

МАМИН
А С К А Р



*Президент АО «НК «Қазақстан темір жолы»,
председатель Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»
the President of the "Kazakhstan temir zholy" National Railway JSC,
the Chairman of the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan*

Международный транспортно-логистический бизнес-форум «Новый Шёлковый путь» является актуальным и значимым мероприятием в деловой жизни Евро-Азиатского пространства. Широкий круг экспертов и руководителей транспортной отрасли, собравшихся в эти дни в Астане, является тому наглядным подтверждением.

Казахстан сегодня уделяет особое внимание развитию транспортной сферы как фундаменту укрепления межгосударственного взаимодействия и социально-экономического благополучия страны. Возрождение исторической роли казахской земли, издревле связывавшей народы и культуры континента, стало возможным благодаря стратегическим инициативам Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева.

Поставленная Главой государства задача становления страны как торгового, логистического и делового хаба региона реализуется успешно. Взяв на себя роль основного координатора развития отечественной транспортной системы, АО «НК «Қазақстан темір жолы» сегодня проводит большую работу по повышению эффективности использования транзитного потенциала страны.

Уверен, что рекомендации, выработанные в ходе форума «Новый Шёлковый путь», будут полезны в практической деятельности транспортного бизнеса Казахстана и наших ключевых партнёров.

Желаю всем продуктивной и интересной работы!

The 'New Silk Road' transport and logistics international business-forum is an actual and prominent event in business-life of Euro-Asian area. The appraisers', advisers' and transport industry senior management communities gathered in Astana these days, - are the plain evidence thereon.

Nowadays, Kazakhstan pays a peculiar attention to the transport industry development as a basement for the strengthening of the interstate co-operation and of the social and economic wealth of the country. The resurrection of historical role of the Kazakh land having anciently been connecting the peoples and cultures of the continent, - became possible due to the strategic initiatives of Nursultan Nazarbaev, the President of Kazakhstan.

The task set by the Head of State for the establishing of the country as a trade, logistics and business hub of the region, - is being implemented successfully. Having committed itself to the role of the main national transport network development coordinator, the "Kazakhstan temir zholy" National Railway Joint Stock Company ("НК «ҚТЖ» JSC) carries on presently a great work as-for the increasing of the efficiency of using the country's transit potential.

I'm sure that the future references and the best practices elaborated in the course of the 'New Silk Road' forum, - will be useful in practical operations of the transport businesses of Kazakhstan and our key partners.

I wish an efficient and interesting work to everybody!

3 Редакционная колонка
Editorial

ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC

4 В ожидании большого рывка/
Expecting a considerable rapid progress

10 Вытеснение с существующего рынка частных компаний не предполагается/
Shake-out of private companies from the existing market, - is not assumed

12 Будущее за услугами 3 и 4PL/
The future belongs to 3 & 4PL servicer

14 ИНФОПОРТАЛ/INFOPORTAL

LIFE-БИЗНЕС/ LIFE-BUSINESS

16 Появление сильного игрока - стимул для развития рынка/
Appearance of a Strong Participant Is a Fillip to the Market Development

ЛЕКЦИЯ/ DISCOURSE

20 ОТЛК - Возрождая Великий Шелковый путь /
ATLC - Resurrecting the great silk road

НОРМАТИВ/ BEST PRACTICE

26 Дилеммы интеграции/
30 Dilemmas of integration

КНИГА ПРОБЛЕМ / ISSUE BOOK

36 Перевод на экостандарт «ЕВРО-4»/
Transition to «EURO-4» ecostandard

АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ/ ACTUAL PROJECT

40 Экономический коридор «Новый Шелковый путь»/
The New Silk Road Economic Corridor

46 Открывая путь транзиту/
Discovering a path for transit

48 Курс на развитие /
50 A line for development

REFORMS/РЕФОРМЫ

52 Реформы железных дорог Российской Федерации/
Russian federation railway reforms

60 ИНФОПОРТАЛ/ INFOPORTAL

Журнал зарегистрирован в Министерстве культуры и информации Республики Казахстан.
Свидетельство - No. 13917-Ж от 01.10.2013
Журнал издается с июля 2013 г.
Периодичность выхода: 1 раз в квартал
Тираж: 4000 экз.
Мнение Редакции может не совпадать с мнением авторов.
Перепечатка материалов возможна только с письменного разрешения редакции. За содержание рекламных публикаций ответственность несет рекламодатель.

Адрес редакции:
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы, ул. Фурманова, 127, каб. 201 «А»
Тел.: +7 (727) 296-50-11, 296-44-07
Тел./факс +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@transexpress.kz
Астана, ул. Куняева, 6, каб.310/7
Тел./факс +7 (7172) 60-47-64,60-66-85
E-mail: yuryeva_m@railways.kz
Собственник: ТОО "Транс Экспресс Казахстан" (город Алматы)

Журнал отпечатан в типографии ТОО «ИНТЕЛСЕРВИС»
041600, Алматинская обл., г. Талгар, ул.Промышленная,5
тел. (727) 233 17 74, 233 17 75



Исполнительный директор ТОО «Транс Экспресс Казахстан» „Trans Express Kazakhstan“ LLP Executive Director	Жанна Исингарина Zhanna Issingarina
Главный редактор Chief editor	Мария Юрьева Mariya Yuryeva
Выпускающий редактор Publishing editor	Любовь Говорухина Lyubov Govorukhina
Корреспондент Reporter	Даурен Молдахметов Dauren Moldakhmetov
Концепт-дизайн, обложка Concept-design of	Айнагуль Уралова Aynagul Uralova
Дизайнер Designed by	Анар Жиембаева Anar Zhyembaeva
Маркетинг и реклама Marketing and advertising of	Баян Еркин Татьяна Пита Bayan Yerkin Tatyana Pita
Административная группа Administration group	Гаухар Аменкеева, Гульмира Байгелова Айжан Амирова Самат Баймаханов Gulmira Baygelova Gaukhar Amenkeeva Ayzhan Amirova Samat Baimakhanov

The magazine is registered in the Ministry of Culture and Information of the Republic of Kazakhstan.
Certificate No.13917-Ж dated October 1, 2013
Since July, 2013.
Frequency: once in a quarter
Run of 4000 copies
The editorial staff's opinion may differ to the opinion of an author. Re-printing of the news stories allowed only with an obligatory indication of the acknowledgement. The advertising spender is responsible for the content of the advertisement publications.

Editorial staff address:
Furmanov street 127, room 201 „А“, Almaty city, Republic of Kazakhstan 050000
Tel.: +7 (727) 296-44-12
Tel./fax +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@transexpress.kz
Kunaev street 6, room 310/7, Astana city
Tel./fax +7 (7172) 60-47-64,60-66-85
E-mail: yuryeva_m@railways.kz
Owner: Trans Express Kazakhstan LLP (Almaty)

Printed by „INTELSERVIS“ LLP.
041600, Almaty Region. Talgar city, bld 5, Promyshlennaya St.,
(727) 233 17 74, 233 17 75

БУДЕТ КАК ШЕЛКОВЫЙ

В октябре мировые СМИ растиражировали заявление президента Южной Кореи Пак Кын Хе, предложившей заново реализовать идею Великого Шелкового пути. По её мнению, необходимо соединить в единую транспортную сеть автомобильные и железные дороги Южной Кореи, КНДР, Китая, провести их через Россию и государства Центральной Азии, а затем выйти на Европу. Выступая на конференции «Международное сотрудничество в эпоху Евразии» в Сеуле, южнокорейский лидер обозначила эту инициативу как «Экспресс Шёлковый путь».

Тема возрождения легендарного трансконтинентального маршрута появляется в медиапространстве разных стран с завидной регулярностью. В Казахстане реализация мегапроекта – Новый Шёлковый путь – на протяжении последних лет и вовсе является приоритетом государственной транспортной политики.

В 2011 году международный бизнес-форум с одноимённым названием впервые собрал в Астане представителей мировой транспортной элиты. Тогда отдававшее формализмом заявление руководителей отрасли о восстановлении исторического сухопутного моста между Европой и Азией не всеми было воспринято всерьёз. Туманной выглядела и перспектива борьбы с сильными конкурентами, ведь «шёлк XXI века» привычно попадает на европейские рынки морским путём.

Но энергичная работа транспортников Казахстана совместно со стратегическими партнёрами сделала возможным спустя два года обсуждать реальные проекты и практические достижения в транспортно-логистической сфере. Особое место среди последних инициатив занимает развитие мультимодальных перевозок. Локомотивом организации цепей поставок с участием различных видов транспорта сегодня выступает созданная на базе АО «НК «Қазақстан темір жолы» новая компания «ҚТЖ Экспресс». Каким образом синергия крупнейших транспортных активов страны впишется в проект «Новый Шёлковый путь» и найдётся ли здесь место частным инициативам – об этом на страницах «Транс-LOGISTICS Казахстан» рассуждают независимые эксперты и бизнесмены. Дискуссия получит продолжение и на площадках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шёлковый путь».



Текст: Ален МАХАМБЕТОВ
Text: Alen MAKHAMBETOV

ГИГАНТСКИЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ

всегда будоражил лучшие умы железнодорожников постсоветских государств. Из года в год заявлялись новые проекты, призванные изменить существующую структуру транспортировки грузов, однако нынешний объем транзита по железным дорогам Казахстана и России едва достигает и трети процента от ежегодного объема в более чем 20 миллионов ДФЭ. Большая часть грузов по-прежнему перевозится морским транспортом, несмотря на 3-4-кратную разницу в сроках доставки: 15-20 дней по железным дорогам против 45-60 дней морем.

В июле 2013 года на базе национальной компании «Қазақстан темір жолы» создана компания АО «KTZ Express», официально озвученной целью ее формирования является развитие транспортно-транзитного потенциала республики и мультимодальных перевозок за счет предоставления комплексных услуг всеми видами транспорта.

Инициатива создания подобного объединения принадлежит Главе государства. Помимо роли интегратора отрасли АО «KTZ Express» выступает также управляющей компанией по ряду государственных активов в транспортной сфере, в рамках доверительного управления ей передаются государственные пакеты акций Актауского морского порта, СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» и сети аэропортов.

Первое, что сразу вызывает вопросы, – достаточно неоднозначный набор активов. Для многих граждан страны сама концепция железнодорожников, управляющих морскими судами и аэропортами, стала притчей во языцех, при том, что наиболее востребованный для возможного увеличения транзита контейнерный сегмент железнодорожных перевозок переходит под управление Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), созданной по инициативе железнодорожных администраций стран-участниц Таможенного союза в июне 2013 года.

ОТЛК призвана объединить часть активов железных дорог Казахстана, России и Беларуси в рамках создания



A HUGE VOLUME OF TRANSPORTATIONS FROM ASIA TO EUROPE always used to excite the best intellects of railway employees of the post-Soviet states. Year in, year out, - there used to be declared the new projects intended to change the existing structure of cargo transportation; however, the present volume of transit over the railways of Kazakhstan hardly achieves even one-third of percent of annual extent in an amount of over 20 million TEU. The most of cargos are still transported by marine transport, despite the 3 to 4 times divergence in the value of delivery period: 15 to 20 days – over the railways, as against 45 to 60 days – by sea.

In July 2013, - there had been established the “KTZ Express” Joint Stock Company on the base of “Kazakhstan temir zholy” National Railway Joint Stock Company (“HK «ҚТЖ»” JSC). The officially declared purpose of such new company establishment, - is the development of the republic’s transport and transit potentials, and of the multimodal transportations at the expense of providing the complex services by all types of transport.

An initiative for establishment of such association was launched by the Head of State. Besides a role of integrator of the economic sector, the “KTZ Express” JSC also acts as a managing company dealing with series of governmental assets in the field of transport; within the framework of beneficial ownership, the

В ОЖИДАНИИ БОЛЬШОГО РЫВКА

транзитной контейнерной компетенции. Основой для ОТЭК выбрана компания «РЖД Логистика» – дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги». Последняя со своей стороны планирует внести в уставный капитал ОТЭК принадлежащие РЖД 50% акций ОАО «ТрансКонтейнер», Казахстан, в свою очередь – акции АО «Казтранссервис» и АО «Кедентранссервис», Белорусские железные дороги – терминалы в Бресте и активы «Белинтертранса».

По Плану развития ОТЭК, озвученному при подписании соглашения на Петербургском международном экономическом форуме, предполагается освоение к 2020 году свыше 6 миллиардов долларов инвестиций и более чем 35-кратное увеличение объема контейнерных перевозок по транзитным коридорам между Китаем и Западной Европой.

Особое внимание частных экспедиторов было приковано к позиции как ОТЭК, так и KTZ Express в части соблюдения равного доступа к имеющейся контейнерной инфраструктуре, поскольку цена услуг зависит от рисков работы с собственниками государственной инфраструктуры и транспортного сервиса. Следуя официально озвученной информации, авторы и представители обеих компаний обещают, что, несмотря на корпоративную близость к железнодорожным администрациям, участие мультимодального оператора во взаимоотношениях с ОТЭК не будет отличаться от взаимоотношений любой из частных экспедиторских компаний, предлагающих на рынке как обычный, так и «сшитый» логистический сервис. Помимо конкуренции с частными компаниями внутри Таможенного союза, не менее жесткая борьба ожидает KTZ Express и с устоявшимися игроками глобального рынка, что потребует использования новых возможностей, потоков и схем организации перевозок, предоставления эксклюзивного и качественного сервиса. В современных условиях международной торговли потреби-

government's stakes in Aktau sea port, in "Khorgos – Eastern Gate" Special Economic Zone and in the network of airports, - are transferred to this newly established company.

The first issue raising some questions, - is rather controversial assets bundle. The concept of the railway employees managing the marine vessels and airports, - has become itself proverbial for many citizens of the country; meanwhile, the container segment of railway traffic which is the most requested as-for the potential increasing of transit, - is transferred in trust of the Associated Transport and Logistics Company (ATLC) established by an initiative of the railway administrations of countries-participants of the Customs Union in June, 2013.

The ATLC is intended to amalgamate a stake of assets of the railways of Kazakhstan, Russia and Belarus within the framework of establishment of the scope of functions for the transiting and container transporting. As a basement for the ATLC, - there was chosen an affiliated company of the "Russian Railways" OJSC - the "Russian Railways Logistics" company. The latter, on its part, is planning to bring the "TransContainer" OJSC's 50 % of shares owned by "Russian Railways" OJSC - in the equity capital of ATLC; Kazakhstan, on its part, is planning to bring the shares of "Kaztransservice"

JSC and "Kedentransservice" JSC in such equity capital; and the Belarus railways ("Belaruskaya Chygunka" company), in their turn, are planning to bring the terminals in Brest city and the assets of "Belintertrans" company in the ATLC's equity capital.

According the ATLC Development Plan declared at the signing of the agreement at Saint Petersburg International Economic Forum, - there is assumed up-to the year 2020 an implementation of over 6 billion US dollar investments and an increase in more than 35 times of the container transportation volume over the transit corridors between China and Western Europe.



EXPECTING

A CONSIDERABLE RAPID PROGRESS



тею не нужны вагоны сами по себе, ему нужна непосредственно доставленная продукция и точно в срок. Вместо конкуренции между видами транспорта более выгодна для перевозчиков и клиентов их интеграция и сотрудничество в целях наилучшего транспортного обслуживания грузовладельцев «от двери до двери». Главой государства поставлена задача сформировать к 2016 году комплексную транспортную систему для становления Казахстана как торгового, логистического, делового ХАБа региона.

Несомненно, для KTZ Express приведение существующей транспортной инфраструктуры страны к качественным показателям развитых логистических стран станет главным ориентиром в среднесрочной перспективе. На сегодняшний день национальный мультимодальный оператор интегрирует в себе железнодорожные, морские, авиа- и автоперевозки, портовую, аэропортовую инфраструктуру, а также сеть складов и терминалов. В доверительном управлении компании находятся СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» на границе с Китаем, аэропорты Астаны, Кокшетау, Костаная, Петропавловска и в ближайшее время – морской порт Актау. Текущее состояние транспортной инфраструктуры, не относящейся к железной дороге и трубопроводным мощностям, оставляет желать лучшего.

Предполагаемые к передаче в доверительное управление 11 государственных аэропортов в городах Астана, Актобе, Атырау, Кокшетау, Костанай, Кызылорда, Павлодар, Петропавловск, Семей, Усть-Каменогорск, Шымкент на сегодняшний день находятся в сложном финансовом положении. Несмотря на предпринимаемые государством усилия по реконструкции всех областных аэропортов страны через ГП ФИИР, практически все они находятся в хронически убыточном состоянии. Проводимая за счет средств республиканского бюджета реконструкция часто оборачивается еще большим бременем по причине резкого увеличения базы для исчисления имущественного налога.

An especial attention of private freight forwarders was focused both on the position of ATLC and on the position of “KTZ Express” in an aspect of maintaining the equitable access to the existing container infrastructure, since the price of services depends on the operational risks of the co-operation with the owners of governmental infrastructure and transport service. According to the publically declared information, the initiators and representatives of both companies promise that, despite the corporative kinship with the railway administrations, the participation of the multimodal operator in the relationships with ATLC will not differ from such relationships of any private forwarding company offering on the market either traditional, or so called “joint” logistic service. Besides the competition with private companies within the Customs Union, the “KTZ Express” should also expect for a struggle which is no less hard, - with the stable participants of global market; and this will demand for the new opportunities, traffics and transportation arrangement schemes, as well as for the providing of an exclusive and quality service.

In the current context of international trade, - the consumer does not need the rail cars themselves, but it needs just the products supplied directly and right on time. Instead of competition between the types of transport, the integration and co-operation for purposes of the best transport servicing of cargo interests under the principle “door-to-door”, - are more profitable for the transporters and their customers.

The Head of State has set a task to get formed until the year 2016 an integrated transport system for establishment of Kazakhstan as a trade, logistics and business hub of the region.

Undoubtedly, a task to prompt the existing transport infrastructure of the country to the quality values of the logistically developed countries, - will become a major datum point for “KTZ Express” on a mid-term horizon. As for today, - the national multimodal operator has integrated within itself the railway, marine, air- and highway transportations, port-side and airport-side infrastructures, as well as the network of warehouse and storage facilities and terminals. Within the framework of beneficial ownership, the “Khorogos – Eastern Gate” Special Economic Zone at the boundary of China, the airports of Astana, Kokshetau, Kostanay, Petropavlovsk, - have been transferred to the company’s trust management; and the sea port of Aktau will be transferred as well, in the nearest future. The current condition of transport infrastructure non-related to railways and pipeline facilities, - leaves a lot to be desired.

The 11 governmentally-owned airports assumed for the transferring to trust management within the framework of beneficial ownership in the cities of Astana, Aktobe, Atyrau, Kokshetau, Kostanay, Kyzylorda, Pavlodar, Petropavlovsk, Semey, Ust-Kamenogorsk, Shymkent, - are staying as for today in a difficult financial position. Despite the efforts undertaken by the government as-for the reconstruction of all regional airports of the country via the State Program of Forced Industrial and Innovative Development of the Republic of Kazakhstan, - all of them, in practice, stay in a chronically loss-making condition. The reconstruction hold at the expense of the republic’s national

К примеру, завершающаяся реконструкция аэропорта Кокшетау, обошедшаяся государству в 8,3 млрд. тенге, приведет к необходимости уже в следующем году оплатить порядка 124 млн. тенге налога, что сопоставимо с годовым объемом реализации услуг аэропортом.

Не лучшая ситуация сложилась также и в морском сегменте. Так, являясь грузообразующим государством при четко определенной задаче по развитию перевозок сухих и контейнерных грузов через порт Актау, Казахстан в настоящее время не имеет собственного сухогрузного флота в Каспийском море. К 2020 году потребность в перевозках сухих грузов через порт прогнозируется на уровне 6 млн. тонн, из которых контейнерных – более 1, 5 млн. тонн.

В Казахстане сегодня оперируют порядка 740 тыс. кв. метров складов класса А и В. В 2012 году потребность в площадях составляла 2,1 млн. кв. метров. Международный классификатор складских комплексов делит складские центры по классам: А, В и С, причем наиболее эффективными в отношении работы с контейнеропригодными грузами являются склады классов А и В, выгодно отличаясь от грузовых дворов. Для удовлетворения потребностей в обработке экспортно-импортного и транзитного грузопотока стране необходима сеть транспортно-логистических центров, охватывающих области Казахстана, холодильно-морозильных складов, овощехранилищ, контейнерных площадок и площадей для габаритных грузов.

Важнейшей задачей КТЗ Express станет, на наш взгляд, приведение существующей транспортной инфраструктуры страны к качественным показателям развитых логистических стран. Профессиональное управление активами послужит залогом успешного развития рынка перевозок в целом.

Монетизация транспортно-транзитного потенциала страны потребует расширения границ присутствия Казахстана в регионах основных направлений продвижения казахстанской продукции и увеличение казахстанской составляющей в транспортировке за счет развития терминальной сети на внешней конфигурации географии продаж.

КТЗ Express уже озвучены первые шаги по улучшению текущего состояния инфраструктурных объектов за счет привлечения стратегических партнеров из числа мировых лидеров для трансферта лучших мировых практик, технологий и ноу-хау.

В части развития сети аэропортов КТЗ Express планирует создать управляющий холдинг, который объединит 11 государственных аэропортов.

В ходе визита Главы государства в Княжество Монако, руководством «Қазақстан темір жолы» подписано соглашение о совместной деятельности с швейцарской компанией Flughafen Zurich AG, участвующей в управлении 11 аэропортами в 7 странах, в том числе и аэропортом Цюриха, который на протяжении более 10 лет является лучшим аэропортом Европы с годовым пассажиропотоком на уровне 25 млн. человек. Дочерняя компания Flughafen Zurich AG планирует создать Совместное предприятие с казахстанским холдингом для трансферта современных технологий и ноу-хау. По предварительной информа-

budget funds, - often turns into a still larger burden due to the sharp increase of the base for the assessment of property tax. For instance, the Kokshetau airport reconstruction being presently completed and for which the government has already spent 8.3 billion Kazakhstan tenge, - will result in the necessity to get paid about 124 million tenge of tax as far as in the next year, what is comparable to an annual extent of marketing services of the airport.

A situation which is also not the best one, - was created in the marine segment, too. So, being a cargo-generating state at a clearly defined task on the development of transporting the dry and container cargos via the port of Aktau, - presently, Kazakhstan does not have its own dry cargo fleet in Caspian Sea. Up-to the year 2020, - the need in the dry cargo transportations via port is expected in an amount of 6 million tons whereof container transportations – in an amount of over 1.5 million tons.

There are being operated nowadays around 740 thousand square meters of the class A and class B warehouse and storage facilities in Kazakhstan. In the year 2012, the need in warehouse and storage facilities' area amounted to 2.1 million square meters; so, by the year 2020, - there is expected a stock-out of about 3.7 million square meters of warehouse and storage facilities. The international classifier of warehouse complexes divides the centers of warehousing into the classes A, B, and C; hereat, the most efficient as-for the operations with the containerizable cargos are the warehouses of classes A and B, favorably differing from the cargo sites. A country-wide network of the transport and logistics hubs covering all the Kazakhstan's regions, of the cooling-freezing warehouses, vegetable stores, container yards and spaces for cargos within loading gauge, - is necessary for the country to satisfy the needs in handling the export, import and transit freight traffic.

The most important task for “KTZ Express” will be, as for our opinion, to prompt the country's existing infrastructure to the quality values of the logistically developed countries. The professional asset management will serve as a formula for successful development of the transportation market in whole.

The monetization of the country's transport and transit potential will demand for expending the scopes of Kazakhstan's presence in the regions of main directions of the Kazakhstan's product promotion, as well as for increasing the Kazakhstan's component in the transportation due to the development of terminal network on the external conformation of the sales geography.


“KTZ Express” has already declared about the first steps for the improvement of the infrastructural facilities' current condition, at the expense of involving the strategic partners from among the world leaders for transferring the best world practices, technologies and know-how.

As-for the development of the airports' network, “KTZ Express” is planning to establish a holding which will amalgamate the 11 government-owned airports. In the course of visit of the Head of State to the Principality of Monaco, the head management of the “HK «КТЖ»” JSC (“Kazakhstan temir zholy” National Railway Joint Stock Company”) has signed an agreement on the co-operation with a Swiss company of “Flughafen Zurich AG” which participates in the managing of 11 airports in 7 countries, including Zurich airport, Switzerland, which has been being the best airport of Europe for a period over 10 years with annual

ции, швейцарская компания будет участвовать в проекте как стратегический партнер и передаст свою торговую марку казахстанскому холдингу для использования на территории стран СНГ и ряда государств Азии. Это позволит превратить создаваемый холдинг в бизнес-единицу новой для страны индустрии и, в перспективе, выступить в качестве управляющей компании на региональном и глобальном рынках услуг по менеджменту авиационных активов.

В рамках развития морских активов KTZ Express озвучены планы по созданию морской сухогрузной компании для операций на Каспии. До конца года планируется приобретение парка сухогрузных судов, что позволит казахстанскому мультимодальному оператору занять 15% существующего рынка на Каспии в перевозках сухих грузов. Параллельно компанией ведется наработка грузовой базы через порт Актау, генеральная линия транспортного взаимодействия которого увязывается с проектом СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» с привлечением к развитию крупных международных игроков.

KTZ Express планирует привлекать инвестиции в стратегические транспортные и инфраструктурные активы за рубежом на приоритетных направлениях следования экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, которыми являються регионы Балтии, Черноморско-Азовского бассейна, Персидского залива, Китайской Народной Республики.

На наших глазах рождается новый игрок с большими возможностями на глобальных рынках 

passenger throughput at a level of 25 million people. An affiliate company of “Flughafen Zurich AG” is planning to establish a joint venture company with the Kazakhstan’s holding for transferring the up-to-date technologies and know-how. According to the preliminary information, the Swiss company will participate in the project as the strategic partner, and will pass its brand name to the Kazakhstan’s holding for using over the territory of the CIS countries and some countries of Asia. It will allow to turn the holding being established to a business-unit of the industry new for the country, and, looking forward, to appear as a managing company at the regional and global markets of services on the aviation asset management.

Within the framework of the marine transport industry asset development, the “KTZ Express” has declared about the plans on the establishment of a marine dry-cargo shipping company for the operations of the Caspian Sea. By the end of this year, it is planned an acquisition of the dry-cargo vessels’ fleet, what will allow the Kazakhstan’s multimodal operator to cover the 15 % of the existing Caspian market of the dry-cargo transportations. In parallel, the company is carrying out the elaboration of a cargo base via Aktau port whose general line of transport co-operation is linked with the project of “Khorgos – Eastern Gate” Special Economic Zone with involving the large international participants of the market.

“KTZ Express” is planning to attract the investments into the strategic transport and infrastructural assets abroad in the priority directions of coursing of the export, import and transit freight traffics, which are the regions of the Baltic countries, the Persian Gulf countries and the People’s Republic of China.

A new market participant with the great global market opportunities, - is being born under our eyes.

Объемы перевозок грузов и грузооборот по видам транспорта в Казахстане за 9 месяцев 2013 года и за аналогичный период прошлого года:

The cargo transportation volumes and the cargo turnover by the types of transport in Kazakhstan for 9 months of the year 2013, and for the same period of last year:

	Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн Cargos, luggage, freight baggage transported, thousand tons		Грузооборот, млн. ткм Cargo turnover, million, ton-km	
	Январь-Сентябрь 2013г. January-September, 2013	Январь-Сентябрь 2012 г. January-September, 2012	Январь-Сентябрь 2013г. January-September, 2013	Январь-Сентябрь 2012г. January-September, 2012
Всего / Total	2 476 532,03	2 289 024,34	353 906,77	346 790,44
из них: / there of:				
Железнодорожный транспорт Railway transport	207 420,41	215 448,21	163 215,00	173 037,5
прочий сухопутный транспорт other overland transports	2 104 035,24	1 914 573,41	102 061,67	92 733,54
морской транспорт marine transport	2760,39	3050,55	1877,1	2074,4
речной транспорт inland waterborne transport	592,24	888,62	21,7217	52,7
воздушный транспорт air transport	16,8138	13,42	45,0131	37,16
трубопроводный транспорт pipeline transport	161 706,93	155 050,13	86 686,3	78 855,1

*Данные Агентства Республики Казахстан по статистике / Data of the Statistics Agency of the Republic of Kazakhstan



Общие сведения

Открытое акционерное общество «РейлТрансАвто» - крупнейший российский перевозчик автомобилей железнодорожным транспортом, специализированное дочернее общество ОАО «РЖД». Компания оперирует парком около 3000 специализированных крытых вагонов-автомобилевозов и контролирует около 70% российского рынка перевозок автомобилей по железной дороге.



