

- 2** Редакционная колонка
Editorial
- 3** ИНФОПОРТАЛ/INFOPORTAL
- 4** ГЛАВНАЯ ТЕМА/ MAIN TOPIC
По высшему классу / To a high standard
- 9** Классификация складских помещений
- 12** Инфраструктура EXPO-2017/
EXPO-2017 Infrastructure
- 16** АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ/ ACTUAL PROJECT
Приоритеты работы КТЖ
- 22** «AVIATION CARGO DAY» в Астане/
«AVIATION CARGO DAY» in Astana
- 27** Авиатранспорт Казахстана в цифрах
- 28** В Костанае начат выпуск грузовых автомо-
билей I VECO 682/ В Костанае начат выпуск
грузовых автомобилей I VECO 682
- 30** LIFE-БИЗНЕС/ LIFE-BUSINESS
«GLOBALINK»: Казахстанский опыт/
'GLOBAL INK': Kazakhstan Experience
- 34** Путь к клиенту: логистика интернет-мага-
зинов/ Way to the customer Online Shop
Logistics
- 37** КНИГА ПРОБЛЕМ / ISSUE BOOK
Комментарии экспертов
- 40** АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ/ ACTUAL PROJECT
Готовы к дальнейшим работам
- 42** КЛУБ ИННОВАЦИЙ / INNOVATION CLUB
«Электронный фрахт»: оценки и прогнозы/
'E-Freight': Assessments and Expectations
- 46** Дорога к электронным транзакциям/
A way tending to electronic transactions
- 51** НОРМАТИВ
Государственная программа развития и
интеграции инфраструктуры транспортной
системы РК до 2020 года

Журнал поставлен на учет в Министерстве культуры и информации Республики Казахстан.
Свидетельство - No. 13917-Ж от 01.10. 2013 г.
Издается с июля 2013 г.

Периодичность выхода: 1 раз в квартал
Тираж: 4 000 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, 296-54-27
Тел./факс +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@transexpress.kz, web@transexpress.kz
Астана, ул. Кунаева, 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)
Главный редактор: Мария Юрьева

Журнал отпечатан в типографии ТОО «Интелсервис»
041600, Алматинская обл., г. Талгар, ул. Промышленная, 5
тел. +7 (727) 233 17 74, 233 17 75



Директор ТОО „Транс Экспресс Казахстан“, „Trans Express Kazakhstan“ LLP Director	Н.К. Исингарин N.Issingarin
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
Дизайнер Designed by	Асем Сламова Asem Slamova
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 Gulmira Baygelova Gaukhar Amenkeeva Ayzhan Amirova

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 4 000 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, 296-54-27
Tel./fax +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@transexpress.kz, web@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)
Chief redactor Mariya Yuryeva

Printed by „Intellservice“ LLP.
041600, Almaty Region. Talgar city, bld 5, Promyshlennaya St.,
tel. 8 (727) 233 17 74, 233 17 75

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ

РЕНЕССАНС



Качество инфраструктуры является одним из ключевых индикаторов Logistic Performance Index - рейтинга Всемирного банка, на который в последние годы ориентируются казахстанские транспортники. Как известно, сегодня наша страна расположилась на 86 строчке рейтинговой таблицы, при этом к 2020 году мы должны «перепрыгнуть» как минимум на 40 пунктов вперед.

Времени на решение столь амбициозной задачи не так много, как может показаться на первый взгляд. Именно поэтому архитекторы обновленной транспортной системы Казахстана форсируют развитие необходимой инфраструктуры. Строительство железных дорог Жезказган - Бейнеу и Аркалык - Шубарколь, автомагистрали «Западная Европа-Западный Китай», Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» и СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», реконструкция морского порта Актау, аэропортов - все эти объекты призваны обеспечить реализацию транзитного потенциала Казахстана.

Особняком среди крупных отраслевых проектов стоит формирование региональной сети транспортно-логистических центров. За 2014-2015 годы планируется построить порядка двух миллионов квадратных метров терминальных площадей на общую сумму инвестиций 500 млн. долларов США.

На фоне падения темпов роста мировой экономики такая инвестиционная активность, действительно, впечатляет. Начало года, к слову, тоже «не блещет» показателями деятельности транспортной отрасли - грузооборот за январь составил 33,3 млрд. ткм, что, по данным Агентства Республики Казахстан по статистике, на 4,1% меньше, чем результат за аналогичный период 2013 года. В грузообороте доля железнодорожного транспорта составила 38,10%, автомобильного - 33,91%, трубопроводного - 27,33%, других видов транспорта (воздушного, речного, морского) - 0,66%.

Тем не менее, новые ТЛЦ всё-таки появятся на экономической карте Казахстана. Терминалам каких классов будет отдан приоритет, что станет главным аргументом при определении мест дислокации логистических объектов - обо всем этом - на страницах нового номера журнала «Транс-LOGISTICS Казахстан».

За январь 2014 года транспортом республики перевезено 250,7 млн. тонн грузов, грузооборот за этот период составил 33,3 млрд. ткм.

В общем объеме перевезенных грузов доля автомобильного транспорта составила 86,15%, железнодорожного – 6,33%, трубопроводного – 7,39%, других видов транспорта (воздушного, речного, морского) – 0,13%. В грузообороте доля железнодорожного транспорта составила 38,10%, автомобильного – 33,91%, трубопроводного – 27,33%, других видов транспорта (воздушного, речного, морского) – 0,66%



В Казахстане

В **2014**
году планируется отре-
монтировать

2,3

тыс км автодорог



Премьер-министр **Серик АХМЕТОВ** поручил завершить строительство газопровода «Бейнеу – Бозой – Шымкент» до конца 2014г

Маршрут магистрального газопровода «Бейнеу – Бозой – Шымкент» пройдет по территории Мангыстауской, Актюбинской, Кызылординской и Южно-Казахстанской областей. Реализация проекта осуществляется в несколько этапов.

Первый этап – участок «Бозой – Шымкент» пропускной способностью до 6 млрд. куб. метров. Он был запущен в сентябре 2013 года. Второй этап – строительство участка «Бейнеу – Бозой» с увеличением пропускной способности до 10 млрд. куб. метров было запланировано завершить в течение 2014-2015 годов.



20 февраля Президент АО «НК «Қазақстан темір жолы», Председатель

Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» **Аскар МАМИН** был избран председателем Комитета транспорта, логистики и связи Национальной палаты предпринимателей РК.

На состоявшемся заседании комитета были сформированы шесть подкомитетов по вопросам железнодорожного, автомобильного и водного транспорта, транспортной логистики, гражданской авиации и связи.

Участники заседания обсудили проект договора о ЕЭС и приложения № 21 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике».

КОРОТКО

В 2013 году количество рейсов, выполненных грузовыми авто из Турции в Казахстан, увеличилось с 838 до 1821 по сравнению с 2012 годом. При этом доля казахстанского оператора в данных перевозках за тот же период возросла с 10,5% до 25,5%.

Национальный авиаперевозчик Air Astana повысил после проведенной в Казахстане девальвации тарифы на международные рейсы на 7-10%.

Министерство транспорта и коммуникаций при поддержке Союза транспортников Казахстана KAZLOGISTICS презентовали Ситуационный центр транспортного контроля. Здесь ведется мониторинг за 8 системами: осуществляется контроль над автоматизированными системами взвешивания, передвижными и стационарными постами транспортного контроля, работой Единой информационной системы «Техосмотр», процессом контроля уведомлений с российских и белорусских пунктов пропуска и т.д.

ПО ВЫСШЕМУ КЛАССУ

Спрос на терминалы категорий «А» и «В» остается высоким

текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya Yuryeva

Строительство логистических терминалов в последние годы не отличалось особой системностью, что в итоге привело к возникновению существенного дефицита складских площадей. Из точек роста ТЛЦ превратились в реальные инфраструктурные препятствия для увеличения транзита. Именно поэтому развитие сети ТЛЦ сегодня стало объектом пристального внимания как со стороны государственного аппарата, так и частного бизнеса.

Дефицит квадратных метров

По словам экспертов АО «KTZ Express», анализ текущей и прогнозируемой потребности показывает наличие в Казахстане около 800 тыс. м² складов класса «А» и «В». Всего потребности в складских площадях в 2012 году составили 2,1 млн. м² и к 2020 году ожидается дефицит около 3 млн. м² складских мощностей. Для удовлетворения спроса в обработке экспортно-импортного и транзитного грузопотока необходима сеть транспортно-логистических центров (ТЛЦ), расположенных в областях Казахстана.

«Учитывая, что классы «А» и «В» наиболее эффективно работают с грузами, относящимися к категории товаров FMCG (быстро оборачиваемые потребительские товары – прим. ред) и в целом с контейнеропригодными грузами, мы считаем необходимым акцентировать деятельность ТЛЦ в этом направлении», – отмечают в компании.

«Следует отметить, что рост контейнеризации грузоперевозок – это естественный тренд, соответствие которому позволяет новым ТЛЦ успешно занять нишу в транс-

портно-логистической системе, выгодно отличаясь от действующих объектов, работающих в режиме грузовых дворов», – поясняют представители «KTZ Express».

Действительно, основная доля казахстанских складов приходится на площади классов «С» и «D». По сути, они представляют собой переоборудованные помещения фабрик, заводов, складов, построенных в советский период. Говорить об их соответствии международным стандартам, конечно, не приходится. Стабильный спрос на подобные складские помещения продиктован низкой стоимостью аренды, ведь затраты на их содержание минимальны.

Нехватка же складских комплексов более высокого уровня объясняется скромными инвестиционными возможностями отечественных логистов. Представители частных транспортных компаний не раз заявляли о том, что развитие терминальной сети в регионах невозможно без обеспечения государством льготного кредитования. Ведь вложения окупятся не за один год, поэтому брать на себя риски, вкладывая оборотные средства в строительство ТЛЦ, мало кто решается. К тому же существуют объективные сложности с выделением земельных участков, и, что немаловажно, отсутствует опыт по эксплуатации и «раскрутке» терминальных комплексов.

Если в развитых западных странах формирование сети транспортно-логистических центров, ориентированных на удовлетворение потребностей клиентов, происходило с середины прошлого века,



то у нас это направление не было в ряду приоритетных. Однако нынешний тренд на интеграцию казахстанской транспортной системы в международные торговые процессы кардинальным образом меняет ситуацию. Находясь на стыке транзитных путей между европейскими рынками и стремительно развивающейся экономикой Китая, Казахстан делает ставку на масштабное обновление транспортно-логистической инфраструктуры.

Интенсивная работа по привлечению транзита, расширению импортно-экспортных связей постепенно приводит к активизации в регионе иностранных компаний. Собственно они и становятся основными потребителями услуг, предоставляемыми терминальными комплексами экстра-класса. Скорость и качество логистических операций для них выходит на первый план.

Программный вопрос

Формированию сети ТЛЦ уделено ключевое внимание и в принятой в январе этого года Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Согласно документу, опорная система товародвижения будет базироваться на сети приграничных транспортно-логистических центров, из которых наибольшее значение отведено «восточным воротам» – Хоргосу и Достыку, «западным воротам» – порту Актау, а также инфраструктурным объек-



TO A HIGH STANDARD

Demand for the Terminals of the 'A' and 'B' Categories Remains at a High Level

The construction of the logistics terminals did not use to be characterized with a distinctive consistency for the recent years; what, finally, has resulted in occurrence of a considerable deficit of the storage space. Being formerly the growth areas, the Transport and Logistics Centers (TLCs) have turned into the infrastructural impediments for the increase in transit. That's why the TLC network development has become as of today the objectives of the focused attention both from the part of the state machinery and from the part of private businesses.

'Lack of Square Meters'

According to the "KTZ Express" JSC's experts, the analysis of current demands and forecast requirement demonstrates an availability of about 800 thousand square meters of the storage terminals of the 'A' and 'B' categories. The total needs for the warehousing facilities have amounted to 2.1 million square meters in 2012; and by the year 2020, it is expected a deficit in an amount of about 3 million square meters of the warehousing. In order to meet the demand for the handling of the export, import and in-transit cargo flows, there is necessary a network of the TLCs located in the regions of Kazakhstan.

'Considering thereto that the 'A' and 'B' categories' terminals most efficiently handle the goods relating to the FMCG (Fast Moving Consumer Goods – editor's note) goods category, as well as the containerizable goods in whole, – we believe that it is necessary to place an

emphasis on the operations of the TLCs in this scope', notice the company's experts.

'It should be noticed that a growth in the containerization of the cargo transportations is a natural trend; and the correspondence to this trend enables the new TLCs successfully to get captured a niche within the transport and logistics system, favorably differing thereat from the actually operating facilities working in a mode of 'cargo sites', explain the representatives of the "KTZ Express".

Really, the top market share of the Kazakhstan's warehouses accrues to the storage spaces of the 'C' and 'D' categories' terminals. In actual fact, they are represented as the refitted premises of the factories, plants, works and warehouses built during the Soviet period. Of course, it is just impossible to talk about any their conformance to the international standards. A stable demand for such warehousing facilities is determined by a low rental price; for, the expenses for their maintenance are minimum.

