Запросите условия участия:
translogistica-spb.ru

ТРАНСПОРТ ТРЕБУЕТ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА

TRANSPORT REQUIRES A SYSTEMIC APPROACH



текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya YURYEVA

С НАЧАЛА ГОДА СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА «KAZLOGISTICS» ФОРСИРОВАЛ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СРАЗУ ПО НЕСКОЛЬКИМ НАПРАВЛЕНИЯМ: ОТ УЧАСТИЯ В НОРМОТВОРЧЕСКОЙ ДО РАЗРАБОТКИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ. ОСНОВНЫЕ АКЦЕНТЫ В СИТУАЦИИ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ МЫ РАССТАВИЛИ В ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ СТК «KAZLOGISTICS» ЕРЛАНОМ АБСАТОВЫМ.

SINCE THE BEGINNING OF THE YEAR, THE UNION OF TRANSPORT WORKERS OF KAZAKHSTAN «KAZLOGISTICS» HAS ACCELERATED ITS ACTIVITIES IN SEVERAL DIRECTIONS: FROM PARTICIPATION IN STANDARDS-SETTING TO THE DEVELOPMENT OF PROFESSIONAL STANDARDS. WE SCHEDULED AN INTERVIEW WITH THE GENERAL DIRECTOR OF STK «KAZLOGISTICS» YERLAN ABSATOV TO FIND OUT MORE ABOUT THE SITUATION IN THE TRANSPORT SECTOR.

❶ Ерлан Сембекович, прошедшее полугодие в деятельности СТК «KAZLOGISTICS» было насыщенным как с точки зрения экспертного участия в различных мероприятиях, так и в принятии системных решений, регулирующих деятельность отрасли. На каких вопросах Вы фокусировались в первую очередь?

– Начнем с того, что у нас состоялось заседание Президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», на котором мы определили стратегические векторы дальнейшей работы и утвердили план на текущий год. Его успешная реализация – наша ключевая задача.

Также хотел бы отметить наше участие в заседании комиссии партийного куратора по направлению «Индустриальное развитие» депутата Мажилиса Парламента РК А.М. Жамалова в Центральном аппарате партии «Nur Otan». Мы озвучили системные проблемы по видам транспорта, которые требуют скорейшего решения. Конструктивно подошли к данной встрече,

❷ Erlan Sembekovich, in the last half of the year in the activities of STK "KAZLOGISTICS" was comprehensive both in terms of expert participation in various events and in making systemic decisions on the regulation of the activities in the industry. What issues did you prioritize?

– Let's start with the fact that we held a meeting of the Council of the Union of transport workers of Kazakhstan "KAZLOGISTICS", where we identified the strategic areas for refinement and approved the plan for the current year. It's successful implementation is our key task.

I would also like to note our participation in the meeting with the party commission in the "Industrial development" direction of the Deputy of the Majilis of the Parliament of the Republic of Kazakhstan A.M. Zhamalova in the Central Office of the party "Nur Otan". We have voiced structural problems on modes of transport that need to be addressed as soon as possible. We approached this meeting constructively, offering mechanisms for how to solve the existing issues. This is the development of a long-term strategy for the

предлагая механизмы, как именно можно решить имеющиеся вопросы. Это и разработка долгосрочной стратегии развития транспортной отрасли, ее корреляция с отраслевыми программами по поддержке экспорта, и внедрение IT-решений, и модернизация внешних пунктов пропуска по примеру «Нұр жолы» на казахстанско-китайской границе и так далее.

Многое сделано экспертами Союза в области разработки профессиональных стандартов по заказу Министерства труда и социальной защиты населения РК. Всего в этом году нами будет подготовлено 65 профстандартов по пяти отраслям: логистика, автомобильный, железнодорожный, морской транспорт и авиация. Почему так важна эта работа? Впервые будет систематизирован и обобщен подход к необходимому уровню компетенций при занятии той или иной должностной позиции на предприятии. Внедрение профстандартов позволит эффективно и обоснованно регулировать перемещение кадров внутри транспортной компании.

❸ Вы упомянули о необходимости разработки долгосрочной транспортной стратегии и этот вопрос, действительно, уже не первый год поднимается в профессиональной среде. Каким Вы видите алгоритм его решения? И в целом как сегодня «KAZLOGISTICS» задействован в нормотворческой деятельности в сфере транспорта?

– Мы активно участвуем в заседании рабочих групп по разработке законопроектов. В этом году был подписан закон о транспорте с определяющими поправками, которые предварительно были отработаны с транспортным бизнесом с учетом действующих реалий и тенденций.

К примеру, если взять автомобильный транспорт, то были внесены такие понятия, как делимый и неделимый груз. Если раньше на эти виды перевозок давалось спецразрешение, то сейчас его получение требуется только на неделимый груз. В случае наличия возможности поделить этот груз, перевозчику нужно будет это сделать и перевезти его несколькими видами транспорта.

Помимо этого, внесли изменения, разрешающие карьерным самосвалам передвигаться по дорогам общего пользования, но с учетом соблюдения правил и весогабаритных параметров, которые установлены в Казахстане. Если они будут превышены, владельцы привлекут к административной ответственности.

Сегодня идет процесс обсуждения продолжения программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол», и мы также вносим свои предложения в рамках действующих рабочих групп. Это очень перспективное направление как для развития транзитных возможностей, так и в целом для совершенствования транспортно-логистического рынка Казахстана.

development of the transport industry, its correlation with industry programs to support exports, and the introduction of IT solutions, and the modernization of external checkpoints on the example of "Nur Zholy" on the Kazakh-Chinese border and so on.

Much has been done by experts of the Union in the development of professional standards commissioned by the Ministry of labor and social protection. In total, this year we will prepare 65 professional standards in five industries: logistics, road, rail, sea transport and aviation. Why is this work so important? For the first time, a systematic and comprehensive approach to the required level of competence in different positions within an enterprise in the transport industry will be specified. The introduction of professional standards will effectively and reasonably regulate the roles and competency of professionals within the transport sector.

❹ You mentioned the need to develop a long-term transport strategy and this issue has been raised in the business community for several years. How do you see the evolution for its solution? And in General, how is "KAZLOGISTICS", involved in standards-setting activities in the field of transport today?

– We actively participate in the meeting of working groups on the development of draft laws. This year the law on transport was signed with defining amendments, which were previously worked out with the transport business taking into account the current realities and trends.

For example, if we take road transport, such concepts as divisible and indivisible cargo were introduced. If earlier these types of transportation were given special permits, now it is only required for indivisible goods. If it is possible to divide this cargo, the carrier will need to do it and transport it by multimodal manner.

In addition, changes have been made to allow dump trucks to move on public roads, but they must adhere to the axle load limit and transport regulations established in Kazakhstan. If they are violated, the owners will be penalized.

Today we are discussing the continuation of the "Nurly Zhol" infrastructure development program, and we are also making our proposals within the framework of the existing working groups. This is a very promising direction both for the development of transit opportunities and, in general, for the improvement of the transport and logistics market in Kazakhstan.

As for the long-term strategic vision of where to move the transport industry, on June 21 this issue was raised by the Deputy Chairman of the Union of Transport Workers of Kazakhstan Yu.I. Lavrinenko during the round table in the Senate of the Parliament of Kazakhstan. There is a clear understanding that a strategic document is needed in addition to the "Nurly Zhol" program, which is more infrastructural in nature. It is important for us to see the phased prospects for the development of the transport and logistics complex as a whole.

Что касается долгосрочного стратегического видения того, куда двигаться транспортной отрасли, то 21 июня этот вопрос поднимался заместителем председателя Союза транспортников Казахстана Ю.И. Лавриненко в ходе круглого стола в Сенате Парламента РК. Есть четкое понимание того, что нужен стратегический документ помимо программы «Нұрлы жол», которая носит в большей мере инфраструктурный характер. Нам же важно видеть поэтапные перспективы развития транспортно-логистического комплекса в целом.

Своеобразной отправной точкой для нас станет 2025 год – именно в этот период будут максимально сняты все изъятия и ограничения в Евразийском экономическом союзе, касающиеся транспортной сферы, и мы будем говорить о полной свободе перемещений. Для автомобильного транспорта – это начало осуществления каботажных перевозок, для авиации – переход к принципу открытого неба. Безусловно, этому должна предшествовать планомерная подготовительная работа: нужно гармонизировать законодательство, выравнять тарифные условия и так далее. Все это должно найти отражение в программном документе, на который будет ориентироваться рынок. Мы предполагаем, что первоначально нужно разработать совместно с бизнесом Концепцию развития транспортной отрасли, и мы как Союз транспортников могли бы координировать эту работу. В последующем она может быть принята за основу при разработке стратегического документа в МИИР РК.

Мы плавно подошли к теме защиты интересов казахстанских транспортников в рамках ЕАЭС, пятилетие которого было недавно отмечено в Нур-Султане с участием глав государств Союза. Вы являетесь активными участниками совещаний экспертных групп по выполнению «дорожной карты» по реализации Основных направлений и этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики. По каким вопросам стороны пришли к компромиссным решениям, а какие барьеры по-прежнему мешают развитию транспортного бизнеса на Евразийском пространстве?

– Нужно понимать, что Евразийский экономический союз по сравнению с другими интеграционными объединениями достаточно молод. В этом году ему



The year 2025 will be a new starting point – it is during this period that all exemptions and restrictions in the Eurasian economic Union relating to the transport sector will be eliminated as much as possible, and we will talk about complete freedom of movement. For road transport – this is the beginning of the implementation of cabotage transportation, for aviation – the transition to the principle of open skies. Of course, this should be preceded by systematic preparatory work: it is necessary to harmonize legislation, make equal tariff conditions and so on. All this should be reflected in the policy document that will guide the market. We suppose that initially it is necessary to develop together with business the concept of development of transport department, and we as the Union of transport workers could coordinate this work. In the future, it can be taken as a basis for the development of a strategic document in the MIIR RK.

We gradually approached the subject of the protection of the interests of Kazakhstan transport workers in the framework of the EAEU, the fifth anniversary which was recently marked in the Nur-Sultan with the participation of heads of the States of the Union. You are active participants in the meetings of expert groups on the implementation of the road map for the implementation of the strategic directions and stages of a coordinated (agreed) transport policy. On what issues did the parties come to compromise solutions, and what barriers still hinder the development of transport business in the Eurasian space?

– It should be understood that the Eurasian economic Union is quite young compared to other integration associations. This year marks the fifth anniversary. If we take

исполнилось только пять лет. Если взять тот же Европейский союз, то он долго и планомерно развивался, причем речь идет о разных видах интеграции: ЕС – политический союз, ЕАЭС – экономический. Во главу угла Евразийского интеграционного объединения ставятся четыре свободы: передвижения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Как позиционирует и строит работу в этом направлении СТК «KAZLOGISTICS»? В первую очередь, мы являемся соучредителями Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО). В этом году данная организация планирует заключить меморандум с Евразийской экономической комиссией для более эффективного решения интеграционных вопросов в сфере транспорта.

На сегодняшний день мы активно участвуем во всех мероприятиях, совещаниях по отраслевым направлениям, которые проводит ЕЭК, – это транспорт, логистика, таможенные вопросы, меры тарифного и нетарифного регулирования. Перед выездом обязательно

the same European Union, it has been developing for a long time and systematically, then we are talking about different types of integration: The EU is a political Union, the EAEU is an economic one. Four freedoms are put at the forefront of the Eurasian integration Association: movement of goods, services, capital and labour.

How does STK "KAZLOGISTICS" position and complete work in this direction? First of all, we are co-founders of the Eurasian Union of transport, forwarding and logistics organizations (ESTEL). This year, the organization plans to conclude a Memorandum with the Eurasian economic Commission for a more effective solution of integration issues in the field of transport.

To date, we actively participate in all events, meetings on industry areas, which are held by the EEC – transport, logistics, customs issues, tariff and non-tariff regulation measures. Before leaving, we always consult with our business and come to a consensus. After all, the decisions taken at the EAEU site should align to the programs and trends that exist in Kazakhstan.

Своеобразной отправной точкой для нас станет 2025 год – именно в этот период будут максимально сняты все изъятия и ограничения в Евразийском экономическом союзе, касающиеся транспортной сферы

консультируемся с нашим бизнесом, приходим к консолидированной позиции. Ведь принятые на площадке ЕАЭС решения должны соответствовать тем программам и тенденциям, которые существуют в Казахстане.

На первоначальном этапе с коллегами из других стран Евразийского союза было больше дискуссий, споров, в ходе которых мы пытались найти взаимовыгодные точки соприкосновения. После подписания договора о ЕАЭС, утверждения Скоординированной (согласованной) транспортной политики, подписания соответствующей «дорожной карты», принципиальных трений уже практически не наблюдаем. Если какой-то стране, бизнесу то или иное решение невыгодно, то стороны открыто говорят об этом и ищут другие варианты взаимодействия.

Главное, все понимают, что Евразийский экономический союз – это большой, объемный рынок. И важным достижением является то, что транспорт сегодня может перемещаться в государствах ЕАЭС без ограничений, без прохождения таможенных постов. Мы и дальше должны двигаться в сторону развития свободного транзита между нашими странами.

Еще один немаловажный вопрос – современные IT-решения в транспортной отрасли. Цифровизация на сегодняшний день является одним из ключевых трендов развития транспорта в мире. Как проходит этот процесс в Казахстане? В каких областях применения новых технологий мы еще отстаем, и как добиться, на Ваш взгляд, положительных изменений?

At the initial stage, there were more discussions and disputes with colleagues from other countries of the Eurasian Union, during which we tried to find mutually beneficial points of contact. After the signing of the Treaty on the EAEU, the approval of a Coordinated (agreed) transport policy, the signing of the corresponding "road map", the initial tensions disappear. If any country, business or other solution is unprofitable, the parties openly talk about it and look for other options for collaboration.

Most importantly, everyone understands that the Eurasian Economic Union is and an important achievement is that transport today can move in the EAEU States without restrictions, without passing customs border points. It results in a large market. We must continue to move towards the development of free transit between our countries.

Another important issue is modern IT solutions in the transport industry. Digitalization today is one of the key trends in the development of transport in the world. How is this process going in Kazakhstan? In what areas of application of new technologies are we still lagging behind, and how to achieve, in your opinion, positive changes?

– Digitalization today is the basis, the framework for the development of the transport industry. Even at the domestic level, we see how modern IT solutions allow us to quickly receive certain piece goods from different countries and to monitor this process in detail. The future of transport lies in the use of digital technologies. If we talk about Kazakhstan,

– Цифровизация сегодня является основой, каркасом развития транспортной отрасли. Даже на бытовом уровне мы видим, как современные IT-решения позволяют нам быстро получать определенные штучные товары из разных стран и детально отслеживать этот процесс. Будущее транспорта – именно за применением цифровых технологий.

Если говорить о Казахстане, то мы также планомерно работаем в этом направлении. Речь идет об использовании технологий блокчейн, Big data, оцифровке транспортного контроля, диспетчеризации пассажирских перевозок и так далее.

25 июня мы принимали участие в международной выставке BUSWORLD Central Asia-2019, посещали диспетчерский центр пассажирского транспорта г. Алматы. Нужно сказать, что сегодня в этом динамично развивающемся городе, с большим количеством туристов, студентов, созданы все условия для того, чтобы люди отдавали предпочтение общественному транспорту. И в этом смысле ситуация на рынке пассажирских перевозок значительно изменилась в лучшую сторону, в том числе благодаря цифровым технологиям информирования горожан, построения маршрутов. Аналогичная система довольно успешно работает сегодня и в городе Нур-Султан. Со временем все крупные города Казахстана придут к подобному уровню развития общественного транспорта.

18 **Нельзя не заметить положительных перемен в области пассажирских автобусных перевозок в Нур-Султане и Алматы, однако в регионах ситуация остается довольно сложной. Работа нелегальных перевозчиков, отсутствие необходимого уровня субсидирования со стороны акиматов и, как следствие, невозможность обновления добросовестными компаниями своего автопарка. Какую позицию в этом вопросе занимает Союз транспортников Казахстана?**

– Для решения этой проблемы была принята Программа развития автобусных пассажирских перевозок, предусматривающая систему субсидирования данного вида деятельности. Однако, как показывает практика, не везде она выполняется. Возьмем, к примеру, западный регион: в Уральске состоялось заседание тарифной политики, в ходе которого был сделан вывод о том, что рыночная цена проезда по городу должна составлять 160-180 тенге. Сейчас же тариф меньше на сто тенге, и эту финансовую нагрузку несет на себе перевозчик. При том, что мы ставим перед перевозчиком задачу обновлять парк транспортных средств. А за счет каких ресурсов он должен это делать, если свыше 80% перевозок осуществляется в убыток?

Есть четкое видение того, что часть затрат транспортным компаниям должны возмещать акиматы, но на деле это происходит не везде и не в полном объеме. Нужно проводить адресную работу с маслихатами, утверждающими бюджет, местными исполнительными органами, для того чтобы изменить остаточный принцип финансирования пассажирских перевозок.

19 **Над какими еще проектами «KAZLOGISTICS» планирует работать в этом году?**

we are also systematically working in this direction. We are talking about the use of blockchain technology, Big data, digitization of transport control, dispatching of passenger traffic and so on.

On June 25, we took part in the international exhibition BUSWORLD Central Asia-2019, visited the dispatching center of passenger transport in Almaty. I must say that today in this vibrant city, with a large number of tourists and students, all conditions indicated that city dwellers prefer public transport. And in this sense, the situation in the passenger transport market has changed significantly for the better, including through digital technologies to inform citizens on the development of routes and services. A similar system is working quite successfully today in the city of Nur-Sultan. Over time, all major cities of Kazakhstan will come to a similar level of development of public transport.

18 **It is impossible not to notice improvements in the field of passenger bus transportation in Nur-Sultan and Almaty, but in the remote regions the situation remains quite difficult. The work of illegal carriers, the lack of the necessary level of subsidies from the akimats and, as a result, the inability to modernize its fleet. What is the position of the transport Union of Kazakhstan on this issue?**

– To solve this problem, a Program for the development of bus passenger transportation was adopted, providing a system of subsidizing this type of activity. However, as practice shows, not everywhere it is performed. Take for example the western region: a meeting of the tariff policy was held in Uralsk, during which it was concluded that the market price of travel in the city should be 160-180 tenge. Now the tariff is less than one hundred tenge, and this financial burden is borne by the carrier. Despite the fact that we set the task of the carrier to update the fleet of vehicles. And at the expense of what resources it should do it, if more than 80% of traffic is carried out at a loss?

There is a clear vision of what is the cost that transport companies have to reimburse the local government offices, but in fact, this happens not everywhere and not fully. It is necessary to carry out targeted work with maslikhats, approving the budget, local Executive Bodies, in order to change the subsidy principle of financing passenger transportation.

19 **What other projects does KAZLOGISTICS plan to work on this year?**

– In the autumn in Almaty, we plan to hold an annual youth forum, which will highlight the results of the joint competition of start-up projects among students

– Осенью в Алматы мы планируем провести ежегодный молодежный форум, на котором будут подведены итоги совместного с журналом «Транс-LOGISTICS Казахстан» конкурса стартап-проектов среди студентов транспортных вузов. В этом году будет обновлен формат, у молодых транспортников появится больше возможностей проявить себя, продемонстрировать свои знания и навыки. Всегда стараемся разносторонне подходить к работе с молодежью, ведь уже завтра этим ребятам предстоит формировать работу транспортно-логистического комплекса Казахстана.

Несколько международных мероприятий также будет проведено до конца этого года, в частности, запланирована встреча с Китайской транспортной ассоциацией, транспортным бизнесом Казахстана и КНР в Хоргосе. Перевозчики наших стран сегодня нуждаются в такой площадке для открытого диалога по многочисленным нюансам двустороннего сотрудничества.



Помимо этого, продолжим проводить хронометраж транспортных операций. В текущем году наши специалисты уже выезжали в порты Актау, Курык и, кстати, зафиксировали ускорение таможенного оформления грузов и других сопутствующих процессов. Это важно в части нашей многогранной работы по усилению позиций Казахстана в рейтинге Всемирного банка LPI. В партнерстве с журналом «Транс-LOGISTICS Казахстан» мы проводим собственное исследование ситуации на транспортном рынке Domestic LPI, выявляя в ходе анкетирования проблемные для бизнеса вопросы и задействуя свои возможности для их решения. Наша транспортная инфраструктура достаточно развита, и при системном подходе к повышению эффективности транспортной отрасли, уверен, у нас есть все шансы войти в число топовых стран международного логистического рейтинга.

of transport universities with the magazine "TRANS-LOGISTICS Kazakhstan". This year, the format will be revised, young transport workers will have more opportunities to express themselves, to demonstrate their knowledge and skills. We always try to have a versatile approach to work with young people, because tomorrow these guys will become the workforce of the transport and logistics sector of Kazakhstan.

Several international events will also be held before the end of this year, in particular, a meeting with the Chinese transport Association, the transport business of Kazakhstan and China in Khorgos is planned. Carriers of our countries today need such a platform for an open dialogue on the many details of bilateral cooperation.

In addition, we will continue to carry out planned tasks of transport operations. This year, our experts have

already traveled to the ports of Aktau, Kuryk and, by the way, recorded the improvement of customs clearance of goods and other related processes. This is important in part of our multi-faceted work to strengthen Kazakhstan's position in the world Bank's LPI ranking. In partnership with the magazine "TRANS-LOGISTICS Kazakhstan" we are conducting our own study of the situation on the transport market Domestic LPI, revealing in the course of questioning, challenging the business issues and leveraging its capabilities to address them. Our transport infrastructure is quite developed, and with a systematic approach to improving the efficiency of the transport industry, I am sure we have all the chances to become one of the top countries in the international logistics ranking.

ЛУЧШИЙ СТАРТАП-ПРОЕКТ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ

Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» совместно с деловым транспортным журналом «Транс-LOGISTICS Казахстан» при поддержке USAID объявляет о начале ежегодного конкурса среди студентов и молодых специалистов – Лучший стартап-проект в транспортной логистике – 2019 «Startup Transport Innovations».

Цель конкурса – вовлечение студентов и молодых специалистов в исследовательскую деятельность, проведение анализа и поиска решений проблемных вопросов в транспортно-логистической отрасли, а также развитие интеллектуальных и презентационных навыков.

Самые интересные работы будут опубликованы в транспортном журнале «Транс-LOGISTICS Казахстан» и на официальном сайте «KAZLOGISTICS», а награждение победителей состоится в октябре 2019 года в рамках Молодежного форума «KAZLOGISTICS». Победители будут простимулированы и награждены ценными призами. Вместе с тем, при поддержке USAID рассматривается возможность внедрения проекта победителя конкурса на транспортно-логистических предприятиях.

ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПО ТЕМАМ ДЛЯ СТАРТАП-ПРОЕКТОВ:

Отслеживание движения груза по цепочке холодовой цепи; внедрение электронной транспортной накладной на автомобильном и/или железнодорожном транспорте; внедрение цифровых технологий (IT-решений) для осуществления контроля и мониторинга над превышением весогабаритных параметров грузовых автотранспортных средств на территории РК; улучшение сервиса в транспортном секторе (сфере логистики, железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного транспорта); цифровая торговая площадка по подбору грузоперевозчиков и так далее.

ПРИМЕНЕНИЕ В СТАРТАП-ПРОЕКТАХ ЭЛЕМЕНТОВ ИНДУСТРИИ 4.0. И ЗЕЛЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ:

Аддитивные технологии; коллаборативные роботы; самооптимизирующееся оборудование; беспилотные транспортные средства; предиктивное техническое обслуживание; облачные технологии; виртуальный инжиниринг, интеллектуальное планирование и контроль производства; дополненная виртуальная реальность и так далее.

В конкурсе могут принять участие как индивидуальные, так и групповые участники. Желающие принять участие должны в срок до 10 сентября 2019 года направить на электронный адрес – yuryeva.m@gmail.com:

- конкурсную работу в текстовом формате, объемом не менее 6000 знаков, но не более 15000 знаков (Word, 12 пт) с указанием ФИО, вуза и факультета автора;
- цветную фотографию автора и иллюстрации к тексту (при необходимости) в формате jpeg, разрешение не менее 300 dpi.

2019

www.tlkmedia.kz

С положением о конкурсе Лучший стартап-проект в транспортной логистике – 2019 «Startup Transport Innovations» можно ознакомиться на сайте: kazlogistics.kz

По всем интересующим вас вопросам можно обращаться к контактному лицу организаторов:

Аканова Айдана

т. 87776721224, 87172600443,
kuzganova.a@kazlogistics.kz



KAZLOGISTICS
СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

КАЗАХСТАН
TRANSPORT LOGISTICS
ТРАНСПОРТ • БИЗНЕС • ЭКОНОМИКА



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE



ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР КАК ОРИЕНТИР ДЛЯ ЭКОНОМИКИ

TRANSPORTATION SECTOR AS AN ECONOMICAL GROWTH ENGINE



текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya YURYEVA

ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ ОЗНАМЕНОВАЛОСЬ СУЩЕСТВЕННОЙ КОРРЕКТИРОВКОЙ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ, РЕГУЛИРУЮЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СФЕРЫ ТРАНСПОРТА. И ЭТОТ ПРОЦЕСС ПРОДОЛЖАЕТСЯ СЕГОДНЯ, ВКЛЮЧАЯ ФОРМИРОВАНИЕ ГОСПРОГРАММЫ «НҰРЛЫ ЖОЛ» НА ПЕРИОД С 2020 ПО 2025 ГОД. ЧЕГО ЖДАТЬ ТРАНСПОРТНОМУ БИЗНЕСУ И КАКОВЫ МЕХАНИЗМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОТРАСЛИ, – ОБ ЭТОМ МЫ ПОГОВОРИЛИ С УПРАВЛЯЮЩИМ ДИРЕКТОРОМ – ДИРЕКТОРОМ ДЕПАРТАМЕНТА ЛОГИСТИКИ И ПЕРЕВОЗОК НАЦИОНАЛЬНОЙ ПАЛАТЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН «АТАМЕКЕН» РУСТАНОМ ДЖЕНАЛИНОВЫМ.