Наши конкурентные преимущества

- собственный современный специализированный парк крытых вагонов-автомобилевозов
- обширная работающая сеть специализированных терминалов: Михнево (Московская область), Новосибирск, Зарубино (Дальний Восток), Краснодарский край, Лигово (Санкт Петербург), Усть-Луга (Ленинградская область), Черняховск (Кали-

- нинградская область), Екатеринбург, Ханко, Котка, Силламяэ, Алматы, Аблык. Со всех терминалов осуществляется доставка автовозами до региональных дилеров автовозами. На некоторых терминалах проводится таможенное оформление автомобилей.
- доставка автомобилей «от двери до двери» с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта
- IT-система, интегрированная с информационными системами грузоотправителей
- возможность сокращения сроков доставки автомобилей путем запуска маршрутов ускоренных поездов
- услуги компании сертифицированы по стандарту качества ИСО 9001:2008

Подвижной состав

ОАО «РТА» владеет специализированными крытыми вагонами-автомобилевозами моделей: 11-835, 11-835М, 11-287, 11-835-01, 11-1291, а также новыми усовершенствованными крытыми вагонами 11-1835.

В настоящее время вагоны 11-1835 не имеют аналогов в СНГ и превосходят

по своим техническим характеристикам существующие специализированные вагоны других моделей за счет увеличенной грузоподъемности и наличия в конструкции вагона съемного секционного 2-го яруса, что позволяет перевозить, как легковые автомобили, так и микроавтобусы, лёгкие грузовики.

Наши основные клиенты

АВТОВАЗ, АВТОТОР, СОЛЛЕРС, МАЗДА, ТОЙОТА, ШКОДА, АУДИ, ФОЛЬКСВАГЕН, СУБАРУ, РЕНО, ГМ-УЗБЕКИСТАН.

Имея пятилетний опыт работы с Казахстаном по импортным и транзитным железнодорожным перевозкам автомобилей, а также с учетом принятия единого таможенного пространства с Россией, наша компания готова предложить свои специализированные вагоны для осуществления внутренних и экспортных перевозок автомобилей для партнеров из Казахстана.

«ВЫТЕСНЕНИЕ С СУЩЕСТВУЮЩЕГО РЫНКА ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ НЕ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ»

В рамках реализации поручения Главы государства на базе АО «НК «ҚТЖ» создано АО «KTZ Express», деятельность которого, как ожидается, будет направлена на реализацию функций Национального мультимодального оператора в виде центра оказания транспортно-логистических услуг.

Национальный мультимодальный оператор «KTZ Express» является своего рода интегратором услуг как подразделений и ДЗО АО «НК «ҚТЖ», так и государственных, и частных компаний.

Сегодня ряд критиков оценивает данную компанию как монопольного гиганта в сфере транспортно-логистических услуг. В этой связи необходимо отметить, что АО «НК «ҚТЖ» выходит на качественно новый уровень, где рынок, в особенности глобальной торговли, уже поделен между основными игроками, и существует жесткая конкуренция, в связи с чем АО «KTZ Express» должно использовать новые возможности, потоки и схемы организации перевозок, предлагая эксклюзивный сервис.

Также необходимо отметить, что мультимодальный оператор ориентирован на привлечение дополнительных грузопотоков путем поиска новых клиентов, не использующих трансказахстанские маршруты, то есть вытеснение с существующего рынка частных компаний не предполагается.

Возможно применение схем институционального ГЧП или непрямого участия АО «НК «ҚТЖ» в концессии It is also possible to use the schemes of an institutional Public Private Partnership (PPP) or a variant of the "НК «ҚТЖ»" JSC's indirect participation in a concession

В рамках данного проекта также возможно применение схем институционального ГЧП или непрямого участия АО «НК «ҚТЖ» в концессии (контрактном ГЧП), к примеру, при строительстве новых ТАЦ, с созданием совместных предприятий, участниками которого будут АО «НК «ҚТЖ» и потенциальный инвестор, с заключением соответствующего соглашения акционеров или участников. Преимуществом предлагаемой схемы является реализация капиталоемких проектов с возможностью распределения нагрузки на

Нуржан Байдаулетов
Управляющий директор ФНБ «Самрук-Казына»
Nurzhan Baydauletov,
'Samruk-Kazyna'
National Wealth Fund Managing Director



To the extent of implementation of the instruction of the Head of State, "KTZ Express" JSC was established on the base of "НК «ҚТЖ»" JSC; and its activity, as expected, will be oriented to the performing of the National multimodal operator's functions, that is, as a transport and logistics service providing center.

"KTZ Express" National multimodal center is some kind of service integrator which is engaged into the integration either of the services of "НК «ҚТЖ»" JSC's subdivisions, subsidiaries and affiliates, or of the services of any governmental and private companies.

Nowadays, some critics construe such company as a monopoly giant in the scope of transport and logistics services. Thereupon, it is necessary to notice that the "НК «ҚТЖ»" JSC comes to a totally new level whereat the market, especially the world trade market, has already been shared between the main participants, and whereat there is a severe competition; wherefore, "KTZ Express" JSC has to use the new opportunities, traffics and transportation schemes, offering thereat an exclusive service.

It is also necessary to notice that the multimodal operator is oriented to the involving of additional cargo traffics by searching the new customers non-using the trans-Kazakhstan routes; that means the shake-out of private companies from the existing market, - is not assumed.

Within the framework of this project, it is also possible to use the schemes of an institutional Public Private Partnership (PPP) or a variant of the "НК «ҚТЖ»" JSC's indirect participation in a concession (contractual PPP), e.g., at construction of the new transport and logistics centers (TLCs), together with the establishment of the joint venture companies whose participants would include both "НК «ҚТЖ»" JSC and a potential investor, with a conclusion of a relevant agreement between the shareholders and participants.

„SHAKE-OUT OF PRIVATE COMPANIES FROM THE EXISTING MARKET, - IS NOT ASSUMED“

бюджет, исков, обязанностей и прав между участниками совместных предприятий. Для частного инвестора преимуществом участия в реализации данных инвестиционных проектов является гарантированные АО «НК «ҚТЖ» объемы поступления грузов на ТАЦ.

В рамках формирования Государственной программы по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан до 2020 года совместно с причастными государственными органами отрабатываются перспективы реализации поручений, данных руководством страны, в части распределения ответственности, необходимых мер господдержки и конкретных направлений развития.

После принятия в установленном порядке программных документов Правительством Республики Казахстан на уровне корпоративного управления также будут приняты соответствующие решения, одним из которых является актуализация Стратегии развития АО «НК «ҚТЖ».

Сегодня уже начата работа по организации прямых и смешанных перевозок, прорабатывается вопрос организации пилотной отправки груза по проекту Rail-Air из Чунцина в Амстердам с использованием различных видов транспорта. В данной цепочке присутствует комплекс таможенных, терминально-складских услуг и авиафрахта. Аналогичная схема уже зарекомендовала себя при перевозках через аэрохаб Дубай, где доставка до Дубая осуществляется по морю. Стоимость транспортировки практически не изменится, однако сроки доставки сокращаются почти в два раза.

Автоперевозкам в цепи поставок отводится значительная роль. Однако в связи с тем, что в настоящее время бизнес автоперевозок сформирован и достаточно развит, на первоначальном уровне предполагается задействовать автопарк частного сектора на основе контрактов и других договоренностей.

В перспективе, после наработки клиентской базы и при возникновении необходимости, вопрос приобретения собственных машин может быть рассмотрен дополнительно

The advantage of the offered scheme is execution of the capital-intensive megaprojects with an opportunity of distribution of the on-budget burdens, claims, responsibilities and businesses between the participants of the joint venture companies. There is also a benefit from the participation in the execution of such investment projects for a private investor, which is therein that the volumes of the goods influx to the TLCs are ensured.

Within the framework of the forming of the Governmental Program for the Development of Transport Infrastructure of the Republic of Kazakhstan up-to the Year 2020, - the outlooks of the implementation of the instructions given by the country's top leadership, are worked out in association with the participating state authorities; that is concerning an

aspect of sharing the responsibility and of the necessary arrangements on the proper governmental support, as well as an aspect of the specific scopes of development.

Nowadays, the work on the arrangement of the direct and mixed transportations has already been started; an issue on the arrangement of a pilot shipment under the 'Rail-Air' project from Chungking to Amsterdam by means of railway, highway and airline transportations, - is being worked out. A package of customs, terminal, storage and airfreight services, is present in this supply chain. A similar scheme has already approved itself at the transportations via Dubai air hub, whereat the delivery to Dubai is carried out by sea. The transportation cost value, in practice, will not change; meanwhile, the delivery period is almost twice reduced.

The highway transportations play in the supply chain a significant role. However, thereupon that the highway transportation business has actually been formed and developed enough, - it is assumed to actualize at a primary level the motor-vehicle pool of private sector, being grounded on the contracts and other arrangements.



БУДУЩЕЕ ЗА УСЛУГАМИ THE FUTURE BELONGS TO SERVICES 3 & 4PL

– КОНЕЧНО, УРОВЕНЬ ЭФФЕКТИВНОСТИ

проекта по созданию логистической компании на базе «ҚТЖ» в целом для экономики страны можно будет оценивать по истечении как минимум трёх-пяти лет деятельности данной структуры. Если речь идет только об объединении активов АО «НК «ҚТЖ», морского порта Актау, СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», аэропортов, что направлено на повышение эффективности деятельности этих субъектов, то это один аспект. Совсем другое дело, если это обстоятельство приведет к сужению ниши рынка транспортных услуг для частных логистических компаний.

Государство должно активно привлекать частных логистических операторов, владеющих соответствующими компетенциями, имеющих развитую инфраструктуру, опыт работы, подготовленных специалистов. Наша экономика от этого только выиграет.

АО «Транко» является одним из крупных партнеров национальной железнодорожной компании и по объему услуг входит в десятку лучших. Мы верим и надеемся, что наша совместная деятельность будет и впредь развиваться, мы изыщем новые области сотрудничества.

Наша компания будет реализовывать ряд проектов в СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», а именно: мы планируем развивать там услуги по автомобильной логистике и доставке дорожной и строительной техники из КНР, Японии, Южной Кореи в Казахстан и страны Таможенного союза и СНГ. Это терминалы СВХ, траки-автомобилевозы, услуги «таможенного перевозчика» и другие. Наряду с оказанием традиционных экспедиторских услуг мы занимаемся и мультимедиа



Толкын
АСКАРГАЛИЕВА,
генеральный
директор АО
«TRANCO»
ASKARGALIEVA
Tolkyn,
«Tranco» JSC
President

-Of course, a level of efficiency of the project on the establishing a logistics company on the base of the “НК «ҚТЖ»” company, - may be evaluated as-for the country’s economy in whole upon the expiration of at least 3 to 5 years of such structure’s activity. Herein, the one aspect is when discussing only the topic of the amalgamation of assets of the “НК «ҚТЖ»” JSC, Aktau sea port, “Khorogos – Eastern Gate” Special Economic Zone, airports,

what is oriented to the increase of the operating efficiency of these economic entities. But quite different aspect is therein if such circumstance would result in the narrowing of the room in the market of transport services for the private logistics companies.

The government should actively involve the private logistics service operators possessing the proper competencies, having a developed infrastructure, operational experience, the properly trained professionals. Our economy would only obtain benefits thereupon. ‘Tranco’ JSC is one of the most major partners of national railway company, and is included to Top-10 as-for the volume of services. We believe and hope that our co-operation will henceforth be developed, and we’ll get searched the new cooperation scopes.



The government should actively involve the private logistics service operator possessing the proper competencies, having a developed infrastructure, operational experience, the properly trained professionals

дальними перевозками, в процессе организации которых используются различные комбинации видов транспорта: железнодорожный, автомобильный, авиационный, морской транспорт, – услуги по складированию/хранению и таможенному оформлению. Это самый по сложности вид перевозки, процесс его организации требует максимальной слаженности и четкости участников на всех стадиях транспортировки. Сервис оказывается в формате 3PL, большая часть услуг обеспечивается нами за счет собственных сил и ресурсов, для выполнения некоторых операций привлекаются субподрядчики.

По прогнозам международной консалтинговой компании PriceWaterHouseCoopers, в будущем прогрессивное развитие ожидает те логистические компании, которые станут оказывать комплексные услуги в формате 3PL, 4PL и будут иметь современную инфраструктуру, подготовленный персонал международной квалификации. Наша страна должна двигаться в этом направлении

Our company will execute several projects in the “Khorogos – Eastern Gate” Special Economic Zone, and namely: we are planning to develop there the services on the highway transportation logistics and supplying of the construction and road-building machinery from PR China, Japan, Southern Korea to Kazakhstan, Customs Union and CIS countries. These are the services of the terminals-warehouses for temporary storage, the services of PCTC (pure car and truck carrier), the ‘customs transporter’ services, and others.

Together with the providing of the traditional (second party logistics, or 2PL) forwarding services, we are also engaged into multimodal transportations, in the arrangement procedures of which there are used various combinations of different transports: rail transport, highway transportation, airline transport, marine transport, - providing the services of warehousing/storage and customs clearance. This is a kind of transportation which is of the highest complexity; its arrangement process requires a maximum alignment and sharpness of the participants on the all stages of transportation. The service is provided in the 3PL form, the most services are ensured by us ourselves at the expense of our own forces and resources; the subcontractors are involved for performing of some operations.

According to the assessment of ‘PriceWaterHouseCoopers’ international consulting company, a progressive development is expected in future for those logistics companies which would start providing the complex services of 3PL and 4PL forms, and have a modern infrastructure and a properly trained staff qualified according to the international standards. Our country has to move in this direction.

ТРАНСПОРТ

КАЗАХСТАНА В ЦИФРАХ

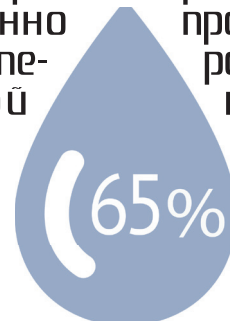
КОРОТКО

Анализ текущей и прогнозируемой потребности показывает дефицит около 2,5 млн. м² складских мощностей до 2020 г.



Для всех казахстанских грузов, следующих транзитом по Туркменской железной дороге через новый погранпереход, на период с 27 сентября до конца 2013 года установлены 30% скидки к базовым тарифам тарифной политики Туркменистана.

Грузовая база Актауского порта преимущественно представлена сырой нефтью



от общего объема грузов

ЗА 9 МЕСЯЦЕВ
2013 ГОДА

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ КОМИТЕТА
ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ БЫЛО ВЫДАНО

27850

СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ
НА ПРОЕЗД
КРУПНОГАБАРИТНЫХ И
(ИЛИ) ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ

В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ

В СТРАНЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

293,0
морских

816,0
речных

< 28,5

тыс. маломерных судов

Компании, работающие в разных сферах рынка и с успехом ведущие свое дело, вносят ощутимый вклад в благосостояние страны и ее граждан. Одной из них является **ТОО «КазТрансЛогистик»**, входящее в Ассоциацию национальных экспедиторов Республики Казахстан, в течение четырнадцати лет уверенно занимающее свою нишу на рынке экспедиторских услуг. Коллектив организует продвижение грузов по территории Российской Федерации, Китайской Народной Республики, стран Средней Азии. При необходимости работает в Иране, Афганистане и Европе. Причем, перевозку грузов сотрудники компании по желанию клиента помогут осуществить как железнодорожным, так и автомобильным, и авиатранспортом.

Что касается железной дороги, то спектр услуг очень широк: погрузка, отправка, оформление, таможенная очистка, оформление документации по перевозке тяжеловесных, негабаритных грузов. **ТОО «КазТрансЛогистик»** основным направлением выбрало развитие деловых связей с китайскими компаниями. В постоянных клиентах значатся, по большей части, именно компании из Поднебесной:

и профессиональный коллектив компании – штат компании составляет всего 28 человек. Этот факт тоже имеет значение в глазах китайских партнеров. Они приветствуют стремление руководства компании меньшим количеством сотрудников достигать больших результатов.

ТОО «КазТрансЛогистик» имеет филиал и на приграничной станции Достык. Значение этого филиала трудно переоценить. Здесь предоставляют услуги таможенного брокера и по местной погрузке. На оказание таможенных услуг, которыми можно воспользоваться и в Алматы, получена государственная лицензия.

Наладив работу двух филиалов, руководство компании планирует дальнейшее продвижение на восток Китайской Народной Республики. Так, в ближайшее время предполагается открыть офис в Пекине, в перспективе – в Гуанчжоу или Ляньюньгань.

Имея достаточные технические возможности и профессиональный коллектив, тесные связи с китайскими железнодорожными компаниями, **ТОО «КазТрансЛогистик»** хотел бы взять на себя роль оператора казахстанских вагонов на



- ✓ Cosco Xinjiang International Freight Co.,Ltd
- ✓ Safetrans Int'l Co.Ltd
- ✓ Shandong China Railway Logistics Co.,Ltd
- ✓ Xinjiang Yuanfa International Co.,Ltd
- ✓ Transasia (Tianjin) International Transportation Co., Ltd

Для того чтобы оптимизировать работу, товарищество открыло в КНР, в Урумчи, свой филиал – экспортно-импортную компанию для отправки грузов из Китая. В 2008 году филиал получил официальную регистрацию с правом работать в любом городе КНР. **Открытие филиала** дает преимущества, а именно: работа в унисон с трудовым графиком китайских партнеров, возможность решать вопросы на месте. В представительстве работают граждане КНР разных национальностей, владеющие русским и китайским языками. Курс обучения специалисты филиала прошли в Алматы.

Язык – это первое и главное средство общения. Никакие технические средства не могут заменить роскошь общения на родном языке, поэтому бизнесмены Китая обращаются именно в «КазТрансЛогистик». Их устраивает и оперативность, с которой рассчитываются тарифы, разрабатывается маршрут, организуется подача вагонов. Весь объем работы осуществляет небольшой по количеству, но опытный

коллектив компании – штат компании составляет всего 28 человек. Этот факт тоже имеет значение в глазах китайских партнеров. Они приветствуют стремление руководства компании меньшим количеством сотрудников достигать больших результатов.

Подтверждением возможностей компании является **Сертификат соответствия № KZ 7500945**, выданный в январе 2013 года Учреждением «Центр управления и логистики на транспорте» и подтверждающий, что качество услуг соответствует СТК РК 1294-2004 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования». **В последние пять лет коллектив ТОО «КазТрансЛогистик»** принимает участие в выставках, проходящих на территории Китая. Это ЭКСПО «Китай-Евразия» в городе Урумчи (СУАР), где компания в признание заслуг ее коллектива получила грамоту, международная транспортная в Пекине (2008), 4-я международная выставка логистики и транспорта в г. Шанхай (2010г.). С 14 по 16 октября текущего года ТОО «КазТрансЛогистик» участвовало в 8-й Китайской Международной выставке логистики и транспорта **CILF 2013**, организованной Shenzhen Logistics and Supply Chain Management Association в городе Шеньчжен. Эта выставка – главное отраслевое событие в Азии. Число компаний-участниц составляло около 1200 из более 30 стран и регионов ®

« ПОЯВЛЕНИЕ СИЛЬНОГО ИГРОКА – СТИМУЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЫНКА »»



Создание Объединённой транспортно-логистической компании России, Казахстана и Беларуси остаётся одной из самых обсуждаемых тем в транспортной сфере трёх стран. Прокомментировать специфику выхода на рынок ОТПК мы попросили Председателя совета директоров ОАО «ТрансКонтейнер», советника президента ОАО «РЖД» ЖАНАР РЫМЖАНОВУ.

The establishment of the Associated Transport and Logistics Company (ATLC) of Russia, Kazakhstan and Belarus remains to be one of the most disputable topics concerning the three countries' transport industry. We asked Mrs. ZHANAR RYMZHANOVA, the Chairman of the Board of Directors of the "TransContainer" OJSC, the Adviser of President of the "Russian Railways" OJSC, - to comment on the specific nature of the entrance to the ATLC's market

текст: МАРИЯ ЮРЬЕВА
text: Mariya YURYEVA

« APPEARANCE OF A STRONG PARTICIPANT - » IS A FILLIP TO THE MARKET DEVELOPMENT»

– СЕЙЧАС ИДЕТ АКТИВНАЯ РАБОТА ПО СОГЛАСОВАНИЮ документации по созданию ОТЛК с государственными органами России, Казахстана и Беларуси. Также на уровне рабочих групп ОАО «РЖД», АО «НК «ҚТЖ» и Белорусской железной дороги уточняются основные принципы деятельности новой компании. Эту работу планируется завершить в ближайшие месяцы.

Полагаем, что создание ОТЛК окажет положительное влияние как на развитие казахстанского контейнерного рынка в целом, так и на деятельность частных игроков. Основной задачей ОТЛК является реализация транзитного потенциала Казахстана, России и Беларуси, что подразумевает прежде всего создание конкурентоспособного транспортного продукта, решение в сотрудничестве с учредителями проблем инфраструктурного характера, гармонизацию инфраструктурных тарифов на транзитные перевозки и так далее.

Недавно Федеральная антимонопольная служба России уже выступила с инициативой о дерегулировании тарифа на транзитные перевозки. Если удастся решить существующие проблемы в области тарифообразования, ликвидации инфраструктурных ограничений, внедрить необходимые транспортные технологии, то результатами этой работы могут воспользоваться все желающие.

В целом, речь идет о создании фактически с «нуля» нового рынка со значительным потенциалом роста, и ОТЛК будет выступать основным локомотивом этого процесса. В настоящее время весь сухопутный транзит из Китая в ЕС через страны Таможенного союза составляет около 30 тыс. ДФЭ в год, в то время как потенциальный объем рынка достигает 1 млн. ДФЭ. На этом рынке найдется место как ОТЛК, так и частным операторам.

Аналогичная ситуация была в свое время на рынке контейнерных перевозок в России. Когда

The matter consists in the establishing of a new market with a significant growth potential, substantially, 'from scratch'

Речь идет о создании фактически с «нуля» нового рынка со значительным потенциалом роста

– PRESENTLY, A VIGOROUS WORK ON THE RECONCILIATION of documentation on the ATLC establishment with the governmental bodies and authorities of Russia, Kazakhstan and Belarus, - is going on. Also, in the order of the working parties of the “Russian Railways” OJSC, the “Kazakhstan temir zholy” National Company JSC (“НК «ҚТЖ»” JSC), and the Belarus Railway Company (“Belaruskaya Chygunka”), - the fundamental principles of the new company’s business are being specified. This work is planned to be completed in some nearest months.

We assume that the ATLC establishment will positively influence both the development of the Kazakhstan’s container service market in whole, and the operations and business of the private market participants. The ATLC’s main objective is the implementation of the transit potential of Kazakhstan, Russia and Belarus, that primarily means the creation of a competitive transport product, the solving of the infrastructural nature issues in cooperation with the founding parties, as well as the harmonization of the infrastructural tariffs and rates for the transit transportations, and so on.

Recently, the Federal Antimonopoly Service of Russia has already declared an initiative on the deregulating of the transit transportation tariff. If the existing problems in the scopes of the tariff and rate setting, of the elimination of infrastructural restrictions, - are succeeded to be solved; as well as if the necessary transport technologies are succeeded to be introduced, - then, anybody who wants to will be able to avail itself of the results of such work.

In whole, the matter consists in the establishing of a new market with a significant growth potential, substantially, ‘from scratch’; and the ATLC will serve as a main driver of such process. Nowadays, all the overland transit transportations from China to the EU via the Customs Union countries, amount to approximately 30 thousand TEU per year; meanwhile, the potential market volume achieves 1 million TEU. The positions on this market are easily to be found both by the ATLC and by the private operators.

The similar situation had been being in due course on the container transportation market in Russia. When the “TransContainer” OJSC had been being established, there were also the apprehensions as-for the possible appearance of the monopolist, as-for the threatening to the private operators, and so on. Meanwhile, in real, - the appearance of a large and strong market participant became a fillip for the market development in whole. Alongside with the



создавалось ОАО «ТрансКонтейнер», тоже были опасения насчет появления монополиста, угрозы частным операторам и так далее. В действительности появление нового крупного и сильного игрока стало стимулом для развития рынка в целом. Наряду с развивающимся бизнесом ТрансКонтейнера на российском рынке не менее успешно работают еще несколько десятков игроков, и больше всех от этого выигрывает потребитель транспортной услуги.

– Жанар Багдадовна, как в целом Вы охарактеризуете ситуацию на рынке контейнерных перевозок СНГ в текущем году?

– Динамика рынка в целом определяется общей экономической конъюнктурой, которая пока остается достаточно сложной. Рынок контейнерных перевозок в 1 квартале 2013 г. существенно замедлился по сравнению с прошлым годом, но, тем не менее, остался одним из немногих секторов грузовых перевозок, где продолжается рост. Так, в России за 6 месяцев 2013 года контейнерные перевозки по железной дороге выросли на 2,6%, в то время как погрузка по железной дороге в целом снизилась на 3,7%. Рынок контейнерных перевозок Казахстана за тот же период вырос примерно на 4%.

Во втором полугодии мы не ожидаем существенных изменений в рыночной ситуации, так как для этого пока отсутствуют необходимые экономические предпосылки. Если не будет существенного ухудшения экономической ситуации, возможно некоторое ускорение роста в 4 квартале этого года на фоне низкой базы предыдущего года.

– Можете ли Вы назвать административные, инфраструктурные барьеры, которые препятствуют развитию контейнерного бизнеса в Казахстане?

successfully developing TransContainer's business, - there also operate no less than several tens of participants, and no less successfully, on the Russian market; and the transport service consumer wins thereon most of all.

– Respected Zhanar Bagdadovna, how could You describe in whole the situation on the container transportation market of the CIS in current year?

– A market dynamic is wholly defined by the general economic conjuncture which still remains rather complicated in a while. The container transportation market has significantly decelerated in the first quarter of the year 2013 as against the last year; but, nevertheless, it still remains one




of few cargo transportation sectors whereat the growth is still being in progress. So, the container transportations over the railways have increased by 2.6 % for 6 months of the year 2013 in Russia; meanwhile, the uploading operations over the railways, in whole, have decreased by 3.7 %. The Kazakhstan's container transportation market has increased for the same period approximately by 4 %.

In the second half of the year, we don't expect any significant changes in the market situation; since for that end,

– В структуре контейнерного рынка Казахстана доминируют перевозки в международном сообщении, которые обеспечивают около 90% перевозок, при этом транзитные составляют около 40%. По этой причине одними из ключевых факторов развития контейнерного рынка Казахстана должны являться, в первую очередь, гармонизация условий осуществления транзитных перевозок с соседними странами и возможность предложения клиентам единого шитого продукта с гарантией цены и качества.

Из имеющихся проблем обращает на себя внимание налогообложение международных контейнерных перевозок. Из-за особенностей учета НДС операторы вынуждены включать ставку этого налога в себестоимость транспортной услуги, что в определенной степени снижает конкурентоспособность казахстанских операторов на международных маршрутах.

– На базе КТЖ сегодня формируется мультимодальный логистический оператор. Какие перспективы сотрудничества это открывает для «ТрансКонтейнера», а в будущем – для ОТЛК? Востребованы ли в принципе сейчас интермодальные решения транспортировок грузов?