Meanwhile, a lack of the warehouse complexes of higher level stems from the lowly opportunities of national logisticians as-for the investments. The private transport companies' representatives not just once used to declare that the development of the terminal network in the regions is impossible without ensuring of the soft lending from the part of the government. For, the investments may have only been justified in a period of more than one year; therefore, hardly

anybody resolves upon undertaking the relevant risks, investing the circulating funds into the construction of the TLCs. Besides, there are existent the intrinsic difficulties as-for the assignment of land plots; and, what is no less important, there is absent an experience as-for the operation and 'promotion' of the terminal complexes.

Whilst in the western countries, the establishing of the TLC network aimed at the meeting of the customers' needs, – had been being under way since the middle of the last century, – in our country, this scope had not been being among the priority ones. However, an actual trend as-for the integration of the Kazakhstan's transport system into the global trading processes, – radically changes such situation. Being located at the junction of the transit routes between the European market and the rapidly developing economy of China, Kazakhstan counts on the large-scale renovation of the transport and logistics infrastructure.

An active work on the attracting of transit transportations, on the extending of relations, – step-by-step results in a stepping-up of the foreign companies in the region. And just properly they become the major consumers of the services being rendered by the extra-class terminal complexes. The speed and quality of the logistic operations come for them to the fore.

Topic Concerning the Program

A key attention is also paid for the

там в местах зарождения экспортных и пересечения транзитных грузопотоков. При этом обязательным условием при образовании подобных хабов являются мультимодальность и развитая сервисная инфраструктура.

В качестве приоритетной задачи определено развитие агентской сети логистических продуктов по принципу «одного окна», строительство или аренда

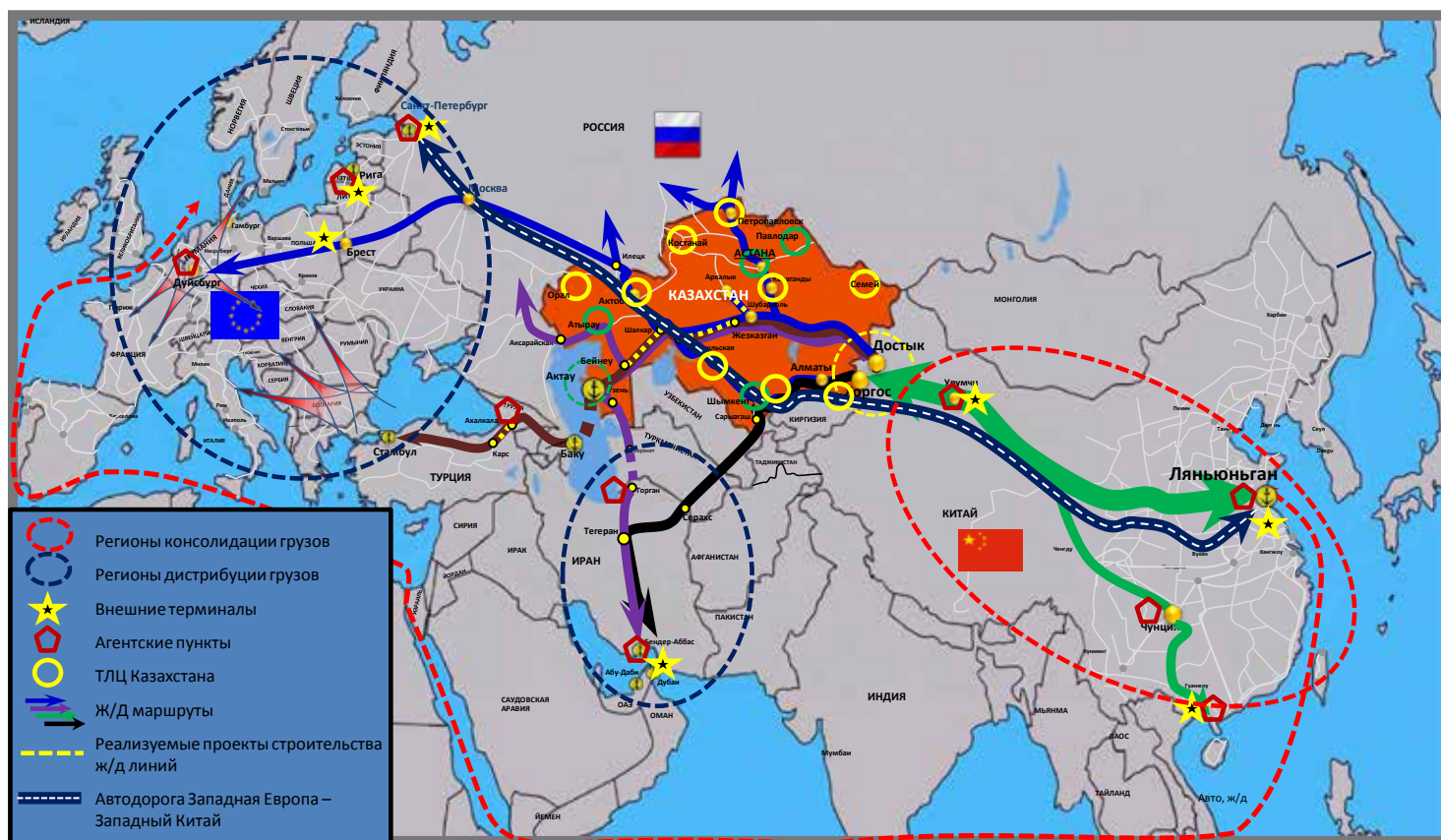
в первую очередь зерна и мяса, будет проработан вопрос создания либо приобретения торгово-логистических комплексов в России, которые позволят нарастить экспорт мяса на внешние рынки до 180 тысяч тонн к 2020 году.

Что касается внутривнутриреспубликанской логистической инфраструктуры, то, по мнению разработчиков программы, она

турных центров. После утверждения общего перечня правительством начнется полномасштабная реализация этого проекта, завершить который чиновники планируют к 2020 году.

Разумеется, в первую очередь при этом будет учитываться еще один проект государственного масштаба – развитие городских агломераций. Напомним, идея создания «полосов роста», где

ИНТЕГРАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЕВРАЗИЙСКУЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ



терминальных мощностей в морских и «сухих» портах каспийского, черноморского и балтийского бассейнов, в России, странах ЕС, Персидского залива и Китае. В частности, присутствие в Урумчи, Чунцине и Ляньюньгане даст возможность влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями, продвигая преимущества сухопутных маршрутов через Казахстан.

Учитывая большой потенциал экспорта сельскохозяйственной продукции,

должна развиваться с опережением в промышленных регионах. В Казахстане будут сформированы так называемые «инфраструктурные центры», среди задач которых – развитие транспортного потенциала. В первом полугодии планируется разработать методiku определения будущего месторасположения данных объектов. На её основе до конца следующего года местные исполнительные органы должны будут провести комплексный анализ и внести свои предложения по расположению инфраструк-

будет сконцентрирован экономический потенциал страны, была озвучена в Послании Президента народу Казахстана. Речь идёт о таких городах, как Астана, Алматы, Шымкент, Актобе и Атырау. Предполагается, что это будет способствовать расширению внутривнутриреспубликанской сети ТЛЦ класса «А», «В», сосредоточенных сегодня в основном в Алматинском регионе.

Тон задает ҚТЖ

Глобальная конкуренция на рынке

establishing of the TLC network in the State Program for the Development and Integration of Infrastructure of the Transport System of the Republic of Kazakhstan up-to the year 2020, which was adopted this year in January. According to this document, the means of support for the merchandise flow will be based on the network of the near-border Transport and Logistics Centers among which the most significant role is imposed on the 'eastern gates' – Khorgos and Dostyk, the 'western gates' – the Aktau port, as well as on the infrastructural facilities at the locations of the formation of the export cargo flows and of the intercrossing of the in-transit cargo flows. Thereat, an indispensable condition at the forming of such hubs is multimodality and a well-developed service infrastructure.

The development of the agency network of the logistic products under the 'one window' principle, as well as the construction or the leasehold of the terminal facilities at the sea and 'dry-cargo' ports of the Caspian, Black-Sean and Baltic basins, in Russia, in the countries of the EU, Persian Gulf region, and in China, – were defined as the priority tasks. Particularly, the presence in Urumqi, Chungking and Lianyungang will enable to influence the forming of the cargo base, and to communicate directly with the consignors, promoting thereat the advantages of the overland routes via Kazakhstan.

Considering to a great potential as-for the export of the agricultural products, primarily, of the grain and meat, – there will be worked out an issue on the establishment or acquisition of the trading and logistics complexes in Russia, which will enable to get raised the export of meat onto the external markets up-to 180 thousand tons by the year 2020.

Concerning the internal republican logistics infrastructure, on the opinion of the experts having elaborated the program, – it should develop in advance in the industrial regions. There will be established the so called 'infrastructural

centers' in Kazakhstan, among the tasks of which there is a development of the transport potential. At the first half of the year, it is scheduled to get elaborated a practice and methods for the pointing of location of such facilities. On the basis of this practice, the local executive bodies have to get made a holistic analysis and to get made their proposals as-for the location of the 'infrastructural centers' by the end of the next year. After the approval of the general list, the government will start a full-scaled implementation of this project which is scheduled to have been completed by the officary before the year 2020.

By all means, primarily, there will be taken into account thereat another project on the national level, – that is, the development of the urban agglomerations. Let's remind that a concept on the establishing of the 'growth poles' where the country's economic potential would be concentrated, – has been announced in the Presidential Address to the people of Kazakhstan. The matter is in such cities as Astana, Almaty, Shymkent, Aktobe and Atyrau. It is supposed that it would facilitate the expanding of the internal republican network of the 'A' and 'B' categories' TLCs mostly concentrated nowadays in the Almaty region.

The Roost Is Ruled by the "KTZ"

The global competition at the market of the transport and logistics services, the struggle for the in-transit cargo flows, – do not give any time for a step-by-step expanding of the terminal network by efforts of the private businesses. Therefore, the government has chosen the "Kazakhstan Temir Zholy" (the "KTZ") national railway company as a driver for this process. The Prime Minister tasked to accelerate the forming of the TLC national network, to complete the construction of the terminal infrastructure.

Just in the first half of the year, it is scheduled to get completed a readjustment of the Feasibility Study for the project of the "Khorgos" Cross-

Border Cooperation International Center. This year, there has to be started an implementation of the "Khorgos – Eastern Gate" Free-Economic Zone project (construction of the "dry-cargo" port and the related necessary logistics infrastructure). The management of this project, as well as the Aktau sea port, – are left in trust of the largest port-side infrastructure operator – the "DP World" company.

The start of construction of the regional Transport and Logistics Centers with total area of 1.6 million square meters, – is in the nearest plans of the "KTZ". Thereat, a considerable part will comprise of the storage spaces of the 'A' and 'B' categories, – that is, about 336 thousand square meters. The cities of Astana, Pavlodar, Shymkent, Atyrau and Aktau are defined as the emplacements of the TLCs.

According to Mr. Askar Mamin, '...the configuration of the Kazakhstan's TLC national network will enable to ensure a complete coverage of the internal needs for the logistic services and to come onto the contiguous markets of the Ural-Siberian region of Russia and Central Asia as the distribution centers'.

The emplacements of the TLCs have already been chosen in the Baltic states and over the Black-Sean coast. A Feasibility Study has been elaborated for the construction of the "KTZ" company's terminal in Lianyungang, China; and it is scheduled to start the very construction works at the second quarter this year.

This way, the "Kazakhstan Temir Zholy" speeds up the activities on the transformation of the railway monopolist into a logistics operator on the global level. Thereupon, the availability of the own TLCs is an indispensable condition for the efficient activity at the internal and external markets. Such activity is intrinsically profitable not only for the government represented by the "KTZ", but as well for the private entrepreneurs who will be capable to get timely appreciated the opportunities being presently opened.

транспортно-логистических услуг, борьба за транзитные потоки не дает времени на постепенное расширение терминальной сети силами частного бизнеса. Поэтому в качестве драйвера этого процесса правительством была выбрана нацкомпания «Қазақстан темір жолы». Премьер-министр поручил ҚТЖ ускорить формирование национальной сети ТАЦ, завершить строительство терминальной инфраструктуры.


Уже в первом полугодии планируется завершить корректировку ТЭО по проекту МЦПС «Хоргос». В нынешнем году должна стартовать реализация проекта СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» (строительство сухого порта и необходимой логистической инфраструктуры). Управление этим объектом, а также международным морским портом Актау

доверено крупнейшему оператору портовой инфраструктуры – компании DP World.

В ближайших планах ҚТЖ – начало строительства региональных транспортно-логистических центров общей площадью 1,6 млн. м². При этом существенную часть будут составлять складские площади классов «А» и «В» – порядка 336 тыс. м². В качестве мест дислокации ТАЦ определены Астана, Павлодар, Шымкент, Атырау и Актау.

По словам главы компании Аскара Мамина, «конфигурация национальной сети ТАЦ Казахстана позволит обеспечить полный охват внутренних потребностей в логистических сервисах и выйти на сопредельные рынки Урало-Сибирского региона России и Средней Азии в качестве центров дистрибуции».

Уже выбраны места расположения ТАЦ в Прибалтике и на черноморском побережье. Разработано технико-экономическое обоснование на строительство терминала ҚТЖ в китайском Ляньюньгане, непосредственно к строительным работам планируется приступить во втором квартале этого года.