THE FIRST HALF OF THE YEAR WAS MARKED BY A SIGNIFICANT REFORMS OF THE REGULATORY FRAMEWORK GOVERNING THE ACTIVITIES OF THE TRANSPORT SECTOR. THIS PROCESS CONTINUES TODAY, INCLUDING THE DEVELOPMENT OF THE STATE PROGRAM «NURLY ZHOL» FOR THE PERIOD FROM 2020 TO 2025. WHAT THE TRANSPORT BUSINESS EXPECT AND WHAT ARE THE MECHANISMS FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF THE INDUSTRY? WE DISCUSSED THIS WITH RUSTAN DZHENALINOV, THE MANAGING DIRECTOR OF THE LOGISTICS AND TRANSPORTATION DEPARTMENT IN THE NATIONAL CHAMBER OF ENTREPRENEURS OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN «ATAMEKEN».

❶ Rustan Zhanatovich, сегодня продолжается обсуждение разрабатываемой госпрограммы «Нұрлы жол» до 2025 года. Сформирован ли уже перечень предложений от НПП?

– Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» активно участвует в обсуждении разрабатываемой Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы в рамках созданной приказом МИИР РК Рабочей группы. С учетом пожеланий бизнес-сообщества, отраслевых союзов и ассоциаций сформирован перечень предложений, который представлен в отраслевой уполномоченный орган. Перечислю лишь некоторые предложения.

В сфере автомобильного транспорта мы обозначили увеличение до 2025 года парка автотранспортных средств на 3 тыс. единиц для осуществления международных грузовых перевозок. Это позволит повысить объемы международных автомобильных перевозок, выполняемых

❷ Rustan Zhanatovich, the discussion of the developed state program “Nurly Zhol” up to 2025 continues. Has a list of proposals from the NCE been formed?

– The National Chamber of Entrepreneurs (NCE) of the Republic of Kazakhstan “Atameken” actively participates in the discussion of the “Nurly Zhol” State Infrastructure Development Program for 2020–2025, which is being developed within the framework of the Working Group established by the order of the Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan. Taking into account the wishes of the business community, industry unions and associations, a list of proposals has been compiled, which is submitted to the authority. I will list just a few proposals.

In the field of road transport, we have designated an increase of 3 thousand vehicles international road haulage till 2025. This can increase the traffic volumes operated under the terms of the TIR Convention, benefiting Kazakhstani

на условиях Международной Конвенции TIR, удельный вес казахстанских операторов в них и доходы отечественных предприятий (до 300 млн. долларов США).

Как вы знаете, с 1 января 2025 года Казахстан приступает к реализации четвертого этапа Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС. Это позволит иностранным перевозчикам осуществлять внутреннюю перевозку грузов на территории Республики Казахстан. В этой связи мы предлагаем усилить транспортный контроль над выполнением каботажных перевозок и соответствующий мониторинг.

По нашему мнению, важно предусмотреть в программе вопросы цифровизации на автотранспорте: усовершенствовать автоматизацию (повысить прозрачность распределения) выдачи бланков разрешений (дозвол) на грузовые международные перевозки автомобильным транспортом; автоматизацию контроля погашения выданных бланков разрешений на грузовые международные автоперевозки, что позволит исключить коррупционную составляющую. Также большое значение имеет развитие автоматизированных систем взвешивания грузовых автотранспортных средств (САИС).

Для обеспечения доступа автотранспорта к морским портам на Каспии в программу включен проект строительства автомобильной дороги Шалкар – Бейнеу.

Внесен ряд предложений и в железнодорожной отрасли. С учетом того, что проектом предусмотрено развитие контейнерных транзитных железнодорожных перевозок путем увеличения суточной скорости транзитных контейнерных поездов с 1150 до 1500 км/сутки, необходимо увеличить пропускную способность МЖС. Это нужно сделать путем строительства вторых железнодорожных путей на напряженных участках для повышения скорости до 400 км/сутки в экспортном, импортном и внутриреспубликанском сообщениях (в настоящее время 200 км/сутки). Данная мера позволит увеличить оборачиваемость вагонов, снизить дефицит вагонного парка в Казахстане и положительно скажется на конечной стоимости перевозки. Помимо этого, мы предлагаем выработать меры по развитию инфраструктуры подъездных путей в целях обеспечения безопасности железнодорожных перевозок, увеличения грузооборота.

Что касается водного транспорта, то здесь речь идет о развитии отечественного морского флота, совершенствовании системы управления морским судоходством и администрациями портов, проведении исследований технического состояния

operators and the income of domestic enterprises conducting international road transport with increased revenue to \$ 300 million.

As you know, from January 1, 2025, Kazakhstan will embark on the implementation of the fourth stage of the Phased Liberalization Program by carriers registered within EAEU member states. Such carriers will have greater market access and freedom to transport goods on road of between origins and destinations located in the territory of another EAEU member state. This will allow foreign carriers to carry out the internal transportation of goods inside the Republic of Kazakhstan. In this regard, we propose to strengthen transport control over the implementation of cabotage traffic and the corresponding monitoring mechanism.

In our opinion, it is important for the program to anticipate the importance and adoption of digitalization in motor vehicles: to improve automation (increase the transparency of distribution) of issuing permits for international freight transport by road; automation of issued forms of permits for international freight road haulage and electronic payment, which will eliminate the existence of corruption. Also of great importance is the development of automated freight vehicle weighting systems (AFVWS).

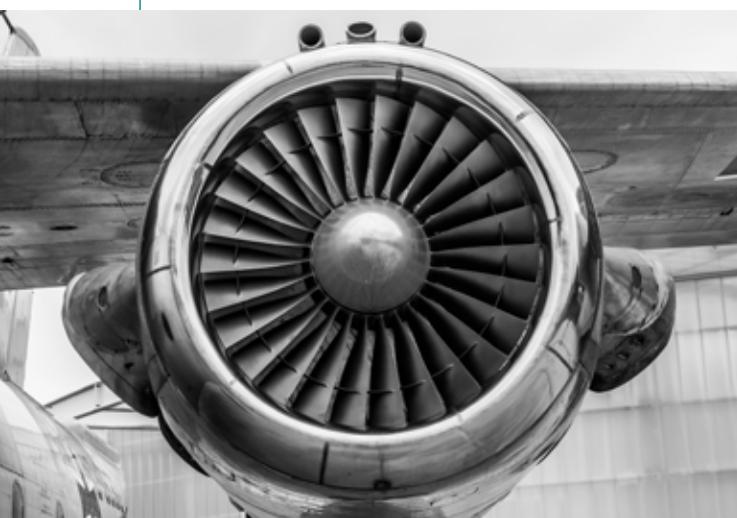
In order to ensure the access of motor transport to the seaports in the Caspian Sea, the program included the construction of the Shalkar-Beyneu highway.

A number of proposals has been made in the railway industry. The project considers the development of container transit rail transportation by increasing the daily speed of transit container trains from 1150 to 1500 km / day, and decides it is necessary to increase the capacity of the OLS. This should be done by building a second railway track in the high traffic sections to increase the speed to 400 km / day in export, import, and domestic movements (currently 200 km / day). This measure will increase the turnover of rail cars, reduce the inavailability of the car fleet in Kazakhstan and will have a positive impact on the final cost of transportation. In addition, we propose to work out measures for the development of infrastructure for access roads in order to ensure the safety of rail traffic and increase cargo turnover.

As for water transport, here we are talking about the development of the domestic navy, the improvement of the maritime shipping management system and port administrations, as well as the research of the technical condition of hydraulic structures (locks). It is necessary to pay close attention to the system of training marine personnel, in particular, to increase the number of grants, to improve the effectiveness of educational programs.

In the civil aviation industry, it is necessary to include in the draft program, along with the development of small aircraft, an upgrade of the aircraft fleet. This can be done through financing to domestic airlines to purchase new generation aircraft through concessionary loans.

гидротехнических сооружений (шлюзов). Нужно уделить пристальное внимание и системе подготовки морских кадров, в частности увеличить количество грантов, усовершенствовать образовательные программы.



В отрасли гражданской авиации необходимо включить в проект программы, наряду с развитием малой авиации, обновление парка воздушных судов. Это можно сделать посредством кредитования отечественных авиакомпаний на приобретение воздушных судов нового поколения через инструменты льготного кредитования институтов развития Республики Казахстан.

Принимая во внимание проводимую работу по реализации транзитно-транспортного потенциала страны, имеющиеся административные барьеры при организации транзитных перевозок, предлагается разработать законы о мультимодальных (смешанных) перевозках и о перевозках транзитных грузов через территорию Республики Казахстан.

■ На всех прошедших подкомитетах по видам транспорта повторялся тезис о необходимости разработки еще одного не менее важного документа – стратегии развития транспортно-логистической отрасли РК. Какую позицию в этом отношении занимает НПП «Атамекен» и будет ли инициировать создание подобной стратегии?

– Мировой опыт показывает, что для создания надежно работающей, экономичной, безопасной и экологически чистой транспортной системы, ориентированной на интересы гражданина, предпринимателя, рынка и общества в целом, необходимо наличие общих принципов развития национальной транспортной системы и отдельных ее элементов, признанных властями и общественными институтами.

Taking into account the ongoing work on the implementation of the transit-transport potential of the country, the existing administrative barriers to the organization of transit traffic, it is proposed to develop laws on multimodal (mixed) transportation and on the transportation of transit cargo through the territory of the Republic of Kazakhstan.

■ All the past subcommittees on types of transport repeated the necessity to develop another equally important document – the development strategy of the transport and logistics industry of Kazakhstan. What position in this regard is Atameken NCE and will it initiate the creation of such a strategy?

– World experience shows that to create a reliable, efficient, safe and environmentally friendly transport system focused on the interests of the citizen, entrepreneur, market and society as a whole, it is necessary to have common principles for the development of the national transport system and its individual elements recognized by the authorities and public institutions.

The main objectives of the development of transport sectors and their transit capabilities were set in the Development Strategy of Kazakhstan till 2030, the Concept of the State Transport Policy of the Republic of Kazakhstan for the period up to 2008, the Concept of Development of International Transport Corridors of the Republic of Kazakhstan, and then in the Program for the Development of Transit Transport Capacity for 2004- 2006 and the Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan until 2015.

The results achieved indicate that these documents have largely fulfilled their mission. Large-scale economic and institutional transformations have been carried out in transport, and much has been done to create a new legal and regulatory framework governing its activities in modern economic conditions. Large infrastructure projects have been implemented and are being implemented within the framework of the Nurlı Zhol state program.

However, in terms of the overall sector and each specific transport modes, number of unsolved problems still remain.

Currently, in the context of globalization, there is a need to clarify the development priorities of the transport system and the objectives, form and content of the state's activities in the field of transport and transit development, including taking into account the integration processes within the EAEU and the implementation of China's «One Belt – One Road».

The task is to prevent the decline of various types of transport, and to promote the formation of a unified and integrated transport system of the Republic of Kazakhstan.

The analysis shows the need to develop a long-term strategy – a comprehensive plan for the development of the



Основные задачи развития отраслей транспорта и их транзитных возможностей были поставлены в Стратегии развития Казахстана до 2030 года, Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 года, Концепции развития международных транспортных коридоров РК, а затем в Программе развития транзитно-транспортного потенциала на 2004-2006 годы и Транспортной стратегии РК до 2015 года.

Достигнутые результаты свидетельствуют о том, что указанные документы во многом выполнили свою миссию. На транспорте осуществлены крупные экономические и институциональные преобразования, проделана большая работа по созданию новой нормативно-правовой базы, регламентирующей его деятельность в современных экономических условиях. Реализованы и реализуются в рамках государственной программы «Нурлы жол» крупные инфраструктурные проекты.

Однако на транспорте в целом и на каждом из его видов еще имеется ряд нерешенных задач.

В настоящее время, в условиях глобализации, возникла необходимость в уточнении приоритетов развития транспортной системы и задач, формы и содержания деятельности государства в области развития транспорта и транзита, в том числе с учетом интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и реализации инициативы Китая «Один пояс – один путь».

Задача – не допустить дезинтеграции различных видов транспорта, способствовать формированию единой, целостной транспортной системы РК.

Проведенный анализ показывает необходимость разработки долгосрочной стратегии – комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса РК до 2030 года.

В этой связи на прошедшем в январе 2019 года заседании Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» участниками заседания

transport and logistics sector of the Republic of Kazakhstan until 2030.

In this regard, at the meeting of the Logistics and Transportation Committee of the Presidium of Atameken NCE of RK in January 2019, the meeting supported the initiative and recommended that the Ministry of Industry and Infrastructure Development together with Atameken NCE and the Union of Transport Workers of Kazakhstan prepare a proposal to the Government of the Republic of Kazakhstan on the need to develop Kazakhstan's transport strategy until 2030 with detailed elaboration and coordination of priorities by industry, with subsequent reflection of the main measures in the state development programs. Today this issue is under consideration by the authority.

■ How do you assess the overall performance of the transport industry in Kazakhstan in the first half of the year? Are there any positive trends?

– According to the results of five months of work in the transport industry, there is an increase in the volume of cargo transportation by all types of transport by 3.7% (1,525.5 million tons), transit container traffic through the territory of Kazakhstan by 1.5 times (240 thousand containers).

The main event in the transport industry was the adoption on April 19 of this year of the Law of the Republic of Kazakhstan «On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts on Transport», which provides for a number of changes. Firstly, reductions in unnecessary inspections and stoppage of freight vehicles on roads by 2.5 times (the reasons for the stoppage will be determined, which will reduce the delivery time for goods and reduce corruption risks). Secondly, increase of passenger bus transportation will be provided to 300 border settlements. Thirdly, there was an optimization of control on water transport by reducing inspections of sea vessels by 35%. This is only part of the amendments aimed at reducing the administrative burden on the business.

поддержана инициатива и рекомендовано Министерству индустрии и инфраструктурного развития совместно с НПП «Атамекен» и Союзом транспортников Казахстана подготовить предложение в Правительство Республики Казахстан о необходимости разработки Транспортной стратегии Казахстана до 2030 года с детальной проработкой и согласованием приоритетов по отраслям, с последующим отражением основных мер в государственных программах развития. Сегодня этот вопрос находится на рассмотрении отраслевого уполномоченного органа.

❶ Как в целом Вы оцениваете итоги работы транспортной отрасли Казахстана в первом полугодии? Есть ли позитивные тенденции?

– По итогам пяти месяцев работы отрасли транспорта наблюдается рост объемов перевозок грузов всеми видами транспорта на 3,7% (1 525,5 млн. тонн), транзитных контейнерных перевозок через территорию Казахстана в 1,5 раза (240 тыс. контейнеров).

Главным событием в транспортной отрасли стало принятие 19 апреля этого года Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты по вопросам транспорта», который предусматривает ряд изменений. Во-первых, сокращение в 2,5 раза излишних проверок и остановок грузовых транспортных средств на автодорогах (будут определены основания остановки, что способствует снижению сроков доставки грузов, снизит коррупционные риски). Во-вторых, дополнительно пассажирскими автобусными перевозками будет обеспечено до 300 приграничных населенных пунктов. В-третьих, произошла оптимизация контроля на водном транспорте путем сокращения проверок морских судов на 35%. Это только часть поправок, направленных на снижение административных нагрузок на бизнес.

В данный Закон включены инициативы от Национальной палаты предпринимателей, например, наделение компетенцией уполномоченного органа по разработке и утверждению типовых договоров между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом. Специальное разрешение на проезд тяжеловесного автотранспортного средства теперь будет выдаваться только при перевозке неделимых и жидких грузов без превышения осевых нагрузок, что способствует сохранности дорожной инфраструктуры, снижению аварийности на автодорогах, созданию равных условий и добросовестной конкуренции на рынке перевозок грузов, ускорению сроков доставки товаров и грузов до потребителей, реализации транзитного потенциала Казахстана и сокращению коррупционных рисков в транспортном контроле на автодорогах. Можно отметить и снятие ограничений

This Law includes initiatives from the National Chamber of Entrepreneurs, for example, empowering the authorized body to develop and approve model contracts between the carrier and the freight forwarder on the organization of cargo transportation by rail. A special permit for the passage of a heavy vehicle will now be issued only when transporting indivisible and liquid cargoes without exceeding axle loads, which contributes to the safety of the road infrastructure, reducing accident rates on roads, creating equal conditions and fair competition in the freight transportation market, and accelerating delivery times for goods and goods to consumers, the realization of the transit potential of Kazakhstan and the reduction of corruption risks in the transport control on the roads. We can note the lifting of the limitations on the lease term by the operators of the RK for foreign cargo aircraft with crew and many others. In general, the implementation of the Law has been amended and supplemented in 125 LAs, including 33 LAs developed.

In addition, to attract additional volume of container and other cargo through Kazakhstan's seaports, the draft Law of the Republic of Kazakhstan "On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts on Taxation Issues" includes a provision on applying a zero VAT rate to railway tariffs for the carriage of goods sent by rail – water.

As part of the implementation of the Comprehensive Program (Roadmap) for the development of bus transportation for 2018–2020, a loan in the amount of 10 billion tenge was provided from the republican budget of DBK-Leasing JSC in 2018. In 2019, 15 billion tenge was approved for organizing a leasing loan for the purchase of domestic-made buses by carriers.

In 2018, BRK-Leasing JSC began financing the supply of buses to carriers of the cities of Atyrau, Semey and Chimkent, and also approved indicative financing terms for carriers of Almaty, Aktau and Zhanaozen. In 2019, deals are being developed for the acquisition of 2,210 buses in 11 regions of the country.

In 2019, 39.9 billion grants were allocated for subsidizing carrier losses, of which 32.6 billion tenge were allocated to Almaty. (in 2018 - 9.2 billion tenge). In 2019, subsidies are not allocated in the Aktobe region.

At the same time, the renewal of buses and an increase in subsidies are aimed at maintaining the existing 8 municipal fleets (in 6 regions of the republic - Nur-Sultan, Almaty, Almaty, Aktobe, Kyzylorda region and East Kazakhstan region). City of Chimkent opened a new municipal park with a composition of 300 buses.

At the same time, the creation of a municipal bus fleet with 100% state participation directly leads to restriction of competition, municipal organizations enjoy unfair competitive advantage – the purchase of new buses, subsidies, profitable routes, the allocation of budget funds

срока аренды эксплуатантами РК иностранных грузовых воздушных судов с экипажем и многие другие. В целом в реализацию Закона внесены изменения и дополнения в 125 НПА, в том числе разработано 33 НПА.

Кроме того, для привлечения дополнительного объема контейнерных и других грузов через казахстанские морские порты в проект Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты по вопросам налогообложения» включена норма о применении нулевой ставки НДС к железнодорожным тарифам на перевозку грузов, направляемых железнодорожно-водным сообщением.

В рамках реализации Комплексной программы (дорожной карты) по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы из республиканского бюджета АО «БРК-Лизинг» в 2018 году предоставлен кредит в сумме 10 млрд. тенге. На 2019 год одобрено 15 млрд. тенге для организации лизингового кредита на покупку перевозчиками автобусов отечественного производства.

В 2018 году АО «БРК-Лизинг» начато финансирование поставки автобусов перевозчикам городов Атырау, Семей и Шымкент, а также утверждены индикативные условия финансирования для перевозчиков городов Алматы, Актау и Жанаозен. В 2019 году прорабатываются сделки по приобретению 2210 автобусов в 11 регионах страны.

На субсидирование убытков перевозчиков в 2019 году предусмотрено 39,9 млрд. тенге, из них на г. Алматы выделено 32,6 млрд. тг. (в 2018 году – 9,2 млрд. тг.). В 2019 году субсидии не выделяются по Актыобинской области.

Вместе с тем, обновление автобусов и увеличение субсидий направлено на содержание действующих 8-ми муниципальных автопарков (в 6-ти регионах республики – Нур-Султан, Алматы, Алматинская, Актыобинская, Кызылординская обл. и ВКО). Кроме того, 19 июня т.г. в г. Шымкент открылся новый муниципальный парк с составом 300 автобусов.

При этом создание муниципального автобусного парка со 100% долей участия государства непосредственно ведет к ограничению конкуренции, так как это предоставляет привилегированное положение муниципальным паркам – закуп новых автобусов, субсидии, выгодные маршруты, выделение бюджетных средств на содержание автопарков. Кроме того, это нарушает права предпринимателей, поскольку на соответствующем товарном рынке осуществляют свою деятельность субъекты частного предпринимательства.

Однозначно выделяемых субсидий по-прежнему недостаточно для полного покрытия расходов перевозчиков, что влечет остановку обслуживания действующих маршрутов, не говоря уже об обновлении.

Ко всему вышеизложенному, ситуацию усугубляет удорожание дизельного топлива (с 2016 года дизельное топливо подорожало со 105 тенге до 200 тенге за литр),



запасных частей и сервисного обслуживания. При этом тарифы и объемы субсидий остались на прежнем уровне (кроме городов Нур-Султан и Алматы).

Такое положение не позволяет частным компаниям развиваться, своевременно обновлять свой автопарк и улучшать качество услуг. Следует также отметить, что из-за высоких затрат на содержание муниципальных автопарков большая часть их находится в перечне объектов, подлежащих приватизации. В этой связи, в первую очередь, необходимо принять меры по предоставлению равных условий для развития добросовестной конкуренции между автопарками и снижению доли участия государства (муниципальные автопарки) там, где аналогичные и менее затратные услуги оказываются частными автопарками.

Для освобождения организаций, осуществляющих регулярные автобусные перевозки пассажиров (городские, сельские, пригородные, межрайонные) от уплаты НДС в проект Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты по вопросам налогообложения» включена норма освобождения от НДС услуг перевозчиков пассажиров и багажа.

Основным достижением в деле поддержки казахстанских международных автоперевозчиков в этом году стало внесение изменений в Налоговый кодекс РК в части снижения ставок сбора за первичную регистрацию для грузовых автотранспортных средств старше 5 лет с 2500 до 350 МРП (только для седельных тягачей). Данная инициатива НПП позволит обновить парк седельных тягачей, задействованных на международных грузовых перевозках.

Вместе с тем пока остается открытым вопрос снижения коэффициента утилизационного сбора. Введение высоких ставок сбора (за первичную регистрацию и утилизационный сбор) на импортируемую технику, в рамках поддержки отечественного автопрома в Казахстане, ограничило ввоз отечественным автомобильным перевозчикам седельных тягачей в нужном количестве. Данная ситуация привела к тому,

for the maintenance of car parks. In addition, it violates the rights of entrepreneurs, because private business entities operate actively in this market.

Unambiguously allocated subsidies are still not enough to fully cover the costs of carriers, which entail stopping the maintenance of existing routes, not to mention the modernization.

To all the above, the situation is aggravated by the rise in the cost of diesel fuel (since 2016, diesel fuel has risen in price from 105 tenge to 200 tenge per liter), spare parts and service. At the same time, tariffs and volumes of subsidies remained at the same level (except for the cities of Nur-Sultan and Almaty).

This situation does not allow private companies to develop, upgrade their fleet regularly and improve the quality of services. It should also be noted that due to the high costs of maintaining municipal fleets, most of them are on the list of objects to be privatized. In this regard, one of the priority measures is to take measures to offer fair and equal conditions for the development of fair competition between fleets and reduce the state share (municipal fleets) where similar and less expensive services are provided by private fleets.

For exemption of organizations engaged in regular bus transportation of passengers (urban, rural, suburban, inter district) from paying VAT, the draft Law of the Republic of Kazakhstan “On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts on Taxation” includes the rate of VAT exemption for passenger and baggage carriers.

The main achievement in supporting Kazakhstani international road carriers this year was the introduction of amendments to the Tax Code of the Republic of Kazakhstan in terms of lowering the initial registration fee for freight vehicles over 5 years old from 2500 to 350 MRI (only for truck tractors). This initiative of the Scientific Production Enterprise will update the fleet of truck tractors involved in international freight transport.

However, the question of reducing the utilization rate is still open. The introduction of high collection rates (for initial registration and utilization collection) on

что в 2018 году доля отечественных автоперевозчиков на международном рынке транспортных услуг по сравнению с 2017 годом снизилась на 6,4% и составила 46%, что в конечном итоге способствовало снижению предпринимательской активности и поступления налогов в бюджет страны.

В отрасли гражданской авиации Законом РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты по вопросам транспорта» внесена отлагательная норма до 1 января 2022 года по допуску поставщиков наземного обслуживания и авиакомпаний, выполняющих самостоятельное наземное обслуживание в аэропортах. Также внесена норма по снятию ограничений срока аренды эксплуатантом РК иностранных грузовых воздушных судов с экипажем и другие значимые корректировки.

Основным итогом работы на водном транспорте стало подписание 1 февраля Соглашения о судоходстве, которое обеспечивает беспрепятственный проход казахстанским судам во внутренние воды стран ЕАЭС на уведомительной основе, а также взаимное признание удостоверений личности моряков.

Кроме того, 16 апреля 2019 года запущено фидерное сообщение Актау – Баку – Актау казахстанскими фидерными судами (ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»), которые будут курсировать на еженедельной основе. Регулярное фидерное сообщение при четком планировании перевозок и обеспечении высокой скорости движения контейнерных поездов способствует наращиванию грузопотока по Транскаспийскому международному транспортному маршруту и дальнейшему развитию контейнеризации грузов в Каспийском регионе.

Системная работа Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» по повышению эффективности транспортно-логистического комплекса будет продолжена и в дальнейшем, при этом главным приоритетом для нас остается защита интересов отечественного бизнеса и укрепление его конкурентоспособности.

imported equipment, within the framework of support for the domestic automotive industry in Kazakhstan, has limited the import of domestic truck carriers of truck tractors in the right quantity. This situation led to the fact that in 2018 the share of domestic road carriers in the international market of transport services decreased by 6.4% compared with 2017, and amounted to 46%, which ultimately contributed to a decrease in entrepreneurial activity and tax revenues to the state budget.

In the civil aviation industry, the Law of the Republic of Kazakhstan “On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts on Transport Issues” introduced a suspensive rule until January 1, 2022 for the admission of ground service providers and airlines operating independent ground services at airports. Also, a rule was introduced to lift the limitation of the lease term by the operator of the Republic of Kazakhstan on foreign cargo aircraft with crew and other significant adjustments.

The main outcome of the work on water transport was the signing on February 1 of the Shipping Agreement, which ensures uninterrupted passage of Kazakh vessels into the inland waters of the EAEU countries on a notification basis, as well as mutual recognition of seafarers’ identity documents.