– Контейнерный бизнес по своей природе тесно связан с интермодальными перевозками, так как сама конструкция контейнера предназначена для того, чтобы обеспечить максимальную стандартизацию и сохранность груза при перевозке с использованием различных видов транспорта: морского, железнодорожного и автомобильного. Поэтому развитие в КТЖ логистической и мультимодальной составляющей можно только приветствовать. Создание и модернизация контейнерной инфраструктуры, развитие сухопутных и морских терминалов, организация удобного и выгодного для клиентов сервиса может стать важным фактором повышения привлекательности контейнерных перевозок, роста контейнеризации грузов на железной дороге. Для ТрансКонтейнера, ОТЛК и других операторов это будет означать дополнительный рост бизнеса, объемов перевозок, доходов и прибыли 

Из-за особенностей учета НДС операторы вынуждены включать ставку этого налога в себестоимость транспортной услуги, что в определенной степени снижает конкурентоспособность казахстанских операторов на международных маршрутах

the needed economic assumptions are being absent in a while. If there doesn't occur any significant worsening of the economic situation, - some growth acceleration in the fourth quarter of this year is possible, against the background of the previous year's inferior benchmark.

– Could You name the administrative and infrastructural barriers impeding the container business development in Kazakhstan?

– The transportations within the international communications dominate in the Kazakhstan's container service market structure; such transportations assure 90 % of the total transportations, and thereat, the transit ones amount approximately to 40 %. On this reason, primarily, the harmonization of performance conditions of the transit transportations concerning the neighboring countries, as well as the opportunity for the offering of a uniform joint product with assurance of the proper price and quality to the customers, - shall appear as the ones of the container service market development key factors.

Among the existing problems, the attention is to be paid to the international container transportations' taxation. Due to the peculiarities of the VAT accounting, the operating companies have to include this tax rate in the transport service cost value, what, to a certain extent, decreases the competitive ability of the Kazakhstan operators on the international routes.

– On the basement of the “НК «КТЖ»” JSC, a multimodal logistic operator is being established nowadays. What outlooks for cooperation does it discover for the “TransContainer”, and in future, for the ATLC? Are the intermodal cargo transportation solutions, in principle, presently in demand?

– The container business, in its nature, is closely correlated with the intermodal transportations, since the container's construction design is intended to assure the maximum standardizing and safety of cargo at a transportation by means of various transports such as marine, railway and motor vehicle. Therefore, the development of the logistics and multimodal component within the “НК «КТЖ»” JSC, is only to be greeted.

The forming and upgrading of the container infrastructure, as well as the development of the overland and marine terminals, the arrangement of a service comfortable and profitable for the customers, - may become an important factor for increasing the attractiveness of container transportations, as well as the growth of cargo containerization over the railways. And it will mean an extra growth of business, transportation volumes, incomes and profit, - either for the “TransContainer”, or for the ATLC and other operating companies.

ОТЛК - ВОЗРОЖДАЯ ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

КАК ИЗВЕСТНО, РОССИЯ ВМЕСТЕ СО СВОИМИ СОСЕДАМИ – Казахстаном и Беларусью – обладает огромным транзитным потенциалом для транспортировки грузов между КНР и Европой. При этом доля транзитных перевозок через Россию, Казахстан и Беларусь ничтожно мала в общем грузообороте между ЕС и Китаем. Например, в 2012 году транзитные потоки через три страны составили меньше 0,5% от контейнерного грузового сообщения ЕС и Китая. Вместе с тем проектов, которые могли бы стать реальной альтернативой морскому транспорту, совсем немного.

ОТЛК – Объединенная транспортно-логистическая компания – совместное предприятие железных дорог трех стран, которому предстоит сфокусироваться на контейнерном и терминальном бизнесе, – призвана решить задачу раскрытия транзитного потенциала России, Казахстана и Беларуси. Компания создается на базе имеющихся контейнерных активов Российских железных дорог (контрольный пакет в ОАО «ТрансКонтейнер»), Казахстан темір жолы (отдельные активы АО «Кедентранссервис» и АО «Казтранссервис») и Белорусской Чыгунки (подвижной состав и терминальные мощности для перевалки контейнеров в Бресте). Ключевыми факторами раскрытия транзитного потенциала будут рост скорости перевозок и снижение их стоимости. Ожидается, что новая компания может начать работать уже в 2014 году.

1. ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ ОТЛК

Восточные провинции сегодня создают 92% ВВП Китая, занимая при этом относительно узкую прибрежную полосу (приблизительно 17% площади страны). Для решения проблемы неравномерного распределения производства на территории страны власти Китая приняли обширную программу развития западных провинций, основанную на государственных субсидиях – более 1 трлн долл. инвестиций до 2015 года.

Новые индустриальные центры будут ориентированы на производство продукции с высокой добавленной стоимостью и критичной к срокам доставки до конечного потребителя, например, электроники. Сейчас доля таких товаров в грузообороте Китай – ЕС составляет 35%. Кроме того, самый крупный экспортер в мире уже столкнулся с масштабной проблемой перегруженности портовой и припортовой инфраструктуры на востоке (Шанхай, Гуанчжоу, Циндао). Следовательно, грузы, произведенные в центральных и западных провинциях, экспортировать через порты будет еще проблематичнее – заторы возникают как в самих портах, так и на протяженных ж/д участках по пути в порт (за исключением грузов, следующих речным транспортом).

Для решения этой проблемы правительство Китая начало диверсифицировать экспортные каналы, запуская проекты расширения железнодорожной инфраструктуры и строительства

интерконтинентальных автомобильных дорог через страны Средней Азии и Ближнего Востока.

В то же время в России, Казахстане и Беларуси благодаря созданию Таможенного союза складываются предпосылки для создания **ОТЛК**. В первую очередь, упрощение таможенных процедур внутри Единого экономического пространства (ЕЭП) способно положительно повлиять как на скорость, так и на стоимость перевозки транзитных грузов из Европы в Китай через территорию трех стран по маршруту Достык – Брест, а готовность ж/д администраций России, Казахстана и Беларуси к диалогу делает возможным объединение усилий не только на уровне операторов подвижного состава. Например, критически важный для ОТЛК процесс синхронизации инфраструктурного тарифа невозможен без содействия всех трех стран. Совокупность факторов позволяет развивать транзитные перевозки через территорию России, Казахстана и Беларуси с большей скоростью и меньшей по сравнению с текущей ситуацией стоимостью.

2. ПРОДУКТ ОТЛК И МЕХАНИЗМЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

Один из основных эффектов от ОТЛК – развитие железнодорожного контейнерного транзита. За счет чего это развитие возможно? Ответ – сроки и стоимость доставки.

Срок транспортировки товаров из центральных и западных провинций КНР через восточные порты достаточно велик не только из-за низкой скорости морских перевозок, но и из-за необходимости доставки товара от точки производства в порты (а это до 25% от общих сроков транспортировки) либо по перегруженной ж/д инфраструктуре, либо речным транспортом.

Период доставки фактически замораживает финансовые средства производителей – они вынуждены поддерживать оборотный капитал на высоком уровне. Кроме того, длительный срок доставки лишает производителей гибкости, увеличивая разницу во времени производства и времени появления на полках магазинов.

Основное преимущество **ОТЛК** – срок доставки товаров. К примеру, доставка контейнерного груза из города Чунцин (Центральный Китай) в Дуйсбург по морю занимает 45–60 суток против 32 суток при доставке по Транссибу через терминал Забайкальск и 16 суток при доставке по маршруту Достык – Брест. Но в настоящий момент это преимущество раскрыто не до конца: существующая пограничная инфраструктура и отсутствие единого таможенного и железнодорожного документооборота не позволяют обеспечить стандарты перевозок для значительных объемов грузов. С другой стороны, неравномерный транзитный поток ограничивает возможности организовать движение наиболее оптимальным способом – с помощью контейнерных поездов с синхронизированным расписанием.

ATLC - RESURRECTING THE GREAT SILK ROAD

AS COMMONLY KNOWN, RUSSIA TOGETHER WITH ITS NEIGHBORS – Kazakhstan and Belarus, - has a huge transit potential for the goods traffic between the People's Republic of China and Europe. At that, the transit traffic share through Russia, Kazakhstan and Belarus is negligibly small in total cargo turnover between the EU and China. E.g., in 2012 the transit traffics through these three countries amounted to less than 0.5% of the US – China bulk cargo transportation. Meanwhile, there are very few projects which could become a real alternative to the marine transport.

ATLC - the Associated Transport and Logistics Company, - is a joint venture railway company of the three countries, which is to get focused on the terminal cargo handling and bulk cargo transportation business, and is intended to solve a problem of achieving the transit potential of Russia, Kazakhstan and Belarus. The company is formed on the base of the existing container-transport system assets of such companies as: Russian Railways (control stake in 'TransContainer' OJSC), 'Kazakhstan Temir Zholy' company (separate assets of the 'Kedentransservice' JSC and 'Kaztransservice' JSC), and 'Belaruskaya Chygunka' company (rolling stock and terminal capacity values for the CTN transshipment in Brest, Belarus). The key factors of achieving the transit potential will be the transportation velocipede velocity growth, and the transportation cost-cutting. It is expected that this newly-founded company would be able to go to work right in the year 2014.

1. THE ASSUMPTIONS FOR THE ATLC ESTABLISHMENT

The eastern provinces provide 92 % of the China's GDP nowadays, occupying at that a relatively narrow coastal strip (approximately 17 % of the country's area). The China's government passed an ambitious western provinces' development program grounded on the governmental grants – over 1 trillion dollar of investments up-to the year 2015, in order to solve the problem of the unbalanced production distribution within the country's territory.

The new industrial centers will be oriented for the output of the products with a high value added and the products which are critical as-for their time of delivery to the end-consumer, e.g., electronics. Actually, the share of such goods in the China – EU cargo turnover amounts to 35 %. Besides, the biggest world exporter has faced already a widespread problem of the port and portside infrastructure overloading on the east of the country (such ports as Shanghai, Guangzhou, Qingdao). Therefore, the cargo goods manufactured in the central and western provinces, will be still more problematical as-for being exported via the ports, - because the congestion holdups occur in the ports

themselves, as well as in the railway districts along the ways to the port (excepting the cargos moving by the inland water transport).

To get solved this problem, the China's government started to diversify the export outlets, setting-up the projects for the rail infrastructure expanding and for the construction of the inter-continental highway transportation facilities via the countries of Central Asia and Middle East.

Meanwhile, the assumptions for the ATLC establishment appear in Russia, Kazakhstan and Belarus due to the foundation of the Customs Union between these countries. First of all, the simplification of the customs procedures within the Common Free Market Zone (CFMZ), is capable to influence positively both the transportation velocipede velocity and the carrier cost for the in-transit shipment from Europe to China via the territory of the three countries on the Dostyk – Brest route; and the readiness for the dialogue of the Russia, Kazakhstan and Belarus railway administrations makes possible to join efforts not only in the order of the rolling stock service operators. E.g., the infrastructural tariff synchronization process which is critically important for the ATLC, - is impossible without the cooperation of all the three countries. The combination of factors allows to develop the transit traffic via the territory of Russia, Kazakhstan and Belarus with a greater transportation velocipede velocity and with a less cost as against the actual cost value.

2. ATLC PRODUCT AND ITS DEVELOPMENT MECHANISMS

One of the main effects which may be caused by the ATLC, - is the development of the containerized rail transit. Due to what factors is this development possible? Our answer for this question is – the time and the cost of delivery.

The timescale of the goods transportation from the central and western provinces of the PR China via the eastern ports, - is rather long not only due to the low velocity of the marine transportations, but also due to the necessity of the goods delivery from the production point to the ports (which is up-to 25 % of the total transportation timescale) either via the overloaded rail infrastructure, or by the inland water transport).

The delivery period, in fact, ties up the financial assets of the manufacturers – they have to maintain the working capital at a high level. Besides, the long-term delivery period deprives the manufacturers of the flexibility, at that, increasing the variance between the time of production and the time of the goods appearance on store shelves.

The main ATLC advantage is the goods delivery period. For instance, a containerized cargo delivery from the city of Chungking (Central China) to Duisburg (Germany) by sea,

Второй компонент, критичный для большинства грузоотправителей, – привлекательная цена. Очевидно, что прямая стоимость доставки контейнера по морю еще долго будет оставаться ниже, чем доставка любым другим видом транспорта. Тем не менее ОТЛК способна предложить стоимость быстрой сухопутной перевозки, меньшую, чем любой из существующих ж/д операторов. Сегодня стоимость держится на достаточно высоком уровне по нескольким причинам. Во-первых, среди ж/д администраций и контейнерных операторов трех стран отсутствует согласованная тарифная политика – например, при понижении тарифов одной из стран для наращивания транзита через свою территорию соседние страны получают стимулы для повышения тарифов на своей территории.

Кроме того, сегодня операторы с текущими объемами не могут обеспечить низкий уровень порожнего пробега и тем самым экономику перевозок.

ОТЛК ПРЕДЛАГАЕТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ УВЕЛИЧЕНИЯ СКОРОСТИ, ПРЕДСКАЗУЕМОСТИ И УМЕНЬШЕНИЯ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ, ИСПОЛЬЗУЯ ПЯТЬ МЕХАНИЗМОВ:

1. Упрощение таможенных процедур и унификация перевозочных документов. Партнеры по сделке уже активно работают над упрощением таможенных процедур и возможностями электронного декларирования транзитных грузов, значительно сокращая время оформления документов и соответствующего простоя контейнеров.

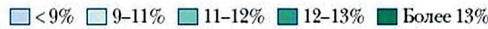
Другой мерой, которая позволит значительно увеличить скорость движения контейнерных поездов, является унификация перевозочных документов в странах ЕЭП – это позволит исключить задержки, связанные с переоформлением документов при пересечении границ в рамках ЕЭП.

2. Запуск контейнерных поездов с синхронизованным расписанием. Расчетный объем перевозок на транзите Достык – Брест позволяет запустить регулярные контейнерные поезда, что существенно ускорит перевозку в силу двух факторов. Во-первых, контейнерные поезда на маршруте Достык – Брест будут курсировать по жесткому графику и не будут переформировываться и сортироваться в пути. Во-вторых, контейнерные поезда будут иметь приоритет движения по территории трех стран. Ожидается, что введение контейнерных поездов с синхронизованным расписанием вкпе с упрощением документооборота и таможенных процедур увеличит среднюю скорость передвижения по сети с 220 км в сутки до 570.

Программа развития Западного Китая стимулирует появление новых промышленно-индустриальных центров



Рост ВВП

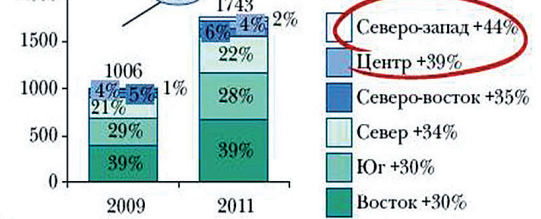


- Китай реализует программу развития промышленности в центр. и сев.-западном регионах “China Western Development planning 2011–2015” (>1 трлн долл. инвестиций до 2015 г.
- Появление новых индустриальных центров – 104 млрд долл. инвестиций в районе Синцзян (Toshiba, Acer, Asus, Suzuki, Ford, HP и пр.) – 912 млрд долл. инвестиций в районах Сычуань, Хенан и Чунцин (Apple, Philips, GE, Dell, Foxcon)

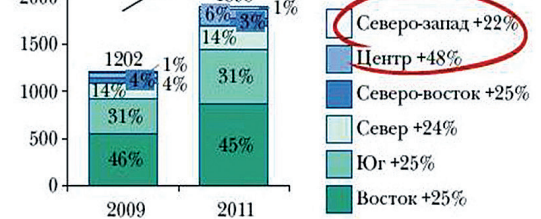
Источники: China Western Development planning 2011–2015; Deutsche Bank; Таможня КНР, Анализ BCG.

Доля сев.-зап. и центральных провинций во внешнеторговом обороте пока невелика, однако темпы роста значительно выше

Импорт в Китай, млрд долл. США



Экспорт из Китая, млрд долл. США



3. Работа с администрациями в КНР и ЕС. Для увеличения скорости доставки и уменьшения ее стоимости также важна согласованная работа с ж/д администрациями и властями КНР и ЕС. Необходимость взаимодействия с КНР обусловлена тем, что в условиях государственной монополии на перевозку важно обеспечить синхронное развитие инфраструктуры и приоритетность западного направления для CRCTC (китайский железнодорожный контейнерный оператор): подача вагонов в условиях дефицита подвижного состава, тарифные преференции. В условиях важности переключения потоков в Китае с восточных портов на запад шансы ОТЛК на улучшение условий перевозок увеличиваются. Кроме того, при переговорах с китайской стороной ОТЛК как представитель трех государственных железнодорожных компаний будет иметь большую переговорную силу, чем национальные операторы по отдельности. Схожая ситуация и со странами ЕС.

4. Синхронизация инфраструктурного тарифа. Как известно, ключевая составляющая стоимости железнодорожной перевозки – это провозные платежи, т. е. плата за инфраструктуру и локомотивную тягу, предоставляемые ж/д администрациями. Акционеры ОТЛК имеют возможность синхронизации ставок провозных платежей на всех маршрутах, на которых осуществляются транзитные перевозки. Эта договоренность позволит компаниям-операторам иметь предсказуемую систему образования тарифов, закладывая в них значительно сниженную стоимость рисков. Что важно, закрепление принципов формирования тарифов по всему ж/д маршруту положит конец проблеме рассогласования национальных тарифов, упомянутой ранее.

5. Оптимизация порожнего пробега. Другая важная составляющая стоимости перевозки – порожний пробег. Задача ОТЛК – сократить порожний пробег вагонов из Бреста в Достык. Не секрет, что транзитный поток из Китая в Европу не сбалансирован, так как экспорт контейнерных грузов из Китая значительно превышает импорт. В то же время импорт контейнерных грузов в Россию значительно превосходит экспорт. Соответственно, сегодня ж/д не может предложить грузоотправителям в Европе конкурентные тарифы из-за отсутствия обратной

takes 45 to 60 natural days, unlike 32 natural days at the delivering over the Trans-Siberian railway via the railhead of Zabaikalsk or 16 natural days at the delivering on the Dostyk – Brest rout. But actually, this advantage is still non-completely developed: the existing boundary line infrastructure and the absence of the unified documentation procedure at the custom-house and in the railway administrations, - do not allow to ensure the standards for transportations of the significant volumes of goods. But then again, the unbalanced transit traffic restricts the opportunities to arrange the traffic in the most optimum way, - by means of the container trains with a synchronized time-schedule.

The second component critical for the most of the consignors, - is an attractive price. Obviously, the direct costs for the CTN delivery by sea will still remain for a long time lower than the ones for the delivery by any other transports. Nevertheless, ATLC is capable to offer the cost value of a rapid transportation overland at a level lower than at any other existing rail operators. Nowadays, the cost value is maintained at a rather high level due to the several reasons. First, the agreed tariff policy is absent among the railway administrations and the container transportation operators of the three countries, - for instance, at a tariff decreasing by one of the countries purpose to the transit growth via its territory, the neighboring countries get the motives for the tariff increasing in their territories.

Besides, nowadays the operators are not capable at the current volumes to ensure a low level of the empty run, and thereby, to ensure the efficient transportation economy.

THE ATLC OFFERS A SOLUTION OF THE PROBLEM OF THE VELOCIPED VELOCITY INCREASING, THE PREDICTABILITY AND THE TRANSPORTATION COST VALUE DECREASING, USING FIVE MECHANISMS:

1. The simplification of the customs procedures and the unification of the transportation documents. The agreement partners have already gone to work actively over the customs procedure simplification and over the opportunities of the in-transit shipment customs e-filing, thereby significantly decreasing the time for completion of paperwork as well as the time of the corresponding demurrage of a container.

Another measurement allowing significantly to increase the container train traffic velocipede velocity, - is the unification of the transportation documents in the Common Free Market Zone (CFMZ) countries: it will allow to except the delays connected with a document recompletion when crossing a borderline within the CFMZ.

2. Starting-up of the container trains with a synchronized time-schedule. Base volume of traffic on the Dostyk – Brest transit route, allows to start up the regular container trains, and thereby, to significantly speed up the transportation due to the two factors. First, the Dostyk – Brest route container trains will run to a tight schedule and won't be marshaled and re-marshaled en route. Second, the container trains will have a preference for traffic over the territory of the three countries. It is expected that the introducing of the container trains with a synchronized time-schedule together with the simplification of

the documentation and customs procedures, would increase the average going over the traffic network from 220 km per 24 hours up-to 570 km per 24 hours.

3. Co-operation with the PR China and EU administrations. In order to increase supply traffic and to decrease its cost value, the agreed work with the PR China and EU railway administrations and governments is also important. The necessity of co-operation with the PR China is determined thereby that it is important to ensure a synchronized infrastructure development and a priority ranking of the western direction for the CRCTC (the Chinese railway operator of the transportations by the container trains) in the terms of a government monopoly for the transportations: that is, car supply in the terms of the rolling stock shortage, tariff preferences. The ATLC opportunities for the improvement of the terms of transportations, are increased in the conditions of the importance of the traffic re-orientation in China from the eastern ports to the western direction. Moreover, the ATLC as a representative of the three governmental railway companies, will have a greater negotiation leverage at the negotiations with the Chinese part, than the national operators separately. The similar situation thereof is also as-for the negotiations with the EU countries.

4. The infrastructural tariff synchronization. As commonly known, the key component of a rail transportation cost value, - is the carriage charge, i.e., a payment for the infrastructure and for the locomotive-hauled service provided by the railway administrations. The ATLC shareholders have an opportunity of a synchronization of the carriage charge rates over all the routs whereon the transit traffic is performed. Such an arrangement will allow the operating companies to have a predictable tariff setting, putting thereto a significantly decreased risk value. It is important that the fixing of the tariff setting principles over the whole railway route, will finally solve the abovementioned problem of the national tariff de-synchronization.

5. The empty run optimization. Another significant element of the transportation cost is the empty run. An ATLC goal is to decrease the empty run of the railcars from Brest to Dostyk. It is well known that the tran-

Ожидается, что в среднесрочной перспективе при оптимизации порожних пробегов пустыми будут возвращаться только 12% вагонов, следовавших с транзитным грузом, тогда как без учета кольцевых маршрутов эта цифра составляет около 40%

It is expected that, on a mid-term horizon, at the empty run improvement, only 12 % of rail cars which were moving at that with transit cargo, would return empty; meanwhile, if not taking into account the circular routs, such value would amount to about 40%

загрузки, и большая часть грузов из Европы идет в РФ автотранспортом. Это обстоятельство позволяет оптимизировать маршруты ОТЭК с учетом всех внутренних, экспортных, импортных и транзитных потоков на территории ЕЭП. Что, в свою очередь, даст возможность сократить затраты на порожний пробег как на транзитных маршрутах, так и на импортных, и переключить часть импорта в РФ из Европы с автотранспорта на ж/д.

По сути, после доставки из Достыка в Брест вагон, который раньше отправлялся бы незагруженным обратно, теперь доставляет импортный груз в Россию. Таким образом, вагон принесет доход оператору импортного потока и сократит издержки на порожний пробег для ОТЭК, что позволит ей выходить на рынок с более низкой и потому привлекательной для грузоотправителей ставкой. Ожидается, что в среднесрочной перспективе при оптимизации порожних пробегов пустыми будут возвращаться только 12% вагонов, следовавших с транзитным грузом, тогда как без учета кольцевых маршрутов эта цифра составляет около 40%. Хотя сложность задачи оперирования объединенным парком в пространстве ЕЭП возрастет, решение ее вполне возможно с использованием современных информационных систем, уже используемых в «ТрансКонтейнере» и масштабируемых на ОТЭК.

3. ВЫГОДА ДЛЯ ГРУЗОТРАНСПОРТЧИКОВ

Что же в сумме получают грузоотправители в Китае и Европе, а также грузоотправители в России, Казахстане и Беларуси? Во-первых, возросшую скорость и снижение стоимости доставки по сравнению с существующими услугами транзита по ж/д. Во-вторых, ОТЭК создает новую услугу, пользоваться которой может любой игрок рынка логистических услуг, что, безусловно, скажется на развитии компаний-экспедиторов, осуществляющих «сшивку» от двери до двери на маршрутах ОТЭК. По сути, ОТЭК создаст базовую услугу, что повлечет за собой формирование рынка экспедиторов на этом маршруте. В-третьих, ОТЭК станет драйвером повышения качества клиентского обслуживания и для внутренних клиентов.

4. ВЫГОДА ДЛЯ АКЦИОНЕРОВ И ГОСУДАРСТВ

Создание ОТЭК несет в себе прямую выгоду акционерам и странам-участницам. Во-первых, это рост масштаба и эффективности бизнеса за счет увеличения транзита и оптимизации порожнего пробега. Ожидаемый рост стоимости, основанный на синергетическом эффекте контейнерных бизнесов трех стран после объединения, составляет около 30%.

Рис. 2. Возможные маршруты транспортировки грузов из Китая в ЕС



Источники: Аналитический обзор Retrack, КТЖ, ТрансКонтейнер.

¹ Трансазиатский коридор Чунцин – Достык – Илецк – Красное – Брест – Дуйсбург.

² Трансазиатская железнодорожная магистраль

³ ТРАСЕКА: Transport Corridor Europe Caucasus Asia. Международный транспортный коридор ЕС – Кавказ – Азия. ТРАСЕКА включает в себя транспортную систему 13 стран – участниц Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора (ОМС ТРАСЕКА): Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан.

Во-вторых, увеличение транзитных объемов приведет к росту инфраструктурной выручки ж/д администраций. В течение первых семи лет с момента создания ОТЭК ожидается синергетический эффект на инфраструктурные доходы в размере 1,7 млрд долл в Российской Федерации, 2,6 млрд долл в Республике Казахстан и 0,5 млрд долл в Республике Беларусь накопленным итогом. И это без учета развития существующих потоков!

В-третьих, ОТЭК будет способствовать развитию терминальной инфраструктуры, росту и обновлению подвижного состава. Так, бизнес-план ОТЭК на горизонте планирования предполагает более 6 млрд долл. инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру. Все средства на инвестиции поступают из операционного денежного потока компании. Кроме того, создание ОТЭК послужит формированием логистической платформы для развития рынка и качества сервисов. Наконец, государства получают увеличение налоговых поступлений в краткосрочной перспективе, а в долгосрочной – раскрытие транзитного потенциала их территорий, что положительно скажется на экономике всех трех стран. Например, создание ОТЭК за счет увеличения транзитного потока через три страны приблизительно на 1 млн ДФЭ1 даст дополнительно 4,3 млрд долл. к ВВП России, 4,1 млрд долл. к ВВП Казахстана и 0,7 млрд долл. к ВВП Беларуси.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Объединенная транспортно-логистическая компания станет знаковым бизнес-проектом в рамках ЕЭП. Проект позволит достигнуть двух целей: повышение конкурентоспособности стран ЕЭП на глобальном транспортном рынке и обеспечение интеграции транспортных процессов внутри ЕЭП. При этом ОТЭК, благодаря перечисленным выше пяти рычагам, дает конкретные практические бизнес-результаты: развитие транзитного потенциала и смежных потоков обеспечивает кратный рост масштаба перевозок, а синергия позволяет увеличить стоимость контейнерных бизнесов участников на 30% даже с учетом масштабных инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру, которые ОТЭК предстоит осуществить в ближайшие 10 лет

sit traffic from China to Europe is unbalanced since the bulk cargo export from China is significantly greater than such import. Meanwhile, the bulk cargo import to Russia significantly exceeds such export. Correspondingly, nowadays the railway is not capable to offer the compatible rates and tariffs for the consignors in Europe due to the absence of backing haul; and a greater portion of cargos goes from Europe to the Russian Federation (the RF) by highway transport. Such circumstance allows to improve the ATLC routes, taking into account all the internal, export, import and transit traffics over the CFMZ territory. In its turn, it will make possible to decrease the costs for empty run on transit routes as well as on import routs, and to re-orient a portion of the Europe to Russia import from the highway transportation to the rail transport.