Тем самым «Қазақстан темір жолы» форсирует работу по трансформации из железнодорожного монополиста в логистического оператора мирового уровня. В этой связи наличие собственных ТАЦ – неременное условие эффективной работы на внутренних и внешних рынках. Такая активность в сущности выгодна не только государству в лице ҚТЖ, но и частным предпринимателям, которые сумеют вовремя оценить открывающиеся возможности. 

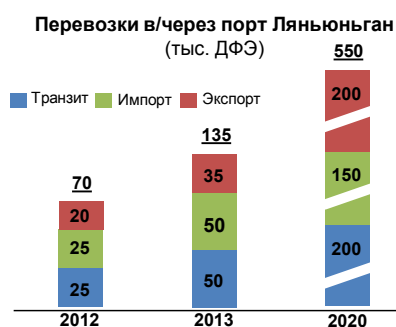
СОЗДАНИЕ ТЕРМИНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПОРТУ ЛЯНЬЮНЬГАН

Реализация проекта создания терминальной инфраструктуры в порту Ляньюньган:

Общая площадь – 22,5 га

Объем инвестиций - около 110 млн. долл. США

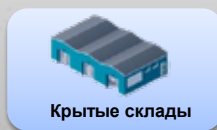
Ввод в эксплуатацию – декабрь 2014 г.



Основные параметры терминала:



Общая площадь хранения 12.5 га
Срок хранения до 30 суток
Перерабатывающая способность
7 млн. тонн/год



Стеллажное размещение грузов
Срок хранения до 30 суток
Общая площадь хранения
15 000 м2

Номенклатура грузов:

- Экспорт: ферросплавы, прокат, металлоконструкции, зерно, сера
- Импорт: машины и оборудование
- Транзит: удобрения, хлопок, машины и оборудование, кокс, ТНП, электроника, строительные материалы

КЛАССИФИКАЦИЯ СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ ПО ВЕРСИИ KNIGHT FRANK

A+

- Современное одноэтажное складское здание из легких металлоконструкций и сэндвич-панелей, предпочтительно прямоугольной формы, без колонн или с шагом колонн не менее 12 м и расстоянием между пролетами не менее 24 м
- Площадь застройки 40–45%
- Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 т/кв. м, на уровне 1,20 м от земли
- Высокие потолки — не менее 13 м, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования
- Регулируемый температурный режим
- Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения
- Наличие системы вентиляции
- Системы охранной сигнализации и видеонаблюдения
- Автономная электроподстанция и тепловой узел
- Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dockshelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты — docklevelers (не менее 1 на 500 кв. м)
- Наличие площадок для отстоя большегрузных автомобилей и парковки легковых автомобилей
- Наличие площадок для маневрирования большегрузных автомобилей
- Наличие офисных помещений при складе
- Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала)
- Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников
- Оптоволоконные телекоммуникации
- Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная, благоустроенная территория
- Расположение вблизи центральных магистралей
- Профессиональная система управления
- Опытный девелопер
- Железнодорожная ветка

- # A
- Современное одноэтажное складское здание из легких металлоконструкций и сэндвич-панелей, предпочтительно прямоугольной формы, без колонн или с шагом колонн не менее 9 м и расстоянием между пролетами не менее 24 м
 - Площадь застройки 45–55%
 - Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 т/кв. м, на уровне 1,20 м от земли
 - Высокие потолки — не менее 10 м, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования
 - Регулируемый температурный режим
 - Наличие системы вентиляции
 - Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения
 - Системы охранной сигнализации и видеонаблюдения
 - Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dockshelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты — docklevelers (не менее 1 на 1000 кв. м)
 - Наличие площадок для отстоя большегрузных автомобилей и парковки легковых автомобилей
 - Наличие площадок для маневрирования большегрузных автомобилей. Наличие офисных помещений при складе
 - Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала)
 - Оптоволоконные телекоммуникации
 - Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная, благоустроенная территория
 - Расположение вблизи центральных магистралей
 - Профессиональная система управления
 - Опытный девелопер
 - Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников
 - Автономная электроподстанция и тепловой узел
 - Железнодорожная ветка

*(Необязательные параметры выделены желтым цветом)

В+

- Одноэтажное складское здание предпочтительно прямоугольной формы, вновь построенное или реконструированное
- Площадь застройки 45–55%
- Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 т/кв. м, на уровне 1,20 м от земли
- Высота потолков от 8 м
- Регулируемый температурный режим
- Наличие системы вентиляции
- Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения
- Системы охранной сигнализации и видеонаблюдения
- Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dockshelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты — docklevelers (не менее 1 на 1000 кв. м)
- Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей
- Наличие офисных помещений при складе
- Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала)
- Оптоволоконные телекоммуникации
- Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная, благоустроенная территория
- Расположение вблизи центральных магистралей
- Профессиональная система управления
- Опытный девелопер
- Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников
- Автономная электроподстанция и тепловой узел
- Железнодорожная ветка

В

- Одно-, многоэтажное складское здание предпочтительно прямоугольной формы, вновь построенное или реконструированное
- В случае многоэтажного строения – наличие достаточного количества грузовых лифтов/подъемников грузоподъемностью не менее 3 тонн (не менее 1 на 2000 кв. м)
- Высота потолков от 6 м
- Пол – асфальт или бетон без покрытия
- Система отопления
- Наличие системы пожарной сигнализации и системы пожаротушения
- Пандус для разгрузки автотранспорта
- Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей
- Охрана по периметру территории
- Телекоммуникации
- Системы охранной сигнализации и видеонаблюдения
- Наличие вспомогательных помещений при складе
- Система вентиляции
- Офисные помещения при складе
- Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников
- Автономная электроподстанция и тепловой узел
- Железнодорожная ветка

С

- Капитальное производственное помещение или утепленный ангар
- Высота потолков от 4 м
- Пол – асфальт или бетонная плитка, бетон без покрытия
- В случае многоэтажного строения – наличие грузовых лифтов/подъемников
- Ворота на нулевой отметке
- Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей
- Система вентиляции
- Система отопления
- Офисные помещения при складе
- Пожарная сигнализация и система пожаротушения
- Пандус для разгрузки автотранспорта
- Охрана по периметру территории
- Телекоммуникации
- Наличие вспомогательных помещений при складе
- Железнодорожная ветка

- Подвальные помещения или объекты ГО, неотапливаемые производственные помещения или ангара
- Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей
- Пожарная сигнализация и система пожаротушения
- Система вентиляции
- Телекоммуникации
- Охрана по периметру территории
- Железнодорожная ветка

D

текст: Даурен МОЛДАХИМЕТОВ
text: Dauren MOLDAKHIMETOV

С момента, когда Казахстан выиграл право принимать у себя Международную специализированную выставку «EXPO-2017», прошло больше года. Активная подготовка к мероприятию глобального масштаба сегодня ведется в Астане, в том числе – по развитию транспортной инфраструктуры столицы.

При АО «Национальная компания «Астана ЭКСПО 2017» работает штаб по развитию инфраструктуры и строительства объектов выставки, в столичном акимате задействовано ТОО «Дирекция по подготовке и проведению Международной специализированной выставки «EXPO-2017».

За прошедший год был выбран логотип предстоящей выставки «EXPO» и эскиз-идея экспо-городка – «Зеленый квартал EXPO Village», строительство которого запланировано на весну текущего года в Есильском районе Астаны. Среди основных направлений мероприятий, в направлении которых сегодня ведутся работы, можно выделить три приоритетные программы:

- «Welcome to Astana» – по развитию института гостеприимства посредством обеспечения комфортного пребывания жителей и гостей столицы;
- «Astana Green City» – направленная на развитие энергетической эффективности и возобновляемых источников энергии;
- «Astana mobility» – ориентированная на обновление и улучшение качества транспортной инфраструктуры и логистики города.

Инфраструктура EXPO-2017 Infrastructure

Since the moment when Kazakhstan won a right to host the 'EXPO-2017' International Specialized Exhibition, – a period of more time than one year has already passed. An active preparation for this global event is being held nowadays in Astana, including that on the development of the capital city's transport infrastructure.

At the "Astana EXPO 2017" National Company" JSC, – the headquarters for the development of infrastructure and for the construction development of the exhibition's facilities, – are presently working; the capital city's Akimat (local state administration) engaged the "Directorate for Preparation and Conducting of the 'EXPO-2017' International Specialized Exhibition" LLP.

For the last year, there was chosen a logo of the oncoming 'EXPO' exhibition, and a sketch concept of the expo-village – the 'EXPO Village Green Quarter' whose construction was scheduled for spring this year in the Esilskiy neighborhood of Astana city. Among the main scopes of the events which are subject for the preparatory works being performed presently, – the three priority programs might be emphasized:

- "Welcome to Astana" – for the development of the establishment of hospitality by means of ensuring of the comfortable residence for the capital city's inhabitants and guests;
- "Astana Green City" – aimed at the development of the energy efficiency and of the renewable energy sources;
- "Astana Mobility" – intended for the renovation and improvement of quality of the city's transport infrastructure and logistics.



По словам председателя Правления АО «Национальная компания «Астана ЭКСПО 2017» Талгата Ермегияева, в прошедшем 2013 году была проделана основная работа – подготовка и передача в Международное бюро выставок (МБВ) Регистрационного досье выставки «EXPO-2017». В бизнес-плане отражены механизмы и стратегии по каждой отрасли проекта: строительство, тема, продвижение, реклама, коммерциализация, развитие инфраструктуры, финансирование, инвестиции, использование объектов выставки после ее проведения.

Кроме пополнения новыми административными и жилыми массивами, в Астане будут заметны улучшения в таких отраслях, как энергетика и транспорт. Так, в своем выступлении на совещании, посвященном обсуждению послания Президента Нурсултана Назарбаева, аким города Астаны Имангали Тасмагамбетов заявил о намерении строительства специальных выделенных линий для скоростных автобусных перевозок:

– По транспортной стратегии, параллельно с развитием дорожной инфраструктуры, намечена реализация проекта скоростных автобусов Bus rapid transit (BRT) с завершением в 2016 году первой линии протяженностью 23 километра. Строительно-монтажные работы по первой очереди проекта начнутся уже во втором квартале текущего года, – сказал он.

Стоит отметить, что общая протяженность проекта составляет 63 километра, он позволит охватить не только левобережную часть, но и правый берег города. Таким образом планируется перевести значительную часть пассажиров на общественный транспорт и улучшить организацию дорожного движения в Астане.

According to Mr. Talgat Ermegiyev, the Management Board Chairman of the “Astana EXPO 2017 National Company” JSC, – last year, there had been made the main work – the elaboration and the delivering of the ‘EXPO-2017’ exhibition’s Master File to the International Exhibition Bureau (BIE). The business-plan reflects the mechanisms and strategies for each project’s field, such as: construction, subject field, promotion, advertising, commercializing, infrastructure development, financing, investments, utilizing of the exhibition’s facilities after its conduction.

Besides the replenishment with the new office complexes and residential areas, there will be noticeable the improvements in such industries as the power economy and the transport in Astana. So, Mr. Imangali Tasmagambetov, the Astana city’s Akim (Head of city state administration), during his speech dedicated to the discussion of the President Nursultan Nazarbaev’s Presidential Address, – has declared about an intention to initiate the construction of the special separate communication lines for the fast-speed bus transportations:

‘In relation to the transport strategy, in parallel with the traffic infrastructure, there was planned an implementation of the “Bus Rapid Transit” (“BRT”) project with completion of the construction of the first line with length of 23 kilometers in 2016. The construction and erection works on the first project’s queue will be started just at the second quarter this year’, – said Mr. Akim.

It should be noticed that the total length within the project amounts to 63 kilometers; and the project will enable to get covered not only the left-bank part of the city’s territory, but the right-bank part as well. This way, it is planned to switch a considerable percent of the passengers to the public transport, and to improve the arrangement of traffic in Astana.



<14

В целом вопрос общественного транспорта в развивающейся столице имеет большую актуальность в части обеспечения скоростной и комфортной перевозки пассажиров. В текущем году здесь запланировано приобретение 350 автобусов, оснащенных газовым оборудованием. Как известно, сегодня в столице существует дефицит пассажирского транспорта, поэтому согласно графику поставки 200 автобусов будут доставлены в Астану ко Дню города, и 150 автобусов – до 1 декабря 2014 года. Оснащение газовым оборудованием осуществляется в целях соблюдения экономической эффективности и экологической безопасности, а также обеспечения подготовки к «EXPO-2017», в рамках чего в столице будет построена новая газовая электростанция и ряд АЗС.

Кроме того, в 2016 году будет завершено строительство Малого транспортного кольца. Говоря о последнем, стоит также отметить, что общая пропускная способность данного кольца, строительство которого началось в 2007 году, составит 90 тыс автомобилей в сутки. Напомним также, что в 2013-м уже было запущено движение по Западной объездной дороге, которая входит в состав Малого транспортного кольца, по улице Бейсекова от шоссе Коргалжын до ул. Сейфуллина. Дорога разгрузила транспортные потоки на 30 тыс. автомобилей в сутки.

К 2017 году планируется завершить строительство нового железнодорожного вокзала, двух автовокзалов пропускной способностью 4 500 тысяч человек в сутки каждый и пассажирского терминала аэропорта с четырьмя гейтами пропускной способностью до 1 500 пассажиров в «час пик».