In addition, on April 16, 2019, Aktau-Baku-Aktau feeder communication was launched by Kazakhstan feeder vessels (NMSK Kazmortransflot LLP), which will run on a weekly basis. Regular feeder traffic with clear transportation planning and ensuring high speed of container trains contributes to the increase in freight traffic along the Trans-Caspian international transport route and the further development of cargo containerization in the Caspian region.

Systematic work of the National Chamber of Entrepreneurs of the Republic of Kazakhstan «Atameken» to improve the efficiency of the transport and logistics complex will continue in the future, while the main priority for us remains protecting the interests of domestic business and strengthening its competitiveness.



ДИЛЕММЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Мурат Амрин,
заместитель директора Департамента логистики и перевозок
Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен»

В этом году исполнилось пять лет с момента создания Евразийского экономического союза, что является важным для экономической интеграции стран-участниц. В то же время многие вопросы по защите интересов казахстанских транспортников на пространстве ЕАЭС по-прежнему актуальны.



<30

This year marks five years since the creation of the Eurasian Economic Union (EAEU), which is an important stage in the economic integration of the participating countries. At the same time, many issues to protect the interests of Kazakhstani transport workers in the EAEU space are still outstanding and awaiting resolution.

Murat Amrin,
Deputy Director of the Department of Logistics and Transportation
National Chamber of Entrepreneurs of the Republic of Kazakhstan «Atameken»

TRANSPORT INTEGRATION DILEMMAS



Задачи экономического развития стран-участниц ЕАЭС требуют адекватной поддержки со стороны транспортно-логистического комплекса. В то же время сохраняющиеся инфраструктурные, технические, административные и трансграничные барьеры ведут к дополнительным финансовым потерям грузоперевозчиков, по оценкам экспертов, в размере свыше 1 тыс. долларов США за кругорейс, что существенно снижает эффективность транспортного сектора и негативно сказывается на позициях стран-участниц ЕАЭС в глобальной конкуренции за обслуживание ключевых грузопотоков.

Одним из базовых элементов единой транспортной системы стал бизнес-проект, реализуемый железнодорожными администрациями Казахстана, России и Беларуси – Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс. В 2018 году по евразийским коридорам перевезено 370 тыс. контейнеров, причем доля сервиса ОТАК ЕРА составляет 76%. В сообщении Китай – Европа – Китай в 2018 году через территорию Казахстана объем транзитных перевозок ОТАК ЕРА составил 280,5 тыс. ДФЭ (рост по сравнению с 2017 годом на 60%). При этом в 2011 году контейнеропоток через территорию Казахстана в направлении Китай – Европа – Китай составлял всего 1,1 тыс. контейнеров в ДФЭ.

ГРУЗ И НЫНЕ ТАМ

Вместе с тем хотел бы обратить внимание на скорейшее решение вопросов беспрепятственного транзита автомобильного транспорта по единой территории Евразийского экономического союза.

В частности, существует проблема в части обеспечения свободы транзита автотранспортных средств через территорию России, осуществляющих международные грузовые автомобильные перевозки из Украины в Казахстан.

Так, с 1 июля 2016 года Указом Президента Российской Федерации №319 изменен ранее действующий особый порядок транзитных перевозок из Украины в Казахстан через российскую территорию. Т.е. транзитом могут следовать только те товары, в отношении которых в Едином таможенном тарифе Евразийского экономического союза (ЕТТ ЕАЭС) применяется нулевая ставка таможенной пошлины.

Ввиду запрета на транзитный проезд по территории России отечественные перевозчики вынуждены следовать

The tasks of economic development of the countries participating in the EAEU require adequate support from the transport and logistics sector. At the same time, the remaining infrastructure, technical, administrative and cross-border barriers lead to additional financial losses for freight forwarders estimated by experts to exceed \$ 1,000 per round trip, which significantly reduces the efficiency of the transport sector and adversely affects the positions of the EAEU member countries in global competition for attracting cargo traffic.

One of the basic elements of the unified transport system is becoming a business entity implemented by the railway administrations of Kazakhstan, Russia and Belarus - the United Transport and Logistics Company - the Eurasian Railway Alliance. In 2018, 370,000 containers were transported via Eurasian corridors, and the share of the EPA UTLC service is 76%. In the route China-Europe-China in 2018 through the territory of Kazakhstan, the volume of transit transportation of UTLC of the EPA amounted to 280,500 TEUs (a 60% increase compared to 2017). At the same time, in 2011, the container flow through the territory of Kazakhstan in the direction of China-Europe-China was only 1,100 TEUs.

PROBLEMS IN CARGO TRANSIT

At the same time, I would like to draw attention to the earliest possible resolution of the issues of unimpeded transit of motor vehicles through the single territory of the Eurasian Economic Union.

In particular, there is a problem in terms of ensuring the freedom of transit of motor vehicles through the territory of Russia, when conducting international freight road transport from Ukraine to Kazakhstan.

From July 1, 2016, the Decree of the President of the Russian Federation No. 319 modified the previously existing special procedure for transit shipments from Ukraine to Kazakhstan through Russian territory, i.e. only those goods may be in transit for which a zero customs duty rate is applied in the Common Customs Tariff of the Eurasian Economic Union (CCT EAEU).

Due to the ban on transit through the territory of Russia, domestic carriers are forced to follow an alternative route through the Black and Caspian Seas. At the same time, there are costs of an alternative route - an increase in the distance of the delivery route, idle vehicles waiting for loading on the ferries, adverse weather conditions affecting the timely departure of the ferries, etc.

To resolve the situation of idle Kazakhstan enterprises in need of Ukrainian products, the Government of the Republic of Kazakhstan appealed to the Government of the Russian Federation. As a result, the Government of Russia on July 10, 2018 adopted Decree No. 1412-p "On Approval of the List of Goods Allowed for International Transit Road and Rail Transportation from the Territory of Ukraine to the Territory of the Republic of Kazakhstan through the Territory of the Russian Federation".

Domestic enterprises conducted international transportation business between Kazakhstan and Ukraine

31>

альтернативным маршрутом через Черное и Каспийское моря. При этом существуют его издержки – это увеличение расстояния маршрута доставки, простаивание транспортных средств в ожидании погрузки на паромы, неблагоприятные погодные условия, влияющие на своевременную отправку паромов и др.

Для урегулирования ситуации по простаиванию казахстанских предприятий, нуждающихся в украинской продукции, Правительство Республики Казахстан обратилось к Правительству Российской Федерации. В итоге Правительством России 10 июля 2018 года принято распоряжение № 1412-р «Об утверждении Перечня товаров, разрешенных к международным транзитным автомобильным и железнодорожным перевозкам с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации».

Конечно, отечественные предприятия получили сокращение сроков поставок ряда товаров из Украины за счет возможности осуществления международных транзитных перевозок по российской территории. Но до конца вопрос обеспечения свободы транзита международного грузового автотранспорта через территорию России из Украины в Казахстан не решен.

Кроме того, по информации Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), к казахстанским автоперевозчикам, следующим по системе Carnet TIR (книжка МДП) транзитом через территорию России из стран Европейского союза, Федеральной таможенной службой РФ применяется 100-процентный двойной таможенный досмотр (при въезде и выезде на/с территории РФ) и дважды устанавливается маршрут следования, что ограничивает свободу перемещения перевозчиков.

Санкционная продукция перемещается только через таможенный пост МАПП «Убылка» Псковской области (российско-латвийская граница).

Вопрос МДП по инициативе НПП «Атамекен» неоднократно поднимался в ходе заседаний Совета ЕЭК и на двустороннем уровне, но до сегодняшнего дня остается открытым.

В настоящий момент российской стороной прорабатывается возможность осуществления транзитных перевозок без применения форм таможенного контроля, при этом транспортные средства должны быть оснащены пломбами со спутниковой навигацией Глонасс.

В соответствии с Распоряжением Совета ЕЭК от 13 июля 2018 года «О проведении эксперимента по мониторингу автомобильных перевозок товаров, перемещаемых между таможенными органами государств-членов Евразийского экономического союза, с использованием навигационных пломб», с 20 сентября по 1 ноября 2018 года этот эксперимент проведен между казахстанскими и российскими таможенными органами.

Цель эксперимента – отработка механизмов взаимодействия и информационного обмена между таможенными органами и национальными операторами систем отслеживания международных транзитных перевозок грузов.

НПП настаивает на том, чтобы применение навигационных



but this required a transit through Russian territory. The unresolved status of such restrictions limited the freedom of transit of international trucks through the territory of Russia from Ukraine to Kazakhstan.

According to the Union of International Road Carriers of the Republic of Kazakhstan (KazAТО), Kazakhstani carriers using the TIR Carnet system in transit through the territory of Russia from the countries of the European Union faced a significant impediment. The Federal Customs Service of the Russian Federation applies customs inspection entry and exit to / from the territory of the Russian Federation). Thus, a truck will be stopped and undergo 100% inspection twice en route in Russia, which limits the freedom of movement of carriers.

Sanctions products can only be moved only through the customs post MAPP «Ubulinka» of the Pskov Region (Russian-Latvian border).

The issue of TIR at the initiative of Atameken ”was repeatedly raised during the meetings at the ECE Council and at the bilateral level, but to this day remains unresolved.

At the moment, the Russian side is working on the possibility of transit traffic without the use of forms from customs control, and vehicles must be equipped with Glonass satellite navigation seals.

In accordance with the Decree of the Council of the EEC of July 13, 2018 “On Conducting an Experiment on Monitoring Road Transport of Goods Moving Between Customs Authorities of the Eurasian Economic Union Member States Using Navigational Seals”, an experiment was conducted between Kazakhstani countries from September 20 to November 1, 2018 and Russian customs authorities using navigation seals to monitor transit traffic.

The purpose of the experiment is to develop mechanisms for interaction and information exchange between customs

пломб в рамках реализации проекта Единой транзитной системы ЕАЭС осуществлялось только в отношении товаров и транспортных средств, определенных системой управления рисками, а также при транзитных перевозках товаров, в отношении которых одним из государств-членов ЕАЭС применяются специальные экономические меры (санкции).

При этом необходимо исключить таможенный контроль в пути следования иностранных товаров в виде применения таможенного сопровождения и (или) таможенного досмотра, в том числе при транзитных перевозках товаров, в отношении которых одним из государств-членов ЕАЭС применяются специальные экономические меры.

Также необходимо освободить от применения навигационных пломб транспортные средства, осуществляющие перевозки по системе Carnet TIR, т.к. данная транзитная система направлена на обеспечение и упрощение транзитных перевозок.

Необходимо освободить от применения навигационных пломб транспортные средства, осуществляющие перевозки по системе Carnet TIR

САНКЦИОННЫЕ ИЗДЕРЖКИ НАРАСТАЮТ

С 1 июня 2019 года Постановлением Правительства Российской Федерации №460-25 от 18 апреля 2019 года введен полный запрет на вывоз из Российской Федерации на территорию Украины товаров по перечню (нефть, кокс нефтяной, смеси битумные, этан, бензол, толуол и др.) и утвержден перечень товаров, вывоз которых осуществляется на основании разрешений, выдаваемых Министерством экономического развития РФ (уголь, кокс, бензин, дизельное топливо, пропаны, сжиженные газы).

Под данный запрет попал экспорт товаров из Казахстана в Украину. Согласно официальным статистическим данным, в 2018 году Казахстан экспортировал в Украину товаров из списка «запрещенных» на сумму 1 млн. долларов США и из списка «на основании разрешения РФ» на сумму 171 млн. долларов США (основные экспортеры ТШО, ArcelorMittal, угольные предприятия Казахстана).

3 июня этого года определен порядок согласования объемов вывоза товаров на основании разрешений Министерства экономического развития РФ, в соответствии с которым данный госорган ежемесячно принимает решение об объемах казахстанского экспорта в Украину и третьи страны через территорию Украины. Подобное положение дел несет в себе риск невыполнения договорных обязательств со стороны казахстанских предприятий в случае увеличения объемов поставок.

К примеру, АО «АрселорМиттал Темиртау» в 2018 году отгрузил концентрат угольный в объеме 355,2 тыс. тонн и по прогнозу на 2019 год согласовано увеличение объема отгрузки до 800 тыс. тонн, из которых в период с января по май 2019 года было отгружено 264,5 тыс. тонн. В июне подана заявка на отгрузку 75 тыс. тонн, фактически согласовано 74 тыс. тонн, а в июле из поданных 80 тыс. тонн одобрено всего 56 тыс. тонн. Несмотря

authorities and national operators of tracking systems for international transit cargo transportation.

NPP insists that the use of navigation seals in the framework of the project of the Unified transit system of the EAEU is carried out only in relation to goods and vehicles defined by the risk management system, as well as in transit shipments of goods for which special economic measures (sanctions) are applied by one of the EAEU member states.

At the same time, it is necessary to exclude customs control during transit of foreign goods in the form of applying customs escort and (or) customs inspection, including during transit of goods in respect of which special economic measures are applied by one of the EAEU member states.

It is also necessary to exempt vehicles using the Carnet TIR system from using navigation seals, since this transit system is aimed at ensuring and simplifying transit traffic.

SANCTION COSTS ARE INCREASING

From June 1, 2019, the Government of the Russian Federation issued Order No. 460-25 dated April 18, 2019. The first restriction imposed a total ban on the export of goods from the Russian Federation to the territory of Ukraine according to the list (oil, petroleum coke, bituminous mixtures, ethane, benzene, toluene, etc.). The second restriction required the export to apply for permits issued by the Ministry of Economic Development of the Russian Federation (coal, coke, gasoline, diesel fuel, propane, liquefied gases).

The ban affected the export of goods from Kazakhstan to Ukraine. According to official statistics, in 2018 Kazakhstan exported to Ukraine goods under the list of «prohibited» amounted to 1 million US dollars and from the list «based on the permission of the Russian Federation» amounted to 171 million US dollars (the main exporters of TCO, ArcelorMittal, coal enterprises Kazakhstan).

On June 3 of this year, the procedure for regulating the volume of export of goods was determined by the Ministry of Economic Development of the Russian Federation. This state agency makes a monthly decision on the volume of Kazakhstan's exports to Ukraine and third countries through the territory of Ukraine. This creates risk for Kazakhstan carriers to unable to fulfill contractual obligations in the event of an increase in supply volumes exceeding the available permits.

ArcelorMittal Temirtau JSC provided a relevant example that highlighted this peril. In 2018, the company shipped 355,200 tons of coal concentrate. According to the forecast for 2019, an increase in shipment volume to 800,000 tons was projected, of which 264,500 tons was required in the first five months of 2019. In June, an application was submitted

на полученное одобрение, 330 вагонов АО «АрселорМиттал Темиртау» задержаны на границе России и Украины.

По информации АО «КТЖ - Грузовые перевозки», на станции Валуики на границе Российской Федерации и Украины по состоянию на 3 июля простаивали 426 казахстанских вагонов, следующих из Караганды в Кривой Рог. Причина задержки – отсутствие разрешения на вывоз из России в Украину. Средняя стоимость простоя за один вагон составляет 12 тыс. тенге. В результате ежедневно казахстанские грузоотправители несут убытки в размере более 5 млн. тенге.

НА ИНТЕГРАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

Другой проблемой является отсутствие упрощенного прохода по внутренним водам Российской Федерации для транзита казахстанских судов.

Как известно, морские перевозки являются наименее затратным видом транспорта, ввиду чего вопрос транзитного прохода казахстанских судов по внутренним водным путям (Волго-Донский канал) с выходом на Черное море является крайне важным для отечественных предприятий.

В настоящее время проход по внутренним водным путям России может осуществляться в соответствии с законодательством Российской Федерации на основании разрешения Правительства РФ.

Чтобы получить данное разрешение на плавание по внутренним водным путям России, судовладельцы должны обращаться в Министерство транспорта РФ не менее чем за 60 дней до срока планируемого прохода. Получение разрешения на право прохода судов Республики Казахстан является трудоемкой процедурой, поскольку разрешение должно быть согласовано в различных российских федеральных органах власти (порядка 10-ти органов).

В целях упрощения данной процедуры выдачи разрешения с 2013 года велась работа по разработке и согласованию Соглашения о порядке и условиях плавания судов по внутренним водным путям.

Целевым назначением указанного документа является обеспечение транзитного прохода судов по внутренним водным путям (Волгодонский канал, впадающий в Черное море) государств-членов ЕАЭС на уведомительной основе.

1 февраля этого года в рамках заседания Евразийского межправительственного совета в г. Алматы подписано Согла-

for the shipment of 75,000 tons, but only 74,000 tons were actually approved, and in July only 56,000 tons of 80,000 tons were approved. Despite the approval, 330 wagons of ArcelorMittal Temirtau were detained at the border of Russia and Ukraine.

According to the information of JSC «KTZH - Freight transportations», at Valuiki station on the border of the Russian Federation and Ukraine, as of July 3, 426 Kazakh wagons leaving Karaganda to Krivoy Rog were idle. The reason for the delay is the lack of permission to export from Russia to Ukraine. The average cost of downtime for one car is 12 thousand tenge. As a result, daily Kazakhstan shippers incur losses in the amount exceeding 5 million tenge.

ON INTEGRATION MATTERS

Another problem is the lack of simplified passage through the inland waters of the Russian Federation for the transit of Kazakhstan vessels.

As it is known, sea transportation is the least expensive type of transport, which is why the issue of the transit passage of Kazakh ships along inland waterways (Volga-Don Canal) with access to the Black Sea is extremely important for domestic enterprises.

At present, passage through the inland waterways of Russia may be carried out in accordance with the legislation of the Russian Federation on the basis of a permit from the Government of the Russian Federation.

To obtain this permission to navigate inland waterways of Russia, ship-owners must contact the Ministry of Transport of the Russian Federation at least 60 days before the date of the planned passage. Obtaining a permit for the right of passage of the courts in the Republic of Kazakhstan is a time-consuming procedure, since the permit must be coordinated with various Russian federal authorities (about 10 bodies).

In order to simplify this procedure for issuing a permit, since 2013, work has been carried out on the development and coordination of an Agreement on the procedure and conditions for navigation on inland waterways.

The purpose of this document is to ensure the transit passage of vessels on inland waterways (Volgodonsk channel flowing into the Black Sea) of the EAEU member states on a notification basis.

шение о судоходстве, которое обеспечивает беспрепятственный проход казахстанским судам во внутренние воды стран ЕАЭС на уведомительной основе, а также взаимное признание удостоверений личности моряков.

Для полноценной реализации Соглашения о судоходстве требуется ускорение разработки и утверждение нормативных правовых актов, которые будут, в том числе, предусматривать порядок осуществления двусторонних перевозок на уведомительной основе, требования к минимальному составу экипажей судов и иные вопросы осуществления перевозок по внутренним водным путям. В рамках Подкомитета по водному транспорту ЕЭК необходимо форсировать эту работу.

В настоящее время проходят процедуру согласования в странах-участницах ЕАЭС Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Считаю важным дополнить их такими предложениями, как:

– создание и согласование привлекательных условий для транзита и начало их применения на конкретных международных маршрутах; включение в комиссии для их разработки тех, для кого они предназначены. Необходимо разработать интегрированный стратегический документ управления и совместного пограничного таможенного контроля по сценарию «единое окно – одна остановка» в пункте пересечения границ. Проводить регулярную оценку и мониторинг прогресса в основных пунктах пересечения границ путем использования методологии ЭСКАТО ООН «время – издержки – расстояние». Это позволит выявить и локализовать узкие места, а также периодически оценивать успешность применения мер по упрощению процедур и состоянию конкурентоспособности маршрутов.

– присоединение и надлежащее выполнение международных конвенций и соглашений (присоединение – Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24.05.1980 г.), реализация – Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г., Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (1982 г.) Приложение 8). При этом важно учесть, что для присоединения и полной реализации конвенций необходима политическая воля и заинтересованность стран в достижении удовлетворительного уровня гармонизации законодательства и практики.

Несмотря на углубление интеграции в рамках ЕАЭС и тесное взаимодействие таможенных служб Союза, бизнес регулярно один на один остается с проблемами, которые возникают, в первую очередь, из-за отсутствия диалога и согласованности действий при принятии подобного рода решений одним из государств-членов ЕАЭС. Неоднократно поднимается вопрос о необходимости предварительного согласования между странами-участницами ЕАЭС применения в одностороннем порядке специальных экономических мер, создающих негативные последствия для бизнеса ЕАЭС.

Со своей стороны, НПП принимает все меры по скорейшему разрешению ситуации на всех доступных уровнях взаимодействия.

On February 1 of this year, within the framework of the meeting of the Eurasian Intergovernmental Council in Almaty, the Shipping Agreement was signed, which ensures uninterrupted passage of Kazakh vessels into the internal waters of the EAEU countries on a notification basis, as well as mutual recognition of seafarers' identity documents.

For the full implementation of the Shipping Agreement, it is necessary to accelerate the development and approval of regulatory legal acts, which will, among other things, provide for the procedure for carrying out bilateral traffic on a notification basis, requirements for the minimum composition of ship crews and other issues of transporting inland waterways. Within the framework of the ECE Water Transport Subcommittee, this work needs to be accelerated.

Currently undergoing a harmonization procedure in the member countries of the EAEU Strategic directions for the development of Eurasian economic integration until 2025. I consider it important to supplement them with such proposals as:

– Creation and coordination of attractive conditions for transit and the beginning of their use on specific international routes; inclusion in the commission for their development of those for whom they are intended. It is necessary to develop an integrated strategic document for management and joint customs control under the “single window – one stop” scenario at the border crossing point. Conduct regular assessment and monitoring of progress at major border crossing points using the UNESCAP “time-costs-distance” methodology. This will allow to identify and locate bottlenecks, as well as periodically assess the success of the application of measures to simplify procedures and the state of competitiveness of routes.

– accession and proper implementation of international conventions and agreements (accession - UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods (Geneva, May 24, 1980), implementation - Customs Convention on the International Transport of Goods using TIR Carnets (TIR Convention, 1975, International Convention on the harmonization of conditions for the control of goods at the border (1982) Appendix 8). It is important to consider that for the accession and full implementation of the conventions, political will is necessary and the interest of countries in achieving the basic level of harmonization of legislation and practice.

Despite the deepening of integration within the EAEU and the close cooperation of the customs services of the Union, business regularly encounters problems that arise primarily due to the lack of dialogue and coherence in making such decisions by one of the EAEU member states. The issue of the need for prior agreement among the member countries of the EAEU to apply unilaterally special economic measures that create negative consequences for the business of the EAEU is repeatedly raised.

For its part, the NPP is taking all measures to quickly resolve the situation at all available levels of interaction.



МАРГАРИТА ДЯДЯЕВА

MARGARITA DYADYAEVA

Директор филиала группы компаний
AsstrA в Алматы

Branch Director of group of companies
AsstrA in Almaty

5 лет ЕАЭС

Одна из основных проблем, которые необходимо решать сейчас ЕАЭС, – недостаточно налаженное интеграционное партнёрство стран-участниц союза. Важно развивать совместные проекты, направленные на создание единого рынка производимой продукции, удовлетворяющей всем потребностям ЕАЭС. При благоприятном развитии событий она в дальнейшем будет экспортироваться за пределы Союза.

Среди проблем для предпринимателей стоит назвать отсутствие в ряде зон ответственности полномочий Комиссии, что затягивает налаживание многих вопросов; дефицит механизмов реализации решений суда ЕАЭС; а также различия в толковании национальными уполномоченными органами договора о Союзе на тему налогов, что приводит к двойному налогообложению.

На мой взгляд, необходимо ввести единые электронные базы для всех товаров и участников внешнеэкономической деятельности. Нужна полная прозрачность и одинаковые требования на любых пограничных пунктах. К сожалению, сейчас одни государства работают на основании таможенного кодекса ЕАЭС и других нормативно-правовых документов (требуют бумаги на ввоз/вывоз согласно регламенту), а другие страны-участницы закрывают глаза на ряд нарушений. Это ведет к серому (незадекларированному) импорту товаров, ввозу небезопасной или запрещенной продукции, которая в дальнейшем расходуется по всему Союзу.

Казахстан в ЕАЭС

В феврале этого года премьер-министр Республики Казахстан в своем выступлении на межправительственной конференции ЕАЭС отметил, что необходима полная прозрачность между странами-участницами, так как на сегодняшний день ее нет в статистических данных о взаимной и внешней торговле и имеются расхождения в цифрах. Казахстан предложил сформировать новую дорожную карту для совместных проектов, продолжить переговорную кампанию и реализацию строительства ряда свободных экономических зон для производства и переработки сырья и товаров.



5 years in the EAEU

One of the main problems that need to be addressed now by the Eurasian Economic Union (EAEU) is an insufficiently established integration partnership of the member countries of the union. It is important to develop joint projects aimed at creating a single market for products that meet all the needs of the EAEU. With favorable developments, this can increase regional trade within and outside the Union.

Among the problems for entrepreneurs it is worth mentioning the lack of authority of the Commission in a number of areas of responsibility, which delays the development of many issues; lack of mechanisms for implementing decisions of the EAEU court; and differences in the interpretation by the national authorities of the treaty on the Union on the subject of taxes, which leads to double taxation.

In my opinion, it is necessary to introduce uniform electronic databases for all goods and participants in foreign economic activity. You need complete transparency and the same requirements at any border points. Unfortunately, some countries now work on the basis of the EAEU Customs Code and other regulatory documents (they require import / export paper in accordance with the regulations), while other member countries close their eyes to a number of violations. This leads to a gray (undeclared) import of goods, the importation of unsafe or prohibited products, which is later distributed throughout the Union.

Kazakhstan in EAEU

In February of this year, the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, in his speech at the EAEU Intergovernmental Conference, noted that full transparency between the participating countries is necessary. Presently there are trade not captured formally in the statistics on mutual and foreign trade, leading to discrepancies in numbers. Kazakhstan proposed to form a new roadmap for joint projects, continue the negotiation campaign and implement the construction of a number of free economic zones for the production and processing of raw materials and goods. It is known that the Republic of Kazakhstan is a commodity exporting country,

Всем известно, что РК является сырьевой страной, экспортирующей большие объемы сырья как внутри ЕАЭС, так и за его пределами. Основной задачей для Союза стоит переработка сырья до полуфабриката или уже готового изделия на его территории. Это позволит усилить экономику всех стран, создать новые рабочие места и продавать продукцию уже с большей рентабельностью, чем при продаже сырья.