In actual fact, after the delivery from Dostyk to Brest, a rail car which previously would be dispatched back unloaded, - supplies now an imported cargo to Russia. Therefore, the rail car will produce income to the import traffic operator, and reduce the ATLC's costs for the empty run; thereby, it will allow the ATLC to come into the market with a lower rate which is thus more attractive for the consignors. It is expected that, on a mid-term horizon, at the empty run improvement, only 12 % of rail cars which were moving at that with transit cargo, would return empty; meanwhile, if not taking into account the circular routs, such value would amount to about 40 %. Though, the task complexity of operating the rail pool within the CFMZ territory, - increases, - its solution, at that, is quite possible with using the up-to-date IT-systems being already in use at the 'TransContainer' company and scaled at the ATLC.

3. THE CONSIGNORS' BENEFIT

So, what will the consignors in China and Europe, as well as the consignors in Russia, Kazakhstan and Belarus, - finally get? First, the increased velocipede velocity and the decreased cost value for delivery as against the existing railway transit services. Second, the ATLC forms a new service to be used by any player at the market of logistics services; what will, thereby, by all means, effect the development of the forwarding companies performing the 'door-to-door joining' on the ATLC routes. Essentially, the ATLC will form a basic service, what will cause thereafter the forming of the forwarding services' market on this rout. Third, the ATLC will become a driver of increasing the quality of customer service and for internal customers.

4. THE SHAREHOLDERS' AND GOVERNMENTS' BENEFIT

The ATLC establishment brings the direct profit to the shareholders and member countries. First, it is a growth of the business range activity and efficiency due to the transit increasing and the empty run improvement. The expected cost value growth based on the synergetic effect of the three countries' container transport businesses after their amalgamation, amounts to 30 %.

Second, the transit volumes' increasing will cause a growth of the railway administrations' infrastructural revenue. Within the first seven years since the moment of the ATLC establish-

ment, it is expected the synergetic effect to the infrastructural incomes in an amount of 1.7 billion US dollars in the Russian Federation, 2.6 billion US dollars in the Republic of Kazakhstan and 0.5 billion US dollars in the Republic of Belarus, accrued. And it is without regard to the development of the existing traffics!

Third, the ATLC will advance the development of the terminal infrastructure, as well as the rolling stock increasing and renewal. Thus, the ATLC's business-plan assumes on the planning horizon over 6 billion US dollars of investments into the rolling stock and infrastructure. All the investment money arrives from the company's CFO (Cash Flow from Operations). Moreover, the ATLC establishment will serve as the forming of the logistics plan for the market development and service quality. At last, the governments will get the increasing of the tax revenue in a short-term outlook, and in a long-term outlook – the development of transit potential on their states' territories, what would positively influence the economy of all the three countries. E.g., the ATLC establishment will provide 4.3 billion US dollars more to the Russia's GDP, 4.1 billion US dollars more to the Kazakhstan's GDP, and 0.7 billion US dollars more to the GDP of Belarus, - due to increasing of the transit traffic via the three countries approximately for 1 million TEU1.

5. CONCLUSION

The Associated Transport and Logistics Company will become a sentinel business-project within the CFMZ. Such project will allow to achieve the two purposes: the CFMZ countries' compatibility increase on the global transport market, and the ensuring of transport processes' integration within the CFMZ. At that, the ATLC, due to the five abovementioned mechanisms, - provides the specific practical business-effects: the transit potential and contiguous traffic development ensures an exponential growth of the transportation extent; and the synergy allows to increase the participants' container business cost value by 30 %, even when taking into account the large-scale investments to the rolling stock and infrastructure, which are to be invested by the ATLC within the period of the next 10 years.

Введение контейнерных поездов с синхронизованным расписанием в купе с упрощением документооборота и таможенных процедур увеличит среднюю скорость передвижения по сети с 220 км в сумку до 570

It is expected that the introducing of the container trains with a synchronized time-schedule together with the simplification of the documentation and customs procedures, would increase the average going over the traffic network from 220km per 24 hours up-to 570 km



Сложности переходного периода, связанные с вступлением Казахстана в Таможенный союз, формированием Единого экономического пространства, вызвали немало дискуссий в бизнес-среде. Подписание первых ключевых соглашений осталось позади, однако все понимают, что новый виток переговоров будет не менее оживлённым. Ведь на кону - стратегические интересы трёх стран. О том, как складывается ситуация с выработкой новых норм в сфере транспорта, нам рассказал заместитель председателя Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», советник президента АО «НК «ҚТЖ» ЮРИЙ ПАВРИНЕНКО.

текст: МАРИЯ ЮРЬЕВА

ДИЛЕММЫ ИНТЕГРАЦИИ

В ПОИСКАХ ФОРМУЛИРОВОК

– Юрий Иванович, в конце мая были приняты Основные ориентиры макроэкономической политики государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства на 2013-2014 годы, касающиеся в том числе и транспортной инфраструктуры. Какая работа сегодня ведётся для претворения положений документа в жизнь?

– Действительно, главы государств определили основные пути дальнейшей интеграции. Мы добились того, чтобы в отношении транспортной политики в документе были достаточно сдержанные формулировки. Объясню почему.

Сегодня идет активная работа по подготовке Договора о Евразийском Экономическом Союзе (ЕАЭС). Ставится задача обеспечить формирование общего рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов, максимально исключив изъятия и ограничения. Задача правильная и актуальная, но решать ее необходимо с учётом безусловного соблюдения национальных интересов, в том числе интересов отечественного бизнеса и потребителей услуг.

К сожалению, в недрах ЕЭК формируется тренд на постановку интеграционных задач на опережение. Мы же стараемся фиксировать в нормативных документах существующий уровень договоренностей, учитывая имеющиеся особенности по отраслям транспорта.

При формировании нормативной базы Единого экономического пространства было принято около 20 документов, очень важных для реальных отраслей экономики. Сейчас идет работа по их имплементации в основной текст Договора, а протоколы особенностей, действующие и принятые правила будут изложены в приложениях.

В сфере транспорта был принят только один документ – Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. В остальных отраслях действуют двусторонние соглашения и признанные на национальном уровне международные конвенции и соглашения.

При работе по реализации Соглашения в сфере железнодорожного транспорта, подготовке Правил доступа на инфраструктуру, оказания услуг инфраструктуры нам пришлось ограничиваться доступом на приграничные участки в пределах оборота локомотива, так как у россиян данная сфера является естественной монополией. То есть, говорить об общем рынке пока не приходится.

Получается, что границы сфер естественной монополии определяются на национальном уровне, а доступ на конкурентный рынок регламентируется как открытый, независи-

мо от принадлежности транспортной организации к какому-либо государству-члену, на условиях, не менее благоприятных, чем для своих субъектов рынка. Соответственно, государство, у которого сфера естественной монополии сокращена, уровень внутренней либерализации выше, находится в худших условиях.

Казахстан обоснованно гордится, что по многим направлениям формирования рыночных отношений продвинулся дальше партнеров по ЕЭП. Но теперь нашего отечественного участника того или иного рынка услуг нельзя в ряде случаев оставлять без государственной поддержки в продвижении и защите своего сегмента рынка от пользующегося еще разного рода поддержкой государства конкурента на рынке ЕЭП.

Такие важные особенности, как нестыковки целевых моделей реформирования, законодательных ограничений, действующих мер государственной поддержки, имеют место во всех видах транспорта. Для того чтобы констатировать в международном нормативном документе, или даже ставить задачу по формированию общего рынка в отраслях транспортного комплекса, надо пройти путь гармонизации, координации и возможной унификации нормативной базы, моделей реформирования, уровня либерализации рынка. Причем в каждой отрасли транспорта и векторы развития, и сроки сближения могут быть разными. Поэтому привлекательные для потребителей транспортных услуг задачи по формированию общего рынка, не говоря уже о непонятных задачах по созданию единых транспортных зон и наднациональных органов управления, требуют обеспечения равных стартовых условий для конкуренции. Мы настаиваем, чтобы в новом Договоре ЕАЭС все эти моменты были учтены. МТК РК и МЭиБП РК в целом нас поддерживают. Задача ответственная и сложная, требующая поэтапного, разноскоростного продвижения и решения.

В 2008 году в рамках ЕврАзЭС была утверждена Концепция единого транспортного пространства, в 2009 году принят План мероприятий по формированию единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. Когда была создана Евразийская экономическая комиссия, то ее профильным департаментом был подготовлен проект Концепции единой транспортной политики. Проект обсужден на уровне Консультативного комитета и совещания министров. Принято решение провести исследования по выявлению объективных особенностей и возможностей формирования общего рынка транспортных услуг по отраслям и в целом. В данный момент эта работа ещё не закончена.

Пока же имеется Концепция единого транспортного пространства ЕврАзЭС с исторически обусловленной, хорошей степенью эксплуатационной совместимости инфраструктуры во всех отраслях транспорта, есть понятные задачи по устранению нефизических барьеров, созданию интегрированных информационных систем, унификации сферы технического регулирования, контроля на внешних границах и так далее. Эти задачи надо формализовать в новом Договоре Союза и в последующем работать в направлении гармонизации, координации, согласования и унифи-



Юрий ЛАВРИНЕНКО
заместитель председателя
Союза транспортников
Казахстана «KAZLOGISTICS»,
советник президента
АО «НК «КТЖ»

Yuriy LAVRINENKO
The Vice-Chairman of the
"KAZLOGISTICS" Transporters'
Union of Kazakhstan, the Adviser
to President of the «НК «КТЖ» JSC



кации, с выходом на задачи по формированию единого транспортного пространства и, далее общего рынка.

То есть, сейчас нужно и государственным органам, и бизнесу досконально вникать в работу по подготовке Договора о заключении Евразийского экономического союза. Строго ориентируясь на достигнутые и формализованные договоренности, соглашения и правила, необходимо определить базовые нормативы, чтобы не допустить ущемления своих интересов в будущем.

– Когда будет завершена работа по подготовке проекта Договора о создании ЕАЭС?

В октябре предполагается ознакомить глав государств с работой, которая ведётся в рамках формирования нового договора. Он должен быть доработан и подписан в следующем году, а с января 2015 года вступить в силу. Таким образом, будет подведена черта под всем тем, чего удалось достичь за эти годы, и станет ясно, куда и как нам двигаться дальше.

Пока же стоит задача ликвидировать изъятия, которых достаточно много. Причём отказываться от них добровольно никто не хочет. Есть, как мы с вами уже отмечали, системные вопросы, требующие взвешенной оценки, мер по гармонизации, координации, возможной унификации и поддержки стран.

Один характерный пример. 22 июня 2011 года было подписано Соглашение об организации транспортного (в сфере автомобильных перевозок) контроля на внешней границе Таможенного союза, в соответствии с которым должен быть снят контроль на внутренних границах ТС. Соответственно, должен был усилиться контроль на внешней границе по защите интересов стран-партнеров.

Российские и белорусские государственные органы приняли ряд мер по защите своих автомобильных перевозчиков. В России был принят закон, по которому значительно, до 12 тысяч евро, увеличен штраф за нарушение разрешительной системы. Белорусская сторона добилась разрешения оставить еще на 1,5 года свой транспортный контроль на внутренней границе. Только Республикой Казахстан уже с 1 июля 2011 года был снят транспортный контроль с казахстано-российской границы. К слову, российская сторона только 8 апреля 2013 года ратифицировала указанное соглашение.

До настоящего времени ни белорусской, ни российской, соответственно ни казахстанской стороной не обеспечивается эффективный транспортный контроль над автотранспортом, следующим в Казахстан из третьих стран. По данным Международного союза автомобильного транс-



порта, за 2012 год иностранными операторами из третьих стран без соответствующих разрешений выполнено более 7 тысяч рейсов. При этом бюджет страны недополучил более 7 млн долларов США налогов, казахстанское содержание в объеме транспортных услуг сократилось на 70 млн долларов США, потеряно около 2 тысяч рабочих мест. Доля казахстанских операторов в общем объеме перевозок на Казахстан сократилась с 36,3 процента в 2009 году до 20,3 процента в 2012 году. Ситуация практически не изменилась и в текущем году.

На 2 января текущего года в странах ЕЭП в сфере международных автомобильных перевозок работает: в России – 30000 автомобилей, в Беларуси – 11700, в Казахстане – 10000. Можно с уверенностью сказать, что у нас их могло быть больше при оказании своевременной поддержки по беспощинному ввозу автомобилей из третьих стран. В Беларуси такое решение было своевременно принято, что позволило ускоренно обновить и нарастить парк.

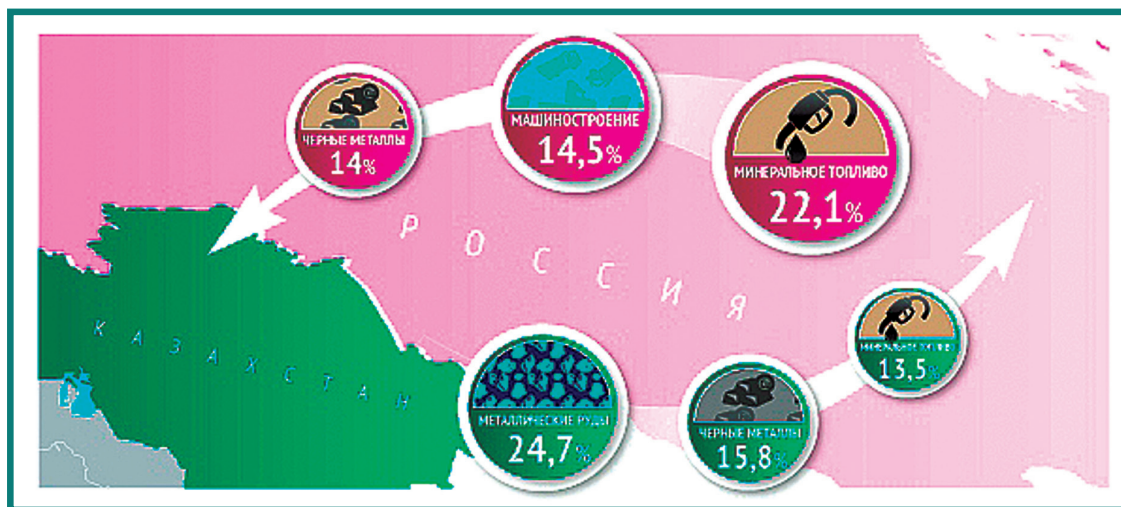
Это ещё раз говорит о том, насколько актуально качество принимаемых документов, правильное их исполнение и своевременность принимаемых мер поддержки.

БИЗНЕС СВЕРЯЕТ ЧАСЫ

– Насколько эффективна, на Ваш взгляд, деятельность Консультативного совета «Белорусско-Казахстанско-Российский бизнес-диалог»?

– О создании Консультативного совета при ЕЭК «Бизнес-Диалог» было объявлено Председателем ЕЭК Христенко в мае в Минске на бизнес-форуме стран участниц ЕЭП, прошедшем с участием премьер-министров.

Наши бизнесмены в лице НЭПК «Союз «Атамекен», российские бизнесмены в лице Российского союза промышленников и предпринимателей громко заявили о том, что в ТС, а теперь и в ЕЭК принимается достаточно много серьезных решений, а бизнес при этом не введён в курс дела в полной мере. Конечно, это не совсем так, потому что на первоначальном этапе, когда формировали Консультативные



комитет и подкомитеты при департаментах ЕЭК, практически везде привлекались отраслевые ассоциации. Причём они активно участвуют в дискуссиях, озвучивают проблемы.

Другое дело, что, действительно, их «потолок» – это отраслевой департамент и курирующий Министр – член коллегии ЕЭК. Однако есть системные вопросы, связанные, допустим, с долгосрочными приоритетами, или с вопросами, входящими в компетенцию других департаментов, которые на этом уровне решать сложно.

Чтобы глубже исследовать вопросы и последствия, а главное, напрямую вести диалог с руководством ЕЭК, был создан Консультативный совет «Бизнес-диалог», куда вошли представители НЭПК «Союз «Атамекен», крупного бизнеса. В свою очередь, в Атамекене определили ответственных за каждое направление из числа активных и авторитетных бизнесменов. Теперь получается, что, с одной стороны, будут функционировать Консультативные комитеты и подкомитеты, где работают отраслевые ассоциации, а с другой стороны – «Бизнес-диалог». Если мы не сможем какие-то вопросы решить в рамках Комитета и подкомитетов, то есть возможность донести их через НЭПК «Атамекен» напрямую до руководителей ЕЭК.

– Какова позиция членов «KAZLOGISTICS» касательно выхода на рынок Объединённой транспортно-логистической компании? Каким образом это скажется на деятельности частных операторов?

– В первую очередь, нужно иметь в виду, что ОТЭК предполагается ориентировать только на перевозки большегрузных контейнеров. Почему для нас создание объединённой компании – необходимое и правильное решение? Находясь между такими огромными рынками, как Китай и Европа, своими силами, своим маркетингом нам удавалось договариваться о транспортировке в контейнерах относительно небольшого объёма грузов. После доставки товаров в страны ЕС мы не знали, что делать дальше с этими контейнерами: взять груз в направлении России не могли, так как мы стали бы нежелательными конкурентами российским операторам,

соответственно, не было и необходимой тарифной поддержки.

Ситуация в корне изменится, когда мы объединим парки фитингов, контейнеров и возможности маркетинга сразу трёх стран и их партнеров. Проблема одна, но важная: создать и управлять объединённой компанией на равных условиях, сохранить паритет при капитализации. Эта задача, при взаимной доброй

воле, решаемая. Кроме того, есть реальная возможность в достаточно короткие сроки уже на совместной основе значительно увеличить имеющийся парк и контейнеров, и фитингов. В этом варианте у ОТЭК будут все шансы стать глобальным игроком на наземном транзитном рынке.

– Не несёт ли это угрозы для частных операторов контейнеров?

– В данном случае они смогут работать на договорной основе с представителями этой компании. Нужно понимать, что ОТЭК должна стать основным драйвером для перенаправления глобального транзита.

Сегодня предпосылки этого тренда в сторону наших наземных транспортных путей активно формируются. В планах и политике ускоренного развития центральных и западных территорий Китай уже открыто озвучивает намерения по «перезагрузке Шелкового пути», по созданию экономического пояса Шелкового пути.

Есть решение Госсовета КНР по созданию континентального международного сухого порта Китая с целью обеспечения логистики и поставок готовой продукции как на восток с выходом на приморские порты Китая и далее в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, так и на запад, через Казахстан на рынки стран СНГ, Центральной Азии и Европы. Можно с большой долей уверенности прогнозировать, что работы хватит и среднему и малому бизнесу.

Частный бизнес, как правило, сегодня обслуживает интересы только определённых клиентов. Он должен будет либо продолжать работать по привычной схеме, либо искать пути и партнеров, чтобы вмешаться, участвовать в этой новой логистике поставок.

Нужно понимать, что если мы сейчас в рамках ЕЭП этого не сделаем, то нишу займёт кто-то другой. Без крупного игрока эффективную экономику здесь не построить. Пойдет большой транзит, неизбежно улучшатся условия для роста экспортных и импортных перевозок, соответственно увеличится ниша для отечественных операторов



<30

The transition period complexities connected with the Kazakhstan's joining to the Customs Union, as well as with the establishing of the Common Free Market Zone (CFMZ), - induced a lot of discussions within the business environment. The signing of the first key agreements remained behind; however, everybody understands that a new spiral of negotiations will be no less lively. For, the strategic interests of the three countries are at stake. Yuriy LAVRINENKO, the Vice-Chairman of the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan, the Adviser to President of the "HK «ҚТЖ»" JSC ("Kazakhstan temir zholy" National Railway Joint Stock Company), - has told us thereabout how the situation on the elaboration of new forms in the field of transport, - is being created.

text: Mariya YURYEVA

DILEMMAS OF INTEGRATION

SEARCHING FOR THE WORDINGS

– Respected Yuriy Ivanovich, we'd like to ask you such a question thereon that at the end of May this year, - there had been adopted the Guiding Principles of the Customs Union and Common Free Market Zone Member States' Macroeconomic Policy for the Period of 2013-2014, which concern, among other things, the transport infrastructure, too. What work is being carried out nowadays in order to turn this document's provisions into reality?

Really, the heads of states have defined the main ways of the further integration. We succeeded that there would be rather restrained language in the document's wordings concerning the transport policy. I'd like to explain what for.

Nowadays, there is proceeding a vigorous work on the preparation of the Euro-Asian Economic Union Treaty (EAEU Treaty). There is being set a task to ensure the establishing of common market of the goods, services, capital and labor resources, maximally getting eliminated the withdrawals and limitations. Such objective is right and actual, but is needed to be solved with consideration to the unconditional observance of national interests, including the interests of national business and service consumers.

Unfortunately, a trend for setting the integrative tasks proactively, - is being formed in the interior of the Eurasian Economic Commission (EEC). Meanwhile, we try to fix an existing level of the got arrangements in the regulatory documents, with regard to the existing peculiarities as-for the transport industries.

At the establishing of the CFMZ's regulatory basement, - there had been adopted around 20 documents very important for the real sectors of economy. Nowadays, there is being carried out a work on the implementation of these documents into the basic text of the Treaty; and the peculiarities' protocols, the functioning and the adopted rules and regulations, - will be set forth in the annexes.

In the field of transport, - there had been adopted only one document – an Agreement for Regulating the Access to the Railway Transport Services, including the principles of tariff policy. Over the rest of industries, - there function the bilateral agreements and the international conventions and arrangements admitted at the national level.

At the working as-for the implementation of the Agreement in the Scope of Railway Transport, as well as for the elaboration of the Regulations for Access to Infrastructure, and for the providing of infrastructural services, - we had to confine ourselves to the access onto the bordering sections within the road engine's turnover, - since for the Russians, this scope is a natural monopoly. I.e., we are not yet to talk about the common market.

There appears that the limits of the natural monopoly scopes are defined at the national level; but the access onto the competitive market is regulated as the opened one, non-depending on a transport institution's belonging to any Member State, - and, besides, under the terms and conditions no less favorable than ones for the domestic market entities. Correspondingly, a state whose natural monopoly scope is

reduced and whose internal liberalization extent is higher, - stays under the worse conditions.

Kazakhstan is reasonably proud thereof that it had progressed farther than its partners in the CFMZ, - over the many scopes of market relation establishing. But presently, we just may not leave our domestic participant of any service market, in several cases, without governmental support as-for the promoting and protecting of our own market segment against a CFMZ market competitor still enjoying the various kinds of support from the government.

Such important peculiarities as the inconsistencies and confusions in the Target Operational Models (TOMs) of the reforming, as well as in the legal limitations, in the functioning arrangements and measurements for the governmental support, - take place in the scopes of all the transports. When willing to state something in an international regulatory document, or even to set a task on establishing the common market in the transportation industries, - it is necessary to get passed a way of harmonization, co-ordination and possible unification of the legislation and regulatory basement, of the reforming models, as well as of the market liberalization extent. Hereat, there may be either development thrusts, or timeframes for rapprochements, - different in each industry. Therefore, the objectives on the forming of common market, which are attractive for the transport service consumers, much less the non-understandable objectives on the creating of common transportation zones and supranational administration bodies, - demand for the assuring of equitable launch environment as-for the competition.

We insist thereon that all these aspects would be considered in the new EAEU Treaty. In whole, the Ministries of Transport and Communications, and of Economy and Budget Planning of the Republic of Kazakhstan, support us in this aspect. Such objective is complicated and responsible, requiring the phased and speed-heterogeneous progressing and solving.

Within the framework of the EAEU, there was approved in 2008 a Concept of Common Transport Area; and in 2009, - there was adopted a Schedule of Measures for Establishing the Common Transport Area of the Eurasian economic community. Thereafter the Eurasian Economic Commission had been established, its special-purpose department developed a draft Concept of Common Transport Policy. Such draft Concept has been discussed in the order of the Advisory Committee and the Ministerial Meeting. There was taken a decision to carry out a research on the revealing of intrinsic peculiarities and opportunities of the establishing of the common transport service market as-for each industry and in whole. Presently, this work has not been yet completed.

In a while, there is existing a Concept of the EAEU Common Transport Area with a historically-determined, well-high extent of the operational compatibility of infrastructure in all the transport industries; there are available the realizable tasks and objectives on the eliminating of non-physical barriers, on the forming of the integrated IT-systems, on the unification of technical regulation scope, as well as of the scope of inspections at the external boundaries, and so on. These objectives are to



be formalized in the new Union Treaty; and subsequently, it is necessary to work in the scope of harmonization, co-ordination, reconciliation and unification, opening onto the objectives on the forming of the common transport area, and, thereafter, of the common market. That is, nowadays, - both the governmental bodies and authorities and the business entities are to fathom thoroughly the work on the drafting of the Treaty on Entering the Euro-Asian Economic Union. Being strictly oriented to the achieved and formalized arrangements, agreements, rules and regulations, - it is necessary to define the basic standards in order not to allow any infringement of our interests in future.

- When will the work on the drafting of the Treaty on Establishing the Euro-Asian Economic Union, - have been completed?

In October, there is assumed to acknowledge the heads of states to a work hold within the framework of the new treaty establishing. It must be completely elaborated and signed next year, and come into operation since January 2015. This way, there will be closed the books on everything we succeeded to achieve for these years; and it will be clear where we should move further, and in what a way.

But in a while, there is set an objective to eliminate the withdrawals which are rather numerous. Hereat, nobody wishes to abandon them in a good will. There are existing, as we had already noticed, - the system-related issues demanding for a weighted estimate, as well as for the arrangements and measurements on harmonization, co-ordination, possible unification, and for the support of countries.

Here is only one case study. On the 22nd of June 2011, - there had been signed an Agreement for Arranging the transport inspection (in the highway transportation scope) at the external boundary line of the Customs Union, in conformance whereto the inspection at the internal borderlines of the Customs Union had to be eliminated. Respectively, the inspection on the Customs Union external boundary lines as-for the protection of the partner countries' interests, - had to be strengthened.

The Russian and Belarus governmental bodies and authorities have taken some measurements for the protection of highway transporters. In Russia, there has been passed a law whereunder the fine for violation in the scope of authorization system was increased considerably, up-to 12 thousand euro. The Belarus Party succeeded a permission to remain its transport inspection on the internal borderline still for 1.5 years. And only the Republic of Kazakhstan had already eliminated the transport inspection at a direction of Kazakhstan-Russia borderline since July 1, 2011. By the way, the Russian Party

ratified the mentioned Agreement only on the 8th of April, 2013.

By nowadays, neither Belarus, nor Russian nor, respectively, Kazakhstan Party does not assure any efficient transport inspection over the motor vehicle transport coursing to Kazakhstan from the third countries. According to the information of the International Road Transport Union, the foreign operators from the third countries had been carrying out over 7 thousand trips without the proper licenses for the year 2012. Thereat, the country's budget had received less over 7 million US dollars of taxes than the one is due; and the Kazakhstan's content in the transport service volume had reduced by 70 million US dollars; also, there had been lost about 2 thousand jobs. The Kazakhstan operators' share in the total transportation volume towards Kazakhstan, - had reduced from 36.3 percent in 2009 to 20.3 percent in 2012. Such situation, in practice, has not changed by the current year and up-to nowadays.

As of January 2 this year, there operated in the scope of international highway transportations over the CFMZ countries: in Russia - 30,000 motor vehicles; in Belarus - 11,700; and in Kazakhstan - 10,000 respectively. We may surely tell that we could have more such motor vehicles in case of providing the timely support concerning the duty-free motor vehicle import from the third countries. In Belarus, a decision on such support had been taken in a good time, what had allowed to renew and to increase the extent of the motor vehicle fleet at a growing rate.