Также, по сообщению аппарата акима города Астаны, к 2016 году будет разработана интеллектуальная транспортная систе-

In whole, the issue of the public transport in the developing capital city, – has a great actuality in terms of the securing of the rapid and comfortable transportations of passengers. This year, it is planned an acquisition of the 350 buses fitted with the gas installations. As commonly known, nowadays, there is a lack of the passengers' transport in the capital; therefore, according to the supply schedule, 200 buses will have been delivered to Astana before the City Day, and 150 buses – before the 1st of December, 2014. The equipping with the gas installations is implemented with purpose of meeting the demands for the energy efficiency and ecological safety, as well as with purpose of the securing of preparation to the 'EXPO-2017'; since within the framework of such preparation, a new gas power plant and several gas filling stations will be built in the capital city.

Besides, in the year 2016, there will have been completed a construction of the Small Transport Ring. Talking about the latter, it should also be noticed that the total throughput of this Ring whose construction had been started in 2007, – will amount to 90 thousand vehicles per natural day. Let's remind that the traffic had already been launched in 2013 over the West Bypass Highway which is comprised within the Small Transport Ring; that is, over the Beysekov street from the Korgalzhyn highway to the Seyfullin street. This road has decreased the traffic flow by 30 thousand vehicles per natural day.

By the year 2017, it is planned to have completed a construction of a new railway station and of the two bus stations with throughput of each in an amount of 4,500 people per natural day, as well as of an airport's passenger terminal with four gates and throughput of up-to 1,500 passengers during peak hours.

Also, as it was informed by the staff of the Astana city's Akim, – by the year 2016, there will have been developed an intelligent transport control system which will enable to control all the transport traffic in the city automatically. Presently, this project has been launched on the Saryarka avenue where there have already been installed the new street-traffic control lights, detectors and video-cameras on the fourteen intersections. The system has enabled to eliminate the manual traffic control and point-duties, thereat independently monitoring the traffic jams on this or that intersection and automatically easing those directions where a traffic congestion occurs. By the end of April, the system will have appeared on the 28 intersections more on such streets as Kunaev, Dostyk, Syganak, Sarayshyk; and before the year 2017, – it is planned to have introduced the intelligent system on all the city's roads.

Besides the improvements of the transport constituent within the framework of preparation to the 'EXPO-2017' International Specialized Exhibition, – a strong emphasis was made on the projects in the field of energy economy. The exhibition's main topic itself is called the 'Energy of Future'; and it could not come by the field of transport as well. As it was noticed by Mr. Talgat Ermegiyayev, the 'EXPO-2017' exhibition in Astana must become the first demonstration ground of the Third Industrial Revolution's energetic infrastructure in the world,

ма, которая позволит в автоматическом режиме регулировать весь транспортный поток в городе. Сегодня данный проект запущен на проспекте Сарыарка, где на четырнадцати перекрестках уже были установлены новые светофоры, детекторы и видеокамеры. Система позволила исключить ручное регулирование движения, самостоятельно отслеживая заторы на перекрестке, разгружая автоматически те направления, где происходит скопление транспорта. До конца апреля система появится еще на 28 перекрестках по улицам Кунаева, Достык, Сыганак, Сарайшык, а до 2017 года планируется внедрить интеллектуальную систему на всех дорогах города.

К 2017 году планируется завершить строительство нового железнодорожного вокзала, двух автовокзалов пропускной способностью 4 500 тысяч человек в сутки каждый и пассажирского терминала аэропорта с четырьмя гейтами пропускной способностью до 1 500 пассажиров в «час пик»

Помимо улучшения транспортной составляющей в рамках подготовки к Международной специализированной выставке «EXPO-2017», большой акцент сделан на проектах в сфере энергетики. Сама тема выставки звучит как «Энергия будущего», не могла она обойти стороной и область транспорта. Как отметил Талгат Ермагияев, выставка EXPO-2017 в Астане должна стать первой в мире демонстрационной площадкой энергетической инфраструктуры Третьей индустриальной революции, в которой будут использованы пять принципов:

- использование источников возобновляемой энергии,
- здания как мини-электростанции,
- использование технологий для хранения энергии,
- умные сети,
- использование электромобилей.

Первым проектом в рамках EXPO-2017 в транспортной сфере стал запуск такого проекта, как «Эко-такси». Автомобили используют сжиженный газ – смесь пропан-бутана, что способствует не только улучшению экологической обстановки в городе, но и снижению стоимости цен на услуги таксопарка за счет более низкой цены на топливо. На первом этапе планируется запустить около ста экологических такси отечественного производства – их собирают сейчас в Костанайской области. По всем характеристикам машины соответствуют международным стандартам – оснащены GPS-навигацией, таксометрами. По заверению акимата, к выставке «EXPO» в 2017 году количество эко-такси увеличится до пятисот. Ожидается, что все эти разрабатываемые и реализующиеся инициативы должны в корне изменить инфраструктуру города. 



EXPO2017
A S T A N A
K A Z A K H S T A N

15>

within the framework of which there will be used the five following principles:

- using the renewable energy sources;
- using the buildings as the power mini-plants;
- using the energy-saving technologies;
- using the intelligent power networks;
- using the electric vehicles.

The launching of such project as the “Eco-Taxi”, has become the first example of a project in the field of transport within the ‘EXPO-2017’. Within its framework, the motor vehicles use the liquefied gas – the ‘propane-butane’ mixture, – what enables not only the improvement of the environmental situation in the city, but a decrease in prices for the taxi companies’ services as well, due to the lower prices for fuel. At the first stage, it is planned to get launched about one hundred eco-friendly taxis of national production, – they are assembled nowadays in the Kostanay region. Such vehicles conform to the international standards in terms of all the proper characteristics, – they are fitted with the GPS-navigation and taximeters. Upon the Akimat’s representation, – the number of eco-taxis will have been increased up-to five hundred by the time of conduction of the ‘EXPO-2017’ exhibition. It is expected that all the proper initiatives presently being elaborated or implemented, – must radically change the infrastructure of the city.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР СЕРИК АХМЕТОВ:

"От эффективности работы ҚТЖ, как транспортно-логистического оператора, зависит рост экономики Казахстана"

PRIME MINISTER SERIK AKHMETOV:

'The Growth of the Kazakhstan's Economy Depends on the Operational Efficiency of the "Kazakhstan Temir Zholy" National Company as the Transport and Logistics Operator'

текст: Алена ЧЕПЕНКО
text: Alena CHERPENKO

В АО "НК «Қазақстан темір жолы»" состоялась совещание по итогам работы в 2013 году и приоритетным задачам на 2014 год с участием премьер-министра Республики Казахстан Серика Ахметова.

<16

Премьер-министр дал положительную оценку деятельности национальной компании в прошедшем году и отметил, что в силу системообразующей роли транспортной инфраструктуры в экономике страны эффективная деятельность и устойчивое развитие национального транспортно-логистического оператора «Қазақстан темір жолы» имеет ключевое значение для Казахстана.

Представляя итоги деятельности АО "ҚТЖ" за 2013 год, президент нацкомпании Аскар МАМИН отметил выполнение всех основных производственных и финансовых показателей. Так, по его словам, в прошлом году грузооборот составил 231,2 млрд тонно-км нетто (100,1% к плану), пассажирооборот – 16,9 млрд пассажиро-км (100,3% к плану), доходы получены в сумме 894 млрд (101,9% к плану), чистый доход по итогам года ожидается на уровне 117 млрд (103,2%), производительность труда зафиксирована на уровне 5,85 млн на одного человека (101,3% к плану).

В 2014 году ҚТЖ планирует обеспечить грузооборот на уровне 233,8 млрд тонно-км, пассажирооборот – не менее 17,3 пассажиро-км.

В текущем году будут организованы скоростные контейнерные поезда Сиань – Узбекистан, Шеньжень – Казахстан, Ляньюньган – Казахстан. В целом за прошлый год трафик контейнерных поездов составил 1653 состава, что на 24% больше, чем в 2012 году. Общий контейнерный грузооборот

A swap meeting on the performance results in the year 2013 and on the priority tasks for the year 2014 with participation of Mr. Serik Akhmetov, the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, – took place at the "Kazakhstan Temir Zholy" JSC.

The Prime Minister gave a favorable praise of the national company's performance for the last year, and noticed that, due to the backbone role of the transport infrastructure in the country's economy, the operational efficiency and the steady development of the "Kazakhstan Temir Zholy" ("KTZ") national transport and logistics operator are of key importance for Kazakhstan.

Presenting the performance results of the "KTZ" JCS for the year 2013, Mr. Askar MAMIN, the National Company's President, emphasized on the fulfillment of all the scheduled performance indicators and financial results. So, in his words, the ton-mileage amounted last year to 231.2 billion net t/km (100.1 % as against the scheduled indicator); the passenger miles – to 16.9 billion passenger/km (100.3 % as against the scheduled indicator); the revenues earned – to 894 billion (101.9 % as against the scheduled indicator); the net proceeds at year-end are expected in an amount of 117 billion (103.2 %); and the operational efficiency was fixed at a level of 5.85 million per one person (101.3 % as against the scheduled indicator).

Mr. Mamin informed that the "KTZ" is presently planning to get ensured the ton-mileage at a level of 233.8 billion t/km in the year 2014, and the passenger miles – at a level of no less than 17.3 passenger/km.

This year, as it was informed by the "KTZ" Chief, there will be arranged the hot-shot container trains over such routes as the 'Xian – Uzbekistan', the 'Shenzhen – Kazakhstan', the 'Lianyungang – Kazakhstan'. According to his data, in whole, the container trains' traffic has amounted to 1,653 trains for the last year, what is more by 24 % as against the year 2012. The total containerized flow of cargos has amounted in 2013 to 593 thousand TEU in all types

ток во всех видах сообщения в 2013 году составил 593 тыс. ДФЭ, что на 10% превышает аналогичный показатель 2012 года (538 тыс. ДФЭ). “На 2014 год мы планируем увеличить общий трафик контейнерных поездов на 23% с доведением контейнерного грузопотока до 727 тыс. ДФЭ”, – поделился планами президент ҚТЖ.

Как заявил глава нацкомпании, увеличивать экспортный и транзитный потенциал на стратегических международных направлениях на сегодняшний день позволяет развитие магистральной инфраструктуры, межгосударственных стыковых пунктов и морского порта Актау. Он напомнил, что в свое время ввод в эксплуатацию пограничного перехода Алтынколь – Хоргос позволил нарастить объем перевозок через пограничные переходы с Китаем – в 2013 году этот показатель достиг исторического максимума – 19,4 млн тонн, что на 2,8 млн тонн, или 17% выше уровня 2012 года (16,6 млн тонн). “С учетом достигнутых договоренностей в текущем году планируется довести объем перевозок в сообщении между Казахстаном и Китаем до 21,5 млн тонн, в том числе через Достык – 17,5 млн тонн, через Алтынколь – 4 млн тонн. К 2020 году объем перевозок в данном сообщении планируется увеличить до 38 млн тонн”, – сказал руководитель ҚТЖ.

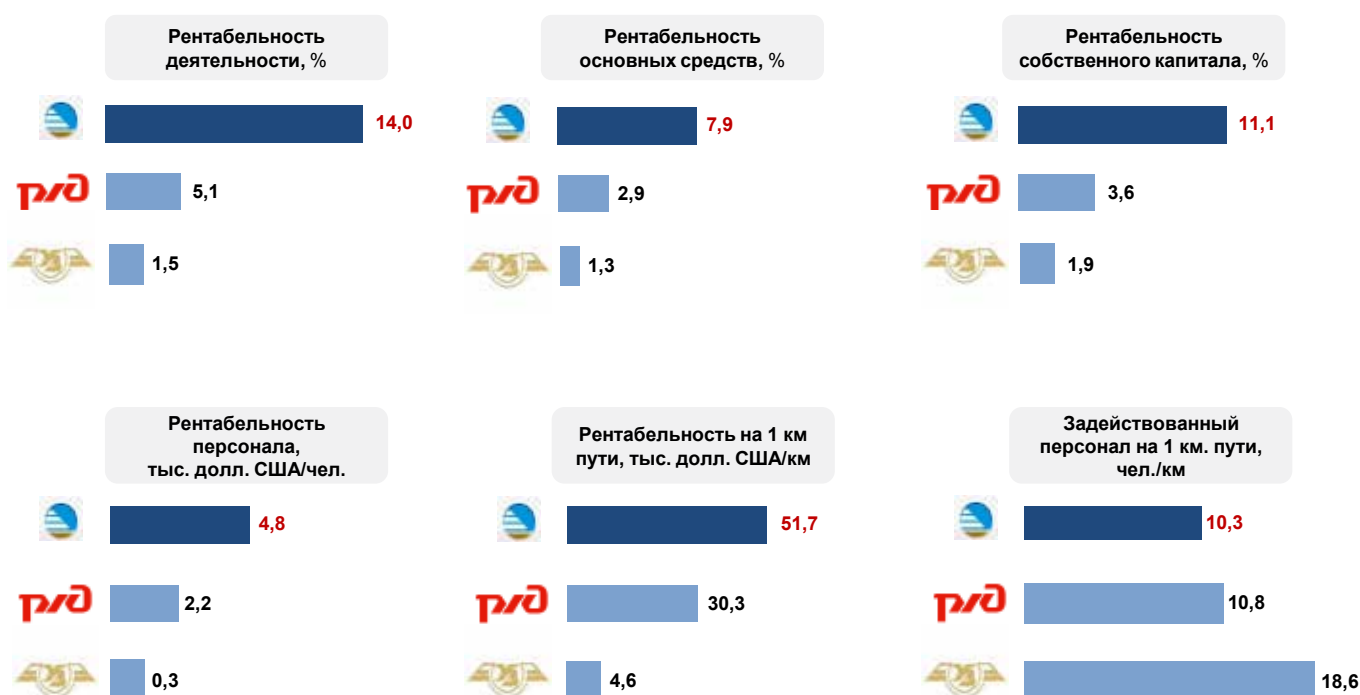
В результате открытия в мае 2013 года железнодорожной линии Узень – Болашак, транспортного коридора, соединяющего Китай, Туркменистан, Иран и страны Персидского залива через территорию Казахстана, через межгосудар-

of transportation, what is more by 10 % as against the comparable indicator of the year 2012 (538 thousand TEU). ‘For the year 2014, we are planning to have increased the total traffic of the container trains by 23 %, getting achieved the value of the containerized flow of cargos at a level of 727 thousand TEU’, shared the “KTZ” President the company’s plans with the meeting participants.