Пока открыт вопрос цифровизации Казахстана. Сейчас в ЕАЭС должны обеспечить полную прозрачность всех импортно-экспортных операций: пока что ряд грузов завозится в Казахстан, тут же проходит таможенную очистку и уже в рамках Союза отправляется в другие страны (такая же ситуация и в Кыргызстане, Беларуси). При «цифровом скачке» все участники будут видеть, откуда реально прибыл груз.

Необходимо унифицировать все ставки пошлин и НДС, тогда участники ВЭД перестанут искать выгоду в соседних странах для импортной таможенной очистки: грузы будут практически сразу идти до конечной точки, а по месту прибытия уже можно будет оплатить все пошлины и прочие налоговые сборы. Пока что в Казахстане и Кыргызстане НДС составляет 12%, в России, Беларуси – 20%.

Польза или вред?

Как мы видим, участие Казахстана в ЕАЭС пока не приносит экономической прибыли стране. Несмотря на то, что с момента вступления РК в ТС в 2010 году товарооборот с Беларусью и Россией увеличился с \$18,2 млрд до \$24,6 млрд, экспорт Казахстана при этом неуклонно падал. К примеру, в 2010 году его доля в составе оборота между странами была на уровне 30,9%. А уже к 2013 году она упала почти на 6%, до 24,1%. Получается, что после создания ЕАЭС страны-партнеры стали завозить в РК больше товаров, а республика – меньше экспортировать.

С другой стороны, ЕАЭС еще очень молод, еще есть время учиться на ошибках. Вступление нашей страны в Союз дало большой толчок в развитии: сегодня республика уже понимает, что нам нужны сильные партнеры, что мы не можем всю жизнь быть сырьевой страной, что необходимо развивать свое производство и продавать уже готовый продукт за более интересные цены, чем сейчас уходит сырье.

Казахстан активно модернизирует правовую базу и таможенное законодательство. Мы проводим цифровизацию всех сфер жизнедеятельности государства (как для физических лиц, так и для бизнеса). Уже можно произвести таможенные операции электронно посредством «единого окна» любому участнику ВЭД, не вставая с офисного кресла и не теряя времени на посещение органов и брокеров.

Также благодаря созданию ряда совместных с Союзом предприятий Казахстан увеличил транзитный поток по своей территории. Сегодня по ней можно пройти на Юго-Восточную и Центральную Азию, на Ближний Восток и в направлении Европы. Увеличение потока дало толчок совершенствованию всей инфраструктуры: портов, терминалов, железнодорожных путей, автомобильных дорог и так далее. Строительство снизило безработицу в стране. Сейчас задействованы регионы, которые были в стороне от основных торговых движений, часть поселков возрождаются, и на их местах вырастают города. В связи с увеличением количества рабочих мест образовательная система также меняется: вводятся новые специальности, которые необходимы для обеспечения всех будущих объектов.

sending large volumes of raw materials both within the EAEU and beyond. The main task for the Union is the processing of raw materials to a semi-finished or finished product within its territory. This will strengthen the economy of all countries, create new jobs and sell products with greater profitability than with the sale of raw materials. The question of digitalization of Kazakhstan is still open. Now, the EAEU must ensure full transparency of all import and export operations: so far a number of goods are imported into Kazakhstan, immediately undergoes customs clearance and is already sent to other countries within the Union (the same situation in Kyrgyzstan, Belarus). With the “digital leap” all participants will see where the cargo actually came from. It is necessary to unify all rates of duties and VAT, then participants of foreign economic activity will stop looking for benefits in neighboring countries for import customs clearance: cargo will go almost immediately to the final point, and at the place of arrival it will be possible to pay all duties and other tax charges. So far, in the Republic of Kazakhstan and Kyrgyzstan VAT is 12%, in Russia, Belarus – 20%.

Good or bad?

As we see, the participation of Kazakhstan in the EAEU does not bring economic profit to the country. Despite the fact that since the entry of Kazakhstan into the CU in 2010, trade with Belarus and Russia has increased from \$ 18.2 billion to \$ 24.6 billion, while Kazakhstan's exports have steadily decreased. For example, in 2010 its share in the composition of turnover between countries was at the level of 30.9%. By 2013, it had fallen by almost 6%, to 24.1%. It turns out that after the creation of the EAEU, the partner countries began to export more goods to Kazakhstan, and the republic was only able to export less.

On the other hand, the EAEU is still very young, there is still time to learn from mistakes. Our country's accession to the Union gave a big impetus to development: today the republic already understands that we need strong partners, that we cannot be a raw material exporting country all our life, that we need to develop our production and sell the finished product for more interesting prices than it is now leaving raw material

Kazakhstan is actively modernizing the legal framework and customs legislation. We carry out the digitalization of all spheres of state activity (both for individuals and for business). It is already possible to perform customs operations electronically through a “single window” to any participant in foreign economic activity, without leaving the office and not wasting time visiting ministries and brokers.

Also, thanks to the creation of a number of joint enterprises with the Union, Kazakhstan increased the transit flow through its territory. Today, it is possible to go to Southeast and Central Asia, to the Middle East and in the direction of Europe. The increase in flow gave impetus to the improvement of the entire infrastructure: ports, terminals, railways, highways and so on. Construction has reduced unemployment in the country. Remote regions are now involved, some settlements are reviving, and cities are growing in their places. In connection with the increase in the number of jobs, the educational system is also changing: new specialties are being introduced, which are necessary to ensure all sustainable future growth.

текст: Бекболат РАХИМБЕКОВ

ПАРИТЕТ – ЗАЛОГ УСПЕШНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО АЛЬЯНСА

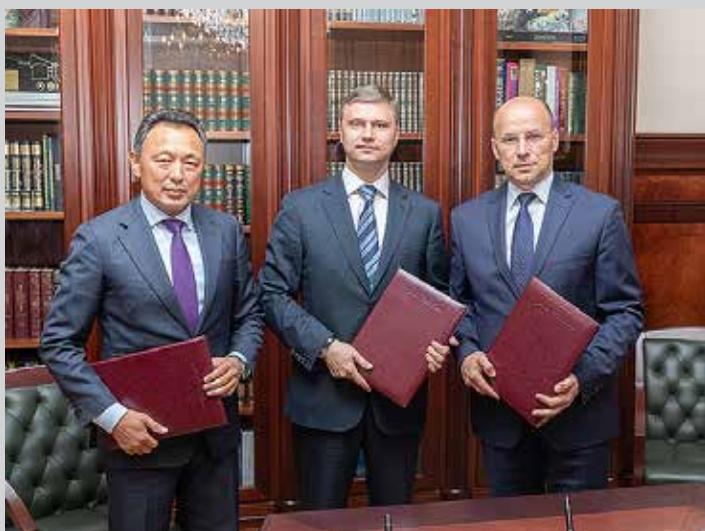
Основанное в 2014 году АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» 2 апреля 2018 года было реорганизовано в АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», которое стало правопреемником ОТЛК в части операционной деятельности. Это важнейшее событие за всю историю существования компании, результатом которого стал паритет в акционерном капитале ее учредителей – ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «НК «Қазақстан темір жолы» (по 33,33% акций).

удовольствием пользуются сервисом, предлагаемым компанией ОТЛК ЕРА.

Не менее важно то, что за 2018 год удалось консолидировать в управлении АО «ОТЛК ЕРА» второй по численности парк фитинговых платформ после ПАО «ТрансКонтейнер» – крупнейшим оператором контейнеров и фитинговых платформ на всей сети железных дорог стандарта 1520. Также стоит отметить, что парк фитинговых платформ, находящийся под управлением ОТЛК ЕРА, на 50% состоит из вагонов, которые предоставляет АО «НК «Қазақстан темір жолы», и на 50% сформирован из вагонов частных компаний (11 операторских компаний). Кроме того, 85% этого парка составляют

Уверенность в успешном решении этих задач придают и результаты первых шести месяцев 2019 года. Объем контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» составил 135 189 ДФЭ, что на 34% выше показателей аналогичного периода прошлого года. По направлению Европа – Китай за первые 6 месяцев 2019 года он составил 56 921 ДФЭ, а в направлении Китай – Европа – 78 268 ДФЭ. Таким образом, рост к аналогичному периоду 2018 года составил 45% и 27% соответственно. Компания сконцентрирована на решении задачи по достижению

<38



Основной целью АО «ОТЛК ЕРА» является увеличение объема перевозок на железнодорожной инфраструктуре стран ЕАЭС – России, Казахстана и Беларуси. Таким образом, она содействует развитию транспортно-логистической инфраструктуры этих стран, исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единых стандартов и технологий транспортно-логистических услуг.

**В сервисах
ОТЛК ЕРА
осуществляются
перевозки до
15 поездов в
сутки по базовому
маршруту**



>39

СЛАГАЕМЫЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Вместе с тем компания, не дожидаясь достижения паритета и имея уже значительный объем перевозок, начиная с 2016 года, демонстрирует существенный рост этого показателя от года к году. 2018 год АО «ОТЛК ЕРА» закончилось с рекордным показателем – 281 тысяча ДФЭ. Это около 76% от общего трафика контейнерных перевозок по железной дороге между Европой и Азией, осуществляемых по всевозможным транзитным маршрутам. Компания предоставляет свои сервисы по так называемому базовому коридору, проходящему по железнодорожной инфраструктуре стран-участниц проекта.

Позитивные результаты операционной деятельности стали следствием внедрения компанией многих технических и технологических новаций процесса. Был установлен новый стандарт длины

контейнерного поезда на пространстве 1520. Если ранее считалось, что стандартная длина в 57 условных вагонов является оптимальной, то к завершению 2018 года она достигла 84 условных вагонов. В итоге инфраструктура стран-участниц проекта ОТЛК ЕРА стала использоваться более эффективно в отношении контейнерного транзита. Появились запасы прочности в части пропускных способностей для наращивания объема перевозок.

Кроме того, если традиционно считалось, что на каждые 100 груженых контейнеров, которые приходят из Китая в Европу, только 50% возвращаются с обратной загрузкой, то к концу 2018 года это соотношение практически сравнялось. Другими словами, в Европе достаточно грузоотправителей, которые хотят находить новые рынки сбыта своей продукции в Китае и с

наиболее востребованные на рынке контейнерных перевозок 80-футовые фитинговые платформы. Это важное достижение компании позволило осуществить перевозки по всем заявкам клиентов в Европе и Китае.

АМБИЦИОЗНЫЕ ЗАДАЧИ

С другой стороны, в компании ОТЛК ЕРА считают, что темпы роста в 2019 году по отношению к 2018 году и в последующих периодах уже не будут такими прорывными, как в предыдущие годы, потому что момент перехода с «низкой базы» на большие объемы перевозок уже пройден. Тем не менее, в сервисах ОТЛК ЕРА осуществляются перевозки до 15 поездов в сутки по базовому маршруту, поэтому в компании ставят достаточно амбициозные задачи по дальнейшему наращиванию объема транзитных контейнерных перевозок.

в кратчайшие сроки, не позднее 2024 года, объема перевозок в 1 млн. ДФЭ.

«В первом полугодии сохраняется общий позитивный фон контейнерных перевозок, хотя динамика темпа роста транзита уже не такая, как в прошлом году. Вместе с тем ОТЛК ЕРА по-прежнему остается лидером как по темпам роста, так и по абсолютным цифрам, – отметил президент ОТЛК ЕРА Алексей Гром. – Особенно хочу отметить рекордные скорости движения наших поездов по инфраструктуре колеи 1520 мм. На конец полугодия она стабильно составляла около 1100 км/сутки, что позволило сократить транзитное время доставки грузов в контейнерах по нашему базовому маршруту Достык – Брест до 5 суток, а в отдельные недели – до минимальных за всю историю компании 4,8 суток. Фактор скорости, а также сохранности и



надежности железнодорожного транзита – ключевые составляющие конкурентоспособности наших сервисов, которые позволили привлечь к перевозкам в первом полугодии 2019 года новых клиентов как из премиум-сегмента люксовых автомобилей, так и из менее дорогостоящих, но более массовых сегментов легкой и пищевой промышленности».

Сегодня показатель скорости ОТЛК ЕРА уже является своеобразным бенчмарком, прежде всего для европейских перевозчиков, так как скорость перевозки по Европе пока еще существенно ниже скорости перевозки на Евразийском экономическом пространстве. Вместе с тем в компании ОТЛК ЕРА продолжают предлагать свои технологические

тарифам на сервис. По словам президента ОТЛК ЕРА А. Грома, эти два преимущества наглядно иллюстрируют клиентам значение индекса ERAI – Eurasian Rail Alliance Index. Главная цель, которую преследовала компания при разработке данного индекса, – повысить информированность клиентов о стоимости железнодорожного транзита по колее 1520, а в будущем – использовать индекс при осуществлении расчетов с логистическими компаниями и грузоотправителями на евразийском пространстве. Значение индекса ERAI зависит от уровня инфраструктурных тарифов перевозчиков, скорости доставки груза по железной дороге, пропускных возможностей инфраструктуры и

представляющим стоимость морских перевозок, и сделан вывод о том, что цена железнодорожных перевозок менее склонна к колебаниям, чем цена морской доставки. Разработанный АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» индекс транзитных железнодорожных перевозок – Eurasian Rail Alliance Index (ERAI) показывает грузоотправителям индикативную стоимость сервисов железнодорожного транзита на колее 1520 мм и помогает им в выборе оптимального способа доставки груза. Теперь с помощью этого инструмента каждый клиент может получить актуальную и прозрачную информацию о стоимости доставки контейнерных грузов в сообщении Азия – Европа – Азия и сравнительный анализ по разным временным отрезкам.

фактический результат может быть совсем иной, но даже такая вероятность не устраивает ОТЛК ЕРА, которая ставит задачу нарастить объем контейнерных перевозок до 1 млн. ДФЭ.

Компания начала поиск альтернативных решений, учитывая вероятный прогноз. Одним из них стал новый коридор через Калининград, где есть два порта, через которые можно организовать объезд узких мест железнодорожной инфраструктуры, доставив на легких фидерных судах контейнеры в крупнейшие порты Северной Европы. Есть другая альтернатива. Если железные дороги не смогут перевезти какой-то объем, то уже налажено взаимодействие ОТЛК ЕРА с автомобильными перевозчиками в Европе. Так, перевоза в среднем за месяц 25-30 тысяч контейнеров, одна тысяча из них доставляется автомобильным транспортом до пунктов назначения в Европе.

Президент ОТЛК ЕРА Алексей Гром отмечает, что перспектив для развития транзитных контейнерных перевозок гораздо больше, чем каких-либо потенциальных барьеров. Следует понимать, что проект в интересах не только инфраструктурных компаний, но и развития стран.

«В России говорят: «Там, где развивается железная дорога, – развивается жизнь». Я думаю, что с точностью то же самое можно сказать и про Казахстан, и Беларусь, и Китай, и Европу. Я вижу больше перспектив для развития. Внедрение цифры, цифровая накладная, отказ от ненужных формальностей, связанных с таможенным декларированием транзита, применение электронных пломб на контейнерах. Все это выведет уровень сервиса по обслуживанию клиентов не то что на высочайший уровень, а вообще на другую орбиту», – считает Алексей Гром.

Роль Казахстана, выступающего в качестве генератора объемов транзитных контейнерных перевозок на пространстве 1520 по базовому коридору ОТЛК ЕРА, несомненно значительная для проекта. Бизнес-модель компании, разработанная совместно акционерами, учитывает, прежде всего, сильные стороны казахстанской стороны – в первую очередь это терминалы, которые созданы на границе с Китаем.

«Побывав на станции Алтынколь, на Хоргосе, я, честно говоря, видевший много сухих терминалов, такого не видел нигде. Это, действительно, терминал, который имеет огромную перспективу роста и его показатели при осуществлении перегрузочных операций с контейнерными поездами, если не самые эффективные, то, как минимум, входят в тройку-пятерку лидеров по обработке контейнеропотока», – отметил президент ОТЛК ЕРА.



<40

41>

решения для дальнейшего снижения этого показателя, считая, что существующая инфраструктура, действующие стандарты и технологии позволяют сократить время доставки до 4 суток от границы Казахстан/Китай до границы Беларусь/Польша.

ИНСТРУМЕНТ ТРАНСПАРЕНТНОГО БИЗНЕСА

Транзитные перевозки по маршруту Китай – Европа и в обратном направлении стали конкурентоспособными во многом благодаря высокой скорости доставки и оптимальным

многих других показателей перевозки. Сегодня грузоотправитель может самостоятельно рассчитать онлайн стоимость транспортных расходов от Китая до Европы и принять решение о выборе вида транспорта.

О международном признании роли евразийского железнодорожного транзита говорит тот факт, что индекс ERAI был включен в отчет «Sea and Air Shipper Insight», подготовленный ведущим независимым международным аналитическим агентством Drewry. В документе проведено сравнение индекса ERAI с мировым контейнерным индексом Drewry World Container Index,

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: VLADIMIR YAKUNIN:



«Развитие инфраструктуры является абсолютно необходимым локомотивом для экономики»
«Infrastructure development is an absolutely necessary engine for the economy»

ДОГОВОРИТЬСЯ С ВЛАДИМИРОМ ЯКУНИНЫМ ОБ ИНТЕРВЬЮ НЕ ОЧЕНЬ ПРОСТО. РАБОЧИЙ ГРАФИК ЭКС-ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОЧЕНЬ ПЛОТНЫЙ И РАСПИСАН НА ГОД. ДИПЛОМАТ, УПРАВЛЕНЕЦ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ, ДОКТОР ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК СЕГОДНЯ ВОЗГЛАВЛЯЕТ КАФЕДРУ В МОСКОВСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ, УЧРЕДИЛ НЕСКОЛЬКО ФОНДОВ, ИНИЦИИРОВАЛ РОДОССКИЙ ФОРУМ. А С ИЮЛЯ 2016 ГОДА ПРОФЕССОР ЯКУНИН ВМЕСТЕ С ЕВРОПЕЙСКИМИ, КИТАЙСКИМИ И АМЕРИКАНСКИМИ КОЛЛЕГАМИ РУКОВОДИТ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИМ ИНСТИТУТОМ «ДИАЛОГ ЦИВИЛИЗАЦИЙ» (WWW.DOC-RESEARCH.ORG), РАСПОЛОЖЕННЫМ В ЦЕНТРЕ БЕРЛИНА, ВСЕГО В НЕСКОЛЬКИХ СОТНЯХ МЕТРОВ ОТ ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОГО ВЕДОМСТВА ГЕРМАНИИ. ИМЕННО ЗДЕСЬ, НА «НЕЗАВИСИМОЙ ПЛАТФОРМЕ ДЛЯ ДИАЛОГА», КАК ПОЗИЦИОНИРУЕТ СЕБЯ ЭТОТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕРТНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР, МЫ БЕСЕДУЕМ С РОССИЙСКИМ УЧЕНЫМ О ЕГО ВИДЕНИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ И ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ПРОСТРАНСТВЕ ЕВРАЗИИ.

IT IS NOT VERY EASY TO ARRANGE AN INTERVIEW WITH VLADIMIR YAKUNIN. THE WORKING SCHEDULE OF THE EX-PRESIDENT OF THE RUSSIAN RAILWAYS IS VERY TIGHT FOR THE FULL YEAR. DIPLOMAT, MANAGER AND PUBLIC FIGURE, TODAY THE PH.D. HOLDER HEADS THE DEPARTMENT OF POLITICAL SCIENCE AT THE MOSCOW STATE UNIVERSITY, ESTABLISHED SEVERAL FUNDS, INITIATED THE RHODES FORUM. AND SINCE JULY 2016, PROFESSOR YAKUNIN, TOGETHER WITH EUROPEAN, CHINESE AND AMERICAN COLLEAGUES, HAS BEEN LEADING THE RESEARCH INSTITUTE «DIALOGUE OF CIVILIZATIONS» (WWW.DOC-RESEARCH.ORG), LOCATED IN THE CENTER OF BERLIN, JUST A FEW HUNDRED METERS FROM THE GERMAN FOREIGN MINISTRY. IT IS HERE, ON THE «INDEPENDENT PLATFORM FOR DIALOGUE», HOW THIS INTERNATIONAL EXPERT-ANALYTICAL CENTER POSITIONS ITSELF, THAT WE TALK WITH THE RUSSIAN SCIENTIST ABOUT HIS VISION OF INFRASTRUCTURE AND INTEGRATION PROCESSES IN EURASIA.

<42

❶ Владимир Иванович, три года назад Вы открыли в Берлине исследовательский институт «Диалог цивилизаций», объединивший экспертов более 15 стран, одним из научных направлений которого являются политические и экономические процессы, происходящие на евразийском континенте. В связи с этим хотелось бы услышать Ваше мнение относительно инициативы Пекина «Один пояс – один путь». На Ваш взгляд, открывает ли она новые возможности сотрудничества и развития или таит угрозы? Как воспринимается Евросоюзом в целом и Германией в частности экспансия Китая на юг и восток Европы и их интеграция в пекинскую инициативу?

❷ Vladimir Ivanovich, three years ago you established the research Institute "Dialogue of civilizations" in Berlin, which brought together experts from more than 15 countries. The centre focuses on the political and economic processes taking place on the Eurasian continent. In this regard, I would like to hear your opinion on Beijing's One Belt, One Road (OBOR) initiative. In your opinion, does it open up new opportunities for cooperation and development or pose threats? How is the European Union in general and Germany in particular perceived China's expansion to the South and East of Europe and their integration into the Beijing initiative?



43>

– Что касается подходов, которые мы используем в деятельности исследовательского института «Диалог цивилизаций», то мы активно сотрудничаем с китайскими и европейскими исследовательскими центрами, присутствуем на основных конференциях, посвященных развитию инициативы «Пояс и путь». Мы все прекрасно помним, что первоначальная инициатива называлась «Новый Шелковый путь», и в дальнейшей работе китайские коллеги не случайно изменили название. Полагаю, что произошло концептуальное наполнение инициативы. В свое время мы выступали в России и в Италии с инициативой Транс-Евразийского пояса RAZVITIE. Безусловно, по масштабам эта инициатива уступает китайской, но она была направлена на достижение определенных условий развития экономики и социальной сферы, прежде всего в России и на путях сотрудничества России с Европой.

– How is the European Union in general and Germany in particular perceived China's expansion to the South and East of Europe and their integration into the Beijing initiative? We all remember that the original initiative was called the "New Silk Road", and in further work, the Chinese colleagues did not accidentally change the name. I believe that there was a conceptual content of the initiative. At that time, we came up with the name TRANS-Eurasian belt RAZVITIE in Russia and Italy.

Of course, the scale of this initiative is inferior to the Chinese, but it was aimed at achieving certain conditions for the development of the economy and society, especially in Russia and on the ways of cooperation between Russia and Europe. It was in this initiative that we tested the concept of "development belt".

Именно в этой инициативе мы опробовали понятие «пояс развития». Речь идет о том, что на протяженных территориях развивающихся стран возможность одновременного и равномерного их развития представляется затруднительной. Опыт России со строительством Транссибирской магистрали четко подтверждает эффективность проектов протяженного, поясного развития, когда создается основополагающая транспортная инфраструктура, а вслед за этим происходит развитие социально-экономической инфраструктуры. Это влечет за собой создание рабочих мест, развитие местных рынков товаров и услуг, социальной сферы, банковского сектора, образования, создание городов нового типа. Переход к концепции «Пути и пояса» свидетельствует о том, что китайские коллеги перестали рассматривать эту инициативу как исключительно транспортные коридоры, направленные на обеспечение китайской экономики необходимыми полезными ископаемыми или ресурсами с целью обеспечения производства товаров для международной торговли. Речь идет действительно о социально-экономическом развитии на всей протяженности этих маршрутов.

Полагаем, что осторожность западных стран в отношении данной инициативы компенсируется, тем не менее, огромным количеством заинтересованных сторон, участников проводимых конференций по теме «Пояс и путь», что свидетельствует о том, что международное сообщество видит в реализации инициативы колоссальный экономический потенциал, в том числе для стран-участниц. Однако, мы не согласны с попыткой описывать эту инициативу как инициативу Китая, направленную исключительно на достижение геополитических целей Китая. В таких коннотациях мы усматриваем проблески империалистических подходов, что, по нашему мнению, не соответствует идеологии китайского руководства. Как раз наоборот. Китайцы всегда подчеркивают, что участие в инициативе является добровольным, каждая страна должна видеть в ней свои возможности, свои ресурсы и самостоятельно определять свою степень участия и вовлеченности.

Второй риск, который усматривают западные страны, это опасения, всегда возникающие в отношении партнера, превосходящего как по населению, так и по ресурсам, который сегодня занимает по объему экономики устойчивое второе место в мире, и демонстрирует колоссальные успехи в научно-техническом развитии. Имеют ли основания такие опасения? Это зависит от подхода конкретных государств. Ещё раз хочу подчеркнуть, что, по нашему мнению, Китай демонстрирует сбалансированность и не продвигает насильственным образом свои явные или скрытые интересы. В отличие от других форматов, которые мы наблюдаем в реальности, когда интересы основного бенефициара в тех или иных международных проектах представляются как доминантные, а в отношении тех сторон, которые не в полной мере готовы разделить подобные интересы, осуществляются меры вполне конкретного силового и политического давления.

The point is that in the long territories of developing countries the possibility of their simultaneous and uniform development is difficult. Russia's experience with the construction of the TRANS-Siberian railway clearly confirms the effectiveness of long-term, belt-based development projects, when a fundamental transport infrastructure is created, followed by the development of socio-economic infrastructure. This entails the creation of jobs, the development of local markets for goods and services, the society, the banking sector, education, and the creation of a new type of cities. It is true that we are talking about socio-economic development along these routes.

We believe that the caution of Western countries with regard to this initiative can be mitigated, however, by the huge number of stakeholders, participants in the conferences on the theme "Belt and Road", which reflects the international community's interest in the implementation of the initiative which promises enormous economic potential for the participating countries. However, we do not agree with the attempt to describe this initiative as China's initiative aimed exclusively at achieving China's geopolitical goals. In such connotations we see glimpses of imperialist approaches, which, in our opinion, does not correspond to the ideology of the Chinese leadership. Quite the opposite. The Chinese have always stressed that participation in the initiative is voluntary, each country should see its opportunities, its resources and independently determine its degree of participation and involvement.