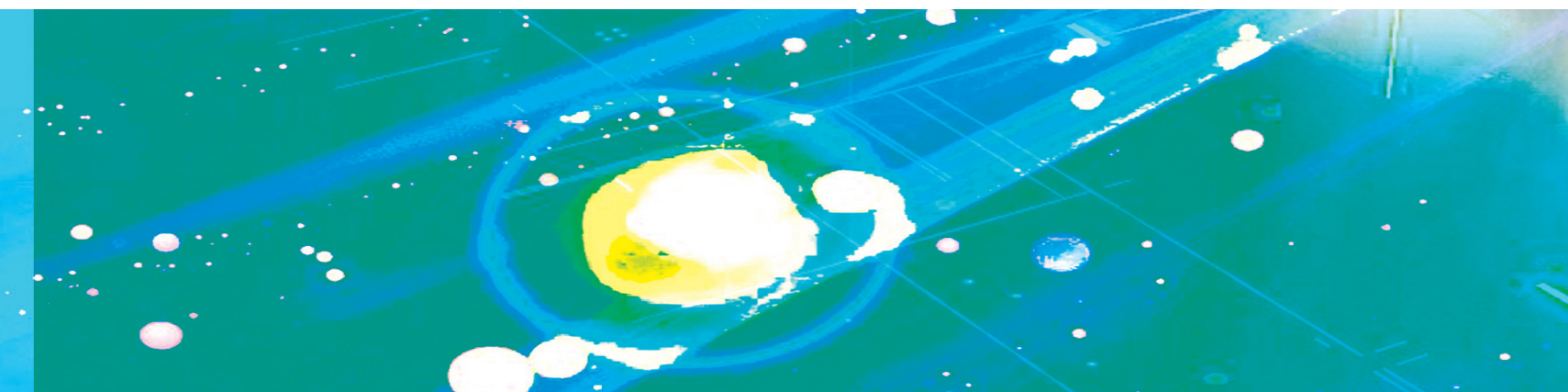
This still tells thereabout how actual the quality of the adopted documents is, as well as their correct executing and the expediency of the support measurements taken.

THE BUSINESSES COORDINATE THEIR POSITIONS

- As for Your opinion, how efficient is the activity of the "Belarus-Kazakhstan-Russia Business-Dialogue" Advisory Council?

It was announced about establishment of the "Business-Dialogue" Advisory Council attached to the Eurasian Economic Commission, - by Mr Khristenko, the EEC Chairman, on May this year, in Minsk, at the CFMZ countries-participants' business-forum passed with the Prime-Ministers' participation.

Our businessmen represented by the "Atameken Union" National Economic Chamber of Kazakhstan, the Russian businessmen represented by the Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs, - have loudly declared thereabout that there is taken and adopted rather many serious decisions and resolutions within the framework of the Customs Union, and



nowadays, - within the framework of the EEC, too; and the business, thereat, has not been completely cued in thereon. Of course, it is not exactly so, because, at a prime stage, - the industrial associations had been being involved, practically, everywhere, when establishing the Advisory Committee and the subcommittees attached to the EEC departments. Hereat, they participate in all the discussions vigorously, declare about their problems.

Another matter is therein that, really, their maximum level they deal at thereon, - is the level of an industry department and the level of a supervisory minister – an EEC body member. However, there are system-related issues concerning, for instance, the long-term priorities, or the matters within the scopes of other departments' competence, which are hardly solved at this level.

In order to study all the issues and the relevant consequences more deeply, and most importantly, to communicate directly with the EEC chief executives, - there had been established the “Business-Dialogue” Advisory Council whereinto the representatives of the “Atameken Union” National Economic Chamber of Kazakhstan and of the large business had come. In its turn, the “Atameken Union” had appointed the persons responsible for each scope from among the active and competent businessmen. Now, there appears that, on the one hand, the Advisory committees and subcommittees will function whereat the industrial associations work; and on the other hand, the “Business-Dialogue” will also function. And if we are not able to solve some issues within the frameworks of the Committee and subcommittees, then, there is available a possibility to get such issues across directly to the EEC chief executives via the “Atameken Union”.

– What is a “KAZLOGISTICS” members' position concerning the Associated Transport and Logistics Company's (ATLC's) entrance onto the market? How will it influence the private operators' business?

Primarily, it is necessary to consider that the ATLC is assumed to be oriented only to the transportations of high-capacity containers. Why is the decision on the establishment of the Associated Company – necessary and right for us? Staying between such huge markets as China and Europe, - we used to be capable to get arranged by means of our own resources and our own marketing - for the containerized transportations related to the non-large volume of goods. And after deliveries of goods to the EU countries, - we didn't use to know what to do further with such containers: we were not able to take a cargo towards Russia, since then we'd become non-desirable competitors for Russian operators,

and respectively, - there also would not be any tariff support in that case.


The situation will be changed radically when we amalgamate the pipe fitting and the container pools, as well as the marketing opportunities of the tree countries and their partners. Thereat, a problem is only one, but important: how to establish the associated company and to manage it under the equitable terms and conditions, and how to preserve the parity at the capitalizing. Such objective, at the existing of mutual good will, - is solvable. Moreover, there is available a real opportunity considerably to increase a present pool of both containers and pipe fittings in rather short terms, and already jointly. In this case, the ATLC would have all the chances to become a global participant on the surface transit market.

Does not it threaten the container private operators?

– In this case, they will be able to work on the contractual basis with this company's representatives. We should understand that the ATLC is to become a main driver of the global transit re-orienting.

Nowadays, this trend assumptions towards our ground transportation ways, - are vigorously being formed. China declares already in public about its intentions on the ‘Silk Road restarting’, as well as on the establishing of the ‘Silk Road economic belt’, - in its plans, programs and policy for the accelerated development of central and western territories. There exists a resolution of the PR China State Council for the establishing of the international continental dry-cargo port of China for the purpose of ensuring the logistics and supplies of the finished products either to east with entrance to the sea-side ports of China and farther to the countries of Asian-Pacific region, or to west – via Kazakhstan, onto markets of the CIS, Central Asia and Europe countries. We may foresee with a great part of certainty that there would be quite enough work either for small or for medium business.

The private business services nowadays, as a rule, only the interests of certain customers. It will have to either operate under the conventional lineup, or to search for the ways and partners in order to intervene, to participate in this new supply logistics.

It is necessary to understand that if we do not do it now within the CFMZ framework, - this market niche will be occupied by somebody else. An efficient economy cannot be built herein without a large market participant. Hereof, a large volume of transit will occur; and the conditions for the growth of export and import transportations will, by the nature of the case, be improved; and respectively, the market niche for national operators will be increased 

Азам БЕКТУРОВ
 Вице-министр транспорта и
 коммуникаций Республики Казахстан
Azat BEKTUROV,
 Vice-Minister of Transport and
 Communications of the Republic of
 Kazakhstan



- ОДНОЙ ИЗ НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫХ ЗАДАЧ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕЭП является развитие транспортной отрасли, от решения которой зависит реализация интеграционных приоритетов союза как в сфере обеспечения взаимной торговли, стимулирования экономического роста и занятости, так и увеличения транзитных евроазиатских перевозок грузов. К числу приоритетных объектов во всех трех странах относится железнодорожный транспорт, в сфере которого было подписано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

Согласно статье 5 Соглашения, стороны, начиная с 1 января 2015 года, обеспечивают доступ перевозчиков государств к услугам инфраструктуры с соблюдением следующих принципов: равенство требований к перевозчикам, установленных законодательством каждого из государств Сторон, обеспечение перевозчиками надлежащего технического состояния используемого ими железнодорожного подвижного состава, предоставление доступа к услугам инфраструктуры в пределах ее пропускной способности, исходя из технических и технологических возможностей, проведение в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики в сфере услуг инфраструктуры, доступность информации о перечне услуг инфраструктуры, порядке их выполнения, тарифах, плате и сборах за эти

ONE OF THE MOST ACTUAL TASKS FOR THE CFMZ states-participants is the development of transport industry whereof the solving of problems are depended on by the implementation of the union's integrative priorities both in the scope of the mutual trade ensuring, the economical growth and employment motivating, and in the scope of the increasing of the transit Euro-Asian cargo transportations. The priority objectives, within all the three countries, - include also the railway transport, in the scope of which there was signed an Agreement for Regulating the Access to the Railway Transport Services, including the tariff policy fundamental principles.

According to Article 5 of the Agreement, its Parties, since January 1, 2015, ensure the access of the transporters from the states-participants to the services of infrastructure with observance of the following principles: equity of requirements for the transporters, which were established by the each State-Party's legislations; assuring by the transporters of the proper technical condition of the railway rolling stock used by them; providing the access to the infrastructure services within the limits of its actual carrying capacity due to the engineering and technological capabilities; executing the uniform price and rate (tariff) policy towards the transporters in the scope of infrastructure services; accessibility of the information on the list of infrastructural services, on the procedure of their performing, as well as on the tariffs, rates, wages and other various payments for these services, - for all the participants of the railway transport transportation process.

**БАЗОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
 ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

\$ 500 млрд
розничного
товарооборота



9%
мировых
запасов
нефти



25%
мировых
запасов
газа



11%
мирового
экспорта
сырья



14%
экспорта
энерго-
носителей



2,4%
населения
земля



2,6%
мирового
ВВП

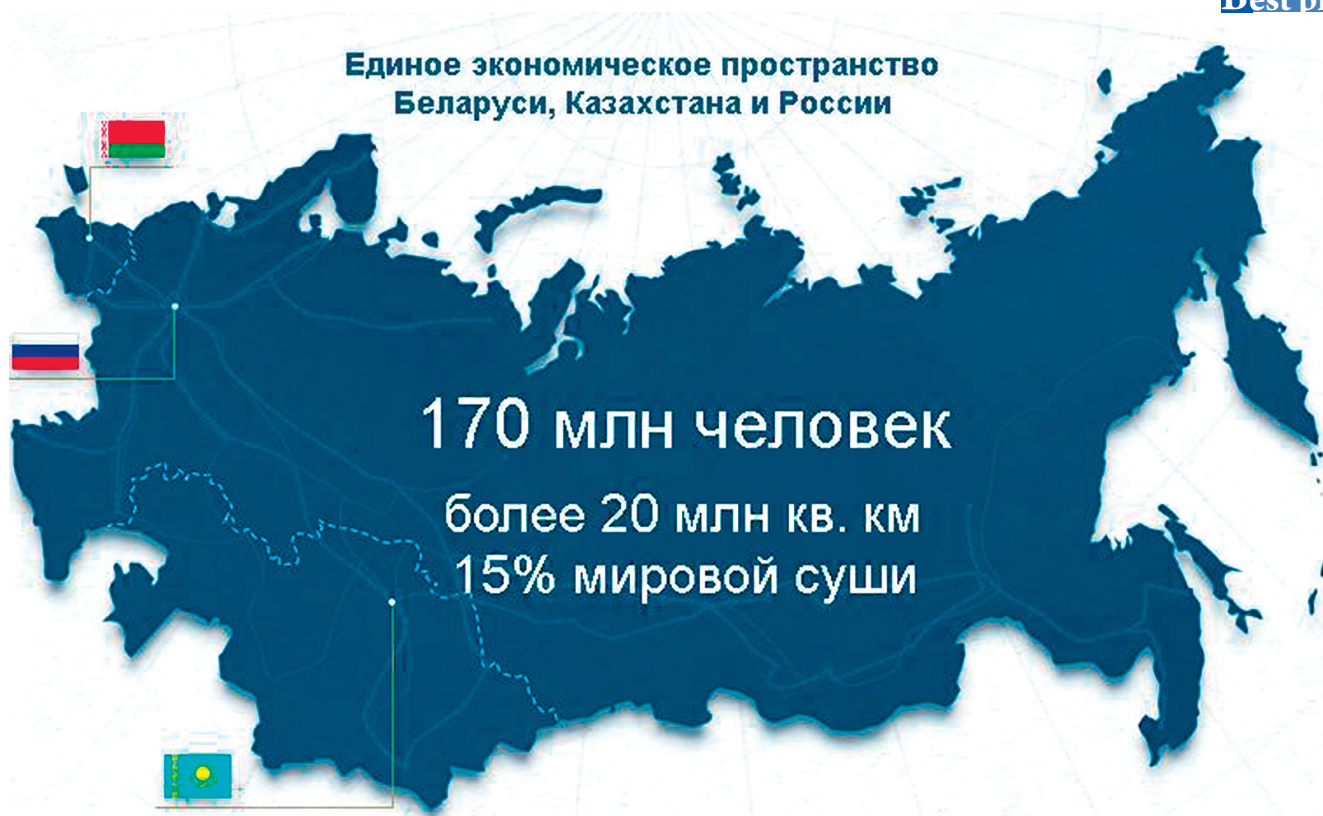


4,0%
мирового
экспорта

In accordance with the clauses 14.3 and 14.4 of the Timetable for Elaboration of Documents Purpose to the Implementation of the Agreements Establishing the CFMZ, - the Ministry has worked out the two kinds of draft regulations concerning:

- Regulations for Access to the Railway Transport Infrastructure Services within the Framework of CFMZ;
 - Regulations for Providing the Railway Transport Infrastructure Services within the Framework of CFMZ.
- For their signing, presently, the

<34



услуги для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте.

В соответствии с пунктом 14.3 и 14.4 Календарного плана разработки документов в целях реализации соглашений, формирующих ЕЭП, Министерством разработано два проекта Правил:

- Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП;
- Правила оказания услуг инфраструктуры ж/д транспорта в рамках ЕЭП.

Для их подписания в настоящее время казахстанской стороной завершены внутригосударственные процедуры.

Кроме того, для развития транспортного потенциала ЕЭП 31 мая 2012 года был заключен Меморандум о развитии транспортно-логистической системы ЕЭП и создании Объединенной транспортно-логистической компании, формирование которых будет проходить на базе дочерних компаний железных дорог стран-участниц ЕЭП.

Реализация транзитного потенциала через ЕЭП позволит достичь поставленных задач по привлечению дополнительного грузопотока на маршруте ЕС – Китай – ЕС, оптимизирует порожний пробег и так далее.

При этом доля трансказахстанских маршрутов в сравнении с транссибирским в импортно-экспортных грузопотоках через Казахстан по предварительным расчетам составит 33% (244 тыс. контейнеров), а транзит – 98% (1287 тыс. контейнеров).

Объем перевозок увеличится в 4,3 раза, а на маршруте Китай – ЕС более чем в 300 раз. Доходы для казахстанских предприятий (ОТАК) к 2020 году составят 664 млн. долл. США (в 8,1 раз). Дополнительные доходы от предоставления инфраструктуры составят 1214 млн. долл. США (в 11,1 раз). Стоимость контейнерного бизнеса к 2020 году оценивается 855 млн. долл. США. Вклад в ВВП оценивается в 5 281 млн. долл. США

Kazakhstan Party has completed all the internal state procedures.

Besides, there was made on the 31st of May 2012 a Memorandum on the Development of the CFMZ Transport and Logistics Network and on the Establishment of the Associated Transport and Logistics Company (ATLC), as-for the development of CFMZ's transport potential; the establishing of such network and company will be executed on the base of the CFMZ countries-participants' affiliated companies of railway companies.

The ATLC establishment will ensure the three countries' transport and logistics infrastructure (container business) development, being based on the uniform principles of price policy, on the interoperation of the rail rolling stock fleet, as well as on the introducing the uniform procedure of transport services over the CFMZ's territory.

The implementation of transit potential via the CFMZ's territory, - will allow to achieve the established tasks on the involving of extra freight traffic on the route of 'EU – China – EU', optimize the empty run, etc.

Thereat, a share of the trans-Kazakhstan routes will amount according to the preliminary calculations, as against the trans-Siberian rout, to 33 % of total import and export freight traffics via Kazakhstan (244 thousand containers); and the transiting will respectively amount to 98 % (1 million 287 thousand containers).

The transportation volume will increase by 4.3 times, and on the 'China – EU' route – by more than 300 times. The incomes for the ATLC's enterprises of Kazakhstan will amount by the year 2020 to 664 million US dollars (increasing by 8.1 times). The extraordinary incomes from the providing of infrastructure will amount to 1 billion 214 million US dollars (by 11.1 times). The cost value of container business is estimated by the year 2020 in an amount of 855 million US dollars. The contribution into the GDP is estimated in an amount of 5 billion 281 million US dollars.

ПЕРЕВОД НА ЭКОСТАНДАРТ «ЕВРО-4»

«Книга проблем транспортной логистики Казахстана» - это наиболее конструктивная попытка обобщить все имеющиеся на сегодняшний день вопросы, препятствующие развитию отрасли. Мы решили продолжить обсуждение наиболее острых проблем и поиск путей их решения на страницах журнала «Транс-Logistics Казахстан».

ДИРЕКТОР ТОО «РОСТ-ТРЕЙД-КОМПАНИ» – ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА САМАТ ЖУБАНОВ:

Ввод экологического стандарта «Евро-4» в первую очередь отразился на покупателях, так как возросла стоимость автомобилей и спецтехники. С точки зрения транспортной отрасли страны, можно сказать, что данное нововведение будет иметь отрицательные последствия. Взять хотя бы тот факт, что при введении стандарта на ввоз транспорта с 1 июля текущего года, для топлива минимальный стандарт «Евро-3» будет введен только с 1 января 2014 года, а «Евро-4» – с 1 января 2016 года. Следовательно, отечественные транспортные компании столкнутся с проблемой несоответствия стандарту качества горюче-смазочных материалов.

К плюсам введения стандарта «Евро-4» можно отнести снижение вредного воздействия на экологию, а также обновление и модернизацию парка автотехники Казахстана.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СТАНЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ «АВТО СЕРВИС» КУАНЫШ СУЛТАНОВ:

Главной проблемой нововведения я считаю отсутствие в стране собственного производства топлива, соответствующего ввозимым автомобилям. Ведь если эксплуатировать автомобиль стандарта Евро-4 и заправлять его некачественным бензином, то рано или поздно это приведет к поломке самого авто. К тому же, такие вещества, как бензол и сера, имеющиеся в большом количестве в Евро-2, так и будут выпускаться в

SAMAT ZHUBANOV, PRESIDENT OF "ROST-TRADE-COMPANY" – MINSK AUTOMOBILE WORKS' AUTHORIZED DEALER:

The 'Euro-4' ecological standard introduction, primarily, has had an impact on the purchasers, since the cost value of the motor vehicles and special vehicles has increased. From a point of view of the country's transport sector, it may be said that such a new introduction will result in the negative consequences. For instance, we could mention at least the fact that, at the having introduced the standard as-for the import of transport vehicles already since the 1st of July this year, - meanwhile, as-for the fuel – the minimum 'Euro-3' standard will be introduced only since the 1st of January of the year 2014, and the 'Euro-4' standard – since the 1st of January of the year 2016 respectively. Therefore, the national transport companies will face a problem of nonconformance of the POL (petroleum, oil and lubricants) to the quality standard.

Meanwhile, the reduction of harmful impact on the environment, as well as the renewal and upgrading of the Kazakhstan's motor vehicle fleet, - may be related to the positive consequences of the 'Euro-4' standard introduction.

СОГЛАСНО ПОСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН N 97 ОТ 6 ФЕВРАЛЯ 2013 ГОДА ВВОЗИМЫЕ В СТРАНУ АВТОМОБИЛИ ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ ЭКОЛОГИЧЕСКОМУ СТАНДАРТУ «ЕВРО-4». КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ ДАННУЮ ИНИЦИАТИВУ?

атмосферу. В таком случае никакого экологического эффекта нет. Экологию портят не автомобили, а бензин плохого качества.

Возможно, что при однократной заправке топливом стандарта Евро-2, выхлоп, конечно же, будет чище. Однако при постоянном использовании такого топлива машина перестает справляться, что в конечном итоге приведет к негативным последствиям, а ремонт автомобиля, произведенного для работы на бензине Евро-4, ляжет на плечи самого автовладельца.

TRANSITION TO "EURO-4" ECOSTANDARD

"Issue Book of Transport Logistics of Kazakhstan", - is the most functional essay intended to generalize all the existing issues discouraging nowadays the development of this economic sector. We decided to continue the discussion of the most severe problems and the searching for the ways of their solving in the columns of "Trans-Logistics Kazakhstan" magazine.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ АЛЕКСАНДР ВАЛГУШЕВ:

С вступлением Казахстана в Таможенный союз отечественные автоперевозчики серьезно пострадали из-за пошлин на ввозимые авто. Те грузовики, что имеются сегодня в стране, дорабатывают свой ресурс, а позволить себе пригнать из той же Европы новую, учитывая ее стоимость на Евро-4 и пошлины по таможенной очистке, может позволить себе далеко не каждый автоперевозчик. На внутреннем же рынке купить по сути нечего. Обидно, что из-за этого мы не можем раскрыть весь имеющийся в Казахстане потенциал автоперевозок.

KUANYSH SULTANOV, "AUTO SERVICE" VEHICLE SERVICE STATION REPRESENTATIVE:

The main problem related to the new standard introduction, - is, to my mind, the absence of domestic production of the fuel conforming to the imported motor vehicles, in our country. For, if operating a 'Euro-4' standard vehicle and filling it up with a petrol of low quality, - it must result, either earlier or later, in the failure of the vehicle itself. Besides, such substances as benzene, sulfur existing in 'Euro-2' in large quantities, - will still be emitted to atmosphere. In this case, there is no any positive environmental effect. The environment is usually spoiled not by the motor vehicles, but by the poor quality petrol.

Maybe, an emission would be, of course, more clear in the case of an once-occurring filling with a 'Euro-2' standard fuel. But at the constant using of such fuel, the vehicle fails to master it, and this results, finally, in the negative subsequences; meanwhile, the repairing of a vehicle manufactured for operation with a 'Euro-4' standard petrol, - will have to be made at the expense of the vehicle owner itself.

**IN ACCORDANCE WITH THE RESOLUTION
OF GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
KAZAKHSTAN NO. 97 DATED FEBRUARY 6,
2013, - THE MOTOR VEHICLES IMPORTED
TO THE COUNTRY, SHALL CORRESPOND TO
'EURO-4' ECOLOGICAL STANDARD. HOW DO
YOU ASSESS THIS LEGISLATION?**

ALEXANDER VALGUSHEV, INDIVIDUAL ENTREPRENEUR

After the Kazakhstan's joining the Customs Union, our domestic transporters have come to a serious harm because of the duties for the imported motor vehicles. The lorries available nowadays in the country, are gradually getting over-aged; but rather few highway transporters are capable to drive

home a new vehicle, with regard to its cost value for the 'Euro-4' standard conformance and for the customs clearance duties. Meanwhile, essentially nothing is available to be bought on the domestic market. It is a pity that thereupon we cannot get developed all the highway transportation potential virtually existing in Kazakhstan.

ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ТОО «VOLVO GROUP KAZAKHSTAN» ДАНИЯР ИСМУРАТОВ:

– Введение нового экологического стандарта «Евро-4» поставит заслон ввозу неэкологичных грузовиков стандарта «Евро-3», «Евро-2», «Евро-1». Эти автомашины в основной своей массе были произведены в конце 1990-х – начале 2000-х годов. Понятно, что они уже давно выработали свой ресурс и на сегодняшний день не отвечают высоким экологическим стандартам.

Однако введение нового стандарта несильно отразилось на перевозчиках, потому что они в большинстве своем уже ввозили автомобили «Евро-4» и «Евро-5». Объем импорта автомашин «Евро-3» и «Евро-2» был не настолько велик в последние годы. В основном – это старые российские «КАМАЗы» и грузовики китайских производителей, которые в погоне за удешевлением устанавливают неэкологичные двигатели.

Что касается плюсов введения экологического стандарта «Евро-4», то здесь нужно упомянуть о следующем факторе. Как Вы знаете, чем экологичнее у тебя грузовик, тем легче получить разрешение на перевозку. К примеру, при перевозке груза в Европу получить разрешение на машину, соответствующую стандарту «Евро-5», намного проще, чем на машину «Евро-3». Ведь другие страны также защищают свою окружающую среду путем введения подобных экологических барьеров. Тем самым мы подталкиваем казахстанских перевозчиков к покупке более экологичного автотранспорта.

Главной проблемой является то, что введение нового экологического стандарта и повышение качества топлива правительством не синхронизировано. С точки зрения защиты экологии мы стараемся соответствовать международным стандартам, но производство соответствующего топлива запаздывает. Насколько я знаю, в стране только сейчас планируется введение топлива Евро-3. По этой причине в настоящее время многие перевозчики заправляются в России, где качество топлива выше.

Сегодня соответствие экологическому стандарту проверяется при импорте автомобилей, но это никак не фиксируется на казахстанских дорогах. То есть, на мой взгляд, транспортная полиция на экологических постах должна также проверять соответствие выхлопа, потому что на бумаге это может быть машина Евро-5, но если за машиной не следить, не проходить своевременное сервисное обслуживание, топливная аппаратура, дополнительные катализаторы выйдут из строя. Это приведет к тому, что в конечном итоге машина фактически будет работать в режиме Евро-3

DANIYAR ISMURATOV, "VOLVO GROUP KAZAKHSTAN" LLP'S LOAD-CARRYING VEHICLE SALES DIRECTOR:

-Introduction of the 'Euro-4' new ecological standard will hinder the import of non-eco-friendly load-carrying vehicles of the 'Euro-3', 'Euro-2', 'Euro-1' standards. These motor vehicles were mostly produced at the end of 1990s and at the beginning of 2000s. It is clear that they had been over-aged long time ago, and presently, they don't conform to the high ecological standards.

However, the new standard introduction did not have a strong impact on the transport operators, since most of them have already been importing the motor vehicles of 'Euro-4' and 'Euro-5' standards. The volume of imports of the 'Euro-3' and 'Euro-2' standard motor vehicles has not been too large for some recent years. Mostly, there were the old versions of Russian 'KamAZ' load-carrying vehicles and the lorries of the Chinese manufacturers who install the non-eco-friendly engines into their vehicles, being in chase of the getting their products cheaper.

As-for the positive aspects of the 'Euro-4' ecological standard introduction, we should mention herein the forthcoming factor. As commonly known, the more eco-friendly lorry you have, the easier to get obtained a license for transportation it is. E.g., at transporting a cargo to Europe, it is much more simply to get obtained a license

for a vehicle conforming the 'Euro-5' standard, than that for a vehicle of the 'Euro-3' standard. For, the other countries protect their environment, too, by introducing the similar ecological barriers. Thereby, we stimulate the Kazakhstan's transport operators to purchase more eco-friendly motor transport.

The main problem is that the introducing of the new ecological standard and the increasing of the fuel's quality – are not synchronized by the government. From a point of view of the environment protection issue, we try to conform to the international standards, but thereat, the producing of the conforming fuel – is too late. As far as I know, the introduction of the 'Euro-3' standard for fuel, - is only being planned nowadays. Thereupon, presently, many transporters fill up in Russia where the fuel quality is higher. As for today, the conformance to ecological standard is controlled at the importing of motor vehicles, but this is not fixed anyway right on the motor roads of Kazakhstan. I.e., as I think, the transport police should also inspect the fuel emission conformance at its eco-posts; since it can be a 'Euro-5' standard vehicle on the official papers, but, if not maintaining the vehicle in a proper way, not passing the timely servicing, - the fuel system equipment and the auxiliary CATs will fail out. It will result therein that finally, the vehicle would run substantially in the 'Euro-3' standard mode.



COUNTRY OF CONSIGNMENT OF MOTOR VEHICLE AND/OR MOTOR THERETO СТРАНА ПРОИСХОЖДЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ИЛИ ДВИГАТЕЛЯ К НИМ	YOMS OF THE VEHICLES CONFORMING TO THE EMISSION STANDARD REQUIREMENTS ГОДЫ ВЫПУСКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ КЛАССОВ			
	Standard-2 Класс-2	Standard-3 Класс-3	Standard-4 Класс-4	Standard-5 Класс-5
A member country of the European Union*, petrol engines Входящая в Европейский союз*, бензиновые двигатели	1997-2000	2001-2004	2005-August 2009	Category M _{1-3/} N ₁ – Sept.2009 and later Категория M _{1-3/} N ₁ – Сент.2009 и позже
				Category N ₂ – Sept.2010 and later Категория N ₂ – Сент.2010 и позже
				Category N ₃ – Octob.2008 and later Категория N ₃ – Октяб.2008 и позже
A member country of the European Union*, diesel engines Входящая в Европейский союз*, дизели	1997-2001	2002-2004	2005-August 2009	Category M _{1-3/} N ₁ – Sept.2009 and later Категория M _{1-3/} N ₁ – Сент.2009 и позже
				Category N ₂ – Sept. 2010 and later Категория N ₂ – Сент. 2010 и позже
				Category N ₃ – October 2008 and later Категория N ₃ – Октяб.2008 и позже
USA / США	1996-2000	2001-2005	2006 and later 2006 и позже	-
Japan / Япония	1998-2004	2005-2010	2010 and later 2010 и позже	-
Canada / Канада	2001-2003	2004	-	-
India / Индия	2005-2009	2010	-	-
Malaysia / Малайзия	2003	-	-	-
China / Китай	2004-2007	2008	Category M ₁ – January 2012 and later	-
Korea / Корея	2001-2002	2003-2005	2006 and later	-
Russia / Россия	2006-2007	2008-2009	2010	-
Uzbekistan / Узбекистан	2007-2009	-	-	-
Belarus / Беларусь	2007	2008	-	-
Ukraine / Украина	Category M -2006 Category N -2007	-	-	-

КАТЕГОРИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:

M1, M2, M3, N1, N2 и N3 – это автотранспортные средства для перевозки пассажиров и грузов, оборудованные двигателями внутреннего сгорания, разрешенная максимальная масса которых составляет более 400 кг и (или) максимальная скорость превышает 50 км/ч.