As it was declared by the National Company’s Chief, the development of the main-line infrastructure, of the inter-state division points, and of the Aktau sea port, – presently enables to increase the export and transit potential over the strategic international directions. He recalled that the putting into operation of the ‘Altynkol – Khorgos’ border-crossing point had enabled at the time to get raised the volume of transportations via the crossing points at the border-line with China; so, in the year 2013, – this indicator had achieved a historically-maximum level – 19.4 million tons, what is more by 2.8 million tons or by 17 % as against the level of the year 2012 (16.6 million tons). ‘With consideration to the achieved agreements, - this year, it is planned to get raised the volume of the transportations over the communication lines between Kazakhstan and China up-to 21.5 million tons, including those via Dostyk – up-to 17.5 million tons, via Altynkol – up-to 4 million tons. By the year 2020, the volume of the transportations in this direction is planned to have been increased up-to 38 million tons’, – said the head manager of the “KTZ”.

As a result of the opening in May, 2013 of the ‘Uzen – Bolashak’ railway line – the transport corridor connecting China, Turkmenistan, Iran and the countries of the Persian Gulf region via the territory of Kazakhstan, – there have been transported over 330

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ АО «НК «КТЖ», ОАО «РЖД» и УКРЗАЛИЗНЫЦЯ



ственный переход Болашак – Серхетяка было перевезено более 330 тыс. тонн металлопроката, зерна, муки и продовольственных грузов в экспортном и транзитном сообщении. “Завершение строительства и стыковка туркменского и иранского участков во второй половине 2014 года позволит нам перевезти через пограничный переход более 1 млн тонн грузов, с доведением к 2020 году объемов до 15 млн тонн”, – проинформировал г-н Мамин.

Что касается порта Актау, по данным президента ҚТЖ, объем перевозок через него в минувшем году составил 10 млн тонн, что выше плана на 3,1%. В том числе перевозка паромных грузов составила 1,1 млн тонн (+9%), нефти (+2%), металлов (+16%), зерна (+4%). “Завершение в 2014 году строительства 3 терминалов для перевалки генеральных видов грузов, контейнеров и зерна позволит увеличить объемы перевалки в порту Актау. В результате планируется увеличить мощность порта Актау по перевалке грузов с 16,5 до 19 млн тонн к 2020 году”, – заявил он, добавив, что общий объем перевалки запланирован в 2014 году на уровне 11,5 млн тонн.

Для привлечения дополнительных объемов перевозок через порт Актау ҚТЖ инициировано создание Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута с участием же-

thousand tons of the rolled metal products, grain, flour and food products within the export and transit traffic via the ‘Bolashak – Serkhetyaka’ inter-state border-crossing point. “The completion of the construction and of the jointing of the Turkmen and Iranian railway districts in the second half of 2014, – will enable us to get transported over 1 million tons of cargos via the border-crossing point, having achieved a level of 15 million tons of the volume of transportations by the year 2020”, informed Mr. Mamin.

Concerning the Aktau sea port, according to the “KTZ” President’s data, – the volume of carriages via it, has amounted last year to 10 million tons, what is more by 3.1 % as against the scheduled indicator; including the ferry cargos’ transportations having amounted to 1.1 million tons (+9 %); as well as the transportations of oil (+2 %), of metal products (+16 %), of grain (+4 %). “The completion of the construction in 2014 of the 3 terminals for the transshipment of the general types of cargos, of the containers and grain, - will enable to get increased the transshipment volumes at the Aktau port. As a result, it is planned to get increased the Aktau port’s capacity in terms of the transshipment of cargos from 16.5 up-to 19 million tons by the year 2020”, declared the “KTZ” President, having added thereat that the total transshipment volume is planned at a level of 11.5 million tons in 2014.

Mr. Mamin informed that, in order to raise the additional volumes of transportations via the Aktauport, – the “KTZ” has initiated the establishment of the Coordination Committee for the development of the Trans-Caspian international transport route

РЕЗУЛЬТАТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

1. Увеличение объема транзитных перевозок в два раза с **18 млн. тонн** до **36 млн. тонн**
2. Увеличение доходов от транзитных перевозок с **\$1 млрд.** до **\$3,1 млрд.**
3. Создание новых рабочих мест – **28 тыс. человек**
4. Общий эффект ВДС от реализации программы развития транспортно-логистической системы – **\$15,03 млрд.**
Среднегодовой эффект в приросте ВВП составит **0,9 процентных пункта**

лезнодорожных и морских администраций Казахстана, Азербайджана и Грузии. В рамках его работы уже достигнута договоренность об обеспечении транспортировки 4 млн тонн нефти крупнейшего предприятия “Тенгизшевройл” и переориентации на порт Актау грузопотока газойля и мазута в объеме 1 млн тонн.

В рамках проекта расширения порта Актау в 2013 году начаты дноуглубительные работы, завершена корректировка ТЭО по проекту строительства 3 сухогрузных терминалов (2 универсальных мощностью 1,5 млн тонн и 1 зерновой терминал мощностью 1 млн тонн). Надо отметить, что важным шагом по увеличению грузопотоков через Актауский порт стало создание в 2013 году сухогрузной морской компании и приобретение 2 сухогрузных судов дедвейтом 5000 тонн, которым в ходе общенационального телемоста главой государства в декабре были даны названия “Туркестан” и “Бекет-Ата”. До декабря прошлого года Казахстан не имел собственного сухогрузного флота, вследствие этого грузы из порта Актау вывозились иностранными судами. Новые казахстанские сухогрузы обеспечивают возможность реализации модели “свой груз – свой порт – свой флот”. До конца текущего года данные суда зафрахтованы под перевозку металла и зер-

with the participation of the railway and maritime administrations of Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia. Within the framework of its activities, there has already been achieved an agreement for the ensuring of transportation of 4 million tons of the oil produced by the incumbent “Tengizchevroil” company, and for the reorienting of the freight traffic of gasoil and oil residues in a volume of 1 million tons to the Aktau port.

Within the framework of the project for expanding of the Aktau port in 2013, – there have been started the bottom-dredging operations, has been completed a readjustment of the feasibility study for the project on the construction of the 3 dry bulk terminals (two of which are general-purpose ones with a capacity of 1.5 million tons, and one of them is a grain terminal with a capacity of 1 million tons). It should be noticed that the establishment of the dry-cargo maritime company and the acquisition of the 2 dry-cargo freighters with deadweight of 5,000 tons in the year 2013 (the names of “Turkestan” and “Beket-Ata” were given for such vessels by the Head of State during the all-national TV link-up in December), – became an important step for the raising of cargo flows via the port of Aktau. Before December last year, Kazakhstan had never had its own dry-cargo fleet, and due thereto, the cargos from the Aktau port had been being taken out by the foreign vessels. The new Kazakhstan dry-cargo freighters secure an opportunity of

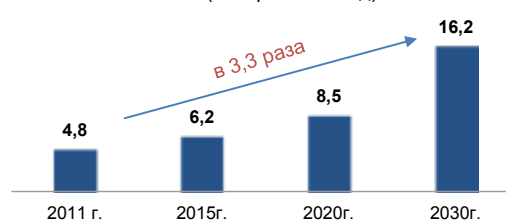
РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СЕТИ АЭРОПОРТОВ

- ❑ Разработана стратегия развития аэропортов до 2030г.
- ❑ Создана управляющая компания «Airport Management Group» с привлечением стратегических партнеров – «Zurich Airport International» и «Swissport International»
- ❑ Увеличение количества авиарейсов в неделю с 6 до 25 рейсов:

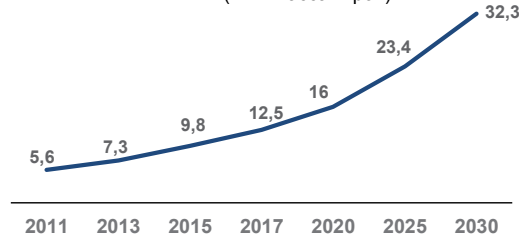
	до	после
Астана-Петропавловск	2 рейса	7 рейсов
Алматы-Петропавловск	2 рейса	7 рейсов
Алматы-Кокшетау	2 рейса	7 рейсов
Шымкент-Кокшетау	-	2 рейса
Москва-Кокшетау	-	2 рейса



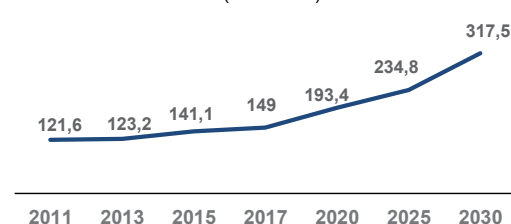
ТРАНЗИТ С ПОСАДКОЙ В РК
(тыс. рейсов в год)



ПАССАЖИРОПОТОК
(млн. пассажиров)



ГРУЗОПОТОК
(тыс. тонн)



РАСШИРЕНИЕ ПОРТА АКТАУ В СЕВЕРНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Текущий статус

1. Строительство Мола и Волнолома

Завершено – Мол (2009г.), Волнолом (2012 г.)

Стоимость – **10,8 млрд. тенге**

2. Дноуглубление

Начало работ – сентябрь 2013 г.

Завершение работ – ноябрь 2014 г.

Стоимость – **3,7 млрд. тенге**

3. Строительство терминалов

Проектная мощность – 2,5 млн. тонн

➢ 2 универсальных терминала – по 750 тыс.тонн

➢ 1 зерновой терминал - 1 млн.тонн

Площадь территории – 22 гектар

Стоимость – **23,0 млрд. тенге**

Завершение работ – декабрь 2014 г.



<20

на в направлении Ирана в объеме до 300 тыс. тонн. К 2020 году количество судов казахстанского сухогрузного флота планируется довести до 20 единиц.

Сейчас эффективное управление морпортом Актау и СЭЗ “Хоргос - Восточные ворота” – важными проектами развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан – обеспечивает компания DP World – международный оператор портовой инфраструктуры.

Премьер Ахметов, отметив успехи ҚТЖ, поручил ускорить формирование национальной сети транспортно-логистических центров, завершить строительство терминальной инфраструктуры, а также акцентировал внимание на необходимости формирования крупной логистической транснациональной компании, способной обеспечить оказание услуг всеми видами транспорта. “Для этого нужна эффективная, скоординированная деятельность транспортных активов, консолидированных под единым управлением “Қазақстан темір жолы”, – заявил глава правительства.

В свою очередь глава нацкомпании подтвердил, что развитие новых компетенций, интеграция транспортных услуг в единый логистический сервис, развитие и модернизация национальной транспортно-логистической инфраструктуры и ее интеграция в международную систему являются стратегическими задачами для ҚТЖ. В этой связи в течение ближайших двух лет в Казахстане будет сформирована сеть транспортно-логистических центров.

implementation of the ‘own cargo – own harbor – own fleet’ model. For the period of up-to the end of this year, these vessels have been freighted for the carriages of metal products and grain in the direction of Iran in a volume of up-to 300 thousand tons. By the year 2020, the number of vessels of the Kazakhstan’s dry-cargo fleet is planned to have been raised up-to 20 units.

Nowadays, an efficient management for the Aktau sea port and for the ‘Khorgos – Eastern Gate’ Free-Economic Zone which are the important projects for the development of the transport and logistics system of the Republic of Kazakhstan, – is ensured by the “DP World” company – an international port-side infrastructure operator.

Prime Minister Akhmetov, having emphasized on the successes of the “KTZ”, – tasked to accelerate the forming of the national network of the transport and logistic centers, to complete the construction of the terminal infrastructure; and also, paid special attention for the necessity of the establishment of a large transnational logistics company which would be capable to secure the rendering of services by all the transports. ‘For this purpose, an efficient, well-coordinated activity of the transport assets consolidated under the unified management of the “Kazakhstan Temir Zholy”, – is necessary’, declared the Head of Government.