The second risk, which is seen by Western countries, is the fears that always arise in relation to a partner that is superior both in population and resources, which today occupies a stable second place in the world in terms of economy, and demonstrates tremendous success in scientific and technological development. I would like to emphasize once again that, in our opinion, China demonstrates balance and does not forcibly promote its obvious or hidden interests. Unlike other cooperation that we see in reality, when the interests of the main donor in certain international projects are presented as dominant, and measures of quite specific power and political pressure are implemented against those beneficiaries that are not fully ready to share such interests.

You have not been managing the railways of Russia for almost four years now, but, for sure, you are tracking the development of the industry both in the CIS and on the continental scale. Let me ask you about the strategic importance of the industry for the development of Eurasian transport corridors.

– I can answer this question only from theoretical positions, including those related to the general political situation in the Eurasian space. We have always assumed that infrastructure development is an absolutely necessary engine for the economy, especially when we talk about developing economies.



Вы уже почти четыре года не руководите железными дорогами России, но, наверняка, отслеживаете развитие отрасли как на пространстве СНГ, так и в континентальном масштабе. Позвольте спросить Вас о стратегическом значении отрасли для развития евразийских транспортных коридоров.

– На этот вопрос я могу ответить только с теоретических позиций, связанных в том числе и с общеполитической обстановкой на евразийском пространстве. Мы всегда исходили из того, что развитие инфраструктуры является абсолютно необходимым локомотивом для экономики, прежде всего, когда мы говорим о развивающихся экономиках. Когда мы участвовали в деятельности Международного союза железных дорог (UIC), то сделали очень много, чтобы интегрировать проекты развития транспортных коридоров Европы с проектами развития железнодорожной инфраструктуры других стран, в том числе и России. Мы продемонстрировали целесообразность и возможность использования сопряженных транспортных коридоров для эффективной доставки контейнерных грузов в восточном и западном направлениях.

When we participated in the activities of the International Union of Railways (UIC), we have done a lot to integrate projects for the development of transport corridors in Europe with projects for the development of railway infrastructure in other countries, including Russia. We have demonstrated the feasibility and possibility of using conjugated transport corridors for the effective delivery of containerized cargoes in the east and west directions. We have proved that almost three-fold reduction in the delivery time compensates for the relatively higher cost of shipping containers, have made significant progress in the formation of logistics chains using one of the leading logistics companies in the West. For example, according to Chinese Railways, the volume of container traffic from China to Europe in 2018 increased by 73%. I believe that these strategic objectives remain relevant both for the CIS and for the entire Eurasian continent.

This year marks the 5th anniversary of the United transport and logistics company, which is now actively working in the EAEU market. You were at the genesis, so we want to ask you whether today's model of its functioning is different from the originally conceived?

Мы доказали, что почти трехкратное сокращение срока доставки груза компенсирует относительно более высокую стоимость доставки контейнеров, добились серьезных успехов в формировании логистических цепочек с использованием одной из ведущих логистических компаний на западе. К примеру, согласно данным китайских железных дорог, объем контейнерных перевозок из Китая в Европу в 2018 году вырос на 73%. Полагаю, что эти стратегические задачи остаются актуальными как для СНГ, так и для всего пространства евразийского континента.



❶ В этом году отмечается 5-летие Объединенной транспортно-логистической компании, которая сегодня активно работает на рынке ЕАЭС. Вы стояли у истоков её создания, поэтому хотим спросить Вас, отличается ли сегодняшняя модель ее функционирования от задуманной изначально? Стала ли ОТЛК важным игроком на транзите Европа – Китай? В чем Вы видите ее перспективы?

– Известно, что первоначальная идея объединенной транспортно-логистической компании претерпела изменения по согласованию с национальными компаниями, которые ее создавали. Она приобрела совершенно иную форму, также изменилась и ее модель функционирования. В связи с этим от дальнейших комментариев я бы воздержался, потому что первоначальная идея была изменена.

❷ Как вы считаете, будет ли реализован проект ВСМ Москва – Пекин через Казахстан? Каковы риски и потенциал строительства данной линии?

– Сейчас активно развивается проект ЕАЭС, поступают предложения по реализации различных крупных проектов в рамках Большой Евразии, Большой Европы, которые с неизбежностью ставят вопрос о транспортировке товаров, грузов и людей с использованием различных видов транспорта. Как уже было сказано выше, транспортировка железнодорожным транспортом контейнерных грузов оказалась весьма эффективным бизнес-проектом. В этой связи возможность развития высокоскоростного движения на пространстве ЕАЭС с моей экспертной точки зрения остается весьма актуальной. К этому имеются все необходимые предпосылки.

❸ В одной из наших бесед Вы с гордостью заметили, что железные дороги – хорошая кузница государственных управленцев.

Мы доказали, что почти трехкратное сокращение срока доставки груза компенсирует относительно более высокую стоимость доставки контейнеров

Has OTLK become an important transit player for Europe – China? What do you see as its prospects?

– It is known that the original idea of the joint transport and logistics company has undergone changes in coordination with the national companies that created it. It has acquired a completely different form, and its model of functioning has also changed. In this regard, I would refrain from further comment because the original idea has been changed.

❶ In your opinion, will the Moscow-Beijing HSR project be implemented through Kazakhstan? What are the risks and potential for the construction of this line?

– Now the EAEU project is actively developing, there are proposals for the implementation of various major projects within the Greater Eurasia, Greater Europe, which inevitably raise the issue of transportation of goods, goods and people using different modes of transport.

В свое время на Целинной железной дороге профессионально сформировался и вырос «аксакал» железных дорог Казахстана Нигматжан Исингарин, дослужившийся до поста заместителя министра путей сообщений Советского Союза, ставший впоследствии министром транспорта и зам. премьер-министра независимого Казахстана и председателем Интеграционного комитета Таможенного союза СНГ. Сегодня он не только возглавляет Ассоциацию транспортников республики, но и является учредителем нескольких отраслевых периодических изданий, включая «Транс-Logistics Казахстан». Доводилось ли Вам встречаться с ним?

– С сожалением могу сказать, что моя профессиональная жизнь не свела меня с этим выдающимся человеком. Я работал уже с новым поколением железнодорожников в странах СНГ и считаю, что этот управленческий, кадровый потенциал сегодня активно используется на пространстве СНГ.

❶ А что Вы можете сказать о Вашем бывшем коллеге Аскаре Мамине, новом премьер-министре Казахстана? Какие качества руководителя помогает сформировать работа именно на железной дороге?

– Как любой персональный вопрос, тем более, когда речь идет о руководителе правительства, этот вопрос требует определенной сдержанности в ответе. Не мне оценивать деятельность Аскара Узакпаевича. Могу только подчеркнуть, что во время руководства Казахстанскими железными дорогами Аскар Узакпаевич всегда был одним из ярчайших представителей профессионального железнодорожного сообщества, сделал очень много в поддержку инициативы интеграции и дальнейшего взаимодействия железных дорог стран СНГ, был всегда последовательным в сохранении общих стандартов железнодорожного транспорта на этом пространстве, развития железнодорожной инфраструктуры, внедрения инновационных подходов, всегда занимал конструктивную, объективную позицию в решении сложных вопросов Совета по железнодорожному транспорту СНГ. Как известно, это единственный орган СНГ, который на своих заседаниях консенсусом принимал решения в области, в том числе финансов, обязательные для исполнения железными дорогами. Его богатый опыт, управленческий талант позволили выдвинуть его на высшую государственную позицию Республики Казахстан. Могу только пожелать ему, его коллегам, всему Казахстану успешной работы, развития и достижения стратегических целей в государственном управлении.

As mentioned above, the transportation of containerized cargo by rail has proved to be a very effective business project. In this regard, the possibility of developing high-speed traffic in the EAEU from my expert point of view remains very relevant. There are all necessary prerequisites for this.

❶ In one of our conversations You proudly noticed that Railways are a good forge of state managers. At one time, the "aksakal" of the Railways of Kazakhstan Nigmatzhan Isingarín, who served as Deputy Minister of Railways of the Soviet Union, who later became Minister of transport and Deputy Prime Minister of independent Kazakhstan and Chairman of the Integration Committee of the Customs Union of the CIS. He spent his entire career at the railway. Today, he not only heads the Association of transport workers of the Republic, but also is the founder of several industry periodicals, including "Trans-logistics Kazakhstan". Have you ever met him?

– I have already worked with a new generation of railway workers in the CIS countries and I believe that this person is playing a very pertinent role in the CIS.

❶ What can you say about Your former colleague Askar Mamin, the new Prime Minister of Kazakhstan? What qualities of the head helps to form work on the railroad?

– Like any personal question, especially when it comes to the head of the government, this question requires a certain restraint in the answer. It is not for me to evaluate the activities of Askar Uzakpaevich. I can only emphasize that during the leadership of the Kazakh Railways, Askar Uzakpaevich has always been one of the brightest representatives of the professional railway community, has done a lot in support of the initiative of integration and further interaction of the Railways of the CIS countries, has always been consistent in maintaining common standards of rail transport in this space, the development of railway infrastructure, the introduction of innovative approaches, has always taken a constructive, objective position in solving complex issues of the CIS railway transport Council. As you know, this is the only body of the CIS, which at its meetings by consensus took decisions in the field, including Finance, binding on the Railways. His rich experience, managerial talent allowed to put him on the highest state position of the Republic of Kazakhstan. I can only wish him, his colleagues, the whole of Kazakhstan successful work, development and achievement of strategic goals in public administration.

БАЛТИКА СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

BALTIC IS BECOMING CLOSER

Астанинский экономический форум по традиции открывает возможности не только послушать выступления интересных спикеров, руководителей госорганов и гуру бизнеса, но и лично побеседовать с ними по самым актуальным темам. Нашим собеседником на площадке АЭФ стал заместитель государственного секретаря Министерства сообщения Латвийской Республики Улдис Рейманис.

The Astana Economic Forum, by tradition, provides opportunities not only to listen to speeches by interesting speakers, heads of state bodies and business experts, but also to personally talk with them on the most relevant topics. Our interviewee at the AEF site was Deputy State Secretary of the Ministry of Transport of the Republic of Latvia Uldis Reimanis.



☛ **Господин Рейманис, рады снова приветствовать Вас в столице Казахстана! В последние годы мы являемся свидетелями укрепления отношений в сфере транспорта между Казахстаном и Латвией. Во многом этому способствовало создание**

☛ **Mr. Reimanis, we are glad to welcome you again in the capital of Kazakhstan! In recent years, we have witnessed the strengthening of relations in the field of transport between Kazakhstan and Latvia. In many ways, this was facilitated by the creation of the**

текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya YURYEVA

Межправительственной комиссии по вопросам экономического, научно-технического, гуманитарного и культурного сотрудничества, которая в том числе охватила сектор перевозок. Каково Ваше видение уже сложившегося и дальнейшего взаимодействия в этой сфере?

– Благодарю за возможность осветить вопросы наших партнерских взаимоотношений в транспортной отрасли. В первую очередь, хочу подчеркнуть, что сотрудничеству с казахстанским транспортным сообществом с нашей стороны уделяет внимание не только Министерство сообщения, но и посольство Латвийской Республики в Казахстане, во главе которого находится наш посол Юрий Погребняк. Он активно участвует во всех имеющихся форматах партнерства, наряду с находящимся в Нур-Султане постоянным атташе по транспорту и связи Зигмарсом Брунавсом. Это позволяет нам оперативно решать все возникающие вопросы двусторонней повестки.

Действительно, мы тесно работаем с коллегами из Казахстана, в том числе и в рабочих группах по транспорту в рамках упомянутой вами Межправкомиссии. Буквально сегодня в ходе Астанинского экономического форума у нас состоялась встреча руководителей рабочей группы, с казахстанской стороны ее возглавляет вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Берик Камалиев. По результатам переговоров был подписан соответствующий протокол, в котором определены ключевые направления совместной работы.

☛ **Вы не могли бы подробнее рассказать о достигнутых договоренностях, которые отражены в подписанном сегодня протоколе?**

– Если вы обратили внимание, на многих сессиях АЭФ этого года, так или иначе, затрагиваются вопросы развития Нового Шелкового пути. Для Латвии эта тема также чрезвычайно интересна. Координационный центр в области логистики «Формата 16+1», сфокусированного на торгово-экономическом сотрудничестве Китая и стран Восточной, Центральной Европы, находится в Риге. Мы в полной мере используем его для поиска новых маршрутов, установления партнерских отношений за рубежом. Одним из наших главных партнеров, безусловно, является Казахстан. Даже если взглянуть на карту, становится понятно, что по-другому мы практически не можем попасть в Китай.

Если говорить о конкретных мерах, которые мы сегодня обсуждали, то важно упомянуть определение

Intergovernmental Commission on Economic, Scientific, Technical, Humanitarian and Cultural Cooperation, which also covered the transportation sector. What is your vision of the existing and further cooperation in this area?

– Thank you for the opportunity to highlight the issues of our partnership in the transport industry. First of all, I want to emphasize that cooperation with the Kazakh transport community from our side is not only keenly interested by the Ministry of Transport, but also to the Embassy of the Republic of Latvia in Kazakhstan, headed by our Ambassador, Yuriis Pogrebnyaks. He actively participates in all existing partnership formats, along with the permanent attaché for transport and communications in Nur-Sultan, Zigmars Brunavs. This allows us to quickly resolve all emerging issues on the bilateral agenda.

Indeed, we work closely with colleagues from Kazakhstan, including in the working groups on transport within the framework of the Intergovernmental Commission you mentioned. Just today, during the Astana Economic Forum, we had a meeting of the leaders of the working group, from the Kazakh side, led by Vice-Minister of Industry and Infrastructure Development Berik Kamaliev. Based on the results of the negotiations, a corresponding protocol was signed, in which the key areas of joint work were identified.

– **Could you tell us more about the agreements reached, which are reflected in the protocol signed today?**

– If you paid attention, at many sessions of the AEF this year, one way or another, the development of the New Silk Road is discussed. For Latvia, this topic is also extremely interesting. The co-ordination center in the field of logistics «Format 16 + 1», focused on trade and economic cooperation between China and countries of Eastern and Central Europe, is located in Riga. We fully use it to search for new routes, establish partnerships abroad. One of our main partners, of course, is Kazakhstan. Even if you look at the map, it becomes clear that otherwise we practically can't get to China.

If we talk about the specific measures that we discussed today, it is important to mention the definition of the next meeting of the working group - this is the city of Aktau. This choice was not accidental, as the Mangystau region is actively developing today, especially in terms of improving the transport and logistics infrastructure in the Caspian Sea. I plan to



<50

места следующего заседания рабочей группы – это город Актау. Этот выбор был сделан не случайно, так как Мангистауский регион сегодня активно развивается, особенно в части совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры на Каспии. Я планирую приехать на заседание вместе с руководителями латвийских портов, которым, думаю, будет интересно увидеть это своими глазами. Тем более, что Латвия сегодня заинтересована в сервисах Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Также на повестке состоявшихся переговоров – развитие контейнерных перевозок. Вы знаете, что в прошлом году из Китая (Ухань, Сиань) через Казахстан (Достык), Беларусь (Колядичи) в Латвию (Рига) были организованы тестовые поезда. Сегодня уже разработаны новые маршруты контейнерных отправок из Латвии в Китай (Женьжоу, Чэнду, Ляньюньган).

📌 В ходе Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в Хельсинки мы беседовали с руководителем Латвийской железной дороги Эдвином Берзиншем, который также говорил о больших перспективах этого направления. Какие прогнозы в отношении контейнерных перевозок из Китая Вы можете дать?

come to the meeting together with the heads of the Latvian ports, who, I think, will be interested to see it with my own eyes. Moreover, Latvia today is interested in the services of the Trans-Caspian international transport route.

Also on the agenda of the negotiations - the development of container traffic. You know that last year test trains were organized from China (Wuhan, Xi'an) through Kazakhstan (Dostyk), Belarus (Kolyadichi) to Latvia (Riga). Today, new container shipping routes from Latvia to China (Zhengzhou, Chengdu, Lianyungang) have been developed.

📌 During the Council for Rail Transport of the Commonwealth Member States in Helsinki, we spoke with the head of the Latvian Railway, Edvin Berzinshem, who also talked about the great prospects in this area. What forecasts regarding container shipments from China can you provide?

– Positive trends in this type of development will increase. The task posed by the Latvian railway next year is to double the growth of container trains with the participation of Kazakhstan and China. It is necessary to understand that the competition on the route is very intense and the business will go to the route that is more attractive.

– Позитивные тенденции в данном виде сообщения будут увеличиваться. Задача, которую ставит железная дорога Латвии на следующий год, – рост контейнерных поездов с участием Казахстана и Китая в два раза. Нужно понимать, что конкуренция на маршруте очень большая и бизнес пойдет к тому, кто активнее будет работать.

В этой связи сегодня востребована платформа VIA Latvia, позволяющая клиенту в режиме единого окна получить комплексное мультимодальное предложение, включая порт, железную дорогу и сопутствующий логистический сервис. Я вижу серьезную перспективу этой площадки и уверен, что в текущем году мы привлечем еще больше интересных бизнес-проектов. Уже сегодня мы видим небывалый рост: к примеру, латвийская почта увеличила свои объемы в шесть раз за счет развития интернет-торговли. В Латвию раз в неделю летит самолет с грузами Alibaba, и сейчас мы планируем организовать этот рейс дважды в неделю.

📌 Кстати, в продолжение темы авиаперевозок: это также одно из значимых направлений казахстанско-латвийского сотрудничества. В прошлом году, как известно, было начато регулярное авиасообщение между Алматы и Ригой. Затрагивалась ли эта тема в переговорах руководителей рабочей группы?

– Собираясь на Астанинский экономический форум, я планировал лететь как раз этим рейсом через Алматы. Но не оказалось билетов! Настолько востребован этот маршрут.

В летнем сезоне полеты совершаются три раза в неделю, и на сегодняшний день мы анализируем возможность увеличения частоты выполнения рейсов. В прошлом году было совершено 156 полетов, перевезено 17 326 пассажиров, из которых 74,9% были трансфертные пассажиры и 25,1 – прямые.

In this regard, today VIA Latvia platform is in demand, allowing the client to receive a comprehensive multimodal offer in a single window, including a port, a railway, and related logistic service. I see a serious prospect of this site and I am confident that this year we will attract even more interesting business projects. Already today we see an unprecedented growth: for example, the Latvian Post has increased its volume six times due to the development of online trading. Once a week, a plane with cargoes of Alibaba flies to Latvia once a week, and now we plan to organize this flight twice a week.

📌 By the way, in the continuation of the topic of air travel: this is also one of the most important areas of Kazakh-Latvian cooperation. Last year, as you know, regular flights between Almaty and Riga were launched. Has this topic been addressed in the negotiations of the leaders of the working group?

– Going to the Astana Economic Forum, I planned to fly on this flight through Almaty. But there were no tickets! This route is so in demand.

In the summer season, flights are performed three times a week, and today we are analyzing the possibility of increasing the frequency of flight operations. Last year 156 flights were made, 17 326 passengers were transported, of which 74.9% were transfer passengers and 25.1 were direct passengers. Perhaps it makes sense to study the issue of related flights with China and other countries of Southeast Asia.

There are prospects in the revitalization of air cargo service for cargo traffic from China. Today, this Riga-Almaty flight already provides an opportunity to transport air cargo, last year 48.2 tons of cargo was transported.

51>

■ По информации Латвийской железной дороги, общий объем грузов в сообщении между Латвией и Казахстаном в 2018 году увеличился на 39,5% по сравнению с 2017 годом и составил 458,9 тыс. тонн (в 2017 - 328,9 тыс тонн).

■ Латвия и Казахстан в 2019 году обменялись 4000 разрешениями на двусторонние и транзитные перевозки и 700 разрешениями на перевозки в третьи страны.

■ According to the Latvian Railway, the total volume of cargo in communication between Latvia and Kazakhstan in 2018 increased by 39.5% compared with 2017 and amounted to 458.9 thousand tons (in 2017 - 328.9 thousand tons).

■ In 2019, Latvia and Kazakhstan exchanged 4,000 permits for bilateral and transit traffic and 700 permits for shipments to third countries.





<52

Возможно, есть смысл проработать вопрос связанных рейсов с Китаем и другими странами Юго-Восточной Азии.

Есть перспективы и в активизации грузовых авиаперевозок по обслуживанию грузопотоков из КНР. Сегодня рейс Рига – Алматы уже дает возможность совершать перевозки авиагрузов, в минувшем году было перевезено 48, 2 тонны грузов.

Ваши ответы позволяют нам сделать вывод о продуктивности состоявшейся встречи в Нур-Султане. Надеемся, все совместные проекты обязательно воплотятся в жизнь. В завершение нашей беседы хотелось бы попросить Вас поделиться впечатлениями от участия в Астанинском экономическом форуме.

– Мне импонирует, что в этом году много дискуссий было посвящено актуальным вопросам внедрения «зеленых» технологий. В Латвии пристальное внимание уделяется экологическим инициативам, в результате наша страна на сегодняшний день один из лидеров рейтинга «зеленых» стран Европы.

В целом, конечно, мы весьма позитивно воспринимаем формат АЭФ. Состоялось много важных встреч, были рады пообщаться со старыми партнерами и наладить контакты с новыми. Главное, это возможность не только поделиться своим опытом, но и узнать о последних мировых тенденциях. Нужно обязательно использовать все последние глобальные достижения в своей практике, ведь это сегодня неременное условие достижения успеха.

Your answers allow us to conclude about the productivity of the meeting held in Nur-Sultan. We hope all joint projects will come true. At the end of our conversation, I would like to ask you to share your impressions of participation in the Astana Economic Forum.

– I am impressed that this year a lot of discussion was devoted to topical issues of the introduction of «green» technologies. In Latvia, close attention is paid to environmental initiatives; as a result, our country is today one of the leaders in the rating of “green” countries in Europe.

In general, of course, we are very positive about the format of the AEF. There were many important meetings, we were happy to talk with old partners and establish contacts with new ones. The main thing is the opportunity not only to share your experience, but also to learn about the latest world trends. It is necessary to use all the latest global achievements in their practice, because it is today an indispensable condition for achieving success.



www.vialatvia.com



Riga Freeport Authority
www.rop.lv



Liepaja Special Economic Zone
www.liepaja-sez.lv



Ventspils Freeport Authority
www.vbp.lv



Latvian Railways
www.ldz.lv



Riga International Airport
www.riga-airport.com



Latvian Post
www.pasts.lv

Latvia is the geographic center of the Baltic countries. With its three main ice-free ports Latvia is the leader among the Baltic countries in terms of cargo transhipped via Latvian seaports. Latvian ports are the closest ports of the European Union to China and are connected to Northern and Western Europe by number of worldclass container and ferry shipping lines. Among the Baltic countries Latvia has the best experience in the development of container train routes in Eurasia. Regular container train routes connect Latvia with Russia, Central Asia and Black Sea region. Number of intermodal container test train routes from China to Europe and from Europe to China via Latvia were organized and showed very good results.



УСИЛЕНИЕ РОЛИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНЗИТНОМ СООБЩЕНИИ

ЕРЖАН АСПАЕВ,

менеджер Представительства АО «КТЖ-Грузовые перевозки» в Российской Федерации, г. Москва



CONSOLIDATION OF ROLE OF CONTAINER CARRIAGES IN TRANSIT TRAFFIC

YERZHAN ASPAYEV,

Manager of representative office of "KTZ-Freight transportation" JSC in the Russian Federation, Moscow

Выполнение мегапроекта «Один пояс – один путь», инициированного КНР, обеспечивает не только доставку экспортных товаров из Китая в Россию, в центральные-азиатские страны, в страны ЕС, но и загрузку (стимулирование) экономики и производственных мощностей стран, участвующих в этом проекте.

Главную роль в построении проекта Экономического пояса шелкового (ЭШП) пути и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) играют следующие транспортные коридоры:

- Китай – Монголия – РФ – Беларусь – ЕС;
- Китай – Казахстан – РФ – Беларусь – ЕС;
- Китай – Россия (Забайкальск) – Беларусь – ЕС;
- Китай – Центральная Азия – Западная Азия.

Общий объем товарооборота между европейскими и азиатскими странами составляет сегодня свыше 700 миллиардов долларов США в год и, по оценкам экспертов, в ближайшие годы может достигнуть 1 трлн. долларов.

Implementation of the megaproject "One Belt and One Road", initiated by PRC, provides not only delivery of export goods from China to Russia, to Central-Asian countries, to EU countries, but also improvement of economy and production capacities of countries that participate in this project.

Following transport corridors play a major role in construction of the project of Silk Road Economic Belt (ESR) and Eurasian Economic Union (EAEU):

- China – Mongolia – Russian Federation (RF) – Belarus – European Union (EU);
- China – Kazakhstan – RF – Belarus – EU;
- China – Russia (Zabaikalsk) – Belarus – EU;
- China – Central Asia – Western Asia.

Nowadays total sales volume between European and Asian countries exceeds 700 billion USD per year and according to expert estimates it can achieve 1 tln. USD in the coming years. Transit revenue is estimated at 40-50 billion USD.

При этом доход от транзита оценивается в 40-50 миллиардов долларов США.

Для реализации указанного потенциала Китай намерен развивать сухопутные маршруты, и особую роль в этом процессе занимает Казахстан. Его географическое расположение и четко организованные международные транзитные коридоры благотворно влияют на организацию перевозок транзитом через территорию страны.

Казахстанская железная дорога с протяженностью более 16 тысяч километров непосредственно граничит и взаимодействует с железными дорогами России, Узбекистана, Кыргызстана, Азербайджана и Китая, что является одним из ее основных преимуществ на рынке транспортных услуг. При этом она обеспечивает кратчайший путь, соединяющий Европу и Азию по суше.

ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН

По итогам 2018 года количество грузовых поездов на направлении Китай – Европа выросло на 73% по сравнению с 2017 годом, за 2018 год грузовыми поездами совершено 6363 рейса. Они связали 59 китайских городов с 49 городами в 15 европейских странах. При этом товарооборот между макрорегионами стал более сбалансированным – 72% рейсов получили обратную загрузку (против 53% годом ранее).

Главный плюс сухопутного транзита – скорость: транспортировка грузов по железной дороге производится в три раза быстрее, чем доставка морем.