M1 – для перевозки пассажиров (автотранспортные средства, имеющие не более восьми мест для сидения, кроме водителя),

M2 – то же (автотранспортные средства, имеющие более восьми мест для сидения, кроме водителя), разрешенной максимальной массой до 5 тонн,

M3 – то же (автотранспортные средства, имеющие более восьми мест для сидения, кроме водителя), разрешенной максимальной массой более 5 тонн,

N1 – для перевозки грузов, где разрешенная максимальная масса до 3,5 тонн,

N2 – для перевозки грузов, где разрешенная максимальная масса от 3,5 тонн до 12 тонн,

N3 – для перевозки грузов, где разрешенная максимальная масса свыше 12 тонн.

THE MOTOR VEHICLES' CATEGORIES:

M1, M2, M3, N1, N2 and N3 are the motor vehicles for passenger and goods transportation, equipped with the internal-combustion engines whose maximum laden weight amounts to over 400 kg and/or maximum speed exceeds 50 km/h.

M1 – for passenger transportation (motor vehicles with no more than eight seating spaces but driver),

M2 – the same (motor vehicles with more than eight seating spaces but driver), with GVWR (Gross Vehicle Weight Rating) to 5 tons,

M3 – the same (motor vehicles with more than eight seating spaces but driver), with GVWR over 5 tons,

N1 – for goods transportation, with GVWR to 3.5 tons,

N2 – for goods transportation, with GVWR 3.5 tons to 12 tons,

N3 – for goods transportation, with GVWR over 12 tons.

Даурен МОЛДАХМЕТОВ

Дополнительную информацию о «Книге проблем транспортной логистике РК» Вы можете найти на едином портале логистики Казахстана <http://www.kazlogistics.kz/>

Dauren MOLDAKHMETOV

Look for more information on the "Issue Book of Transport Logistics of Kazakhstan" at the unified portal for logistics of Kazakhstan <http://www.kazlogistics.kz/>

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

На 25-м заседании Совета иностранных инвесторов, прошедшем 22 мая 2012 года, Президент Республики Казахстан Назарбаев Н.А. объявил о начале масштабного проекта «Новый Шёлковый путь»: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией... Первое – это выгодное географическое положение; второе – постоянный рост грузопотоков; третье – прямой доступ к рынкам стран Таможенного союза и четвёртое – благоприятный инвестиционный климат... конкурентное преимущество проекта «Новый Шёлковый путь», которое будет основано на реализации «принципа 5С» – скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. В результате их территориальной и функциональной взаимосвязки должен возникнуть синергетический эффект». О важности реализации проекта «Новый Шёлковый путь» Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин, посетивший Казахстан с государственным визитом 6-8 сентября текущего года, заявил, что в зоне «Шелкового пути» проживает 3 млрд. человек, местный региональный рынок является беспрецедентным по своим масштабам и потенциалу. Он призвал соответствующие стороны к устранению барьеров для упрощения торгово-инвестиционной деятельности. Также он отметил, что Китаю и Казахстану нужно создать «экономический коридор Шелкового пути».

На сегодняшний день основными вызовами транспортно-логистической системы Казахстана являются транснационализация мирового рынка, наращивание экспортного и транзитного потенциала РК и налаживание роста конкурентоспособности альтернативных маршрутов. Основа повышения эффективности производственно-экономической деятельности Казахстана заключается в усилении интермодальности системы, усложнении цепочек поставок, диверсификации экономики и обеспечении недискриминационного доступа казахстанской продукции на глобальные рынки.



Erkhata ISKALIEV
генеральный директор Союза
транспортников Казахстана
«KAZLOGISTICS»

Erkhata ISKALIEV,
the Director General of the
“KAZLOGISTICS” Transporters’
Union of Kazakhstan

Mr. Nursultan Nazarbayev, the President of the Republic of Kazakhstan, has announced about the startup of “The New Silk Road” large-scale project at the 25th session of the Council of Foreign Investors on the 22nd of May 2012; thereat, Mr. President said: “Kazakhstan shall resurrect its historical role, and become the largest business and transit hub of the Central-Asian region, such a unique ‘bridge’ between Europe and Asia... First, it is a favorable geographic position; second, it is a constant freight traffic growth; third, it is a direct access onto the Customs Union countries’ markets; and fourth, it is a favorable investment climate, ... a competitive advantage of “The New Silk Road” project, which is to be grounded on the so called ‘5C Principle’ implementation, - this principle includes into itself such five items as rapidity, service, worthiness, integrity and stableness, as all such five definitions begin in the Russian language from the letter ‘C’. A synergetic effect must occur as a result of their territorial and functional mutual agreement...”. Mr. Xi Jinping, the President of the PR China, having visited Kazakhstan with a state visit on September 6 to 8 this year, - has declared thereon that there are 3 billion people inhabiting “The Silk Road” zone, and that the local regional market is an unprecedented one in its volume, scale and potential. He appealed to the referred parties for the eliminating of barriers in order to simplify the trade and investment activities. Also, he noticed that Kazakhstan and China need to form ‘The Silk Road Economic Corridor’.

As for today, the main challenges of the Kazakhstan’s transport and logistics system are such as: the global market transnationalization, the inducing of export and transit potentials of the RK, and the arranging of the competitive ability growth for the alternative routes. The basement of the Kazakhstan’s production and economic activity efficiency increase, - consists in the strengthening of the system intermodality, the complicating of the supply chains, the diversifying of economy, as well as in the assuring of a non-discriminative access for the Kazakhstan products onto the global markets.

Kazakhstan takes a geostrategic position in Eurasia, having access onto both neighboring and distant markets. This imposes a challenge for the transport and logistics system development. The Kazakhstan’s decision to resurrect The Great Silk Road’s route, - became an important step on the way to the being-up to such a challenge. All the conditions have matured for that; as well as there exist such assumptions as a vigorous development of the transit traffic between Asia and Europe, wherein a share of the PR China amounts to 50 % of the goods turnover, and also an elaborating of the common transport strategy (“The Great Leap”) and of the ‘Go West’ Program for the Accelerated Development of Western Provinces of the PR China, particularly, Xinjiang Uygur Autonomous Region.

It is commonly known that the trade volume between the EU and the PR of China amounted to over 526 billion US

The
New
Road SilkECONOMIC
CORRIDOR

Казахстан занимает геостратегическое положение в Евразии, имея доступ как к близлежащим, так и отдаленным рынкам. Это диктует вызов развитию транспортно-логистической системы. Важным шагом на пути к этой цели стало решение Казахстана возродить маршрут Великого Шелкового пути. Для этого созрели все условия и существуют такие предпосылки, как бурное развитие транзитного потока между Азией и Европой, где на долю КНР приходится 50% товарооборота, разработка единой транспортной стратегии («Большой скачок») и Программы ускоренного развития западных провинций КНР «Go West», а именно Синьцзян-Уйгурского автономного района.

Известно, что в 2010 году объем торговли между ЕС и КНР составил более 526 млрд. долларов США. Доля Казахстана при этом сравнительно мала. Учитывая то, что Казахстан выступает узловым пунктом соединения Евразии со Средним Востоком, необходимо создать все условия для развития «Нового Шелкового пути».

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ МАРШРУТ «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Основной шаг к восстановлению маршрута Шелкового пути – развитие казахстанского транзита. Стратегическая цель на сегодняшний день – это формирование маршрута зоны Таможенного союза, транспортно-логистической базы для развития хозяйственных связей внутри Единого экономического пространства.

Основной грузопоток по Новому Шелковому пути будет осуществляться с Востока на Запад. Западные и центральные провинции Китая находятся на прямом сообщении с ЕС по железнодорожному маршруту через станцию Достык. На сегодняшний день доставка грузов в Европу по железной дороге осуществляется в среднем в 2-3 раза быстрее чем по морю, что является значительным конкурентным преимуществом для транспортировки товаров, критичных к скорости доставки до прилавка или сборочного производства. Кроме того, транспортная инфраструктура Восточного Китая (ж/д сообщение с морскими портами, речное сообщение по Янцзы) сильно перегружена, что ведет к увеличению времени на перевозку грузов из Западных и Центральных провинций по морю.

В проекте «Новый Шелковый путь» должны участвовать игроки всех форм собственности. Правительством РК утвержден Комплексный план мероприятий по реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь». Министерство транспорта и коммуникаций определено общим координатором для реализации задач по развитию транспортно-логистической системы, АО «НК «КТЖ» – логистическим оператором. АО «НК «КТЖ» – база для формирования мультимодального логистического оператора транснацио-

dollars in 2010. The Kazakhstan's share is thereat comparably small. Taking into consideration that Kazakhstan acts as a junction point of communicating Eurasia with the Middle East, - it is necessary to form all the conditions for "The New Silk Road" development.

“THE NEW SILK ROAD” POTENTIAL ROUTE

The main step to the renewing of "The Silk Road" route, - is the Kazakhstan's transit development. The strategic goal as for today, - is to establish the route of the Customs Union zone, to form a transport and logistics basement for the economic ties' development within the Common Free Market Zone. The major freight traffic over "The New Silk Road" will be executed from East to West. The western and central provinces of China are positioned over the direct communication line with the EU on the railway route via Dostyk station. As for today, the cargo supply to Europe over the railways, - is averagely executed by 2 to 3 times faster than such over the sea; and it constitute a significant competitive advantage for transportation of the goods critical as-for theirsupply traffic to the market stall or to the assembly plant. Moreover, the East China transport infrastructure (railway communication with the sea ports, inland waterborne communication over the Yangtze river) is too overloaded, that results in the increasing of the amount of time spent for transportation of cargos from the western and eastern provinces by sea.

The market players of all forms of ownership, shall participate in the "New Silk Road" project. The government of the RK has approved an integrated schedule of measures for the "Kazakhstan - New Silk Road" project execution. The Ministry of Transport and Communications has been defined as the general coordinator for execution the tasks and objectives on the transport and logistics network development, the "Kazakhstan temirzholy National Company" JSC, - as the logistics operator. Such "KTZ NC" JSC, - is a basement for the establishing of a transnational caliber multimodal logistics operator with a complete range of assets and competences, which is capable to integrate the whole supply chain. Also, such national railway company is an intermediate party to facilitate co-operation between the business structures and the governmental bodies and authorities for solving all the issues and problems arising thereby.

With purposes of an integrated approach to the solving of the objective defined by the Head of State in his resolution on the establishing of Kazakhstan as a commercial, logistics and business hub of the region by the year 2016; as well as in order to observe the interest balance of all the transports' entities, - there had been established the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan. The union was established to amalgamate the public transport associations, the logistics centers, the enterprises of motor vehicle, air-, marine and railway transports of Kazakhstan. The co-operation with the governmental bodies and authorities, and primarily, with the Ministry of Transport

Зап. и Центр. провинции Китая тяготеют к ЖД коридору через ЕЭП; сроки доставки в 2-3 раза ниже чем по морю

Индустриальные хабы Зап. и Центр. провинций и ключевые транспортные артерии Китая



Сравнение маршрутов из Чунцина в Дуйсбург

	Расстояние	Время	Цена
По морю	~ 20 000 км	45-60 сут.	\$5 600
По ж/д через Дуйстик	~10 700 км.	21 сут. 16-17 сут. (после оптимиз.)	\$9 200 \$8 100 (после оптимиз.)
По ж/д через Забайкальск	~ 12 800 км.	32 сут.	\$ 11 200

 Выгоднее

нального масштаба с полным спектром активов и компетенций, способная интегрировать всю цепочку доставки. Также национальная компания является посредником между бизнес-структурами и государственными органами по решению возникших вопросов и проблем.

В целях комплексного подхода к решению задачи, обозначенной Главой государства в постановлении 2016 года о становлении Казахстана как торгово-логистического делового хаба региона, а также для соблюдения баланса интересов субъектов всех видов транспорта создан Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS». Союз создан для объединения общественных транспортных ассоциаций, логистических центров, предприятий авто-, авиа-, морского и железнодорожного транспорта Казахстана. Одной из задач Союза является взаимодействие с государственными органами и прежде всего с Министерством транспорта и коммуникаций РК.

В мае 2013 года Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» был подписан План совместных действий между Союзом и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, который основывался на **Книге Проблем** всех видов транспорта, сформированной Союзом в декабре 2012-го. Это механизм системной обработки проблем, сбор информации, требующей государственного реагирования, текущий мониторинг проблем и их факторный анализ с выносом в рабочие органы Союза для причинно-следственного выяснения и выработки необходимых рекомендаций по кадровым, нормативным и организационным решениям. Данные материалы систематизируются для проведения комплексного анализа необходимости внесения в нормативную базу соответствующих изменений и разработки новых нормативных актов.

and Communications of the RK, - is one of the Union's tasks. In May 2013, - the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan had signed the Joint Operating Plan for interaction between the Union and the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan, which is grounded on the all transports' **Issue Book** formed by the Union in December 2012. It is an issue elaboration system-based mechanism, as well as a collection of data and information demanding for a governmental response; and also, it is a current monitoring of issues and problems, and their factorial analysis with their presenting to the Union's working bodies for their cause-effect clearing-up and for the elaborating of necessary recommendations on the personnel-related, regulatory and organizational solutions. These data are systemized for making an integrated analysis of a necessity for introducing the relevant amendments into the legal and regulatory framework, and for elaborating the new regulatory and legal acts. Only such a punctual approach would serve as a basement for confidence to the business-structures' operations in the field of transport and logistics, would give a confidence boost to the consumers and to the cargo transporters as-for the reliability of their services provided on the market.

Pursuant to the approved Schedule, - there had been being passed the offsite meetings of the working parties on all the scopes of transport (such as railway, motor vehicle, air-, marine, inland waterborne transports, and the scope of logistics) in the cities of Pavlodar, Astana, Aktau, Atyrau and Almaty in the period of August 27 to September 24 this year. In addition to the Issue Book contents, - the working parties had raised several transport industry-related severe issues demanding for an immediate solving. **The inland waterborne transport** issues include an acute available water supply shortage of the Ural river, an urgency for executing the dredging operations on the Ural-Caspian canal

В соответствии с утвержденным Планом в период с 27 августа по 24 сентября т.г. в городах Павлодар, Астана, Актау, Атырау, Алматы были проведены выездные заседания рабочих групп по всем направлениям транспорта. В дополнение к содержанию Книги проблем был поднят ряд острых вопросов в транспортной отрасли, требующих немедленного решения.

Проблемы речного транспорта включают в себя острый дефицит водообеспеченности реки Урал, срочность проведения дноуглубительных работ на Урало-Каспийском канале и на реке Иртыш, сложность осуществления судоходства, недостаток специалистов в отрасли и полный физический износ государственного технического флота.

В сфере **морского транспорта** отмечается необходимость введения Морской администрации порта, совершенствования отраслевого законодательства и приведение его в соответствие с международными требованиями; всестороннего изучения перевозки транспортных грузов от речного порта Атырау до Азовского моря и Центральных регионов России и обратно, с учетом сроков и стоимости перевозок, специализации судов и сроков навигации. Также имеет место быть отсутствие государственного регулирования в морских портах РК, системы дальней идентификации и контроля местоположения судов (LRT). Вместе с тем подготовка кадров в вузах Казахстана требует доработки, приведения в соответствие международному уровню и создания в Актау центра по подготовке профессиональных кадров для морского транспорта. Сдерживающим фактором является отсутствие страны в «белом списке», согласно Конвенции ИМО дающей право готовить специалистов для морского транспорта в Казахстане.

Существуют проблемы и в **гражданской авиации**: подготовка кадров, отсутствие финансирования внедрения международных авиационных стандартов «EFreight», обеспечения поставки топлива всем аэропортам Казахстана без посредников и поддержки конкурентоспособности РК на рынке обслуживания международных грузовых авиаперевозок. Особую обеспокоенность казахстанских компаний вызывает принятие Коллегией Евразийской экономической комиссии ограничивающих конкурентоспособность республики документов, связанных с ввозом и транзитом товаров, поступающих с территории Таможенного союза на территорию Республики Казахстан.

Актуальным является **становление казахстанского бренда автомобильных перевозчиков**, серьезность проблем автомобильного транспорта в инфраструктуре и насущность их решения, в частности, вопрос защиты рынка международных автомобильных перевозок. Не обеспечивается эффективный транспортный контроль над автотранспортными средствами, следующими в Казахстан. Следовательно, казахстанский рынок транспортных услуг захватывается иностранными операторами, нарушаются принципы добросовестной конкуренции, что наносит значительный социально-экономический ущерб стране. В целях защиты национального рынка автомобильных перевозок Комитету транспортного контроля МТК РК необходимо принять меры по усилению контроля над проездом всех иностранных транспортных средств через территорию РК.

Особую озабоченность вызывает конкурентоспособность отечественных международных автоперевозчиков.

and on the Irtysh river; as well as a complicity of the navigation executing, a lack of the industry-related professionals and a complete physical depreciation of the governmentally-owned industrial ships and Dredging and Reclamation Craft. The development of the Ural and the Irtysh rivers in the transport, commercial and environmental scopes, - is also necessary.

In the scope of **marine transport**, - there is noticed a necessity of introducing the Port-Side Maritime Administration, of improving the industry-related legislation and of its bringing to the conformance with international requirements; as well as the necessity of a comprehensive studying of the freight transportation from Atyrau inland waterborne harbor to Azov Sea and Russia's central regions, and backwards, - taking into account the transportations' time periods and cost value, the vessels' specialization, and the navigation periods. There also exists an absence of the state regulating in the sea ports of the RK, as well as of a Long Range Identification and Tracking System for the vessels (LRIT). The absence of our country in the so called 'white list' providing a right, according to the IMO Convention, to train the marine transport professionals in Kazakhstan, - is also being a restraining factor.

There also exist the problems in the scope of **civil aviation**, - such as the personnel training issue, the absence of funding for the introducing of the 'EFreight' international aviation standards, the absence of fuel supply to all the Kazakhstan's airports without intermediate parties, as well as the absence of support for the RK's competitive ability on the international air-freight operation servicing market. The adoption by the Eurasian Economic Commission Board of the regulatory documents restricting the republic's competitive ability in relation to the coming-in and transiting of the goods coming from the Customs Union area onto the territory of the Republic of Kazakhstan, - evokes an especial disquietude of the Kazakhstan companies.

The establishing of the Kazakhstan's highway transporters' brand, as well as the severity of the motor-vehicle transport infrastructure problems and the urgency of their solving, particularly, the issue of the international highway transportation market protection, - are being actual. An effective transport control for the motor transport vehicles coursing into Kazakhstan, - is not assured. Subsequently, the Kazakhstan transport service market is captured by the foreign operators; the principles of fair competition are breached, what makes a considerable social and economic damage to the country. With purposes of the national highway transportation market protection, - the Transport Control Committee of the Ministry of Transport and Communications of the RK should take measures for strengthening the control over the passage of all foreign transport vehicles via the RK's territory.

The competitive ability of the national transporters providing the **international highway transportation services**, - evokes a peculiar anxiety. The rolling stock is staying in an unsatisfactory condition, because it has not been renovated, in practice, since the year 2009. It is connected thereupon that the Eurasian Economic Commission had cancelled the zero-rates for customs duties for acquisition of the load-carrying vehicles from the third countries.

Among the problems of **railway transport**, - there is noticed an absence of an authorized authority over the Kazakhstan's territory as-for the certification of technical condition of the containers; as-for the eliminating of inaccuracies of the calculation procedure for the cost value and scope of service; as-for the observance of terms for the operations on the re-loading; and also as-for the assurance of safety of the goods being transported, and as-for the eliminating of the delays at the car spotting.

Парк подвижного состава находится в неудовлетворительном состоянии, так как с 2009 года практически не обновлялся. Это связано с тем, что Евразийской экономической комиссией были отменены нулевые таможенные пошлины на приобретение грузовых автомобилей из третьих стран.

Среди проблем железнодорожного транспорта отмечается отсутствие на территории Казахстана уполномоченного органа по освидетельствованию технического состояния контейнеров, устранению неточности методики расчетов стоимости и состава услуг, соблюдению сроков работ по перегрузу и обеспечению сохранности перевозимых грузов, ликвидации задержек при подаче вагонов под погрузку.

В свете реализации инфраструктурных проектов ТРАСЕКА – международного транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» в РК прорабатывается проект «SilkWind». Этот проект представляет собой консолидацию усилий четырех стран-участниц ТРАСЕКА – Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции – на пути к повышению конкурентоспособности мультимодального коридора ТРАСЕКА. Казахстанской же стороной предлагается запуск проекта по организации блок-поезда «SilkWind» на маршруте «Достык/Алтынколь – Жезказган – порт Актау – порт Баку – Тбилиси – Карс».

Результатом успешного реформирования железнодорожной отрасли является привлечение транзитных грузов на пилотные пропуски контейнерных поездов по направлению Восток – Запад. В текущем году запущены регулярные контейнерные поезда по маршрутам Чэнду – Лодзь, Ухань – Пардубице, и в частности оформление грузов контейнерного поезда Чунцин – Дуйсбург теперь занимает 1,5 часа через станцию Достык. Запущена система электронного взаимодействия между КТК МФ РК и АО «НК «ҚТЖ» в рамках инструмента «Достык – Зеленый коридор» и «Электронный поезд» (процедура предварительного информирования о грузах).

К числу инструментов по решению проблем относятся:

- создание рабочих групп в формате Круглых столов по регионам,
- проведение совещаний, вынесение и обсуждение проблемных вопросов, последующее систематизирование их в протоколах,
- открытие Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»,
- создание транспортно-логистического журнала «TransLogistics» и информационно-аналитического портала «www.kazlogistics.kz», где размещается Общественный центр «НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ НА ТРАНСПОРТЕ»;
- проведение скрытых исследований рынка по принципу «MISTERYSHOPPING», разработка и периодическое обновление Книги проблем для каждого вида транспорта. Еще одной площадкой для продвижения идеи «Нового Шелкового пути» является инфо-

Regarding to the execution of infrastructural projects of the TRACECA – the ‘Europe – Caucasus - Asia’ international transport corridor, - there is being elaborated the ‘SilkWind’ project in the RK. This project constitutes a concerted action of the four TRACECA participant countries, such as Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Turkey, - on their way to the increasing of the TRACECA multimodal corridor competitive ability. Meanwhile, the Kazakhstan party offers the launching of the ‘SilkWind’ project on the space-interval system arrangement for trains on the ‘Dostyk/Altynkol – Zhezkazgan – Aktau port – Baku port – Tbilisi – Carse’ route.

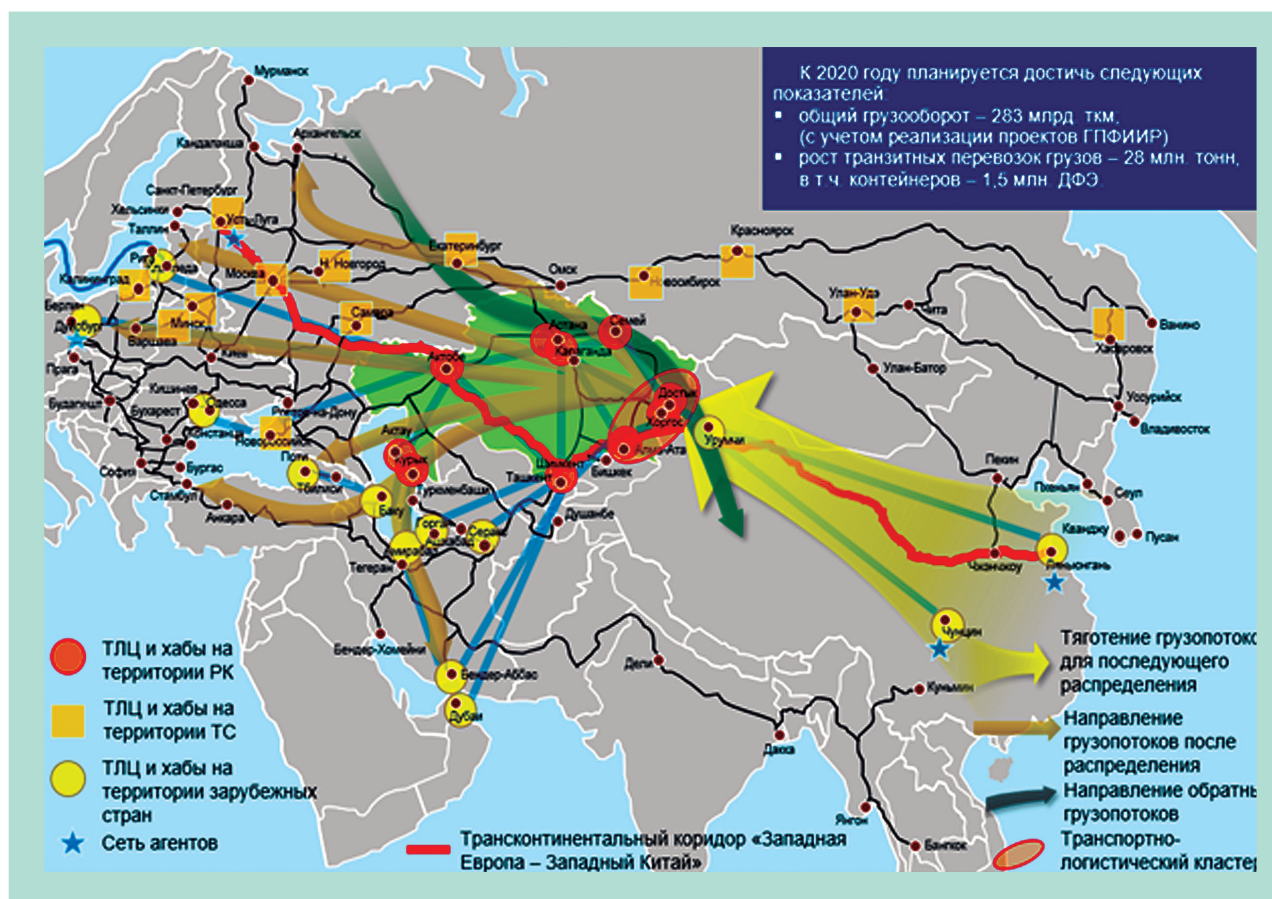
The attraction of transit cargos onto the pilot clearings for container trains over the ‘East-West’ direction, - is a result of the successful reforming of railway industry. Within the current year, - there have been launched the regular container trains on such routes as ‘Chengdu-Lodz’, ‘Wuhan-Pardubice’; and this way, in particular, the ‘Chungking-Duisburg’ container train’s cargo execution takes now 1.5 hours via Dostyk station. A system of electronic interaction between the Customs Control Committee of the Finance Ministry of the RK and the “KTZ NC” JSC, - had been launched within the framework of such instruments as the ‘Dostyk – Green Corridor’, and the ‘Electronic Train’ (a procedure of the preliminary distribution of the information on the goods and cargos). It is important to notice the ‘Electronic Train’ advantages, such as high travel speed and execution of cargo transportations in the terms required. All these are the indicators of a high level of stableness and service, what invokes itself a great interest and a confidential attitude of the consignors.