In his turn, Mr. Mamin confirmed that the development of the new competencies, the integration of the transport services into a unified logistic service, the development and the retrofitting of the national transport and logistics infrastructure and its integration into the international system, – are the strategic objectives for the “KTZ”. Thereupon, there will have been formed a network of the transport and logistic centers in Kazakhstan in nearest two years.

Particularly, he noticed that it is planned to have completed a readjustment of the Feasibility Study for the project of the



DP WORLD

Привлечение международной компетенции:
29 августа т.г. между АО «НК «Актауский ММТП» и DP World подписан Договор по управлению морским портом Актау

Существующая мощность Актау Порта 16,5 млн. тонн /год, вкл:

- 4,5 млн. тонн генеральных грузов из них 2,5 млн. тонн сухих и 2 млн. тонн паромных;
- 12 млн. тонн нефтеналивных грузов

С реализацией Северного проекта общая мощность порта Актау составит 19,0 млн. тонн в год


В 2013 году 4 государственных аэропорта Казахстана (Астана, Кокшетау, Петропавловск, Костанай) переданы в доверительное управление АО НК «КТЖ», в первом квартале 2014 года планируется передача в управление нацкомпании еще 7 аэропортов.

Он, в частности, отметил, что в первом полугодии 2014 года планируется завершить корректировку ТЭО по проекту МЦПС «Хоргос».

В текущем году планируется начать реализацию проекта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», в первую очередь строительство «Сухого порта» и обеспечивающей инфраструктуры. До конца января 2014 года будет завершена работа по разработке ТЭО СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и получению заключения государственной экспертизы.

Также в текущем году начнется реализация проекта создания сети транспортно-логистических центров (ТАЦ) в регионах Казахстана.

Кроме того, совместно с Lufthansa Consulting завершена разработка Стратегии развития 11 аэропортов с детальной проработкой финансовой эффективности и комплексного взаимодействия аэропортов и мультимодальной компании, по итогам которой определена потребность в региональных аэропортах с точки зрения транспортно-логистических решений. Создана управляющая компания Airport Management Group с участием иностранного менеджмента – глобальными провайдером аэропортов и авиационных услуг Swissport International и Zurich Airport, целью которой будет повышение качества предоставляемых услуг и эффективности деятельности путем внедрения лучших мировых практик и компетенций по управлению аэропортами.

В целом, как подчеркнул Аскар Мамин, положительные производственные и финансовые результаты свидетельствуют о правильности выбранных основных направлений работы АО «КТЖ». Он заверил, что менеджмент нацкомпании приложит все усилия для реализации поставленных главой государства задач по формированию отрасли, в том числе транспортно-логистической системы и реализации транзитного потенциала Казахстана. 

“Khorgos” Cross-Border

Cooperation International Center in the first half of 2014. This year, it is also planned to start the implementation of the “Khorgos – Eastern Gate” Free-Economic Zone project, primarily, the construction of the ‘Dry-Cargo Harbor’ and of the supporting infrastructure. By the end of 2014, there will have been completed a work on the elaboration of the Feasibility Study for the “Khorgos – Eastern Gate” Free-Economic Zone and on the obtaining of a conclusion of the state expert appraisal.

Also, as it was informed by Mr. Mamin, this year, there will be started an implementation of the project for the forming of the transport and logistic centers’ network in the Kazakhstan’s regions.

Moreover, according to Mr. Mamin, in cooperation with the “Lufthansa Consulting”, there has been completed an elaboration of the Development Strategy for 11 airports with a detailed engineering study of the financial efficiency and of the integrated co-operation between the airports and the multimodal company; and on the basis of such elaboration, there has been defined a need for the regional airports in terms of the transport and logistics solutions. There has been established a managing company named “Airport Management Group” with participation of the foreign management from the part of such global providers of airports and aviation services, as the “Swissport International” and the Zurich Airport; this managing company’s objective will consist in the increasing of the quality of the services being rendered, and of the operational efficiency by means of introducing of the world-best practices and competencies on the management for airports.

In whole, as it was emphasized by Mr. Mamin, the positive performance and financial results witness about the correctness of the chosen main business scopes of the “KTZ’ NC” JSC. He also represented that the National Company’s management will make its best efforts for the execution of the tasks set by the Head of State as-for the establishing of the industry, including the establishing of the transport and logistics system and the implementing of the Kazakhstan’s transit potential.

In 2013, the 4 state-owned airports of Kazakhstan have been placed into trust to the “KTZ’ NC” JSC (Astana, Kokshetau, Petropavlovsk and Kostanay); and at the first quarter of 2014, the transfer of 7 more airports into trust to the national company, is also planned.

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), на долю воздушных грузоперевозок приходится всего около 2%, несмотря на очевидные преимущества этого вида транспортировок – скорость и безопасность доставки. Проблема падения грузовой составляющей авиакомпаний обсуждалась в Астане 24 января 2014 года во время проведения «Aviation Cargo Day». Организаторами мероприятия выступили Министерство транспорта и коммуникаций РК, АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» и Международная ассоциация воздушного транспорта.

Разбор полетов

По признанию вице-министра транспорта и коммуникаций Азата Бекгурова, выступившего на первой части панельной сессии, в последние годы в фокусе внимания ведомства были преимущественно пассажирские авиаперевозки, грузовым же транспортировкам не уделялось достаточного внимания. Однако сегодня ситуация изменилась. По данным Минтранска, в 2012 году авиатранспортом было перевезено 19 тыс. тонн грузов, в 2013 году эта отметка достигла 24 тыс. тонн, с ростом в 22%.

Вместе с тем, как отметил региональный менеджер IATA в Европе по обслуживанию грузов Стефан Ноулл, карго-направление развивается в стране не так активно в части обеспечения доходной части авиакомпаний и аэропортов.

Все еще остро стоит вопрос, связанный с большим износом инфраструктуры отечественных аэропортов. Сегодня в рамках Государственной программы развития и интеграции транспортной инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года продолжается работа по развитию авиационных объектов. Так, в этом направлении уже проведена

реконструкция 13 взлетно-посадочных полос и 9 терминалов, а к 2018 году будет стопроцентно завершена реконструкция взлетно-посадочных полос в аэропортах всех областных центров.

Развитие транзитного потенциала страны связано не только с перевозкой пассажиров и груза, но и с использованием целого ряда транспортных элементов, – об этом заявил Ибрагим Жаныял, старший вице-президент по продажам и маркетингу авиакомпании «Air Astana»:

– Мы работаем с такой большой страной как Китай, европейскими странами, Южной Кореей и Японией. Поэтому необходимо развивать сферу услуг, а не только осуществлять взлетно-посадочные функции.

Карго-хаб в Казахстане

Рынок грузовых перевозок между Азией и Европой растет очень быстро, и, согласно прогнозам, эта тенденция будет сохраняться и в будущем. Как отметил вице-президент авиакомпании «Scat» Даулет Хамзин, основную роль в развитии этого рынка будут играть именно страны СНГ. Рост карго-трафика в странах Содружества после кризиса 2009 года составляет более 20% в год. Лидирующие позиции в этом росте занимают Россия и Казахстан, из чего следует, что центр тяжести в грузопотоках переходит из Европы в страны СНГ.

Оптимальной моделью грузоперевозок воздушным транспортом, по словам представителя авиакомпании «Scat», пользуется азербайджанская грузовая авиакомпания «SilkWay»:

– После кризиса 2009 года «Silk Way Airlines» активно проводит политику по вытеснению конкурентов с местного рынка. Используемая ими схема дистрибуции привела к неплохому результату. Авиакомпания из Баку заключила кооперацию с компанией «CargoLux» и первые годы обслуживала только региональные дистрибутивные перевозки, с развитием в последующем грузопотоков на дальние

магистральные маршруты. Мы считаем, что данная схема наиболее применима для нашего региона, – пояснил Хамзин.

Увеличения же авиационного транзита грузов можно достичь путем создания карго-хаба на базе аэропорта с развитой инфраструктурой и высоким качеством обслуживания. Необходима организация регулярной сети автотранспортной дистрибуции по основным направлениям региона, открытие собственной дистрибутивной авиакомпании.

Немаловажным также является открытие регулярных грузовых рейсов из карго-хаба в основные города стран СНГ, Ближнего Востока, Индии и Китая и строительство карго-терминала класса «А» на территории аэропорта.

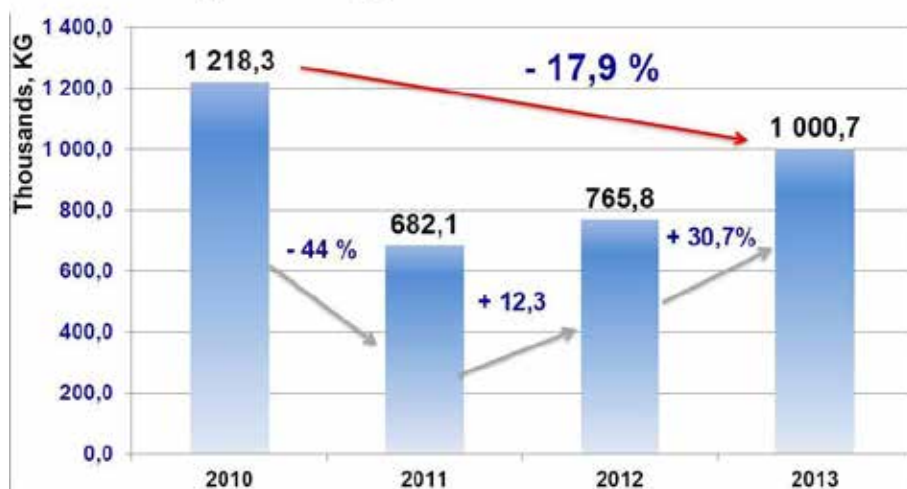
Среди основных проблем авиационной отрасли, и в частности транзита, Даулет Хамзин назвал высокую стоимость авиатоплива. Своего коллегу поддержал исполнительный директор «Международного аэропорта Караганда» Бауржан Кааиев.

В своем выступлении представитель карагандинского аэропорта также поделился мнением о создании международного трансконтинентального авиационного хаба, что является одной из ключевых задач по привлечению грузопотока на маршруте Европа – Азия. Для этого, по его словам, необходим транспортно-логистический центр, который будет определять устойчивые авиапотоки. На сегодняшний день это может себе позволить только грузовой терминал аэропорта Алматы, однако проблема заключается в том, что Алматы также не может консолидировать эти грузы, он является лишь конечным пунктом доставки грузов, к тому же проблемы с территорией не позволяют терминалу расширяться.

Однако вице-президент по развитию аэропорта Алматы Даулет Мамеков считает, что функционирующий сегодня в аэропорту южной столицы грузовой терминал, объединяющий грузовые авиа-, авто- и же-



Транзитный грузопоток авиакомпании "Air Astana"



лезнодорожные перевозки, вполне может служить основой для создания транспортно-логистического центра. Мощность данного мультимодального грузового терминала по обработке грузов составляет тысячу тонн в сутки. Ежедневно здесь обрабатывается 75-80 авиарейсов по внутренним и международным направлениям. Кроме того, по словам вице-президента, аэропорт имеет грузовой перрон, который способен обслужить одновременно шесть грузовых самолетов класса Boeing 747.

Развитие пассажирских и грузовых перевозок в аэропорту Алматы осуществляется в соответствии с Мастер-планом до 2031 года, разработанным немецкой компанией «Lufthansa consulting». В соответствии с планами аэропорт планирует увеличить грузопоток до 180 тыс. тонн в год к 2020 году. Кроме того, аэропорт уже прорабатывает вопрос о внедрении «E-freight» и надеется, что в скором времени он будет запущен.

– В настоящий момент наблюдается тенденция по снижению количества грузовых рейсов, но не объемов грузов: обработка грузо-багажа идет в рост. Но процесс увеличения перевозки грузов пассажирскими рейсами имеет и негативную сторону – это нивелирование тех рейсов, которые формируются для крупных грузовых лайнеров, – добавил Мамаев.

Воздушные барьеры

Мурат Молдашев, заместитель директора Ассоциации таможенных брокеров Казахстана, видит увеличение грузопотока на воздушном транспорте в повышении эффективности таможенного администрирования.

Данная проблема вызвала интерес и у представителей российских авиакомпаний, которые также столкнулись с ней. По этому поводу руководитель проекта «E-freight» грузовой авиакомпании «AirBridgeCargo» Наталья Носкова отметила, что у пассажирских перевозчиков сегодня есть все преимущества в связи с появлением больших багажных отделений в современных самолетах. Если учитывать, что в день такой самолет совершает несколько рейсов, то они являются явными конкурентами грузовых авиаперевозчиков.

В снижении грузовых перевозок в Казахстане Сергей Попов, менеджер по обслуживанию грузов в Казахстане «Air-France-KLM Cargo and Martinair Cargo», обвинил сложности таможенных процедур, которые не позволяют увеличивать объем инвестиций. Озвучил он и другую проблему – отсутствие вариантов для дальнейшего продвижения грузов по стране. Например, для транзитных грузов, прибывших изначально в Париж, существуют два пути: либо авиалайнерами,

либо – автотранспортом. Налаженная дистрибуция в Европе эффективна и удобна. Однако, по утверждению выступающего, такая схема не будет работать у нас, потому что за доставку груза автотранспортом, даже если он составляет всего несколько коробок, перевозчики требуют оплату за полную загрузку машины.