Объем транзитных перевозок через Казахстан за 2018 год составил 17 млн. тонн грузов, что больше по отношению к 2017 году на 10%. Из них объем перевозок грузов из/в КНР составил, примерно, 8 млн. тонн, что на 23% больше показателя за аналогичный период прошлого года (3,5 млн. тонн). Доля перевозок грузов в транзитном сообщении составляет 6% от общего объема.

Из РК в КНР в минувшем году перевезено 8500 тыс. тонн различных грузов, что на 54% больше, чем в 2017 году. Железнодорожные администрации РК и КНР утвердили прогнозируемые объемы перевозок на 2019 год в размере около 16 000 тыс. тонн грузов.

За 3 месяца 2019 года перевезено 3,6 млн. тонн, что на 25% выше показателя аналогичного периода прошлого года.

Ожидается перевозка газовых труб из Китая назначением на станции Казахстана в объеме 280 000 тонн, достигнута договоренность по перевозке и приемке зерновых грузов в биг-бэгах и специализированных вагонах-зерновозах с перестановкой колесных пар и навалом в контейнерах на/через станцию Алашанькоу, станцию Хоргос, а также растительного масла в вагонах-цистернах из РК и РФ в КНР в объеме до 500 тыс. тонн через погранпереход Алашанькоу – Достык.

ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ – ЕВРОПА

В настоящее время между двумя самыми большими

In order to implement this potential, China is going to develop overland routes, and Kazakhstan plays unique role in this process. Its geographical location and well-organized international transit corridors exert good impact on organization of carriage in transit through territory of the country.

Kazakhstani railway has more than 16 thousand kilometers borders connecting with railways of Russia, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Azerbaijan and China, which is one of its main advantages in transport services market. It provides the shortest route, connecting Europe and Asia by land.

VOLUME OF TRANSIT TRAFFIC THROUGH KAZAKHSTAN

According to the results of 2018, number of freight trains increased by 73% when compared to 2017 along the direction of China to Europe, and in 2018 freight trains completed 6,363 trips. They connected 59 Chinese cities with 49 cities in 15 European countries. Bi-directional movement of commodities between both regions became more balanced – 72% of trips had return load (against 53% a year earlier).

Main advantage of land transit is speed: cargo transportation by rail is three times faster than transportation by sea.

Volume of transit traffic through Kazakhstan for 2018 was 17 mln. ton of cargo, which was 10% more versus 2017. Among them volume of cargo transportation from/to China was approximately 8 million ton, which is 23% more than the same period in the previous year (3.5 million ton). Share of cargo transportation in transit traffic is 6% of total volume.

8,500 thousand ton of various cargoes were transported from Kazakhstan to PRC in the past year, which is on 54% more than in 2017. Railway administrations of the Republic of Kazakhstan and the PRC approved projected traffic volumes for 2019 in the amount of about 16,000 thousand ton of cargo.

3,6 million ton were transported within 3 months 2019, which is 25% more than the same period of the last year.

Transportation of gas in pipelines from China to Kazakhstan is projected to reach 280 000 tons. An agreement on transportation and receipt of grains in bags and special-purpose grain cars with change of gauge operation for wagons and containers to/through Alashankou station- Horgos station was achieved. Furthermore, vegetable oil in tankers from the Republic of Kazakhstan and the Russian Federation to PRC amounting to 500 thousand ton through the border crossing Alashankou-Dostyk was achieved.

VOLUME OF TRANSIT CONTAINER CARRIAGES CHINA – EUROPE

At present, more 23 mln. of containers per year are



экономическими регионами мира – Юго-Восточной Азией, Китаем и Европейским союзом перевозится более 23 млн. контейнеров в год.

Основными направлениями движения контейнерных поездов являются Чунцин (КНР) – Дуйсбург (Германия), Чженгжоу (КНР) – Гамбург (Германия), Ченду (КНР) – Лодзь (Польша), Ухань (КНР) – Пардубице (Чехия).

Спрос на перевозки между Китаем и ЕС стал мощным драйвером роста объемов транзитных перевозок казахстанских операторов. За последние пять лет объем транзитных перевозок через Казахстан неуклонно растет и среднегодовой темп их роста составляет 14%.

В 2018 году объем контейнерных перевозок через пограничные переходы РК – КНР достиг 593,7 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), что на 41% больше, чем в 2017 году. Уровень обратной загрузки по направлению КНР – Европа – КНР – до 75%.

За 3 месяца 2019 года перевозка контейнеров достигла 139,1 тыс. ДФЭ, что на 54% выше аналогичного периода прошлого года.

Стоит задача довести ежегодные доходы от транзита в 2020 году до 5 миллиардов долларов.

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ РК

В ближайшие годы ожидается серьезный рост контейнерных перевозок по железной дороге, и у казахстанской стороны есть неограниченный потенциал для увеличения транзитных возможностей.

Ближайшим конкурентом Казахстана в борьбе за транзит между Европой и Китаем является Россия. Транзит из Европы в Китай по Транссибирской магистрали через Дальний Восток

transported between three of the largest economic regions of the world – South-East Asia, China and European Union.

Main traffic routes of container trains are Chongqing (PRC) – Duisburg (Germany), Zhengzhou (PRC) – Hamburg (Germany), Chengdu (PRC) – Lodz (Poland), Hankow (PRC) – Pardubice (Czech Republic).

Demand for transportation between China and EU became powerful growth driver of volumes of transit traffic of Kazakhstani operators. Volume of transit traffic through Kazakhstan has been steadily growing over the past five years, and

average annual rate of their growth is 14%.

Volume of container traffic through border crossing points of the Republic of Kazakhstan-PRC was 593.7 thousand TEUs (twenty-foot equivalent unit) in 2018, which is 41% more than in 2017. In return, cargo movement from Europe to PRC is up to 75%.

Container transportation was 139.1 thousand TEU within 3 months of 2019, which is 54% more than the same period of the last year.

The objective is to increase annual income from transit to 5 billion USD in 2020.

DEVELOPMENT OF TRANSIT CONTAINER CARRIAGES THROUGH THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Significant growth of container on railway is expected in the coming years, and Kazakhstan has unlimited potential to capture increase of transit opportunities.

The nearest competitor of Kazakhstan in a bid for transit between Europe and China is Russia. Transit from Europe to China via Trans-Siberian Railway through the Far East is the longest among regular international routes on network of PJSC “Russian Railways”, its total length exceeding 10 thousand km. Total transit travel time is 18-20 days. Nowadays corridor through Mongolia is attracting volume.

Kazakhstan, being in such severe competition for attraction of transit cargoes, could create a competitive overland route in contrast with traditional international routes: presently cargoes from China to Europe through Kazakhstan are delivered during about 12–14 days. Train speed from China to Europe on the territory of Kazakhstan shall increase to 1,500 km per day in future.

является самым протяженным из регулярных международных маршрутов на сети ОАО «РЖД», его общая протяженность превышает 10 тыс. км. Общее транзитное время в пути составляет 18-20 суток. Коридор через Монголию в настоящее время становится достаточно загруженным.

Казахстан, находясь в жесткой конкуренции за привлечение транзитных грузов, смог создать конкурентоспособный сухопутный маршрут в противовес традиционным международным маршрутам: уже сегодня в Европу грузы из Китая через Казахстан доставляются примерно за 12–14 дней. Скорость движения поездов из Китая в Европу по территории Казахстана в будущем должна возрасти до 1,5 тыс. км в сутки.

У Казахстана есть еще несколько преимуществ: через страну проходят не только шесть международных трансконтинентальных транзитных коридоров Европа – Азия, но и значительная часть всего сухопутного транзита Китай – Европа, который за 7 лет вырос в 200 раз.

В начале 2019 года к маршруту Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран присоединился Узбекистан. В 2018 году по данному коридору объем перевозок насчитывает 1 тыс. ДФЭ. Общая протяженность этого маршрута составляет около 10 тыс. км. Общее время в пути – около 14 дней, морским путем – 25-30 суток.

С апреля 2019 года планируется запустить регулярный фидерный сервис по маршруту Актау – Алят.

В Казахстане построены современные терминалы на границе с Китаем, что и позволило достичь таких производственных показателей в 2018 году – объема перевозок более 280 тыс. ДФЭ. Поставлена задача на 2019 год достигнуть показателя в 1 миллион ДФЭ.

Через логистический терминал в порту Ляньюньган в 2016 году перевалено 176 тыс. контейнеров в ДФЭ, а в 2020 году планируется переваливать 550 тыс. ДФЭ.

Всего по территории Казахстана проходят около 100 контейнерных поездов по 11 направлениям. Работа по наращиванию будет продолжаться и к 2020 году планируется достичь уровня 2 млн. контейнеров за счет увеличения объемов:

- по направлению КНР – ЕС – КНР до 800 тыс. контейнеров за счет переориентации с морского транспорта на железнодорожный с 15 провинций КНР;

- по направлению Китай – Кавказ – Турция до 300 тыс. контейнеров за счет введения в эксплуатацию жд. линии Баку – Карс – Ахалкалаки и порта Курык;

- по направлению Китай – Туркменистан – Иран – 680 тыс. контейнеров за счет предоставления тарифных условий на транзитные перевозки грузов по железной дороге Казахстана;

- по другим направлениям до 220 тыс. контейнеров.

Для достижения этих показателей необходимо решение ряда системных вопросов, связанных с упрощением и автоматизацией таможенных процедур, созданием единой электронной платформы для государственных органов и транспортных организаций.

С учетом быстрого роста контейнерного потока необходимо увеличить количество 80-футовых фитинговых платформ и контейнеров.

Kazakhstan has several advantages: not only six international transcontinental transit corridors Europe-Asia pass through the country, but also significant part of the overland transit China-Europe, which has increased by 200 times during 7 years.

Uzbekistan joined the China-Kazakhstan-Turkmenistan-Iran route at the beginning of 2019. Traffic volume through this corridor amounts 1,000 TEUs in 2018. Total length of this route is about 10 thousand km. Total travel time is about 14 days, by sea – 25-30 days.

It is planned to launch regular feeder service on the route Aktau – Aliat since April 2019.

Modern terminals were built in Kazakhstan on border with China, which made it possible to achieve such production indicators in 2018 - traffic volume is more than 280 thousand TEUs. Objective is to achieve 1 million TEUs during 2019.

176 thousand containers were transhipped to DFE through logistics terminal in port Lianyungang in 2016, and it is planned to trans-ship 550 thousand TEUs in 2020.

About 100 container trains pass through territory of Kazakhstan in 11 directions. Construction will continue and it is planned to achieve 2 million containers due to increase in volumes by 2020:

- Along PRC – EU – PRC up to 800 thousand containers due to departure from sea transport to railway from 15 provinces of PRC;

- Along China – Caucasus – Turkey, up to 300 thousand containers due to commissioning of railway line Baku-Kars-Akhalkalaki and Kuryk port;

- Along China – Turkmenistan – Iran – 680 thousand containers due to provision of tariff conditions for transit of cargo by Kazakhstani railway;

- In other directions up to 220 thousand containers could materialize.

To achieve these indicators, it is necessary to solve some system issues related to simplification and automation of customs procedures, creation of single electronic platform for government agencies and transport organizations.

Taking into account exponential growth of container flow, it is necessary to increase the number of 80-foot fitting platforms and containers.

SOUTH TRANSIT ROUTE

New project of international transport corridor “North-South”, representing the shortest route, connecting countries of Oman and Arab Gulfs through the Caspian Sea and further to the EU started work in 2016.

One of the routes of ITC “North-South” runs through our country using railways of Kazakhstan, Turkmenistan and Iran at direction Uzen – Bereket – Gorgan or by means of direct railroad route through Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan with access to the rail network of Iran with the subsequent access through Turkey in EU.

Pilot container train was launched at this direction in 2011, which traveled from Zhejiang province to Kazakh-Turkmen border in 9 days, and to Tehran in 14 days. Duration of cargo

ЮЖНОЕ ТРАНЗИТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В 2016 году заработал новый проект международного транспортного коридора «Север – Юг», представляющий кратчайший маршрут, связывающий страны Оманского и Персидского заливов через Каспий и далее в ЕС.

Один из маршрутов МТК «Север – Юг» пролегает через нашу страну с использованием железных дорог Казахстана, Туркменистана и Ирана по направлению Узень – Берекет – Горган или посредством прямого железнодорожного сообщения через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана с последующим выходом через Турцию в ЕС.

В 2011 году по данному направлению был запущен пробный контейнерный поезд, который за 9 дней дошел от провинции Чжэнцзян до казахстанско-туркменской границы, а за 14 дней до Тегерана. Срок доставки грузов из Китая в иранскую столицу оказался в два раза короче морского пути – это примерно 25-30 суток.

За шесть месяцев 2018 года в центральноазиатские страны прошло около 250 поездов, на Персидский залив направлено 5 поездов с 346 ДФЭ. 1483 контейнера с казахстанскими зерновыми грузами перевезено в Турцию в 2018 году по новой линии Баку – Ахалкалаки – Карс.

delivery from China to the Iranian capital was twice shorter than sea route – about 25-30 days.

About 250 trains passed to Central Asian countries during six months of 2018, 5 trains with 346 TEU were sent to the Persian Gulf. 1483 containers with Kazakhstani grain cargoes were transported to Turkey in 2018 by new line Baku - Akhalkalaki - Kars.

Main line Kazakhstan-Turkmenistan-Iran highway is developing, including in containers on route China-Kazakhstan-Turkmenistan-Iran. China is going to build HSL from Urumqi (XUAR) to Tehran, by which container trains will be able to travel with speed 120 km/h.

TRANSIT ROUTE THROUGH TITR

The Caspian region is important transportation hub for Kazakhstan.

Transcaspian International Transport Route (TITR) runs from China through the territory of Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia, Turkey or Ukraine with access to EU countries.

Transhipment of cargo through Caspian and Black Seas and crossing of customs borders of five states and, consequently, increase of cargo delivery duration and its fees can be disadvantageous.

Казахстану совместно с азербайджанскими, грузинскими, турецкими партнерами необходимо увеличить грузопотоки и сократить сроки доставки грузов до 14-15 дней

Развивается магистраль Казахстан – Туркменистан – Иран, в том числе в контейнерах по маршруту Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран. В планах Китая построить ВСМ из Урумчи (СУАР) в Тегеран, по которой контейнерные поезда смогут идти со скоростью 120 км/час.

ТРАНЗИТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ЧЕРЕЗ ТМТМ

Каспийский регион является важным транспортным узлом для Казахстана.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) пролегает из Китая по территории Казахстана, Азербайджана, Грузии, Турции или Украины с выходом в страны ЕС.

К недостаткам маршрута можно отнести перевалку грузов через Каспийское и Черное моря и пересечение таможенных границ пяти государств и следовательно – увеличение срока доставки грузов и ее себестоимости.

На казахстанском побережье Каспия реализован проект северного расширения порта Актау, что увеличило мощности порта Актау до 19,5 миллионов тонн в год. Построен и включен в сеть международных транспортных коридоров мультимодальный комплекс порт Курык с мощностью переработки грузов до 7 миллионов тонн в год, появились новые возможности для роста перевозок по маршруту, связанных с открытием новой железной дороги Баку – Тбилиси

Project of the northern extension of port Aktau was implemented on Kazakhstani coast of the Caspian Sea, which increased capacity of port Aktau to 19.5 million ton per year. Multimodal complex port Kuryk with refinery capacity of cargo up to 7 million ton per year was built and included into the network of international transport corridors, and new opportunities for the growth of carriages along the route, related to opening of new railway Baku-Tbilisi-Kars and launch of automobile component of ferry complex port Kuryk, had materialized.

As the result, carrying capacity of seaports Aktau and Kuryk has increased from 19.5 million ton to 25.5 million ton.

More 23 thousand units of cars and motor cars, or about 3 million ton of cargo were trans-shipped through new ferry terminals of port Kuryk within the framework of international Transcaspian route.

Kazakhstan, together with Azerbaijani, Georgian, Turkish partners, shall increase cargo flows and reduce period of cargo delivery to 14-15 days.

First container train Nomad Express traveled 2200 miles from Shixjeczy (PRC) to Aktau during 5 days on ferry from Kazakhstani port Aktau to port of Aliat (Azerbaijan).

Predicted volume of carriages by railways of Kazakhstan in traffic through port Aktau will be about 150 thousand TEUs.

Issue on use of feeder vessels with ability to transport about 40-50 containers, organization of launch of regular container

– Карс и запуском автомобильной составляющей паромного комплекса порта Курык.

В результате пропускная способность морских портов Актау и Курык увеличена с 19,5 млн. т. до 25,5 млн. т.

Через новые паромные терминалы порта Курык в рамках международного транскаспийского маршрута перевалено более 23 тыс. единиц вагонов и автомашин или порядка 3 млн. тонн грузов.

Казахстану совместно с азербайджанскими, грузинскими, турецкими партнерами необходимо увеличить грузопотоки и сократить сроки доставки грузов до 14-15 дней.

На пароме из казахстанского порта Актау в порт Алят (Азербайджан) первый контейнерный поезд Nomad Express проделал за 5 дней путь в 2200 миль из Шихэцзы (КНР) до Актау.

Прогнозный объем перевозок по железным дорогам Казахстана в сообщениях через порт Актау составит около 150 тыс. ДФЭ.

На маршруте ТМТМ для привлечения грузопотока следует рассмотреть вопрос использования фидерных судов с возможностью перевозки порядка 40-50 контейнеров, организовать запуск регулярных контейнерных поездов, не менее двух раз в месяц, по направлению КНР – Турция/ Грузия.

Потенциал грузовых перевозок к 2020 г. в направлениях КНР – Южный Кавказ и КНР – Турция – ЕС через Транскаспийский маршрут составляет более 300 тыс. ДФЭ.

Мультимодальный оператор – АО «KTZ Express» заключило договор об услугах железнодорожных перевозок по территории Турции.

В 2018 году по Транскаспийскому маршруту перевезено 1,7 миллиона тонн груза. За первый квартал 2019 года объем перевозок контейнеров по Транскаспийскому международному транспортному маршруту увеличился в 3 раза. Рост товарооборота в регионе Транскаспийского маршрута к 2020 году произойдет с 646,4 до 922 \$ млрд.

Общая пропускная способность инфраструктуры на Транскаспийском маршруте 30 млн. тонн в год.

ВЫВОДЫ

Для увеличения транзитного потенциала Казахстана АО «НК «КТЖ» проводится работа по комплексному повышению привлекательности железнодорожных коридоров, которое включает повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики, масштабное внедрение цифровых технологий, таких, как блокчейн, для отслеживания движения грузов в онлайн-режиме и беспрепятственного их транзита, упрощение таможенных операций и устранение барьеров административного характера.

Полномасштабное функционирование в обе стороны транзитно-транспортного коридора «КНР – Казахстан – Европа» позволит Казахстану в перспективе значительно увеличить свой транспортно-транзитный потенциал, а также стать эффективным мостом между Европой и регионом Юго-Восточной Азии.

trains, at least twice a month, at direction PRC - Turkey/Georgia shall be considered at TITR route in order to attract cargo traffic.

Potential of cargo traffic at directions PRC - South Caucasus and PRC – Turkey – EU through Transcaspian route is more than 300 thousand TEU by 2020.

Multimodal Operator – KTZ Express JSC concluded agreement on rail transportation services on the territory of Turkey.

1,7 mln. ton of cargo were transported in 2018 by Transcaspian route. Volume of container traffic by Transcaspian International Transport Route has increased by 3 times in the first quarter of 2019. Growth of sales turnover in region of Transcaspian route will be from 646,4 to 922 bln. USD by 2020.

Total throughput of infrastructure at Transcaspian route is 30 mln. ton per year.

CONCLUSIONS

“NC “KTZ” JSC performs work on comprehensive increase of attractiveness of railway corridors, which includes improvement of quality of infrastructure, improvement of tariff policies, large-scale introduction of digital technologies, such as blockchain, for cargo motion tracking in online mode and their unrestricted transit, simplification of customs operations and elimination of administrative barriers, in order to increase transit potential of Kazakhstan.

Full-scale operation of transit transport corridor “PRC-Kazakhstan-Europe” in both ways will allow Kazakhstan significantly increase its transport and transit potential in future, and to become an effective land-bridge between Europe and South-East Asia region.



ОПЛАТИТЕ ПРОЕЗД



<60

В центре внимания очередного заседания Общественного совета по вопросам индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан были актуальные проблемы развития сферы автобусных перевозок в стране. Социально значимый, недооцененный по своей потенциальной прибыльности сектор транспортной отрасли Казахстана сегодня требует принятия конкретных действенных мер для изменения сложившейся ситуации в лучшую сторону.

С этой целью государственными органами совместно с заинтересованными представителями транспортного бизнеса была разработана комплексная программа по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы, которая предполагает поэтапное обновление автобусного парка, тарифное регулирование и субсидирование убытков перевозчиков. Кроме того, программой предусмотрено совершенствование действующей нормативно-правовой базы в сфере пассажирских автобусных перевозок с учетом современных условий развития этого рынка.

Заместитель председателя комитета транспорта МИИР РК Даурен Сабитов рассказал членам Общественного совета о мерах, принимаемых уполномоченным государственным органом для

реализации комплексной программы. Одной из ключевых задач на 2019 год в сфере автобусного транспорта является создание условий по обновлению парка автобусов на городских маршрутах. По его словам, экспертные расчеты показывают, что реализация запланированных мероприятий в рамках комплексной программы должна привести к сокращению износа парка городских перевозчиков до 49%.

«В рамках программы из республиканского бюджета в 2018 году АО «БРК-Лизинг» предоставлен кредит в сумме 10 млрд. тенге, а на 2019 год одобрено 15 млрд. тенге для организации лизингового кредита на покупку перевозчиками автобусов отечественного производства. Одновременно с этим ведется работа

по утверждению финансово-экономического обоснования на выделение в текущем году еще 35 млрд. тенге», – отметил Даурен Сабитов.

В 2018 году АО «БРК-Лизинг» начато финансирование поставки автобусов перевозчикам городов Атырау (100 штук), Семей (170 штук), Шымкент (311 штук), а также утверждены индикативные условия финансирования для перевозчиков Алматы и Актау. Кроме того, в текущем году прорабатываются сделки по приобретению более 2000 автобусов в 11 регионах страны. Аутсайдерами в этой работе стали акиматы Жамбылской, Карагандинской и Западно-Казахстанской областей, где износ транспортных средств остается на уровне 55%.

С другой стороны, установленный тариф на регулярные городские перевозки пассажиров в среднем по стране сегодня составляет 80 тенге, а расчетный тариф – 150 тенге. То есть, установленные тарифы не покрывают затраты перевозчиков, обслуживающих социально значимые маршруты, и поэтому необходимо выделение соответствующих объемов субсидий. На эти цели местные исполнительные органы в 2018 году выделили порядка 15 млрд. тенге, но более 80% от общего объема субсидий приходится на города Алматы и Нур-Султан. Акиматами Актюбинской, Алматинской, Атырауской областей в 2018 году субсидий вообще не выделялось.

Ситуация не изменилась и в этом году. Так, из планируемых 39 млрд. тенге субсидий на 2019 год более 32 млрд. тенге приходится только на город Алматы. Отсюда напрашивается вывод, что средств, выделяемых местными исполнительными органами, по-прежнему не хватает для полного покрытия расходов перевозчиков. Это в свою очередь приводит к ухудшению качества пассажирских перевозок, снижению регулярности, а также ухудшению финансово-экономической устойчивости перевозчиков и недовольству со стороны населения. Сложившуюся ситуацию усугубляет удорожание дизельного топлива, запасных частей и сервисного обслуживания. Так, с 2016 года стоимость дизельного топлива поднялась со 105 тенге до 200 тенге за литр, при этом тарифы и субсидии остались практически на прежнем уровне.

Недоволен сложившейся ситуацией в отношении субсидирования в сфере пассажирских автобусных перевозок и председатель Общественного совета

Юрий Иванович Лавриненко. По его мнению, действующий сегодня механизм предоставления субсидий – это фактически поддержка автопрома, а проблемы пассажирских перевозчиков остаются без должного внимания. Отсутствие финансирования, за исключением Алматы и Нур-Султана, лишает перевозчиков возможности обновлять свой автобусный парк.

Местные исполнительные органы пытаются решить проблемы за счет создания муниципальных парков, СПК и тому подобных, ставя под угрозу рыночные отношения, которые формировались на протяжении 25 лет в этой сфере. В 8 регионах республики субсидии выделяются только муниципальным паркам. А Постановление Правительства РК №1095 предусматривает создание еще двух муниципальных



61>

парков в Шымкенте и СКО. С одной стороны, их создание как-то решает проблему осуществления

**В 8 регионах
республики
субсидии
выделяются
только
муниципальным
паркам**

социально значимых пассажирских перевозок, но с другой стороны это приводит к переделу рынка автобусных перевозок.

Перевозчики утверждают, что тут присутствует коррупционная составляющая. Создаваемые муниципальные парки получают субсидии на приобретение автобусов по неясным параметрам и под вопросом их дальнейшая судьба. Не будут ли эти муниципальные парки через некоторое время приватизированы, и на каких условиях? Подобные варианты решения проблем уже были, в



<62

результате кто-то получал выгоду, а проблемы оставались.

Категорически против муниципальных автобусных парков исполнительный директор Союза автотранспортников РК Сабит Аманбаев. Он считает, что в рыночной среде государственные предприятия не должны существовать. Подрываются основы сложившихся взаимоотношений на рынке автобусных перевозок – и это серьезная проблема. Кроме того, создание тарифных комиссий лишь в трех городах страны свидетельствует о полном отсутствии ответственности местных исполнительных органов, которые игнорируют комплексную программу развития автобусных перевозок на 2018-2020 годы. Без тарифной комиссии не определяется расчетный тариф, соответственно и не обозначены объемы необходимых субсидий.

Сабит Аманбаев подчеркнул, что сегодня необходим строгий контроль местных исполнительных органов со стороны центрального уполномоченного органа, но в комитете транспорта элементарно не хватает людей. В министерстве надо создать независимый департамент автомобильного транспорта. С другой стороны, ассоциация уже сегодня готова взять на себя все функции по саморегулированию отрасли.