The instruments for the solving of issues, include:

- forming the working parties over the regions in the ‘Roundtable’ format;
- passing the meetings, presenting and discussing the problem issues, their forthcoming systemizing in the relevant minutes;
- setting-up the ‘KAZLOGISTICS’ equity common trust fund;
- establishing the ‘TransLogistics’ magazine concerning the issue-sof transportand logistics, creatingthe ‘www.kazlogistics.kz’ informational and analytical portal whereat the ‘TRANSPORT PEOPLE’S CONTROL’ public center stays, which is intended for the transparent passing of the public consultations, for the disputing of arguable issues on all the transports, and for the opportunity of direct access for customers and all participants of the transporting and logistic process with purposes of their applying to the Union on the matters of violations or nonfeasance of the competent state bodies and authorities;
- arranging the virtual market researches under the ‘MISTERY SHOPPING’ principle, aswellas the elaborating and periodic refreshing of the Issue Book for each transport wherein there are reflected all the current transport development issues, all the factors impacting on the occurrence of this or that issue, the ways for solving and the relevant responsible parties.

Another site for promotion of the ‘New Silk Road’ concept is the ‘G-Global’ info-communicative platform having a strategic importance for amalgamation of all the initiatives of the Head of State into a uniform ‘Megaproject’. Within the framework of such global project, - “The NewSilk Road” resurrection is a rather practicable instrument for integration of various Europe and Asia countries, whereat Kazakhstan is interested not only in the transport and logistics infrastructure development, but what

В проекте «Новый Шелковый путь» должны участвовать игроки всех форм собственности



коммуникативная платформа G-Global, которая имеет стратегическое значение для объединения инициатив Главы государства в единый «Мегапроект». В рамках данного глобального проекта возрождение Нового Шелкового пути является весьма практичным инструментом для интеграции различных стран Европы и Азии, где Казахстан заинтересован не просто в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, но самое главное в создании возможности для стран Европы и Азии в эффективной торговле и обмене через «Новый Шелковый путь».

Идея «Нового Шелкового пути» находится в постоянном поиске и диалоге. Для этого используются различные инструменты, одним из которых является проведение международных форумов. 7-8 ноября 2013 года в г. Астана проходит II Международный транспортно-логистический бизнес-форум под аналогичным названием «Новый Шелковый путь». Проведение форума служит открытой площадкой для взаимодействия с международными игроками. Это возможность презентовать транспортно-логистический потенциал страны с отражением проблем и путей их решения, что вызовет доверие к маршруту, технологиям и менеджменту.

Общая концепция возрождения статуса Шелкового пути в Казахстане базируется на установлении глобального доверия к проекту «Новый Шелковый путь». Цели можно добиться, лишь объединив усилия всех участников, работая как единое целое. Концентрация сил послужит основой для наращивания транзитных грузопотоков и признания мировым сообществом Казахстана как основного логистического хаба Центральной Азии. В единстве – сила!

is more, in the forming of an opportunity for the Europe and Asia countries to arrange the efficient trading and exchanging via “The New Silk Road”.

“The New Silk Road” concept is staying in the constant research and dialogue. For that, the various instruments are used, and the one thereof is the arrangement of international forums. So, the II International Transport and Logistics Business-Forum similarly named “The New Silk Road”, is passed on November 7 to 8, 2013 in Astana city, whereat the following actual topics are to be discussed:

- The New Silk Road as a global transit driver
- The Eurasian area countries’ state policy in the scope of development of the transport networks
- Multimodal solutions in the transport logistics
- The ‘East – West’ rapid transit container lines’ outlooks
- International highway transportations.

Passing such forum will serve as an opened platform for cooperation with the international market participants. It is an opportunity to present the country’s transport and logistics potential alongside with the reflection of all the problems and of the ways of their solving, what would invoke the confidence to the route, technologies and management.

The general concept of The Silk Road status resurrection is grounded on the establishing of global confidence to “The New Silk Road” project. The purpose may be reached, only when getting joined the efforts of all the participants working as an integrated whole. The concentration of the forces will serve as a basement for inducing the transit freight traffic and for admitting Kazakhstan as the main Central Asia logistics hub by the global community. “United we stand, divided we fall!”, says the proverb.

ОТКРЫВАЯ путь транзиту



Активное строительство новых железнодорожных участков в Казахстане в будущем должно положительно сказаться на увеличении объемов пассажиро- и грузоперевозок, что является необходимой предпосылкой для становления Казахстана как транспортно-логистического хаба Центрально-Азиатского региона. Особое значение в этой связи имеет строящаяся сегодня линия Жезказган - Бейнеу.

текст Даурен МОЛДАХМЕТОВ

– **ЛИНИЯ ПЕРЕСЕКАЕТ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ И ЗАПАДНЫЙ КАЗАХСТАН И РАСПОЛАГАЕТСЯ** в разных ландшафтных зонах: Центрально-Казахстанском мелкосопочнике и равнинном пространстве Приаралья с песками Большие и Малые Барсуки. Встречаются участки трассы, где необходимо производить буровзрывные работы, также имеются сложности по обеспечению технической водой, – рассказывает о специфике строительства генеральный директор ТОО «Компания «Жол жөндеуші» Сат Бекмуханбетов. Именно этой компании доверено строительство большей части новой дороги – участка Жезказган – Саксаульская, протяжённостью около 550 километров.

Несмотря на все объективные сложности строительства, предприятие уверенно продвигается вперёд, успешно находя ответы на все технические и производственные вопросы.

Земляные работы планируется завершить до конца года. В декабре произойдёт стыковка рельсов с обеих сторон железной дороги, будут построены все мосты. Укрепление, планировка, проведение энергоснабжения, строительство вокзалов, станций, производственных и ремонтных зданий, сетевых районов будут производиться в следующем году. Также в 2014 году начнется возведение жилых домов, детских садов и школ на станциях.


Реализация проекта соединит центральную часть республики с морским портом Актау, дав выход на внешние рынки, а, соответственно, создаст благоприятные условия для транзитных перевозок через территорию страны, увеличит экспортный потенциал ряда промышленных предприятий региона.

– Как известно, железные дороги нашей республики рассматривались только в качестве кратчайшего отрезка транзитного пути для Советского Союза, а неувязки, существовавшие в инфраструктуре, решались автомобильным транспортом. Поэтому и образовались такие тупики, наподобие Жезказгана. С обретением

независимости нам стали видны те погрешности, которые имеет общая сеть Казахстана. Она не служит активизатором экономики республики, а, зачастую, является ее тормозом. Поэтому необходимо было оптимизировать сеть таким образом, чтобы в первую очередь она работала в интересах государства, – отмечает заместитель генерального директора ТОО «Компания «Жол жөндеуші» Хурам Мурадов.

По его словам, новая магистраль позволит сократить расстояние для отечественных грузовых составов и пассажиров сразу на 1 100 км. На сегодняшний день расстояние маршрута от ст. Достык на границе с Китаем до морского порта Актау на западе страны составляет 4165 км, а от ст. Коргалыс до порта Актау – 3594 км. После ввода в эксплуатацию новой железной дороги Жезказган – Бейнеу это расстояние для первого маршрута составит 3027 км, для второго – 3110 км.

Железные дороги Жезказган – Саксаульская и Шалкар – Бейнеу будут отличаться по объемам перевозок. По предварительным расчетам, годовой грузопоток на маршруте Жезказган – Саксаульская в 2021 году составит 10,5 млн.тонн/год, на участке Шалкар – Бейнеу в тот же период – 8,5 млн. тонн/год. Разница связана с тем, что часть грузов, дойдя до ст. Шалкар, будет уходить на север в сторону России, а вторая часть – в Бейнеу. Всего же потребная провозная способность в 2021 году на линии Жезказган – Саксаульская составит 21,9 млн. тонн/год, Шалкар – Бейнеу – 12,7 млн. тонн/год. Размеры грузового движения в средние сутки максимального месяца составит 17 поездов на участке Жезказган – Саксаульская и 11 поездов на линии Шалкар – Бейнеу. Пассажирское движение будет осуществлять одна пара поездов.

Линия «Жезказган-Бейнеу» – это большой вклад в масштабный проект «Казахстан – Новый Шелковый путь». Возрождение исторического маршрута позволит государству расширить транзитные возможности, придать качественный рост социально-экономическому развитию центрального региона страны 

DISCOVERING a path for transit

The vigorous construction of the new railways sections (areas) in Kazakhstan, - must make a positive effect in future on the increasing of volumes of the passenger and cargo transportations, what is a necessary assumption for the establishment of Kazakhstan as a Central-Asian region's transport and logistics hub. Thereupon, the 'Zhezkazgan - Beyneu' railway line being built now-a-days, - has an especial meaning.

Text: Dauren MOLDAKHMETOV

“THE LINE CROSSES OVER CENTRAL AND WESTERN KAZAKHSTAN, and is located in different landscape zones: the Central Kazakhstan Hummocks and the Aral Sea-side nearly level land with the sand areas of Bolshye Barsuki and Malye Barsuki. There are met the railway construction sites over the certain route sections whereon the drilling and blasting operations are necessary to be performed; and also there are many difficulties as-for the supplying of process water”, - **Sat Bekmukhambetov, the President of “Zhol zhoendeushi company” LLP,** tells about the specific nature of construction. Namely this company was entrusted to the construction of the major hack of new railway – the ‘Zhezkazgan – Saksaulskaya’ railway section. Despite all the intrinsic difficulties of the construction, the company surely progresses, successfully finding out the responses to all the engineering and operating issues.

The engineering works are planned to be completed by the end of this year. In December, - there will be completed the jointing of rails from both sides of the railway, and there will be built all the bridges. The embedding, level-grading, energy supply drawing, as well as the constructing of passenger terminals, stations, process and maintenance buildings, network areas, - will be performed next year. Also, in the year 2014, - there will be started the constructing of the residential buildings, kindergartens and schools over the stations.

The execution of the project will link the republic's central part with Aktau sea port, getting provided the entrance to the external markets; and, respectively, it will create the favorable conditions for transit transportations via the country's territory and increase the export potential for several industrial enterprises of the region.

“As commonly known, the railways of our republic had been being esteemed only as a shortest section of the transit path for the Soviet Union; and all the inconsistencies existing in the infrastructure, - had been being solved by means of highway transport. Therefore, such deadlines as Zhezkazgan had been formed. Following independence, we became able to see all the gaps available over the Kazakhstan's country-wide network. It does

not serve as an activator of the republic's economy, but often is rather a drag for it. That's why it was necessary to improve this network in such a way that it would, primarily, work for the interests of our state”, - notices **Khuram Muradov, the Vice-President of the “Zhol zhoendeushi company” LLP.**

He also says that the new abovementioned railway trunk would allow to shorten the distance for the domestic freight trains and passengers by 1,100 km at once. As for today, the route distance from the Dostyk station at the boundary of China to the Aktau sea port on country's west, - amounts to 4,165 km; and the route distance from the Korgas station to the port of Aktau, - amounts to 3,594 km. After the operational commissioning of ‘Zhezkazgan – Beyneu’ new railway, - such distance for the first route will amount to 3,027 km, and for the second one – to 3,110 km.

The ‘Zhezkazgan – Saksaulskaya’ and ‘Shalkar – Beyneu’ railway lines will be distinguished by the transportation volumes. According to preliminary calculations, the annual freight traffic on ‘Zhezkazgan – Saksaulskaya’ route will amount in the year 2021 to 10.5 million tons per year, and the one on ‘Shalkar – Beyneu’ section – to 8.5 million tons per year at the same period. The divergence is related thereto that one part of cargos, when getting to Shalkar station, will go out to the north towards Russia, and another part – to Beyneu. Meanwhile, in total, the required traffic-carrying capacity in the year 2021 over the ‘Zhezkazgan – Saksaulskaya’ line will amount to 21.9 million tons per year, and over the ‘Shalkar – Beyneu’ line – to 12.7 million tons per year. The average natural day freight traffic volume of a maximum month will amount to 17 trains on the ‘Zhezkazgan – Saksaulskaya’ section, and to 11 trains – over the ‘Shalkar – Beyneu’ line. The passenger traffic will be performed by the one train-pair.

The ‘Zhezkazgan – Beyneu’ railway line is a great contribution into the large-scale project named **“Kazakhstan – the New Silk Road.** A resurrection of this historical route will allow for the state to expand the transit opportunities, to impart a quality growth to the country's central region social and economic development

Атырау



ПОРТОВЫЕ СПОРЫ

Согласно прогнозам международных экспертов, к 2020 году потенциал перевозок сухих грузов через порт Актау составит 6 млн. тонн, в том числе 150 тыс. контейнеров в ДФЭ. Для достижения поставленных целей планируется создание комплексной логистической цепочки, объединяющей железную дорогу, порт Актау и морской транспорт, что поможет в развитии транспортного сообщения в транскаспийском направлении по коридору ТРАСЕКА. При этом морскую транспортировку через Актауский порт по принципу «свой груз – свой порт – свой флот» будут обеспечивать два сухогруза дедевейтом 3-6 тыс. тонн, которые планируется приобрести до конца текущего года. Это позволит занять 12% существующего на Каспии рынка перевозок сухих грузов.

На сегодняшний день грузовая база порта Актау представлена преимущественно перевалкой сырой нефти, составляющей 65% от общего объема грузов и около 70% от всех доходов. В то же время наблюдается значительное снижение объемов перевалки казахстанской нефти через порт, в особенности ТОО СП «Тенгизшевройл», что связано с переориентацией с мая текущего года маршрутов доставки нефти на российский порт Тамань (в связи с вступлением с 1 января 2013 года унифицированных тарифов ЕЭП и отменой понижающих коэффициентов).

Для обсуждения накопившихся вопросов в сентябре Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» в Актау было проведено заседание рабочей группы по морскому транспорту.

Среди проблем, отмеченных рабочей группой по вопросам морского транспорта, – отсутствие государственного регулирования в морских портах, необходимость дальнейшего совершенствования отраслевого законодательства и принятия мер по приведению его в соответствие с международными требованиями. Исполнительный директор Ассоциации предпринимателей морского транспорта Николай Юдин также указал на низкий процент выполнения Плана совместных действий на 2013-2014 годы по развитию транспортной логистики между Министерством транспорта и коммуникаций и Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS».

Председатель Правления АО «СЭЗ «Морской порт Актау» Амирбек Толегенов тормозящим развитие транспортной логистики в области назвал сокращение финансирования на строительство автодороги Бейнеу – Актау с 6 до 1 млрд. тенге. В результате этого автомобильные международные перевозчики расстояние в 300 км преодолевают за трое суток. Кроме того, он указал на завышенные железнодорожные тарифы на участке от ст. Мангышлак до ст. Актауский морской порт протяженностью 18 км.

Важную роль сегодня играет последовательное развитие морских портов Актау, Баутино, Курык и Сартас, национального флота и сервисной инфраструктуры в увязке с государственными, отраслевыми и региональными программами.

СЕГОДНЯ ПОРТ АКТАУ ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВНОЙ ЧАСТЬЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЕВРОПА - АЗИЯ, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ КАСПИЙСКОЕ И ЧЕРНОЕ МОРЯ, ВОЛГЧ, ВОЛГО-ДОН И БЕЛОМОРО-БАПТИЙСКИЙ КАНАЛ, А ТАКЖЕ В НАПРАВЛЕНИИ ИРАНА И СТРАН ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА. НЕСПУЧАЙНО К ЭТОМУ РЕГИОНУ СЕГОДНЯ ПРИКОВАНО ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ.

текст Даурен МОЛДАХМЕТОВ

КУРС НА

МОРСКАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА СУХИХ ГРУЗОВ С ПОРТА АКТАУ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ТОЛЬКО АРЕНДОВАННЫМИ СУДАМИ. ДОЛЯ РОССИЙСКИХ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ С ПОРТА АКТАУ – 50 %, ИРАНА – 40% И АЗЕРБАЙДЖАНА – 10%.

В План развития Мангистауской области включены возведение судостроительного/судоремонтного завода в городе Актау, паромного комплекса в поселке Курык Каракинского района, Международного центра приграничного сотрудничества «Болашак» на границе с Туркменистаном, транспортно-логистических центров Бейнеу и Актау. Также планируется строительство автодороги Астана – Аркалык – Шалкар – Бейнеу, что позволит включиться в автомобильную трассу коридора Западная Европа – Западный Китай.

По результатам заседания Министерству транспорта и коммуникаций был представлен ряд рекомендаций. В частности, отмечена необходимость рассмотрения вопросов по созданию Национальной Морской администрации в соответствии с международными стандартами, подготовке кадров для морского транспорта, государственной поддержке отечественных судоходных компаний, а также создание системы дальней идентификации и контроля местоположения судов (LRIT). Кроме того, Министерству было рекомендовано рассмотреть совместно с АРЕМ и АММТ вопрос о предоставлении нерегулируемых услуг АММТ для собственных и зафрахтованных судов Национального перевозчика по нулевой ставке с внесением соответствующих изменений и дополнений в законодательные акты республики по предоставлению преференции на судозаходы в порт Актау.

Следует отметить, что проблемы водного транспорта Казахстана не ограничиваются деятельностью Актауского порта.

ВВЕРХ ПО РЕКЕ

Одними из самых актуальных сегодня являются вопросы развития судоходного пути по реке Урал и состояния инфраструктуры речного порта Атырау. Обсуждалась эта тема и на круглом столе, организованном Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» в Атырау.


Основные проблемы Урало-Каспийского бассейна на сегодняшний день – недостаточность водообеспеченности реки Урал, сложность осуществления судоходства, дефицит специалистов отрасли и полный физический износ государственного технического флота. Атырауский речной порт, непосредственно связанный с проблемой развития внутреннего водного транспорта, находится на левом берегу дельты реки Урал, из-за отступления Каспийского моря порт находится далеко от берега. Доступ в него осуществляется по судоходному пути на самом мелком участке реки, где она впадает в Каспийское море, что не позволяет обеспечить движение нужного количества транспортных средств вверх и вниз по реке.

В рамках планируемых мероприятий по развитию речного транспорта участники заседания рассмотрели перспективы Проекта будущего расширения «Тенгизшевройл», который представляет два основных варианта транспортировки модулей. Первый вариант – транспортировка по Северному маршруту, подразумевающий дноуглубительные работы в пределах Каспия и реки Урал, модернизация порта в Атырау. Второй – прямой доступ по морю, нуждающийся в проведении дноуглубительных работ на Каспийском море, строительстве нового морского терминала и специальной грузовой автодороги. После окончательного утверждения проекта станет возможным его детальное рассмотрение.

Одной из обсуждаемых тем также стала перспектива развития перевозок через Волго-Донской канал, для реализации которой необходимо межгосударственное соглашение с Российской Федерацией о пользовании внутренними водными путями и создание транспортно-логистической компании в рамках ЕЭП. Развитие данных перевозок отягощается сложностью получения разрешения на прохождение канала «Волго-Дон» и ограниченным периодом навигации.

По итогам Круглого стола была рекомендована разработка Плана мероприятий по развитию реки Урал по следующим направлениям:

- транспортному (совместно с Министерством транспорта и коммуникаций), включающему в себя проведение дноуглубительных работ на Урало-Каспийском канале;
- экологическому, согласованному с Министерством охраны окружающей среды;
- коммерческому, с учетом мнений таких компаний, как АО «Атырауоленпорты», ТОО «Тенгизшевройл», NCOC, ТОО «Kazakhstan Petrochemical Industries Inc.», АО «АНПЗ», СЭЗ Атырау «Национальный нефтехимический парк» в вопросе развития судоходства и определении объемов перевозимого груза по реке Урал.

Также была отмечена необходимость всестороннего изучения перевозки транспортных грузов от речного порта Атырау до Азовского моря и Центральных регионов России и обратно, с учетом сроков и стоимости перевозок, специализации судов и сроков навигации и так далее. По итогам работы круглого стола принято решение создать рабочую группу для изучения потенциальных маршрутов перевозок и объемов груза через Урало-Каспийский канал. Выработанные в ходе совещания предложения решено направить для рассмотрения на заседание Президиума Союза с последующим вынесением на Межведомственную комиссию по развитию транспортной логистики под председательством премьер-министра республики Серика Ахметова 

РАЗВИТИЕ



NOWADAYS, AKTAU PORT IS A MAJOR PART OF THE 'EUROPE-ASIA' TRANSPORT CORRIDORS PASSING VIA THE CASPIAN AND THE BLACK SEAS, VOLGA RIVER AND VOLGA-DON AND WHITE SEA-BALTIC SEA CANALS, AS WELL AS TOWARDS IRAN AND THE PERSIAN GULF COUNTRIES. NON-OCCASIONALLY, THIS REGION ATTRACTS PRESENTLY AN ESPECIAL ATTENTION.

Text: Dauren MOLDAKHMETOV

THE HARBOR CONFLICTS

According to the international consultants' assessments, by the year 2020, - the dry-cargo transportation potential via Aktau port will amount to 6 million tons, including 150 thousand containers in TEU. For achieving the set purposes and objectives, - it is planned to form an integrated logistic chain amalgamating the railways, Aktau port and marine transport, what is to help the development of transport communication in the Trans-Caspian direction over the TRACECA corridor (that is, Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). Thereat, the marine transportation via Aktau port under the principle called "own freight – own harbor – own fleet", - will be assured by the two bulk-carriers with deadweight capacity of 3 to 6 tons, which are planned to be acquired by the end of this year. It will allow to occupy 12 % of the dry-cargo transportation market existing in Caspian region.

As for today, the Aktau port's cargo base is represented mostly by the crude oil transshipment amounting to 65 % of the total volume of goods and to about 70 % of the total revenues. Meanwhile, there is observed a considerable decrease of the Kazakhstan oil transshipment volumes via the port, especially it concerns the "Tengizshevroil Joint Venture Company" LLP; that is connected with the re-orienting of the oil delivery routes to the Russian port of Taman since May of this year (due to the entry of the Common Free Market Zone (CFMZ) unified tariffs into force since January 1, 2013, and due to the cancellation of the reduction factors).

There was hold a meeting of the working party for the issues of marine transport by the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan in September, Aktau city, - for discussing all the accumulated issues and problems.

Among the problems noticed by the working party as-for the marine transport issues, - there were such matters as: the absence of government regulating at the sea ports; the necessity of the further improving of the industry's legislation, and the necessity of taking measures for bringing it to conformity with the international requirements. Mr Nikolay Yudin, the Executive Director of the Marine Transport Entrepreneurs' Association, - has also noted the low percentage of execution of the Joint Operating Plan for the years 2013-2014 on the development of transport logistics between the Ministry of Transport and Communications and the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan.

Mr Amirbek Tolegenov, the Chairman of the Board of the "Aktau Sea Port Special Economic Zone" JSC, - named the reducing of funding the 'Beyneu – Aktau' motorway construction from 6 to 1 billion of Kazakhstan tenge, - as a factor braking the transport logistics development in the region. As a result thereof, - the international highway transporters pass over a 300 km distance in three natural days. Besides, Mr Tolegenov noted the overstated railway tariffs and rates on the section from Mangyshlak station to Aktau sea port station with mileage of 18 km.

The orderly development of the sea ports of Aktau, Bautino, Kuryk and Sartas, as well as of the national fleet of vessels and of the service infrastructure, being correlated with the relevant governmental, industry and regional plans and programs, - plays an important role nowadays.

The erection of a ship building/repairing yard in Aktau city, of a ferry complex in Kuryk settlement of Karakiyanskiy district, as well as the construction of the 'Bolashak' Cross-Border Cooperation International Center at the boundary line

<50

THE CARRIAGE OF THE DRY CARGOS BY SEA FROM THE AKTAU PORT IS CARRIED OUT ONLY BY THE HIRED VESSELS. THE SHARE OF RUSSIAN SHIPPING COMPANIES CARRYING-OUT THE TRANSPORTATIONS FROM THE AKTAU PORT, - AMOUNTS TO 50 %, SUCH SHARE OF IRAN COMPANIES - TO 40 %, AND OF AZERBAIJAN COMPANIES - TO 10 %.

of Turkmenistan, and of the 'Beyneu' and 'Aktau' transport and logistics centers, - are included into the Mangistau region Development Plan. The construction of the 'Astana - Arkalyk - Shalkar - Beyneu' motorway is also planned, what will allow to wedge in the highway of the 'West Europe - West China' transport corridor.

Under the results of the meeting, - a series of the policy recommendations was presented to the Ministry of Transport and Communications. In particular, there was noticed a necessity for considering the issues on the establishing of National Maritime Administration in conformance with the international standards, as well as the issues on the training of personnel for marine transport, on the governmental support for national shipping companies; and also a necessity for establishing a network of the marine vessels' further identifying and their position controlling (commonly called the Long Range Identification and Tracking system, or LRIT). Besides, it was recommended to the Ministry to study in association with the Agency on Regulation of Natural Monopolies and with the 'Aktau International Commercial Sea Harbor' (AICSH) company - an issue on the providing of the AICSH's non-regulated services for the National Carrier's own and chartered marine vessels under zero rate with the introduction of amendments into the republic's legislative instruments on the providing of preferences for the vessel calls into Aktau port.

It should be noticed that the issues of the Kazakhstan's waterborne transport, - do not confine themselves to the Aktau port operations.

UPWARDS OVER THE RIVER

The issues of the navigable waterway over the Ural river and of the Atyrau inland harbor infrastructure condition, - are the ones of the most actual nowadays. This topic was also discussed at the Roundtable arranged by the "KAZLOGISTICS" Transporters' Union of Kazakhstan in Atyrau city.

The main problems of the Ural-Caspian water basin, as for today, - are: the deficiency of the Ural river available water supply; the complicity of the waterborne traffic; a lack of industry professionals; and the complete depreciation of the governmentally-owned fleet of the industrial ships, drilling and floating rigs, dredging and reclamation craft, and so on. The Atyrau inland harbor directly correlated with the inland waterborne transport development problem, - is located on the Ural river's estuary left bank; due to the Caspian Sea digression, the harbor is positioned far from the bank. The access thereto is carried on over a navigable waterway on the shallowest reach of the river whereat it runs into the Caspian Sea; and it does not allow to assure the traffic of a needed number of the waterborne vehicles and crafts upwards and downwards over the river.


Within the frameworks of the planned arrangements and

measurements for the inland water transport development, - the meeting participants had discussed the outlooks of the "Tengizshevroil" company's Project for the future opening of river, which presents the two key variants of transport modules. The first variant is, - the transportation over the Northern Route, which implies the dredging operations within the Caspian Sea and the Ural river, the refit of Atyrau harbor. The second variant implies the direct access to the sea, which needs the performing of the dredging operations on the Caspian Sea, and also needs the construction of a new marine terminal and of a special-purpose cargo-handling motorway. The detailed consideration of the project will become possible after its final approval.

An outlook of developing the transportations via Volga-Don canal has also become one of the most disputable topics; and for its execution, - there is needed an interstate arrangement with the Russian Federation for utilizing the inland waterways, and an establishment of a transport and logistics company within the framework of the CFMZ. The development of such transportations is overburdened by the complicity of obtaining the licenses for passing the Volga-Don canal, and by the terminable navigation season.

Under the Roundtable results, - there was recommended an elaboration of the Schedule of Measures for the Ural river development as-for the following scopes:

- transport (in association with the Ministry of Transport and Communications), including the performing of dredging operations on the Ural-Caspian canal;
- environmental, reconciled with the Ministry of Environment Protection;
- commercial, with regard to the opinions of such companies as "Atyrauozenporty" JSC, "Tengizshevroil" LLP, NCOC, "Kazakhstan Petrochemical Industries Inc." LLP, "Atyrau Oil-Processing Plant" JSC, "National Petrochemical Complex" Atyrau Special Economic Zone, - as-for the issue of the waterborne traffic development, and as-for the specifying of the carried cargos' volumes over the Ural river.