Другим проблемным вопросом менеджер «Air-France» назвал организацию доставки грузов наземным транспортом из Китая в аэропорт Алматы и его дальнейшую транспортировку по воздуху в Европу. Данная идея, по его словам, также была загублена в самом начале из-за своей дороговизны и большого срока доставки.

– Контейнерный поезд из Китая достигает Европы примерно за две недели. Груз перегружается на китайской границе, на что затрачивается какое-то время, потом он доставляется в Алматы, здесь он проходит терминальную обработку на складе. Затем его необходимо доставить в аэропорт Алматы по железнодорожной ветке или грузовиком, то есть в целом время затрачивается примерно такое же, которое необходимо контейнерному поезду для преодоления расстояния из Китая в Европу. К тому же, стоимость при мультимодальной перевозке возрастает, то есть идея опять не может быть реализована, – отмечает Сергей Попов.

Таким образом, тема сокращения грузовых перевозок и его перехвата пассажирскими авиаперевозчиками является глобальной проблемой грузовых авиакомпаний. Однако в Казахстане, в стране, на пространствах которой может уместиться несколько европейских стран, только авиатранспорт может решить актуальные задачи по немедленной доставке любых товаров. К тому же прогнозы специалистов в области грузовых перевозок по поводу будущего лидерства Азии в мире по грузовой авиационной промышленности и росте среднегодового показателя рынка на 6,9% в год придают уверенности в потенциале и росте авиаперевозок грузов в недалеком будущем.

CARGO DAY»

text: Dauren MOLDAKHMETOV



<24

According to the data of the International Air Transport Association (IATA), the market share of the air freight amounts only to about 2 % of the total cargo transportations, despite the evident advantages of this type of transportations in terms of the speed and safety of the delivery. The issue of the decrease in the cargo transportation constituent of the airline companies was discussed in Astana on the 24th of January, 2014 over the course of the “Aviation Cargo Day” forum. The Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan, the “Kazakhstan Temir Zholy National Company” JSC, the “KAZLOGISTICS” Transporters’ Union of Kazakhstan, and the International Air Transport Association, – appeared for the promoters of this business event.

Post-Flight Debriefing

As it was recognized by Mr. Azat Bekturov, the Vice-Minister of Transport and Communications, who spoke during the forepart of the panel session, – previously, there had been being mostly the passenger air transportations in the public limelight of the Ministry for the recent years; and there had not been being paid enough attention for the cargo transportations. However, as of today, the situation has changed. According to the Ministry’s data, there had been transported 19 thousand tons of cargos by aircraft transport in 2012; and in the year 2013, this value had amounted to 24 thousand tons, having grown by 22 %.

Alongside this, as it was noticed by Mr. Stephane Noll, the IATA regional manager for cargo servicing in Europe, – the scope of cargo transportations is presently developing not so actively in terms of the securing of the airline companies’ and airports’ revenues.

The issue relating to a significant deterioration of the national airports’ infrastructure, is still being particularly pointed.

Nowadays, within the framework of the Governmental Program of Development and Integration of the Transport Infrastructure of the Transport Network of the Republic of Kazakhstan up-to the Year 2020, – there is being continued a work on the development of the aviation-related facilities. So, the retrofitting of the 13 flight strips and 9 terminals has already been performed within this scope; and by the year 2018, there will have been completed the retrofitting of the flight strips at the airports of all regional centers.

The development of the country’s transit potential is concerned not only with the passenger and cargo transportations, but as well with the employment of the whole series of the transport network elements, – as it was declared by Mr. Ibrahim Zhanlyel, the Senior Vice-President of the “Air Astana” company for Sales and Marketing:

‘We co-operate with such a large country as China, as well as with the European countries, with South Korea and Japan. Therefore, it is necessary to develop the sector of services, but not only to perform the airfield operations.’

A Cargo-Hub in Kazakhstan

The market of cargo transportations between Asia and Europe is presently growing very rapidly, and, according to the assessments, such a trend will continue to persist in future as well. As it was noticed by Mr. Daulet Khamzin, the “Scat” airline company’s Vice-President, – the main role in the development of this market will be played by the CIS countries. The cargo-traffic growth in the countries of this Commonwealth after the crisis of 2009, – has amounted to over 20 % annually. The leading positions within this growth are taken by Russia and Kazakhstan, and thus, the gravity center in terms of cargo flows is nowadays translating from Europe into the CIS countries.

«AVIATION»



The “Silk Way” – an Azerbaijan airfreight company, in the words of the “Scat” company’s representative, utilizes an optimum model of the cargo transportations by aircraft transport:

‘After the crisis of 2009, the “Silk Way Airlines” company has been vigorously implementing a policy aimed at the squeezing of competitors from the domestic market. A distribution pattern being utilized by them, has delivered a non-bad result. Such an airline company from Baku has entered into cooperation with the “Cargo Lux” company; and within the first years of such cooperation, had been serving only the regional distributary movement, with further development of the cargo flows for the distant trunk routes. We consider that such pattern is the most suitable for our region’, – explained Mr. Khamzin.

As for the increase in the airborne transshipment, – it may be achieved by means of the establishment of a cargo-hub at the premises of an airport with a highly-developed infrastructure and a high-quality servicing. An arrangement of a regular network of the motor transport distribution in the region’s main directions, as well as an establishment of the own distribution airline company, – are necessary thereat. The opening of the regular cargo flights from the cargo-hub to the major cities of the CIS and Middle East countries, of India and China, as well as the construction of a class “A” cargo terminal at the airport’s premises, – are also rather important.

Mr. Daulet Khamzin highlighted the problem of high price for aviation fuel among the major issues related to the aviation industry and, particularly, to the aspects of transit. Mr. Baurzhan Kaliev, the Executive Director of the “Karaganda International Airport”, has confirmed in the opinion of his colleague.

During his speech, the representative of the Karaganda airport also shared his thoughts to the forum participants about the establishment of an international transcontinental air hub, what is one of the key objectives as-for the attracting of cargo flows over the ‘Europe – Asia’ route. In his words, a transport and logistics center is necessary for this purpose, in order to determine the steady airborne cargo flows. As of today, only the Almaty airport’s cargo terminal is capable to become such center; however, the problem lies therein that Almaty is also not capable to consolidate these cargos since it is only a terminal point of the cargo delivery; besides, the problems concerned with a lack of space at the airport’s premises, do not allow to expand the terminal.

Meanwhile, Mr. Daulet Mamekov, the Almaty airport’s Vice-President for the matters of development, believes that the cargo terminal presently operating at the southern capital city’s airport and consolidating the airborne, automobile and railway cargo transportations, – is completely capable to serve as a basement for the establishment of the transport and logistics center. The capacity of this multimodal cargo terminal in terms of the cargo handling, – amounts to one thousand tons per natural day. Daily, there are handled 75 to 80 flights here over the internal and international directions. Moreover, according to Mr. Vice-President, the airport has a load apron which is capable simultaneously to get served six cargo aircrafts of the ‘Boeing 747’ class.

The development of the passenger and cargo carriages is implemented in Almaty airport in accordance with the Master-Plan up-to the year 2031, which was elaborated by the “Lufthansa consulting” German company. In compliance with these plans, the airport is planning to have increased the cargo flow up-to 180

CARGO DAY»



<26

thousand tons annually by the year 2020. Besides, right nowadays the airport management is working over an issue concerning the introduction of the 'E-freight' system, and thereat hopes that it is launched in a short time.

'Presently, it is being noticed a trend of a decrease in the number of cargo flights, but not in the cargo volumes: the handling of the freight baggage is hitting its stride. But the process of increasing in the cargo transportations made by the passenger flights, – has also its penalty, – that is, the evening-out of those flights which are arranged for the large cargo liners', added Mr. Mamekov.

Airborne Barriers

Mr. Murat Moldashev, the Deputy Director of the Association of the Customs Brokers of Kazakhstan, – sees an opportunity of the increasing of cargo flows in the improvement of effectiveness of the customs administration.


Such issue aroused also an interest of the representatives of the Russian airline companies which faced this problem, too. Thereupon, Mrs. Natalya Noskova, the chief manager of the 'E-freight' project of the "AirBridgeCargo" company, has noticed that the passenger carriers have nowadays all the advantages due to the appearance of the large baggage compartments in modern planes. If considering thereto that such a plane makes daily several flights, they are the evident competitors for the cargo aircraft carriers.

Mr. Sergey Popov, the manager of the "Air-France-KLM Cargo and Martinair Cargo" for servicing the cargos in Kazakhstan, has denounced the complicacies of the customs procedures, which do not allow to increase the volume of investments, – for a decrease in the cargo transportations in Kazakhstan. Also, he has declared about another problem – the absence of options for the further movement of cargos over the country. E.g., for the in-transit cargos having initially arrived to Paris, there are two possible ways, – either by aircraft liners, or by highway transport. The well-established

distribution in Europe is efficient and favorable. At the same time, in the words of the speaker, such pattern cannot function in our country because the transporters ask for the payment for a complete load of a vehicle at a delivering of goods by highway transport, even in that case when such goods comprises only some boxes.

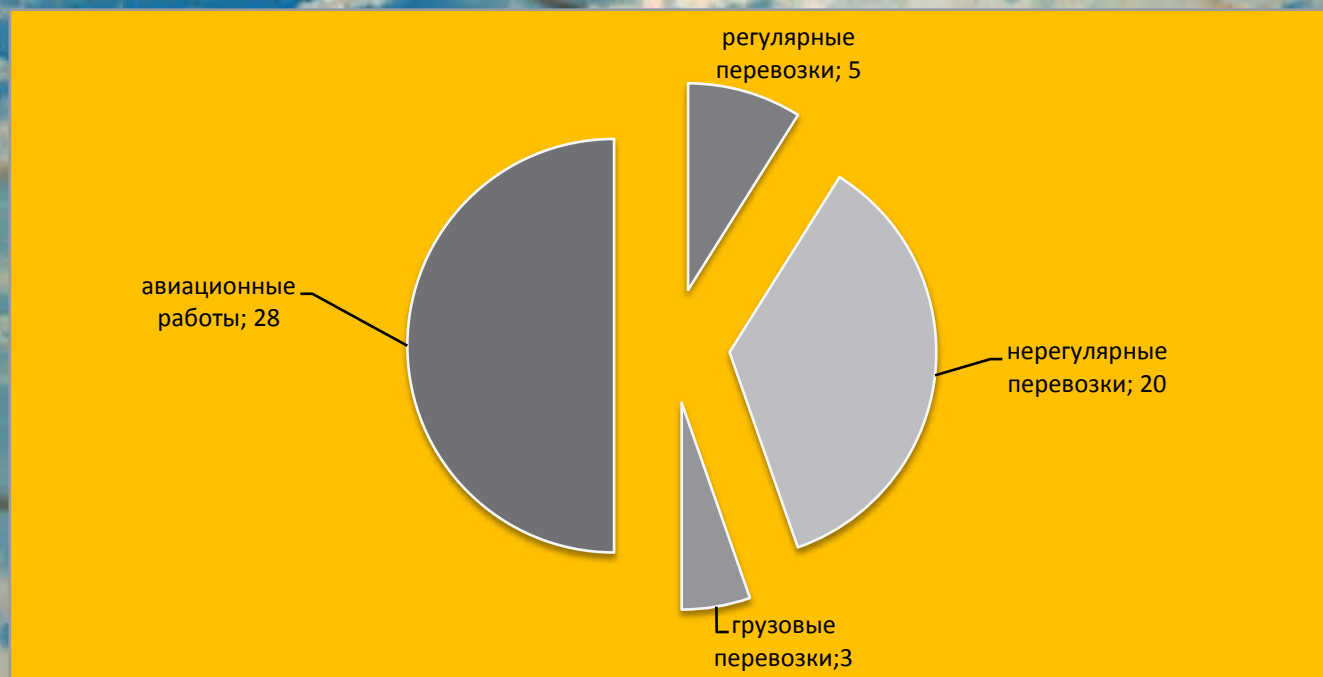
The arrangement of the delivering of goods by the surface transport from China to the Almaty airport and its further transportation by air to Europe, – was emphasized as another problematic issue by the "Air-France" manager. Such concept, in his words, was also shot down at the very beginning, due to its expensiveness and a large delivery period.

'A container train from China reaches Europe approximately in two weeks. The cargo is reloaded at the Chinese border-line, what needs some time to be spent for; then, it is delivered to Almaty, and it undergoes a terminal handling there at a warehouse. Then, it needs to have been delivered to the Almaty airport by a branch line or by a cargo truck; that is, in whole, it is spent for approximately the same time which is needed for a container train to get covered a distance from China to Europe. Besides, the price is increased at a multimodal transportation; and it means that such concept as well cannot be implemented', – notices Mr. Sergey Popov.

Therefore, the topic of the decrease in cargo transportations and their capturing by the passenger aircraft carriers, – is a global issue for the airfreight companies. However, only the aircraft transport is capable to solve the actual tasks as-for the urgent delivery of any types of goods in Kazakhstan – the country whose territory may get covered the areas of several European countries. Besides, the assessments of the experts in the field of cargo transportations, concerning the Asia's future leading positions worldwide in terms of the aircraft cargo transportation industry, and concerning the growth of the average annual market figure by 6.9% per year, – give confidence as-for the potential and growth in the aircraft cargo transportations in near future. 