Не менее острая проблема, которой было уделено внимание членов Общественного совета, это борьба с нелегальными автобусными перевозчиками, которые представляют угрозу для пассажиров и

лишают легальный бизнес нормально развиваться в конкурентной среде. В комитете транспорта отметили, что ранее в нормативной базе была лазейка, когда перевозчики получали лицензию на нерегулярные перевозки, а по факту осуществляли деятельность на регулярных маршрутах. В рамках нового законопроекта была внедрена система, по которой к лицензии на нерегулярную перевозку должно быть приложение с указанием государственного номера, марки и модели автобуса.

Кроме того, ранее переданные МВД РК функции по проверке автобусных перевозчиков теперь осуществляет и транспортный контроль Комитета транспорта МИИР РК. Уже подготовлена дорожная карта по проведению совместных рейдов на дорогах по борьбе с нелегальными перевозчиками.

Промежуточным итогом очередного заседания Общественного совета по вопросам индустрии и инфраструктурного развития РК стали рекомендации Комитету транспорта продолжить работу по внедрению автоматизации, диспетчерской централизации и электронному билетированию. Кроме того, необходимо разработать график выездных совещаний в регионы по исполнению комплексной программы развития автобусных перевозок и усилить взаимодействие с местными исполнительными органами по соблюдению норм законодательства в области автомобильного транспорта в рамках методического руководства.

TransLogistica
KAZAKHSTAN

TransLogistica

23-я Казахстанская
международная выставка
«Транспорт и логистика»

18-20 сентября 2019
Алматы, Казахстан

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан



KAZLOGISTICS



КАБ АПО



T: +7 727 258 34 34

E: anara.samenova@iteca.kz

ПРОМОКОД

TRALOGIS19

Пройдите онлайн-регистрацию на сайте,
используя промокод, и получите бесплатный билет

www.translogistica.kz

ПАССАЖИРСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРЕБУЮТ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

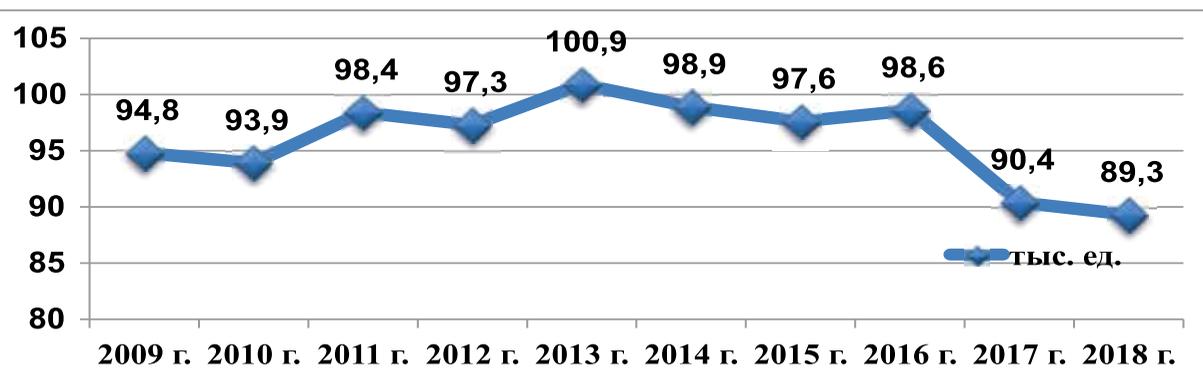
25-27 июня в Алматы впервые в Казахстане прошла международная выставка автобусов «BUSWORLD CENTRAL ASIA 2019». Союз автотранспортников РК (КАО) принял активное участие в процессе подготовки самой выставки и панельной сессии, посвященной развитию пассажирских автобусных перевозок. При открытии руководителями международной фирмы выставки также присутствовали: экс-аким города Алматы Байбек Б.К., вице-министр индустрии и инфраструктурного развития РК Камалиев Б. С., представители региональных исполнительных органов и другие официальные лица.

В ходе выставки представители ассоциаций автобусных предприятий, перевозчики из России, Кыргызстана, Азербайджана и других стран познакомились с новыми моделями автобусов разных производителей, включая работающие на электричестве, получили информацию о новых технологиях организации перевозок. В ходе панельных заседаний в течение трех дней казахстанские специалисты обменялись опытом с зарубежными коллегами, заключались договоры намерений приобретения автобусов. Основной идеей выставки было провозглашено служение главной персоне общественного транспорта – пассажиру – через создание комфортных условий безопасных социально значимых автобусных перевозок при высоком качестве обслуживания.

Невозможно переоценить социально-экономическое значение автобусных пассажирских перевозок также и для Казахстана. По данным министерства индустрии и инфраструктурного развития, 1124 перевозчика осуществляют свою деятельность на 2437 маршрутах, используя более 18 000 автобусов.

В целом, по данным МВД РК на 01.01.19 года, в Казахстане числилось 89 291 автобусов. Ниже на рисунке показана динамика наличия автобусов за 2009-2018 годы.

Как видно из данных, пик численности пришёлся на 01.01.2013 года, когда было зарегистрировано 100 983 единицы.



Распределение автобусов по регионам показано на следующем рисунке:



Несмотря на особую социальную значимость, в сфере пассажирских автобусных перевозок в Казахстане сложилось неблагоприятное положение при ухудшении безопасности дорожного движения. Ситуацию ярко характеризует также износ парка, более 65% которого подлежит списанию. При этом на междугородных, межобластных перевозках средний возраст эксплуатируемых автобусов – 27 лет! Трагедия прошлого года, когда на трассе в Актюбинской области в донельзя изношенной «Сетре» сгорели 52 пассажира, показала цену отсутствия внимания к безопасности эксплуатации автотранспортных средств.

В таблице ниже приводится распределение автобусов по годам выпуска:

Как видно из анализа, в составе парка автобусов 31,85% имеют возраст более 23 лет, 8,96% – 19-22 лет, 18,68% – 13-18 лет, 19,22% – 8-12 лет, 15,69% – 5-8 лет и лишь 5,57% имеют возраст менее 5 лет. Выполнение цели вхождения в 30 развитых государств мира ставит задачу решения важнейшей социальной проблемы обеспечения безопасных перевозок на качественно высоком уровне, что требует обязательного обновления парка.

К тому же значительный износ автобусов имеет существенные негативные последствия в их применении. Ухудшаются показатели БДД, повышаются эксплуатационные расходы автомобилей на топливо и запасные части, снижается уровень технической готовности.

Тип АТС	Количество	1960- 1990 г.		1991-1995 г.		1996- 2000 г.			
		Численность	Процент	Численность	Процент	Численность	Процент		
Автобусы	90 430	18506	20,46%	10307	11,39%	8106	8,96%		
		2001- 2005 г.		2006-2010 г.		2011-2014 г.		2015-2018г.	
		16895	18,68%	17386	19,22%	14190	15,69%	5040	5,57%



Кроме того, автотранспорт в возрасте старше 10 лет не отвечает экологическим требованиям и дает повышенные вредные выбросы в окружающую среду.

Критическая степень износа парка автобусов и грозящие последствия этого потребовали вмешательства правительства РК. В результате с целью обновления подвижного состава и улучшения ситуации 12.07.18 г. нынешним премьер-министром РК Маминым А.У. была утверждена «Комплексная программа (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок» (далее программа). Её реализация позволит в 2022 году ликвидировать существующий критический износ автобусного парка, а в 2025 году устранить потенциально критический износ (старше 7 лет) на 77 %.

В программу включены мероприятия по обеспечению субсидирования убытков бизнеса на социально значимых маршрутах; обновлению парка; совершенствованию законодательства; искоренению нелегальных перевозок, ограничению сроков коммерческой эксплуатации автобусов и др.

Выполнение этих мероприятий имеет значительный мультипликативный эффект в виде роста числа рабочих мест, улучшения безопасности движения, развития отечественного производства автобусов, развития рынка технического обслуживания и ремонта, роста поступлений в бюджет, качества обслуживания пассажиров. Оздоровится и финансовый рынок, т.к. банки получат в лице автобусных парков надежного кредитора с уменьшением ставок займов за счет конкуренции. Главным условием для достижения всего этого является своевременное субсидирование перевозок в полном объеме, что и требуют первые 2 пункта программы.

При этом надо отметить, что для обеспечения обновления парка автобусов, обеспечения безопасности движения и высокого качества перевозок пассажиров, по оценке экспертов, в Казахстане существует потребность ежегодного обновления парка автобусов в количестве:

- для городских/пригородных маршрутов в количестве 3000 единиц;
- для междугородных/международных перевозок – 300 единиц;
- для внутриобластных/межрайонных перевозок – 300 единиц.

Цена этого вопроса порядка 300 млн. дол. США или 114 млрд. тенге в год. Как показал опыт Алматы, бизнес готов пойти на эти затраты и провести закуп новых автобусов, а банки готовы кредитовать закуп. К тому же значительные затраты, которые производят регионы на финансирование государственных (квазигосударственных), коммунальных автобусных парков, подтверждают, что местные бюджеты располагают средствами для субсидирования перевозчиков в достаточном количестве.

Не только развитие коммунальных предприятий, но само их появление и существование в конкурентной среде является недоразумением, противоречащим политике государства в построении развитой рыночной экономики. Особо надо отметить, что затраты на требуемое законом субсидирование убытков предпринимателей на социально значимых маршрутах, обходятся бюджету значительно дешевле содержания государственных предприятий, не говоря об искусственном устранении конкуренции. Но этот вопрос

находится в зоне внимания правительства, НПП РК «Атамекен» и является темой отдельной статьи.

Возвращаясь назад к нашему вопросу, надо сказать, что в настоящее время идет совместная работа Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, общественных организаций автотранспорта, НПП РК «Атамекен», СТК «Казлогистикс» по реализации этой программы. Вместе с тем надо признать, что за период с момента ее утверждения особых успехов не достигнуто и реализация программы находится под угрозой из-за того, что главные мероприятия по определению расчетных тарифов и обеспечению субсидирования нигде (кроме города Алматы) не выполняются.

Это означает, что положение предпринимателей на автобусных перевозках и далее будет ухудшаться, дефицит водительских кадров будет нарастать, что может привести (учитывая тяжелое финансовое положение бизнеса на перевозках и критический износ парка) в ближайшее время к массовым срывам обслуживания маршрутов в регионах.

Общественный Совет министерства индустрии и инфраструктурного развития РК на заседании 23.05.19. в Астане констатировал полное отсутствие ответственности руководства регионов за выполнение требований программы. То же самое подтвердилось в ходе проведенных региональных совещаний с участием представителей уполномоченных органов в Павлодаре, Костаное, рассмотрений в Комитете транспорта МИИР РК и на совещании, прошедшем в ходе конференции «Деловой программы академии» 25 июня в Алматы под председательством вице-министра индустрии и

инфраструктурного развития Республики Казахстан Камалиева Б. С.

КАО в связи с неисполнением акиматами требований программы и с целью привлечения внимания правительства, 18.07.19. направил обращение премьер-министру РК с просьбой о необходимости принятия мер к руководителям регионов, игнорирующим требования программы, и принять системные меры по решению проблемы острейшего дефицита водителей автобусов категории «Д».

Как было отмечено выше, на регулярных перевозках в стране задействовано 18 тысяч автобусов, которые требуют закрепления за ними не менее 36 тысяч водителей (учитывая минимальный коэффициент сменности 2). Но на деле их набирается только около 12 тысяч, что объясняет значительные переработки норм трудового времени, простои техники. Дефицит водителей автобусов в свою очередь объясняется потерей престижа профессии (низкая заработная плата при тяжелых условиях труда), недостатками нормативной базы и отсутствием финансирования их обучения и подготовки.

В письме премьер-министру РК говорится о необходимости создания рабочей группы МВД РК, МИИР РК, МОН РК и общественных организаций для срочной подготовки плана мероприятий по решению этой проблемы.

Таким образом, надежды на улучшение ситуации в сфере автобусных пассажирских перевозок в настоящее время связаны с активизацией действий правительства при усилении требовательности к руководству местных исполнительных органов по выполнению мероприятий программы.



НА СТЫКЕ ДВУХ КУЛЬТУР THE INTERSECTION OF TWO CULTURES



текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya YURYEVA

ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КАЗАХСТАНА ЕВРОПЕЙСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ИГРАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ РОЛЬ. ИМЕННО ПОЭТОМУ, ОСВЕЩАЯ ВСЕ СТОРОНЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, МЫ ПРИВЛЕКЛИ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПО ПОДГОТОВКЕ ПУБЛИКАЦИЙ ЭКСПЕРТА, ОДНОГО ИЗ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ГЕРМАНО-КАЗАХСТАНСКОГО ОБЩЕСТВА В БЕРЛИНЕ ГАЛИНУ НУРТАЗИНОВУ. СЕГОДНЯ НАШ РАЗГОВОР С ЭТОЙ ИНТЕРЕСНОЙ СОБЕСЕДНИЦЕЙ О НЕМЕЦКОМ ВЗГЛЯДЕ НА НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ, ОСОБЕННОСТЯХ ТРАНСПОРТНОЙ ЖУРНАЛИСТИКИ И РОЛИ ЖЕНЩИН В СОВРЕМЕННОМ ЕВРОПЕЙСКОМ ОБЩЕСТВЕ.

TRANSPORTATION IN THE EUROPEAN DIRECTION PLAYS A SIGNIFICANT ROLE IN DEVELOPING THE TRANSIT POTENTIAL OF KAZAKHSTAN. TO COVER ALL ASPECTS OF INTERNATIONAL COOPERATION IN THE FIELD OF TRANSPORT, WE HAVE INTERVIEWED GALINA NURTAZIMOVA, AN EXPERT FROM ONE OF THE LEADERS OF THE GERMAN-KAZAKHSTAN SOCIETY IN BERLIN IN THIS PUBLICATION. TODAY WE HAVE A CONVERSATION WITH THIS INTERESTING INTERSECTION ABOUT THE GERMAN VIEW ON THE NEW SILK ROAD, THE CHARACTERISTICS OF TRANSPORT JOURNALISM AND THE ROLE OF WOMEN IN MODERN EUROPEAN SOCIETY.

● **Галина, мы знаем Вас как одного из активных руководителей Германо-Казакхстанского общества, авторитетного эксперта по различным вопросам двустороннего сотрудничества. Интересно узнать, каким был ваш личный и профессиональный путь к сегодняшней позиции?**

– Вы знаете, чем старше становишься и в большем количестве стран побываешь, тем больше убеждаешься в правоте того, что все начинается с семьи. Интернационализм, социальная активность, равнодушие, чувство справедливости, общительность – об этом в семье не говорили, все это каждый день было у нас перед глазами. Мама – учительница, папа – партийный и советский работник, руководитель района в Восточно-Казакхстанской области. Всегда заняты работой, всегда в гуще событий. Это, конечно, исподволь, без назидания формирует тебя в детстве и остается на всю жизнь. И, конечно, школа и университетское образование как в Алматы, наш знаменитый ФЭФ – философско-экономический факультет

● **Galina, we know you as one of the active leaders of the German-Kazakhstan society, an authoritative expert on various issues of bilateral cooperation. It is interesting to know what was your personal and professional path to today's position?**

– You know, the older you get and the more countries you visit, the more you become convinced that everything starts with your family. Globalization, social activity, activism, a sense of justice, and being sociable, this was not talked within the family, but it was happening all before our eyes every day. Mom is a teacher, dad is a party member and Soviet official as the head of a district in the East Kazakhstan region. Always busy with work, always in the thick of things. This, of course, gradually, without edification, forms you in childhood and remains for life. And, of course, the school and university education, as in Almaty, is our famous FPhE - the Faculty of Philosophy and Economics of KazGU, then - the economics department of MGU (Moscow State University). Moscow provides a lot

КазГУ, так и впоследствии – экономический факультет МГУ. Москва много дает не только в профессиональном, но и в культурном плане. Очень важно в юности, периоде так называемого «импринтинга», «повариться» в таком насыщенном бульоне, как Москва и МГУ.

К тому же я занималась экономическими теориями западной социал-демократии, что тоже определило мой интерес к политике после переезда к мужу в 1989 году в Восточный Берлин. Моя адаптация и новое профессиональное начало в Германии выпали на бурные времена немецкого объединения.

Перестройка и распад СССР, падение Берлинской стены, 30-летие которого будет отмечаться в этом ноябре, привели к изменениям политической карты мира. Казакхстан, который я покидала в период его бытия союзной республикой, стал независимым. К новому независимому государству стали проявлять интерес. О нем еще мало что знали в мире, отсутствовала зарубежная казахстаника. После годичного пребывания в Англии и двухлетнего обучения основам бизнеса в Берлине мы с мужем стали помогать как немцам, так и казахам в налаживании деловых и научных связей, проводить семинары по межкультурной компетенции. Параллельно я работала в проектах по интеграции переселенцев из Казакхстана, преподавала страноведение в центре по подготовке кадров международного сотрудничества. Отсюда возникли контакты с деловыми и политическими кругами Германии, с посольствами обеих стран.

Поэтому меня и привлекли к созданию Германо-Казакхстанского общества в 1997 году. Помню, как в Бонне, тогда ещё столице ФРГ, готовили учредительное собрание Общества с Послом Республики Казакхстан Эриком Асанбаевым. Именно Эрику Магзумовичу, мудрому политику и высококлассному экономисту, удалось привлечь к руководству Обществом депутатов Бундестага и федерального министра иностранных дел Германии Ханса-Дитриха Геншера, легендарного либерального политика времен объединения Германии и личного друга Назарбаева, остававшегося почетным президентом Общества до своей кончины в 2016 году.

За 22 года своего существования мы стали неотъемлемой частью германо-казакхстанских отношений. Нашим гостем трижды был Первый Президент Казакхстана Нурсултан Назарбаев. Уже в год создания Общества он выступил на презентации немецкого издания его книги «На пороге XXI века», а в 2007 уже в Берлине стал нашим гостем в связи с выходом в Германии его книги «В сердце Евразии».

Годовые конференции по актуальным гео- и внутриполитическим вопросам развития Казакхстана, культурный и научный обмен, Школа молодой де-

not only professionally, but culturally. It is very important in youth, the period of the so-called “imprinting,” to “boil” in such a rich broth as Moscow and Moscow State University.

In addition, I was engaged in the economic theories of Western Social Democracy, which also determined my interest in politics after moving with my husband in 1989 to East Berlin. My adaptation and new professional beginning in Germany happened during the turbulent times of German unification.

The restructuring and disintegration of the USSR, the fall of the Berlin Wall, the 30th anniversary of which will be celebrated this November, led to changes in the political map of the world. Kazakhstan was a union republic when I, yet she became independent. The young independent state began to show the promise. Unfortunately, the world knew very little about Kazakhstan, and vice-versa. After a one-year stay in England and two years of basic business training in Berlin, my husband and I began to help both the Germans and the Kazakhs in establishing business and scientific contacts, to hold seminars on intercultural exchange and understanding. At the same time, I worked in projects for the integration of immigrants from Kazakhstan, and taught geography in the center for training international cooperation. This facilitated contacts with business and political circles of Germany, and relationship between the embassies of both countries strengthened.

That's why I was attracted to the creation of the German-Kazakhstan society in 1997. I remember how in Bonn, then the capital of Germany, they prepared the constituent assembly of the Society with the Ambassador of the Republic of Kazakhstan, Eric Asanbayev. It was Erik Magzumovich, a wise politician and high-class economist, who was able to bring to the leadership of the Society the deputies of the Bundestag and the German Federal Foreign Minister Hans-Dietrich Genscher, the legendary liberal politician of the times of Germany and Nazarbayev's personal friend, who remained honorary president of the Society until his death in 2016.

For 22 years of our existence, we have become an integral part of the German-Kazakh relations. Our guest was the First President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev. Already in the year of the creation

Нигматжан Кабатаевич произвел большое впечатление на берлинскую публику своим выступлением о роли транспортных сообщений



мократии, круглые столы по вопросам экономического сотрудничества, помощь в поисках партнеров, гуманитарная помощь – это лишь некоторые аспекты деятельности Германско-Казахстанского Общества, членом правления и исполнительным директором которого являюсь уже много лет.

• Одновременно с этим Вы представляете наш международный транспортный журнал «Trans-Logistics Казахстан» европейскому читателю...

– Хочу сразу сказать, что «сосватал» нас, меня и моего супруга профессора физики Петера Эндерса, на это дело Нигматжан Кабатаевич Исингарин. Мы познакомились с ним в 1999 году в Алматы, когда он был председателем Интеграционного комитета Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России, а я искала спикеров для нашей первой конференции «Россия – Казахстан – Китай: перспективы геополитического развития». Нигматжан Кабатаевич произвел большое впечатление на берлинскую публику своим выступлением о роли транспортных сообщений для создания этой политической оси и для выхода этих стран на мировые рынки, иллюстрируя маршруты на своей знаменитой карте мира с автографами премьер-министров стран, которым ему довелось принимать в Алматы. Копию этой карты

of the Society, he spoke at the presentation of the German edition of his book "On the Threshold of the 21st Century", and in 2007, in Berlin, he became our guest in connection with the release of his cue "In the Heart of Eurasia" in Germany.

Annual conferences on current geo-and domestic political issues of development of Kazakhstan, cultural and scientific exchange, School of Young Democracy, round tables on economic cooperation, help in finding partners, humanitarian assistance are just some aspects of the activities of the German-Kazakhstan Society, a member of the board and executive Director of which I have been for many years.

• At the same time you present our international transport magazine "Trans-Logistics Kazakhstan" to a European reader. ...

– My spouse, Professor Peter Enders of Physics, and I met Nigmatzhan Kabataevich Isingar in 1999 in Almaty, when he was the Chairman of the Interregional Committee of Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Russia. I was looking for speakers for our first conference "Russia - Kazakhstan - China: prospects for geopolitical development". Nigmatzhan Kabataevich made a great impression on the Berlin public with his speech about the

он подарил председателю нашего Общества Герноту Эрлеру, многолетнему депутату Бундестага и впоследствии заместителю министра иностранных дел Германии.

Проблемы, которые Нигматжан Кабатаевич очертил в своем выступлении, дали импульс следующей нашей конференции, которую мы посвятили отдельно евразийским транспортным коридорам. Позже Нигматжан Кабатаевич еще не раз откликнулся на наши приглашения в Берлин и помогал при поиске партнеров или добрым советом. Поэтому, когда я в феврале 2016 года привезла в Астану на переговоры руководителя Дуйсбургского внутреннего порта Эрика Штааке, Нигматжан Кабатаевич помог организовать встречу с руководством КТЖ и сразу предложил сделать интервью с немецким гостем. Ну, и заодно «поручил» мне давать в журнал TLK материалы из Германии. Так и зародилось наше сотрудничество на почве отраслевой журналистики.

• Какие нюансы есть у этой работы? Как в целом вы видите перспективы сотрудничества Казахстана и Германии в области транспорта?

– Прежде всего хочу поблагодарить коллег из TLK за профессионализм, доверие и доброжелательность, без чего не бывает плодотворного сотрудничества.

Мы с моим мужем, ученым и предпринимателем, имели до этого опыт публикаций либо в научных, либо в общественно-политических изданиях. Работа в отраслевом издании, конечно, имеет свою специфику и требует прежде всего солидных профессиональных знаний. Поэтому вначале приходилось многому дополнительно учиться. Но базовое образование и наше знание обеих стран помогли нам, и мы благодарны этому новому «вызову».

Сотрудничество с TLK вывело нас на очень интересную и бурно развивающуюся отрасль, дало возможность общения с «капитанами» транспорта и логистики Казахстана, Германии и других европейских стран. Кроме того, немецкая столица, Гамбург, Ганновер, Мюнхен, Франкфурт дают прекрасную возможность через выставки и форумы получать обзор отрасли, отслеживать новейшие тренды в её развитии, устанавливать новые контакты. К тому же все эти ивенты предлагают журналистам прекрасную информационную и медийную поддержку. Так что мы, что говорится, втянулись в эту деятельность и занимаемся ею с огромным удовольствием.

Казахстан, с его имиджем динамично развивающегося молодого государства в центре евразийского континента, намеревающийся стать региональным транспортно-логистическим хабом Центральной Азии, вызывает неподдельный интерес в Западной Европе.

Что касается перспектив сотрудничества Казахстана и Германии, они обусловлены нарастающей интегриро-

role of transportation for creating this political cooperation and for these countries to enter world markets, illustrating the routes on his famous world map with the autographs of the prime ministers of the countries he had the opportunity to meet in Almaty. He presented a copy of this card to the President of our Society, Gernot Erler, a long-term deputy of the Bundestag and subsequently the Deputy Minister of Foreign Affairs of Germany.

The problems that Nigmatzhan Kabataevich outlined in his speech gave impetus to our next conference, which we dedicated exclusively to the Eurasian transport corridors. Later, Nigmatzhan Kabataevich more than once responded to our invitations to Berlin and helped with the search for partners or with good advice. Therefore, when I brought Eric Shtaake, the head of the Duisburg inland port, to Astana for negotiations in February 2016, Nigmatzhan Kabataevich helped organize a meeting with the leadership of KTZ and immediately offered to do an interview with a German guest. Well, at the same time he gave me a "commission" to give materials from Germany to the TLC magazine. And so our cooperation was born on the basis of industry journalism.

• What are the nuances of this work? How do you see the prospects of cooperation between Kazakhstan and Germany in the field of transport?

– First of all, I want to thank my colleagues from TLK for their professionalism, trust and kindness, without which there is no fruitful cooperation.

My husband, as a scientist and entrepreneur, previously had experience in publications either in scientific or in social and political publications. Work in the industry publication, of course, has its own specifics and requires, above all, solid professional knowledge. Therefore, in the



На 35-м Конгрессе логистов Германии с председателем BVL Робертом Блэкбёрном, октябрь 2018
At the 35th German Logistics Congress with BVL Chairman Robert Blackburn, October 2018



На конференции по евразийским транспортным коридорам с Нigmatzhanом Исингариним и послом РК в Германии Эриком Асанбаевым, Берлин, май 2000
 At a conference on Eurasian transport corridors with Nigmatzhan Isingarin and the Ambassador of the Republic of Kazakhstan to Germany Eric Asanbaev, Berlin, May 2000

<72

ванностью Казахстана в мировую экономику, его географическим положением, открытостью и многовекторностью его внешней политики, неуклонным ростом объема грузопотоков через Казахстан, его потребностью в трансфере технологий. А если конкретизировать, то это и техническое оснащение отрасли, и строительство дорог, портов, логистических центров. Немецкие порты Балтийского и Северного морей важны Казахстану для обеспечения выхода к мировым торговым путям. С развитием каспийского направления Казахстану может быть интересен немецкий опыт портовой логистики.