There was also noticed a necessity for the comprehensive study of the transporting of cargos from the Atyrau inland harbor to the Azov Sea and the Central regions of Russia and backwards, with consideration to the terms and cost value of the transportations, to the specialization of vessels and the navigation periods, etc. Under the Roundtable's work results, there was also taken a decision to establish a working party for studying the potential routes of carriages and the potential cargo volumes via Ural-Caspian canal. The propositions elaborated in the course of the meeting, - had been decided to be submitted for discussion at a session of the Transporters' Union Presidium with the forthcoming submission to the Inter-Institutional Commission on the transport logistics development under the chairmanship of Mr Serik Akhmetov, the Prime Minister of the Republic 

РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Правительством Российской Федерации в 2001 году была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте до 2010 года, предусматривавшая проведение ряда мероприятий, целью которых было повышение качества и эффективности работы и конкурентоспособности железнодорожного транспорта в условиях рыночной экономики. Исходя из анализа работы железнодорожного транспорта России и зарубежных стран, в Программе была обоснована необходимость реформирования отрасли, определены цели, задачи и этапы реализации реформы.

Основными принципами Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте стали повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступность и безопасность, разделение деятельности по перевозке пассажиров и предоставлению услуг инфраструктуры, прекращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

На первом этапе (2001-2002) были проведены работы по разграничению видов деятельности и преобразованию Министерства путей сообщения в ОАО «Российские железные дороги».

На втором этапе (2003-2005) были созданы дочерние АО на базе самостоятельных видов деятельности, в ведение которых перешли пригородные и дальние пассажирские перевозки, ремонт технических средств, производство запасных частей и т. п.

На третьем (2006-2010) осуществлялся переход большей (60%) части грузового парка в частную собственность, получила развитие частная собственность на магистральные локомотивы. **Кроме того, на данном этапе происходило:**

- развитие конкуренции на рынке грузовых перевозок;
- продажа акций АО, осуществляющих ремонт и обслуживание, частным собственникам;

The increasing of stability in the rail transport operation, its reliability and security, sharing of businesses on the passenger transportation and on the providing of infrastructure services, as well as the ceasing of cross-subsidization of the passenger transportations at the expense of the goods transportations, - all these became the main principles of the Program for the Structural Reform of the Rail Transport.

At the first stage (2001-2002), there were carried out the operations for the differentiation of businesses and for the transformation of the Ministry of Communication Lines into the "Russian Railways" Opened Joint Stock Company.

At the second stage (2003-2005), there were established the affiliated joint stock companies on base of self-sufficient businesses which had accepted to their discretion the commutation service and the long-distance passenger rail transport service, as well as the servicing of equipment and the replacement part production, and so on.

At the third stage (2006-2010), there was executed the transition of major part (60 %) of the railway yards into private property; and also, there had been developed the private form of property for the road engines. **Moreover, at this stage there were occurring:**

- competition development at the freight market;



*Нигматжан ИСИНГАРИН,
доктор экономических наук, член
Совета директоров АО «НК
«КТЖ»*

*Nigmatzhan ISINGARIN,
Doctor of Science, Economics,
Director of "Kazakhstan temir zholy"
National Railway Joint Stock
Company ("НК «КТЖ»" JSC)*



*Ербол ГАЙСИН,
менеджер по стратегическому
развитию
ТОО «ЭТК-Транс»*

*Yerbol GAYSIN,
"ETC-Trans" LLP Strategic
Development Manager*



RUSSIAN FEDERATION

RAILWAY REFORMS

The Government of the Russian Federation approved in 2001 the governmental Program for the Structural Reform of the Rail Transport up-to the Year 2010, which stipulated the carrying-out of several arrangements with purpose of increasing the rail transport operation quality and efficiency, as well as increasing its competitive ability in the conditions of free market economy. On the basis of analysis of the operation of rail transport in Russia and foreign countries, such Program has grounded the necessity of reforming of this economic sector, and defined the purposes, tasks and stages of the reform implementation.

– создание Федеральной пассажирской компании совместно с субъектами РФ – пригородных пассажирских компаний и их вывод на безубыточную деятельность.

22 октября 2009 года ОАО «Российские железные дороги» представило проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Концепция была разработана совместно с международной консалтинговой компанией McKinsey.

Согласно Программе 2010-й должен был стать завершающим годом структурной реформы железнодорожного транспорта. Итоги ее реализации были рассмотрены и одобрены на заседании Правительства Российской Федерации 13 января 2011 года. В ходе заседания было принято решение о продлении мероприятий Программы структурной реформы до 2015 года. В рамках четвертого этапа реформирования железнодорожного транспорта предусматривался:

– учет формирования Единого экономического пространства России, Казахстана и Беларуси;

– реализация Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.

В рамках Целевой модели рассмотрение вопроса отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности было отложено до 2015 года. Мотивировалось это тем, что только в составе единой компании можно обеспечить повышение эффективности деятельности и сформировать за счет этого внутренние источники финансирования инвестиционных проектов развития инфраструктуры.

ПРОЕКТ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДУСМАТРИВАЛ:

– сохранение ОАО «РЖД» в качестве общесетевого грузового перевозчика и владельца инфраструктуры;

– развитие рынка оперирования грузовым железнодорожным составом;

– развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок «в экспериментальном режиме» путем создания нормативных и экономических условий для фор-

- sale of shares of the JSCs performing the repair and servicing, - to the private holders;

- establishment of the Federal passenger company and, in association with the subjects of the Russian Federation, - establishment of the regional commutation service companies, and their bringing to the basement of the loss-free activity.

The “Russian Railways” OJSC presented on the 22nd of October 2009 the project titled “Target Operational Model (TOM) of the Rail Freight Traffic Market up-to the Year 2015”. The project concept was elaborated in association with ‘McKinsey’ international consulting company.

According to the program, 2010 had to be a final year of the rail transport structural reform. The resume of its implementation were discussed and approved at a session of Government of the Russian Federation on the 13th of January 2011. Over the course of the session, there was passed a resolution on the prolongation of the arrangements within the Program for the structural reform up-to the year 2015. Within the fourth stage of the rail transport reforming, it was stipulated:

- taking into account of the forming of the Common Free Market Zone (CFMZ) of Russia, Kazakhstan and Belarus;

- implementation of the “Target Operational Model of the Rail Freight Traffic Market up-to the Year 2015”.

Within the framework of this TOM, the discussion of the issue on the separation of the infrastructure from the transportation business, - was delayed for the year 2015. It was grounded thereby that it is possible to ensure the increase of the business efficiency and to form at this expense the internal sources of funding of the infrastructure development investment projects, - only within the unified company.

THE PROJECT OF SUCH TOM OF THE RAIL FREIGHT TRAFFIC STIPULATED:

– remaining of the “Russian Railways” OJSC as the network-wide freight carrier and the infrastructure owner;

– development of the market of operating the railway rolling stock;

We should not be in a hurry as-for the introduction of the local transporter institution. First of all, it is necessary to get analyzed what way of operating the rail car fleet would be more efficient, as well as to get specified the obligations, responsibilities, rights and scope of businesses of the operating entities

мирования института локальных грузовых перевозчиков;

- совершенствование модели государственного тарифного регулирования;

- разработку модели регуляторного контракта по содержанию и модернизации инфраструктуры как закрепленной на законодательном уровне системы договоров между владельцем инфраструктуры и государством.

Утвердив Целевую модель рынка грузовых железно-

дорожных перевозок, Правительство предоставило ОАО «РЖД» возможность доказать свою способность работать эффективно в действующей структуре.

В России в первую очередь обращают внимание на вопросы совершенствования и развития сложившейся модели транспортного рынка. Во-первых, это решение неурегулированных вопросов в области взаимоотношений участников рынка, прежде всего в части технологического и нормативно-правового взаимодействия РЖД как перевозчика и владельца инфраструктуры с операторами подвижного состава и грузовладельцами. Во-вторых, это оценка целесообразности и определение границ дальнейших преобразований в плане развития конкуренции. В первую очередь проведение эксперимента по появлению на сети российских железных дорог локальных перевозчиков. В-третьих, решение таких проблемных вопросов, как установление понятных и устойчивых правил формирования источников инвестиций в модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры.

Формирование института локальных грузовых перевозчиков как важного этапа развития конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок вызвало весьма оживленные дискуссии.

Конкуренция «за маршрут» подразумевает передачу в управление на длительный период и на конкурсной основе малоземельных участков инфраструктуры. Сама конкуренция между потенциальными управленцами возникает только на этапе конкурса на право работать на этом участке. После подведения итогов конкурса, по сути, будет создан локальный монопольный перевозчик, принимающий грузы и вагоны к перевозке на основании собственных перевозочных документов. При этом сохраняется полная ответственность локального перевозчика за обслуживание всех грузоотправителей, и такая деятельность подлежит регулированию по аналогии с ОАО «РЖД» как сфера естественной монополии.

Конечно, это выгодно ОАО «РЖД», так как оно сокращает свои издержки и будет получать платежи от победителя

- competition development in the field of rail freight traffic ‘in the experimental mode’ by means of creation of the regulatory and economic conditions for the forming of the local freight carrier institution;

- improvement of the governmental tariff regulation model;

- elaboration of model of the regulatory contract for the maintaining and upgrading of the infrastructure, - as the contractual system fixed in legislation, which concerns the contractual relationship between the infrastructure owner and the government.

Having approved the TOM of the rail freight traffic market, the Government provided to the “Russian Railways” OJSC an opportunity to prove its capability to operate efficiently within the presently functioning structure.

Primarily, there is paying an attention in Russia to the issues of improvement and development of the long-established pattern of the transport market. First, it is the solving of the unregulated issues in the field of the market participants’ mutual relationship, first of all, in an aspect of technological, regulatory and legislative mutual co-operation between the “Russian Railways” as the transporter and infrastructure owner, and the rolling stock operators and the cargo interests. Second, it is the estimating of practicability and the defining of frames of the forthcoming transformations, in an aspect of the issue of competition development. Primarily, it concerns the arranging of an experiment for the appearance of local transporters over the Russian railway network. Third, it is the solving of such problematic issues as the setting of the understandable and constant rules and regulations for the forming of sources for the investments to the railway infrastructure upgrading and development.

The forming of the local freight carrier institution as an important stage of competition development in the field of rail freight traffic, - induced rather lively discussions.

The competition “for this or that route”, - means a transfer of the management of low-density infrastructural areas for a long-term period and on a competitive basis. The competition itself between such potential managing entities, - arises only at the stage of conduction of the tender for the right to operate at such area. After making-up the results of the tender, substantially, there will be established a monopoly local transporter accepting the cargos and rail cars for the transportation on the basement of its own transportation documents. At that, there is remained a full responsibility of the local transporter for providing services to all the consignors; and such operation is subject to the regulating similarly with the “Russian Railways” OJSC, - as a scope of natural monopoly.

Of course, it is profitable for “Russian Railways” OJSC, since it reduces its expenses and will accept payments from the tender’s winner – local transporter. The latter, of course, will include all its costs to be spent by itself, which would be found significantly higher than the average ones over the whole network, - into its tariff for carriage over the given area, - in a full amount. From the point of view of a cargo interest, - it will result in the increasing of rates, also because of the fact that there would be appeared a contingent tariff reversal at the transferring of rail cars from the local transporter to the network-wide one – “Russian Railways” OJSC.

конкурса – локального перевозчика. Тот, конечно, учтет в полном объеме все свои затраты в тарифе на перевозку по данному участку, которые окажутся значительно выше среднесетевых. С точки зрения грузовладельца, это приведет



к повышению ставок еще и потому, что появится дополнительный перелом тарифа при передаче вагонов от локального перевозчика общесетевому – ОАО «РЖД».

Конкуренция «на маршруте» при неизменности тарифной системы может привести к эксплуатации локальными перевозчиками тарифных оптимумов, обеспечивающих более высокую операционную эффективность отдельных перевозок, поэтому запуск данной модели так активно лоббируется операторскими компаниями, желающими увеличить доходность своего бизнеса. При этом вымывание выгодных по тарифам условий перевозок у общесетевого перевозчика ОАО «РЖД» приведет к существенному снижению его выручки и общей рентабельности и, как следствие, к необходимости государственных инвестиций в развитие инфраструктуры.

Поэтому ОАО «РЖД» считает нецелесообразным в настоящее время реализовывать данную модель конкурен-

«Концепция конкуренции «за маршрут» очень сложна и на деле еще сильнее закрывает рынок для частных перевозчиков. По сути, она «конкуренцией» не является»

The competition “on the route”, at the non-changeability of the tariff system, - may result in the use of tariff optimums by the local transporters, which ensure a higher operational efficiency of the certain transportations; therefore, the launch of this model is actively lobbied by the operating companies who wish to increase the profitability of their business. Thereby, the so called ‘washing-out’ of the transportation terms profitable as-for the tariffs, from the network-wide transporter – “Russian Railways” OJSC, - will cause an essential decreasing of its revenues and profit margin, and, subsequently, a necessity of governmental investments into the infrastructure development.

Therefore, the “Russian Railways” OJSC considers presently unreasonable to implement such competition model, and considers practicable, instead of this, to confine itself to the carrying-out of an experiment over the model of a competition “for the route”, getting previously accomplished an integrated

elaboration of the technological interaction on the assumed areas and of the regulatory and legal framework.

Taking into consideration the experience of reforming of the operating market, the “Russian Railways” OJSC insists thereon that the introduction of the local transporter institution should be arranged in an integrated manner in an aspect of legislative environment and regulatory support for their operation. It is necessary timely to prevent the risks of breaches of the regulations which serve as the basement for the engineering support of the transportation process and for the conformance to the requirements for safety in operation. An integrated elaboration of the processes model of co-operation between the local transporter and the infrastructure owner/network transporter on the assumed areas of the experiment conduction, - shall precede the starting of execution of the pilot projects.

Semyon Rezer, President of “Appraiser Guild” NP Partnership, proposes:

– We should not be in a hurry as-for the introduction of the local transporter institution. First of all, it is necessary to get analyzed what way of operating the rail car fleet would be more efficient, as well as to get specified the obligations, responsibilities, rights and scope of businesses of the operating entities. And only thereafter, it is necessary to define who is to get owned the railroad engines, and under what terms.

Ilya Mezhev, “Eurosis SPb – TS” CJSC Chief Legal Officer:

ции, а ограничится проведением эксперимента по модели «за маршрут», предварительно осуществив комплексную проработку технологического взаимодействия на предполагаемых участках и нормативно-правовой базы.

Учитывая опыт реформирования рынка оперирования, ОАО «РЖД» настаивает на том, что введение института локальных перевозчиков должно быть комплексно подготовлено в части нормативно-правового обеспечения их деятельности. Необходимо заблаговременное предупреждение рисков нарушения правил, служащих основой для технологического обеспечения перевозочного процесса и соблюдения требований по безопасности движения. Началу реализации пилотных проектов должна предшествовать комплексная проработка технологической модели взаимодействия локального перевозчика с владельцем инфраструктуры/сетевым перевозчиком на предполагаемых участках проведения эксперимента.

Президент НП «Гильдия экспедиторов» Семен Резер предлагает:

– Не стоит спешить с введением института локальных перевозчиков. Сначала необходимо разобраться с тем, как эффективнее управлять вагонными парками, уточнить права и обязанности операторов. И уже после этого определять, кому и на каких условиях владеть локомотивами.

Илья Межевый, директор по правовым вопросам ЗАО «Евросиб СПб – ТС»:

– Концепция конкуренции «за маршрут» очень сложна и на деле еще сильнее закрывает рынок для частных перевозчиков. По сути, она «конкуренцией» не является в принципе. С другой стороны, концепция конкуренции «на маршруте» является предметом определенных спекуляций по поводу того, что допуск на участок многих перевозчиков нарушит перевозочный процесс. В реальности же локальными перевозчиками может быть незначительное количество компаний.

По всей вероятности реальное развитие рынка перевозок начнется после того, как ОАО «РЖД» внутри своих структур разделит функции владельца инфраструктуры и перевозчика. Тем не менее развитие рынка частных перевозчиков, бесспорно, возможно без жесткой привязки к той или иной концепции конкуренции – как дальнейшее развитие Целевой модели.

Для ОАО «РЖД» еще в 2007 году был введен отдельный учет доходов, расходов и финансового результата по основным видам деятельности, включая предоставление

– The approach of the competition “for this or that route”, - is very complicated and, in practice, closes the market for private transporter still worse. Essentially, it is not competition at all, as a matter of principle. On the other hand, the approach of competition “on route” is a subject of certain speculations thereon that the access of many transporters to the certain area would break the process of transporting. Meanwhile, in practice, - only a few number of companies can be the local transporters.

By all appearances, a real development of the transportation



market will start thereafter when the “Russian Railways” OJSC shares the functions of the infrastructure owner and the transporter within its structures. Nevertheless, the private transporter market development, by all means, is possible without a strict peg to this or that competition concept (approach), - as a forthcoming development of the TOM.

In the year 2007, there had already been introduced for the “Russian Railways” OJSC a separate accounting of the revenues, expenses and financial result on the main businesses, including the providing of services of the railway infrastructure and the transporting operation.

The issue of reasonability of the internal sharing of the Russia’s railways, presently, is starting to be discussed again within the appraisal community and governmental authorities; that is, the issue of separation of rail infrastructure from the transportation business. As an example, there is often taken into consideration at the discussions the experience of the European Union which has already been similarly reforming its rail transport since the year 1991, and wherein the issue of such separation is uppermost. Thereupon, it is necessary to especially notice that not only a rather large number of the EU railway companies, but also rather many EU countries are still

услуг железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности.

В экспертном сообществе и правительственных кругах России снова начинает обсуждаться целесообразность внутреннего разделения железных дорог России: отделение железнодорожной инфраструктуры от перевозочной деятельности. В качестве примера зачастую берется опыт Европейского союза, который уже с 1991 года подобным образом реформирует железнодорожный транспорт и где вопрос такого разделения занимает центральное место. При этом необходимо особо отметить, что до сих пор достаточно большое количество не только железнодорожных компаний, но и стран-членов ЕС сопротивляется полному разделению инфраструктуры и перевозочной деятельности.

При этом европейцы склонны признать, что в ЕС достаточно иметь раздельный учет, а организационное разделение, как минимум, преждевременно. И решение такое принято под давлением национальных правительств. Причем французская SNCF и немецкая DB получают максимальную защиту и поддержку от своих стран по сохранению компаний и их позиций на рынке.

В России складывается иная, чем в ЕС, картина, не позволяющая говорить о бескомпромиссной необходимости и безусловной полезности разделения железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности. Более того, в 2009 году Институт проблем естественных монополий России провел анализ целесообразности такого разделения для России, где доля грузовых перевозок составляет 93% от общего объема. В результате был сделан вывод о том, что отделение железнодорожной инфраструктуры от перевозочной деятельности приведет к значительному росту затрат на перевозку грузов по сети железных дорог на сумму до 223 млрд. руб. (+32%) в год (для расчетных условий 2007 года). Альтернативный расчет провела Федеральная служба по тарифам и получила цифру в 190 млрд. руб. Расхождения получились из-за разной оценки рентабельности новых коммерческих субъектов рынка, но порядок цифр был тот же. И тут возникает вопрос: кто готов платить такую сумму ежегодно и, самое главное, ради чего?

Если конкуренция приведет к снижению затрат, улучшению качества оказываемых услуг и принесет потребителю благо, то она нужна. По мнению ученых Института проблем естественной монополии, есть вертикально-интегрированная компания, которая осуществляет перевозочную деятельность на принадлежащей ей инфраструктуре. Это чуть ли не самый эффективный способ. Другое дело, что надо заниматься повышением эффективности

Не стоит спешить с введением института локальных перевозчиков. Сначала необходимо разобраться с тем, как эффективнее управлять вагонными парками, уточнить права и обязанности операторов. И уже после этого определять, кому и на каких условиях владеть локомотивами

resisting to the complete separation of the infrastructure and the transporting operation.

Thereat, the European bureaucrats are inclined to recognize that it is quite enough to have a separate accounting of these businesses in the EU, but the institutional separation therein is, at least, non-timely. And such decision of the European authorities was taken under the pressure of national governments. Hereat, the French SNCF and German DB railway companies obtain the maximum protection and support from their governments as-for saving the companies and their positions on the market.

The situation thereof arising in Russia, - is quite different than such situation in the EU, what does not allow to talk about an uncompromising necessity and a definitive usefulness of sharing of the rail infrastructure and the transporting operation. Moreover, in the year 2009, - the Institute for Issues of Natural Monopolies of Russia accomplished a study of feasibility of such sharing for Russia wherein a share of freight traffic amounts to 93 % of total traffic volume. As a result, there was made a conclusion thereon that the separation of rail infrastructure from the transporting operation would result in a considerable growth of expenses for the cargo transportations over the railway network in an amount of up-to 223 billion Russian rubles (+ 32 %) per year (for design conditions of the year 2007). An alternative calculation was hold by the Federal Tariff Service, and this governmental authority obtained the same value in an amount of 190 billion rubles. The discrepancies occurred due to the different assessment of profitability of the new business entities of the market, but the figures' order was the same. And hereat, there arises a question: who is ready to pay such amount every year, and that is more – what for?

If the competition results in the decreasing of expenses, as well as in the improvement of quality of the provided services and in the benefit for consumers, - then, such competition is needed. On opinion of the scientists of Institute for Issues of Natural Monopolies, it is meant such a vertically-integrated company which carries out the transporting operation over the infrastructure owned by the company itself. This is just about the most efficient working practice. Another matter is that it is necessary to work over the increasing of the operation efficiency; but it is a quite different task, and it won't be solved by separation of infrastructure from the transporting services.

At the beginning of the year 2013, the Institute for Issues of Natural Monopolies returned again to the issue discussed, and presented its study titled: "Analyzing and Systemization of Results of the Foreign Studies for Issue of Feasibility of Sharing the Rail Transport Infrastructure and the Transportation Business; a Study for Peculiarities and Results of Reforming the Rail Transport Abroad".

THE MAIN CONCLUSIONS OF THIS STUDY:

The efficiency of each structural model depends on the operating procedures and business practices of rail transport in each certain state. There are no practical proofs thereof that a vertical sharing results in the increase of the rail transport capacity of production and operation efficiency. The main disadvantages of vertical sharing are: the absence of single point

работы, но это совсем другая задача и она не решится отделением инфраструктуры от перевозок.

В начале 2013 года Институт проблем естественных монополий вновь вернулся к обсуждаемой проблеме и презентовал свою работу: «Анализ и систематизация результатов зарубежных исследований вопроса целесообразности разделения инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной деятельности, изучение особенностей и итогов реформирования железнодорожного транспорта за рубежом».

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ДАННОГО АНАЛИЗА:

Эффективность каждой структурной модели зависит от условий функционирования железнодорожного транспорта в каждом конкретном государстве. Не существует практических доказательств того, что вертикальное разделение приводит к повышению производительности и эффективности работы железнодорожного транспорта. Основные недостатки вертикального разделения: отсутствие единого центра ответственности, возникновение несогласованности стимулов инфраструктурной и перевозочной компаний, проблема распределения функций и ответственности между инфраструктурной и перевозочной компаниями в областях технологического, эксплуатационного и экономического взаимодействия. Чем больше интенсивность использования крупнейшим перевозчиком инфраструктуры железнодорожного транспорта и больше доля рынка такого перевозчика, тем более благоприятна интеграция перевозчика с инфраструктурной компанией и тем больший эффект можно получить от такой интеграции. Независимая инфраструктурная компания более уязвима к кризисным явлениям в экономике и может потребовать больших размеров государственных субсидий, чем единый хозяйствующий субъект. Поиск источников покрытия постоянных издержек инфраструктурной компании является слабым местом модели полного вертикального разделения.

В настоящее время совокупность мирового опыта и национальных аналитических и научных данных представляет достаточную базу аргументов для принятия правильного решения, активная дискуссия по вопросам целесообразности, возможным формам, условиям и срокам запуска пилотных проектов по созданию института локальных перевозчиков продолжается. Главный вопрос – отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности. И здесь, похоже, сторонники сохранения единства сумеют отстоять свою позицию в обозримом будущем.

В связи с приближением 2015 года – даты разделения деятельности железнодорожного транспорта на инфраструктурную и перевозочную сферы – активизируются усилия руководства ОАО «РЖД» доказать, с одной стороны, эффективность уже проведенной работы по реструктуризации управления функциональными задачами деятельности компании, с другой стороны, обосновать нецелесообразность и ожидаемые циклопические потери для экономики при отделении перевозочной деятельности от содержания инфраструктуры.

Какова ситуация в Казахстане? Об этом размышления в следующем номере 

of responsibility; the arising of disagreement of the motives between the infrastructural and the transportation companies; a problem of sharing the functions and responsibility between the infrastructural and the transportation companies in the scopes of technological, operational and economic collaborative engagement. The higher is the intensity of using the rail transport infrastructure by the

Не существует практических доказательств того, что вертикальное разделение приводит к повышению производительности и эффективности работы железнодорожного транспорта

largest transporter, and the higher is the market share of such transporter, - then, the more favorable is the integration of the transporter with the infrastructural company, and the stronger is the effect which might be obtained from such integration. An independent infrastructural company is more vulnerable towards the crisis phenomena in the economy, and may demand for more amounts of governmental subsidies, - than a single business entity. The searching for the sources of covering the constant expenses of infrastructural company, - is the weakest area of the model of complete vertical sharing.

Presently, the aggregate of global experience and of national analytical and scientific data, provides an enough background of arguments for taking a correct decision; and a lively discussion on the issues of feasibility, possible forms, terms, conditions and time-frames of launching the pilot projects for establishment of the local transporter institution, - nowadays goes on. The main issue is still being the matter of infrastructure separation from the business of transporting. And herein, likely, the followers of preserving the unity, - will be able to defend their position in the nearest future.

Due to the soon coming of the year 2015 – the date of the planned sharing of rail transport businesses into the infrastructure and transportation scopes, - there are being increased the efforts of the “Russian Railways” OJSC’s management to prove, on the one hand, the effectiveness of their work already done on the restructuring of managing the functional tasks of the company’s activity, and on the other hand, to ground the unfeasibility and the expected random losses for economy at the separation of transportation business from the maintaining of infrastructure.

What is the situation thereon in Kazakhstan? Please, read the thoughts thereof in the next issue of our magazine.

The matter was arranged on the basement of studying the information available on open access. Материал подготовлен на основе изучения материалов, имеющих в открытом доступе.



НОВОЕ СЛОВО В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ



В июне вышел в свет первый номер общетранспортного делового журнала «Транс-Logistics Казахстан» – информационного партнера Союза транспортников «KAZLOGISTICS». В фокусе издания – последние тенденции в логистическом бизнесе, анализ развития транспортного рынка. Только здесь Вы найдете:

- эксклюзивные интервью
- экспертные прогнозы
- последние транспортные новости
- опыт лучших логистов

«Транс-Logistics Казахстан» – весь транспорт в удобном формате

Как подписаться

- * через АО «Казпочта» – подписной индекс 74692
- * в редакции журнала

Периодичность 1 раз в квартал

Адрес редакции:

г. Алматы, ул. Фурманова, 127, оф. 205, тел.: 8 (727) 296 44 07, 296 54 27

г. Астана, ул. Кунаева, 6, оф. 310/5, тел.: 8 (7172) 60 45 52

buh@transexpress.kz

1 PL
Автономная логистика,
все операции выполняет
сам грузовладелец

компания
оказывает
традиционные
услуги по
транспортировке
и управлению
складскими
помещениями

PL

3 PL
в перечень
услуг входят
складирование,
перегрузка,
доп. услуги со
значительной
добавленной
стоимостью

4 PL

СПЕКТР

ОБЯЗАННОСТЕЙ
ПРОВАЙДЕРОВ

Оперативное, тактическое и частично стратегическое планирование цепи поставок и ее оптимизация
Разработка конфигурации логистической сети, логистический консалтинг

Управление финансами, доходами
Ведение общего документооборота
Лизинг логистических мощностей

Интеграция IT-систем контрагентов в цепи поставок
Мониторинг заказов, грузов и транспортных средств
управление сервисом

Планирование транспортировок и оптимизации маршрутов транспорта
Управление складской сетью и запасами

Раскрасим Ваш бизнес

Разработка стиля

Брендинг

Полиграфия

 **ТРАНС-ЭКСПРЕСС**
РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР

Редакционно-издательский центр

г. Алматы, ул. Фурманова, 127, оф. 201 А
тел.: +7 (727) 272 18 72
+7 (727) 296 44 07

reklama@transexpress.kz
marketing@transexpress.kz