Новым направлением сотрудничества становится цифровизация отрасли. Именно этой теме был посвящен прошлогодний Конгресс логистики Германии, прошедший под девизом «Digital meets reality». Надо развивать двустороннее сотрудничество и в подготовке кадров для логистики. Хороший пример в этом подает Казахстанско-Немецкий университет в Алматы, уже не один год сотрудничающий с немецкими вузами в подготовке логистов, давая возможность молодым казахстанцам получать двойной диплом.

● В прошлом году в Берлине в рамках выставки InnoTrans совместно с редакцией TLK Вы провели круглый стол с участием руководителей транспортных компаний Казахстана, Германии. Мероприятие получило высокую оценку профессиональной обще-

beginning, we had to learn a lot more. But basic education and our knowledge of both countries helped us, and we are grateful for this new "challenge".

Cooperation with TLK led us to a very interesting and booming industry, made it possible to communicate with the "leaders" of transport and logistics in Kazakhstan, Germany and other European countries. In addition, the German capital, Hamburg, Hanover, Munich, Frankfurt provide an excellent opportunity through exhibitions and forums to get an overview of the industry, to track the latest trends in its development, to establish new contacts. In addition, all these events offer journalists excellent information and media support. So we have become involved in this activity and are doing it with great pleasure.

Kazakhstan, with its image of a dynamically developing young state in the center of the Eurasian continent,



ственности двух стран. Планируется ли в этом году организовать подобную встречу?

– Да, действительно, в сентябре прошлого года нам удалось провести в Берлине по случаю международной выставки InnoTrans круглый стол «Развитие железных дорог Казахстана и потенциал сотрудничества с Германией» с участием тогдашнего президента КТЖ Каната Алпысбаева и таких «тяжеловесов» отрасли, как Deutsche Bahn, DB Cargo, Bus Group, Talgo, Siemens, Vossloh, портов Гамбурга, Росток и Мукрана. Открытый и деловой разговор во время дискуссии и личное общение в кулуарах форума позволили многим участникам оперативно решить конкретные вопросы и увидеть новые возможности делового сотрудничества.

Поэтому в этом году мы предложили руководству КТЖ и отраслевому объединению «Казлогистикс» принять участие в работе 36-го Конгресса логистики Германии в Берлине 23-25 октября 2019 и представить транспортно-логистический комплекс Казахстана. В прошлом году мне довелось участвовать в работе 35-го Конгресса и освещать его работу в TLK. В международной секции Конгресса речь шла, конечно же, и о Новом Шелковом пути. Тогда и родилась идея представить транзитный потенциал Казахстана, его место и роль в развитии евразийских транспортных коридоров.

Презентация транзитного потенциала Казахстана такой целевой группе как 3,5 тыс. немецких транспортников и логистов, собирающихся ежегодно на свой отраслевой форум и представляющих все направления немецкой логистики, может дать новый импульс сотрудничеству наших стран.

73>

intending to become a regional transport and logistics hub of Central Asia, is of genuine interest in Western Europe.

As for the prospects of cooperation between Kazakhstan and Germany, they are due to the growing integration of Kazakhstan into the world economy, its geographical position, openness and multifacets of its foreign policy, steady growth in cargo traffic through Kazakhstan, its need for technology transfer. Specifically the technical equipment of the industry, and the construction of roads, ports, logistics centers. The German ports of the Baltic and North Seas are important for Kazakhstan to provide access to world trade routes. With the development of the Caspian direction, Kazakhstan may be interested in the German experience of port logistics.

A new area of cooperation is the digitalization of the industry. This was the topic of last year's German Logistics Congress, which was held under the motto "Digital meets reality". It is necessary to develop bilateral cooperation in the training of personnel for logistics. A good example of this is the Kazakh-German University in Almaty, which has been cooperating with German universities for the training of logistics for more than one year, enabling young Kazakhstanis to receive a double degree.

● Last year in Berlin, in the framework of the exhibition InnoTrans, together with the editors of TLK, you held a round table with the participation of the heads of transport companies of Kazakhstan and Germany. The event was highly appreciated by the professional community of the two countries. Is there a plan to organize such a meeting this year?

– Yes, indeed, in September last year we managed to hold in Berlin during the occasion of the international exhibition InnoTrans a round table "Development of Kazakhstan Railways and the potential for cooperation with Germany" with the participation of the then President of KTZ Kanat Alpysbayev and such "heavyweights" of the industry as Deutsche Bahn, DB Cargo, Bus Group, Talgo, Siemens, Vossloh, ports of Hamburg, Rostock and Mukran. An open and business conversation during the discussion and personal communication on the sidelines of the forum allowed many participants to quickly resolve specific issues and see new opportunities for business cooperation.

Therefore, this year we offered the management of KTZ and the industry association Kazlogistics to take part in the 36th German Logistics Congress in Berlin on October 23-25, 2019 and present the transport and logistics sector of Kazakhstan. Last year I had the opportunity to participate in the work of the 35th Congress and to highlight its work in the TLK. Of course, in the international section of the Congress, the New Silk Road was also discussed. Then the idea was born to present the transit potential of Kazakhstan, its place and role in the development of Eurasian transport corridors.

Германия, как и Казахстан, обладает огромным транзитным потенциалом, через нее проходят многие евразийские транспортные коридоры, обеспечивающие выход на рынки Западной Европы и к морским путям. Транспорт и логистика Германии сегодня являются вторым после машиностроения драйвером немецкой экономики. На Конгрессе логистики можно познакомиться с новейшими технологическими достижениями отрасли.



Предварительная договоренность об участии Казахстана была достигнута еще в прошлом году в личной беседе с председателем правления Федерального объединения логистики Германии (BVL) господином Робертом Блэкберном (Robert Blackburn), который знает Казахстан и сразу с одобрением откликнулся на такое предложение. Очень надеюсь, что осенью в Берлине будет заложено начало интенсивному и плодотворному сотрудничеству отраслевых объединений «Казлогистикс» и BVL.

Ну и, конечно, буду рада возможности принять в Берлине своих коллег из редакции ТЛК. Им, наверняка, будет интересно посмотреть, как работают их европейские коллеги, ведь работу конгресса будут освещать более 200 немецких и зарубежных СМИ. Есть и предварительная договоренность с редакциями ведущих немецких транспортных печатных изданий о перекрестных публикациях.

📌 Сегодня в Казахстане все больше внимания уделяется гендерному равенству, женщины все чаще представлены в руководстве организациями и компаниями, в том числе в сфере транспорта. Хотелось бы узнать, как обстоят с этим дела в Германии? И каков ваш личный «рецепт успеха»: как женщине добиться признания в традиционно мужских сферах бизнеса и общественной жизни?

– Если начать с вопроса о моем личном «рецепте успеха», то ответ отчасти уже

В этом году мы предложили руководству КТЖ и отраслевому объединению «Казлогистикс» принять участие в работе 36-го Конгресса Логистики Германии в Берлине 23-25 октября 2019

potential; many Eurasian transport corridors pass through it, providing access to Western European markets and sea lanes. Today, transport and logistics in Germany are the second largest driver of the German economy after engineering. At the Logistics Congress you can get acquainted with the latest technological achievements of the industry. A preliminary agreement on Kazakhstan's training was reached last year in a personal conversation with the Chairman of the Board of the Federal Logistics Association of Germany (BVL), Mr. Robert Blackburn, who knows Kazakhstan and immediately approves of such a proposal. I really hope that the beginning of an intensive and fruitful cooperation between the industry associations Kazlogistics and BVL will be established in the fall in Berlin.

And, of course, I will be glad to have the opportunity to host my colleagues from the editorial board of TLC in Berlin. They will certainly be interested to see how their European colleagues work, because more than 200 German and foreign media will cover the work of the congress. There is also a preliminary agreement with the editorial offices of the leading German transport print publications on cross-publishing.

📌 Today in Kazakhstan, more and more attention is paid to gender equality, women are increasingly represented in the leadership of organizations and companies, including in the field of transport. I would like to know how things are going with this in Germany? And what is your personal “recipe for success”: how can a woman achieve

The presentation of the transit potential of Kazakhstan to such a target group as 3,500 German transport workers and logistics, gathering annually at its industry forum and representing all areas of German logistics can give a new impetus to the cooperation of our countries.

Germany, like Kazakhstan, has a huge transit

изложен в начале нашей беседы: семья, образование и ценностные установки как личные, так и общественные. Очень важны, конечно же, созвучность интересов и поддержка со стороны партнера. В этом отношении я очень признательна своему мужу Петеру Эндерсу, которого Вы знаете по нашей совместной работе в журнале.

Безусловно, что все эти предпосылки смогут в результате привести к личному успеху только там, где для этого есть и общественные условия. Мне в этом плане, можно сказать, повезло, поскольку Германия не самая последняя в Европе страна в области гендерного равенства. Сегодня в правительстве ФРГ 7 мужчин и 6 женщин – больше, чем когда бы то ни было в истории германского государства. Но это не отражает еще истинное общественное положение женщин в стране. Трудно себе представить, но гендерное равенство, т.е. равенство шансов для мужчин и женщин в Германии все еще остается проблемой. Как считают специалисты, всего 5% предприятий и фирм действительно всерьез занимаются этим вопросом. Женщины в Германии зарабатывают меньше мужчин, немногим женщинам удается занять руководящие посты, доля безработных среди женщин гораздо выше, чем среди мужчин. Нередко встречается профессиональная дискриминация женщин.

Хотя, конечно, Германия делает много в правовом регулировании гендерного равенства. С 2016 года действует закон о квотах на участие женщин в советах директоров компаний, согласно которому руководство крупных фирм должно не меньше чем на 30% состоять из женщин. В Германии активно работают над принятием национального законодательного акта о равноправии, как это сделано уже в некоторых европейских странах.

Но законодательное урегулирование проблемы хоть и способствует карьерному росту женщин, но может приносить и обратные желаемому результаты. Более важно равноправие в общественной жизни, профессии. Опыт многих немецких фирм, например, Deutsche Telekom, показывает, что равные для обоих полов шансы на карьеру приносят предприятиям экономическую выгоду, потому что, работая в смешанном коллективе, сотрудники добиваются лучших результатов. Важно проводить программы, снимающие с родителей часть их забот о детях путем расширения сети школ продленного дня и детских яслей.

Как видим, оригинальных идей и новых рецептов здесь нет. Последнее знакомо нам из нашего советского прошлого, из которого тоже следует брать хороший опыт.

📌 Спасибо за интересную беседу и дальнейших успехов в Вашей многогранной деятельности!

recognition in the traditionally male spheres of business and social life?

– If we start with the question about my personal “recipe for success”, the answer is already partially stated at the beginning of our conversation: family, education, and personal values, both personal and public. Of course, convergence of interests and support from a partner are very important. In this regard, I am very grateful to my husband Peter Anders, whom you know from our joint work in the magazine.

Of course, all these prerequisites can result in personal success only when there are social conditions for this. In this regard, I can say that I was lucky, because Germany is a leading country in Europe in the field of gender equality. Today, there are 7 men and 6 women in the government of the Federal Republic of Germany – more than ever before in the history of the German state. But this does not reflect the true social position of women in the country. It is hard to imagine, but gender equality, i.e. equality of chance for men and women in Germany is still a problem. According to experts, only 5% of enterprises and firms are really seriously engaged in this issue. Women in Germany earn less than men, few women manage to occupy leadership positions, the percentage of unemployed among women is much higher than among men. Often there is professional discrimination against women.

Nonetheless, Germany is doing much in the legal regulation of gender equality. Since 2016, there has been a law on quotas for women on the boards of directors of companies, according to which the leadership of large firms should consist of at least 30% of women. In Germany, they are actively working on the adoption of a national legislation on equality, as has already been done in some European countries.

Besides legislative action, economic benefit also contributes to the career development of women. Equality in public life and the profession is more important. The experience of many German firms, for example, Deutsche Telekom, shows that equal chances for a career for both gender bring economic benefits to enterprises, because working in a well-balanced team, employees achieve better results. It is important to carry out programs that relieve parents a part of their care for children by expanding the network of day-care schools and nurseries.

As you can see, the original ideas and new recipes are not here. The latter is familiar to us from our Soviet past, from which we should also learn from positive past experience.

📌 Thank you for the interesting conversation and continued success in your multifaceted activity!

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В НОВОМ ФОРМАТЕ АЭФ-2019



В столице Казахстана 16-17 мая прошло одно из крупнейших мероприятий экономического формата и международного уровня - Астанинский экономический форум. Политики, инвесторы, экономисты и ученые с мировым именем обсудили глобальные вызовы современности в рамках темы форума этого года: «Вдохновляющий рост: люди, города, экономики».

В АЭФ-2019 приняли участие делегаты из 74 стран мира. Их число составило около 5 600 человек, спикеров – 460. Осветить это событие прибыл 381 журналист из 30 стран мира. Впервые за 12-летнюю историю форума были проведены абсолютно новые для Казахстана форматы обсуждений – круглый стол с участием Международного валютного фонда для министров финансов и управляющих центральных банков стран, первый казахстанский форум по целям устойчивого развития ООН. Для студентов и молодежи АЭФ предусмотрел формат AEF Talks, который включил в себя открытые публичные лекции и встречи с Нобелевскими лауреатами и политическими деятелями. Также в этом году в пресс-центре появился формат дебатов one on one, где спикеры вели горячие дискуссии в присутствии СМИ.

Пленарное заседание в первый день форума открыл первый Президент Казахстана – Елбасы Нурсултан Назарбаев, который является идейным вдохновителем АЭФ. Он подчеркнул важную роль форума в процессе преодоления региональных и глобальных вызовов.

«Рекомендации и идеи, которые обсуждались здесь в предыдущие годы, во многом помогли Казахстану своевременно реагировать на глобальные вызовы и успешно преодолевать трудности. Вы знаете, казахстанская модель развития вопреки всем обстоятельствам и прогнозам уже доказала свою устойчивость и эффективность. Мы ставили амбициозные цели, и мы их достигали», – сказал Елбасы.

Также традиционно АЭФ стал площадкой для заключения важных соглашений и меморандумов. В рамках KGIR (Kazakhstan Global Investment Roundtable) было подписано 43 соглашения на общую сумму 8,7 млрд долларов.

В сфере транспорта и логистики «YDA Holding» (Турция) подписано Соглашение с акиматом Туркестанской

области о строительстве и эксплуатации международного аэропорта. Это первый в истории независимого Казахстана аэропорт, строительство которого будет начато «с нуля». Еще одним проектом в транспортной отрасли является создание логистического хаба на базе международного аэропорта в г. Актобе, соответствующее соглашение подписано между АО «НК «KAZAKH INVEST» и корпорацией «АЕОН» (Россия).

Вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Берик Камалиев выступил на панельной сессии «Казахстан: страновой обзор ОЭСР», целью которой было презентовать и обсудить последние результаты сотрудничества ОЭСР и Казахстана. Как он отметил, участие в работе Форума позволяет быть в курсе современных трендов транспортной политики и иметь доступ к актуальным исследованиям, что важно для Казахстана как для крупнейшей в мире страны, не имеющей выхода к открытому морю.

На сегодняшний день страны Центральноазиатского региона демонстрируют большой потенциал для сотрудничества по всем направлениям экономики на основе принципов добрососедства и взаимной заинтересованности. Важность транспорта как фактора национальной конкурентоспособности резко возросла за последние годы.

В 2018 году с целью презентации проекта и сбора информации о состоянии транспортной инфраструктуры состоялись миссии ОЭСР в странах Центральной Азии. По их результатам было проведено региональное совещание с участием коллег из Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана и Монголии. В ходе совещания были представлены первые рекомендации Международного транспортного форума и ОЭСР по вопросам укрепления и развития транзитного потенциала в Центральноазиатском регионе.

«В целях обеспечения нормативного содержания и сохранности автомобильных дорог продолжается реализация проектов по внедрению систем взимания платы за проезд. В целом к концу 2022 года

Работа по цифровизации предприятий регионов будет проводиться на площадке технопарка Астана Хаб



будет направлена на развитие автодорог местной сети, аэропортов, дорожного сервиса и другой транспортной инфраструктуры с учетом аспектов регионального развития. В программе будут учтены рекомендации ОЭСР и МТФ, которые сегодня представят нам партнеры», – подчеркнул Б. Камалиев.

Сессия «Казахстан: страновой обзор ОЭСР» позволила представить проводимую работу в широком контексте сотрудничества ОЭСР и Казахстана с акцентом на роль последнего в данном направлении. Сегодня мир уже вступил в эпоху цифровой глобализации, определяемую потоками данных, которые содержат информацию, идеи и инновации. По прогнозам экспертов, к 2020 году 25% мировой экономики перейдет к внедрению технологий цифровизации, позволяющих государству, бизнесу и обществу функционировать эффективно.

По поручению Елбасы разработана и принята Государственная программа «Цифровой Казахстан», в рамках которой Министерством индустрии и инфраструктурного развития проведена работа по выработке мер стимулирования, направленных на создание необходимой экосистемы для поддержки наших предприятий, активно внедряющих цифровые технологии.

В текущем году положительный опыт работы крупных системообразующих предприятий будет перенесен в регионы страны. Так, продолжится активная работа по цифровизации более чем 100 предприятий до 2022 года.

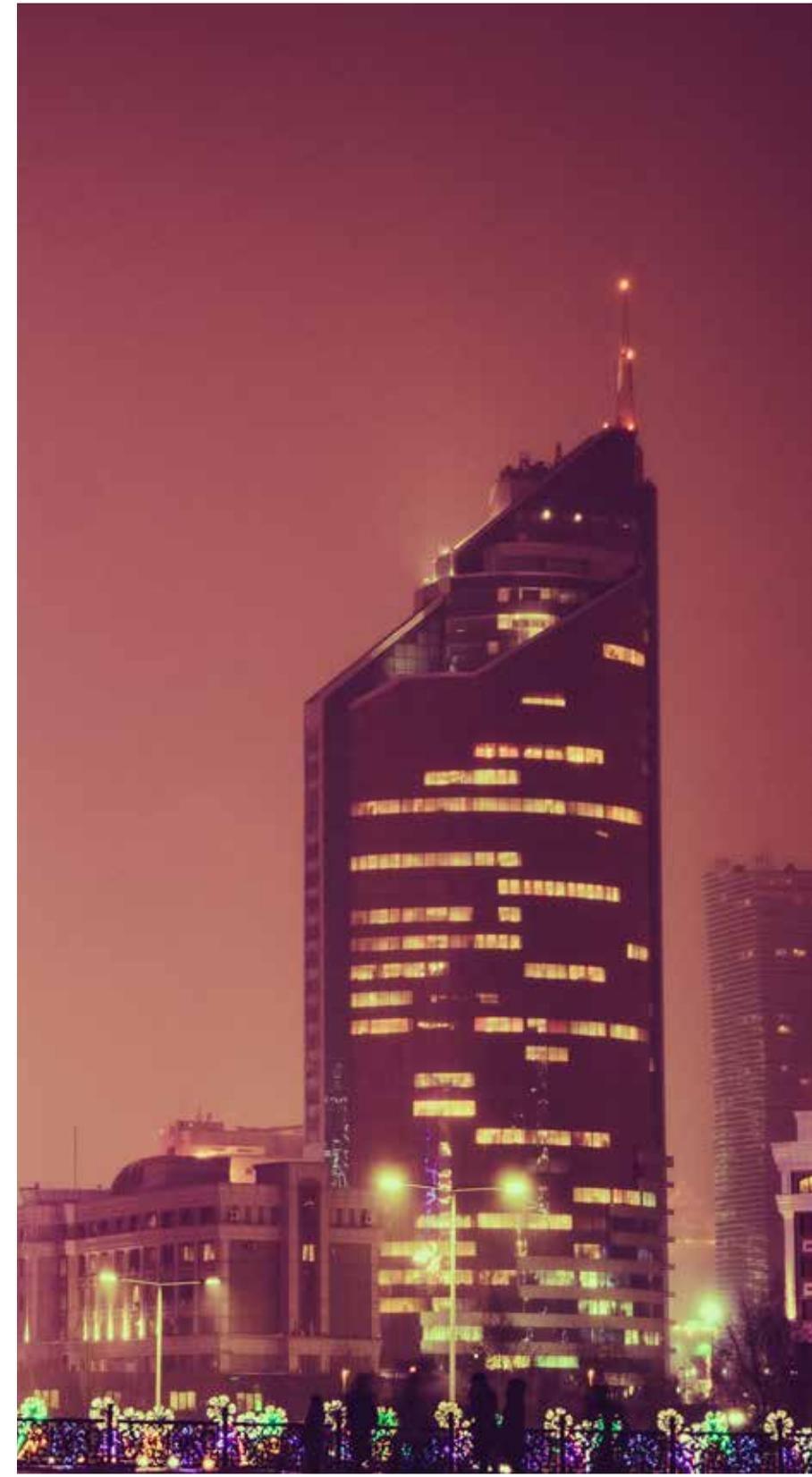
«Работа по цифровизации предприятий регионов будет проводиться на площадке технопарка Астана Хаб, где планируется создать Единый портал для поддержки и стимулирования как промышленных, инновационных, так и стартап-проектов. Порталом будет проводиться работа по сбору технологических задач и поиску их решений, акселерации и финансированию проектов, обеспечению необходимой инфраструктурой», – отметил вице-министр индустрии и

инфраструктурного развития Аманжол Ержанов, выступая на панельной сессии «Индустрия 4.0 и конкурентоспособность Казахстана», прошедшей в рамках АЭФ-2019.

Казахстан позиционирует себя логистическим хабом, который находится в сердце Евразии и открывает транзитные пути между Китаем, Восточной Европой и Азией. Поставлены конкретные задачи по развитию транзитных коридоров через Казахстан. Достичь этого возможно совместными усилиями именно на таких площадках, как АЭФ. На панельной сессии «Развитие предпринимательства в странах Шелкового пути: проблемы и пути их решения» были обсуждены актуальные вопросы устойчивого развития предпринимательства и бизнеса, экономического партнерства, оптимизации регулирования отрасли, таможенного администрирования и другие.

Генеральный директор Globalink Logistics Ltd Сидик Хан отметил, что одной из проблемных точек развития предпринимательства и бизнеса в странах Шелкового пути в отношении растущего железнодорожного контейнерного транзита сегодня является отсутствие единого документа, который можно было бы оцифровать для обмена между странами при прохождении таможенного и пограничного контроля. Наподобие такого, который используется при доставке морским транспортом, когда контейнер пересекает несколько стран, перегружается на различные суда, при этом сопровождается лишь одним документом.

Подводя итоги, гости форума отметили высокий уровень организации АЭФ. Им запомнились удобная навигация, развитая инфраструктура, интересные форматы дискуссий, яркое открытие пленарной сессии и оригинальное оформление залов. Многие участники поделились мнением, что «АЭФ был лишен официоза, здесь ценилось общение». Эта конференция стала мероприятием, которое заменило скучные монологи продуктивными, живыми диалогами, что полностью отвечает концепции Астанинского экономического форума. 



протяжённость платных автодорог составит порядка 6,5 тыс. км, что позволит перейти на режим самосодержания», – отметил вице-министр.

Сегодня перед транспортным комплексом стоят новые вызовы – обеспечить эффективность имеющейся инфраструктуры и увеличить транзитный грузопоток через Казахстан. В этих целях в текущем году создано АО «Казахстанский центр индустрии и экспорта», одним из направлений деятельности которого является развитие и продвижение экспорта, а также транспорта и логистики посредством оказания услуг в проведении анализа и мониторинга экспорта, в том числе развития транзитного потенциала и транспортной логистики.

«В текущем году мы приступили к разработке новой Госпрограммы развития транспортной инфраструктуры «Нұрлы жол» на 2020-2025 гг. Новая госпрограмма

Мы приступили к разработке новой Госпрограммы развития транспортной инфраструктуры «Нұрлы жол» на 2020-2025 гг.

19 сентября 2019
года, г. Алматы,
Атакент-Экспо
Павильон №10
Начало в 10-00
Регистрация в 9-30



Круглый стол «Роль науки и образования в развитии транспорта и логистики»

Организаторы

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ
ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ



АССОЦИАЦИЯ «ПАРТНЕРСТВО
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ
В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ»



АССОЦИАЦИЯ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ
И ПРОЕКТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ



При поддержке

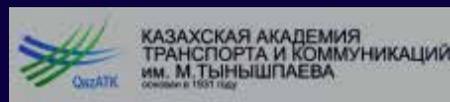
МИНИСТЕРСТВО ИНДУСТРИИ И
ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН



НАЦИОНАЛЬНАЯ ПАЛАТА
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ
«АТАМЕКЕН»



СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ
КАЗАХСТАНА «KAZLOGISTICS»



ПЛЦ «TRANSAL»,



Информационная поддержка

КОНТАКТЫ:

✉ niitk@niitk.kz
☎ +7 727 355 77 00

ХОЛДИНГ TLK-MEDIA
"ТРАНС-LOGISTICS КАЗАХСТАН"



17 СЕНТЯБРЯ
2019 ГОДА

отель «Hilton Garden
Inn Москва
Красносельская»

Москва,
Верхняя
Красносельская ул.,
д. 11А, стр. 4



транспортно-логистический
ФОРУМ
«ГРУЗОВАЯ ПАНОРАМА»

Рынок грузовых перевозок,
транспортировка основных
видов грузов и мультимодальная
логистика: как эффективно работать
в сложившихся условиях?

СТАНЬТЕ ПАРТНЕРОМ
ИЛИ УЧАСТНИКОМ ФОРУМА!

conf@rzd-partner.ru
+7 (812) 418-34-90/99

ОРГАНИЗАТОР:

МЕДИАПАРТНЕРЫ:



SHIPPING

Interlegal

Транспорт

ЭКСПЕРТ ПАРТНЕР

ULTRA-MORPH SEA

PCP ЭКСПЕРТ

TL
K
ME
DIA

PortNews



VIVA CONSULT: VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ



+38 (063) 408 23 24
www.viva-consult.com.ua
info@viva-consult.com.ua

9-10 Сентября 2019
Батуми, Грузия
Отель «Sheraton»