Авиатранспорт Казахстана в цифрах

Спецификация существующих авиакомпаний (ед.):



27>

Общее количество воздушных трасс – **88**,
их протяженность составляет – **80 718 км**

Общее количество воздушных коридоров
на границе с сопредельными
государствами – **71**

IVECO 682

В Костанай начат выпуск грузовых автомобилей

текст: Ольга ПРОХОРОВА

Компания IVECO S.p.A и производственная площадка СарыаркаАвтоПром, которая входит в состав ГК AllurGroup, запустили новую линию по производству и сборке тяжелых грузовых автомобилей IVECO 682 в Казахстане. Официально проект был запущен 5 декабря 2013 года.

Расширяя производство

Заявление о расширении партнерских отношений между компанией IVECO S.p.A и производственной площадкой СарыаркаАвтоПром было сделано главным операционным директором IVECO S.p.A Франко Фузиньяни и первым вице-министром индустрии и новых технологий Республики Казахстан Альбертом Рау во время презентации новой сборочной линии грузовых автомобилей на заводе в Костанай, который входит в ГК AllurGroup. Новая сборочная линия будет добавлена к существующей линии IVECO PowerDaily, производящей коммерческую технику IVECO в Казахстане с 2012 года.

– Сегодня наступает очень важный момент для IVECO и для наших партнерских отношений в Казахстане, – сказал на церемонии официального запуска новых автомобилей главным операционным директором IVECO S.p.A Франко Фузиньяни. – Менее чем за год мы достигли замечательных результатов в работе, потому что наши партнерские отношения процветают в производственной среде, созданной вашим государством, и мы очень благодарны за это. Теперь мы нацелены на продолжение инвестирования в этот бизнес, на дальнейшее развитие дистрибьюторской сети, особенно в отношении новой ветки продукции, а также на расширение диапазона нашей продукции.

Как говорилось ранее, это уже не первое производство автомобильной техники IVECO в Костанай: в 2012 году компания запустила здесь линию по производству легкой коммерческой техники IVECO PowerDaily. Завод, на котором производят грузовики, имеет опыт выпуска автомобилей с 2010 года. На его базе имеется необходимый производственный комплекс с подходящей инфраструктурой и логистическим центром (железнодорожные тупики, склад

готовой продукции и склад временного хранения), также здесь имеется зона свободного склада, освобождающая завод от уплаты НДС.

Технические характеристики

– Грузовой автомобиль IVECO 682 – это мощная и солидная модель, отвечающая всем канонам надежности и безопасности, – рассказывает представитель пресс-центра завода Александр Ревенко.

– **Дизайн кабины создан по аналогии с кабиной магистрального тягача IVECO Stralis. Грузовой автомобиль IVECO 682 обладает оптимизированной комплектацией, придающей модели комфорт и безопасность.** Кабина прошла строгий краш-тест, который продемонстрировал, что при столкновении, с целью снижения силы удара и защиты водителя, кабина смещается назад на 50 сантиметров. Рама грузовой автомашины выполнена из высококачественной стали, которая на 20% процентов толще, чем у автомобилей В того же класса других производителей. Грузоподъемность автомобиля 20 тонн. Двигатель гарантирует высокую мощность даже при низких оборотах. Рулевое управление с гидроусилителем и двойной пневматической тормозной системой обеспечивает высокую маневренность и защищает водителя от травм и ударов.

Специфика производства тяжелой коммерческой техники IVECO 682 заключается в том, что сборка ведется по стандарту SKD 3A (частично мелкоузловая сборка). Это стандарт IVECO, по которому на завод поступают полностью разобранные рама и шасси.

– Для налаживания производства грузовиков завод приобрел необходимое оборудование, – сообщает Александр Ревенко. – Покрасочная камера крупногабаритных автомобилей, станция заправки



ки техническими жидкостями, станция заправки системы кондиционирования грузовых автомобилей, тельфера грузоподъемностью 5 тонн и другое. Также была приобретена специфическая оснастка для сборки данных автомобилей – специальные стеллажи, телеги, направляющие, захваты, подпоры.

1200 автомобилей в год

Тяжелая коммерческая техника IVECO 682 составит 20% от озвученной на официальном запуске проекта цифры, остальные 80% составит производство легкой техники IVECO PowerDaily, одной из моделей которой является пассажирский микроавтобус вместительностью до 18 мест. Также представители IVECO сообщили, что производство грузовых автомобилей ориентировано на казахстанский рынок.

– Рынок тяжелых грузовых автомобилей в Казахстане быстро растет, – говорит президент ГК AllurGroup Андрей Лаврентьев. – По сравнению с прошлым годом он вырос на 30%. Я уверен, что с грузовым автомобилем IVECO 682 мы воспользуемся возможностями, которые предоставляет нам рынок, и будем готовы к удовлетворению спроса казахстанских покупателей.

ГК AllurGroup на производственных площадках СарыаркаАвтоПром производит также коммерческую технику IVECO PowerDaily, которая была успешно принята на рынке и завоевала четырехпроцентную рыночную долю (в сегменте коммерческой техники) в течение шести месяцев после старта производства в Казахстане. С добавлением нового направления диапазон продукции IVECO в Казахстане будет включать в себя как легкие, так и тяжелые автомобили, реализуемые через дилерскую сеть Allur Group.



text: Olga PROKHOROVA

Expanding the Production

A declaration on the expanding of partnership between the "IVECO S.p.A" company and the "Saryarka Avto Prom" manufacturing site, – was made by Mr. Franco Fusiniani, the "IVECO S.p.A" Chief Operating Officer, and Mr. Albert Rau, the First Vice-Minister of Industry and Novel Technologies of the Republic of Kazakhstan, during the presentation of a new assembly line for the load-carrying vehicles at the plant in Kostanay, which is affiliated within the "Allur Group". The new assembly line will be added up to the existent 'IVECO Power Daily' line manufacturing the 'IVECO' commercial automotive equipment in Kazakhstan since the year 2012.

'Presently, there is coming a very important moment of time for 'IVECO' and for our partnership in Kazakhstan', – said Mr. Franco Fusiniani, the "IVECO S.p.A" Chief Operating Officer during the official ceremony of launching the production of the new vehicles. – 'We have achieved the remarkable operating results for a period less than one year because our partnership is prospering nowadays in a manufacturing environment created by your government; and we are very grateful for it. Now, we are aimed at the continuing of making investments into this business, at the further development of the distribution network, especially in relation to the new production branch; as well as at the expanding of the range of our products.'

As spoken previously, such production line of the 'IVECO' automotive equipment is not the first one in Kostanay: in the year 2012, – the company has already launched here the 'IVECO PowerDaily' production line for the light-weight commercial automotive equipment. The plant manufacturing the load-carrying vehicles, – has an experience in the automobile production since the year 2010. At its premises, – there is existent a required industrial complex with a proper

infrastructure and a logistic center (the railway sidings, a distribution center and a temporary storage site); also, there is existent a free storage area releasing the plant from payment of VAT.

Performance Specifications

'The load-carrying vehicle of 'IVECO 682' is a powerful and solid model corresponding to all the standards of durability and safety', – tells Mr. Aleksandr Revenko, the plant's press-center representative.

– **The cab design was created on the analogy of the 'IVECO Stralis' freight truck's cab. The "IVECO 682" load-carrying vehicle has an improved configuration ensuring the comfort and safety for the model.** The cab has passed a severe crush-test which has demonstrated that the cab off-centers 50 centimeters hind-wards at a collision, with purpose of weakening the impact force and protecting the driver. The load-carrying vehicle's frame is made of a high-quality steel which is 20% thicker than that of the other manufacturers' vehicles of the same class. The truck capacity of the vehicle is 20 tons. The engine ensures a high power output even at the low-speed engine performance. The steering arrangement with an EPHS and a double-type compressed-air braking system ensure a high flexibility and protect the driver from the injuries and impacts.'

The specific nature of production of the 'IVECO 682' heavy-weight commercial automotive equipment, – lies therein that the assembling is performed under the 'CKD 3A' standard (partially CKD assembly). It is the 'IVECO' standard under which the completely disassembled frame and chassis are delivered to the plant.

'For arranging the manufacturing of the trucks, – the plant has purchased all the required equipment', notices Mr. Aleksandr Revenko. – 'That is, the coating booth for the large-size vehicles, the service fluid filling station, the filling station for the load-carrying

IVECO 682

Trucks Production Was Launched in Kostanay


The "IVECO S.p.A" company and the "Saryarka AvtoProm" manufacturing site affiliated within the "AllurGroup", – have launched a new production and assembly line for the 'IVECO 682' heavy-weight load-carrying vehicles in Kazakhstan. Officially, the project was launched on the 5th of December, 2013.

vehicles' conditioning system, the monorail motor hoists with load-carrying capacity of 5 tons, and others. Also, there has been acquired a specific tool set for the assembling of these vehicles, such as the special racks, carts, rails, ramps, gripping devices, stands, stocks, damming, braces, pillars, and so on.'

1,200 Vehicles per Year

The 'IVECO 682' heavy-weight commercial automotive equipment will amount to 20 % of the total figure announced at the official ceremony of launching of the project; and the manufacturing of the light-weight 'IVECO PowerDaily' automotive equipment will comprise the rest 80 %, among which the passenger-carrying microbus with passenger capacity to 18 rooms is one of the models. Also, the 'IVECO' representatives informed that the production of the load-carrying vehicles is aimed at the Kazakhstan market.

'The market of the heavy-weight load-carrying vehicles is nowadays rapidly growing in Kazakhstan', – says Mr. Andrei Lavrentyev, the "Allur Group" President. – 'As against the last year, – it has grown by 30 %. I am sure that we'll take advantage of all the opportunities provided by the market with the 'IVECO 682' load-carrying vehicle; and we'll be ready to meet the demand of the Kazakhstan purchasers.'

The company group of the "Allur Group" also produces the 'IVECO Power Daily' commercial automotive equipment on the "Saryarka Avto Prom" manufacturing sites, which has been successfully admitted at the market and has covered a market share of four percents (in the segment of commercial automotive equipment) within the six months upon the starting of production in Kazakhstan. By adding up a new production line, the product range of 'IVECO' in Kazakhstan will include both light-weight and heavy-weight vehicles being sold via the "Allur Group" dealership network. 



«GLOBALINK»:
КАЗАХСТАНСКИЙ ОПЫТ

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ

За свою двадцатипятилетнюю историю «Globalink Logistics Group» стала одной из самых успешных компаний в регионе, предлагающих транспортно-логистические решения. Сегодня в её структуру входят 35 офисов в странах СНГ, Ближнего Востока и в Китае. Представительство в Алматы было открыто в 1994 году. О развитии бизнеса, в том числе в Казахстане, рассказал в интервью «TLK» президент «Globalink Logistics Group» Сугук Хан.

– Г-н Сидик Хан, расскажите, пожалуйста, о специфике вашей работы. Что отличает «Globalink Logistics Group» от других транспортно-экспедиторских компаний?

– «Globalink» предоставляет международные транспортно-логистические услуги «от двери до двери» всеми видами транспорта. Наше преимущество заключается в широкой представленности на мировых рынках и в обслуживании по принципу «единого окна». Кроме того, «Globalink» имеет отдел проектной логистики, который занимается транспортировкой тяжелых и негабаритных промышленных грузов из любой точки мира в страны СНГ и в обратном направлении.

– В современном мире крупные компании делают ставку на развитие инновационных технологий. Наверняка существуют нововведения и в «Globalink».

– Мы понимаем, что IT-решения могут оптимизировать бизнес-процессы. С этой целью мы ввели такие системы, как Freight Management Systems – обеспечивающую перевозку, складирование и прочие услуги, связанные с логистикой, Warehouse Management System – систему управления складом, а также систему отслеживания – Trace and Track. Они идут на пользу как клиентам, которые теперь имеют возможность отслеживать грузы, так и нашим сотрудникам: с помощью новых технологий можно более точно и эффективно обрабатывать запросы и координировать поставки.

– Кстати, о сотрудниках. Одной из насущных проблем транспортной отрасли страны является дефицит профессиональных кадров. Как решается этот вопрос у вас?

– Скажу, что компания «Globalink» уделяет большое внимание управлению человеческими ресурсами и, по праву, может позиционировать себя как «институт», воспитывающий лояльных профессионалов, преданных своей работе.

Отмечу, что мы верим в потенциал национальных кадров и стремимся обеспечить их рабочими местами: во всех странах это порядка 97% от числа всего штата компании, и только 3% – это иностранные работники.

Около 30% топ-менеджеров нашей компании – это сотрудники, которые работали в компании в течение 15 лет и более, начиная с младших должностей. «Globalink» всячески способствует карьерному росту, предоставляя возможности участвовать в международных тренингах и повышать квалификацию.

Другой нашей практикой, введенной для повышения профессионализма сотрудников, является предоставление бесплатных образовательных кредитов. Так, наши работники могут получить качественное образование, не беспокоясь о способах финансирования. Сам заемщик рассчитывает свои возможности по сроку и сумме погашения кредита, который дается без начисления каких-либо процентов. После получения кредита определенная сумма вычитается из его заработной платы ежемесячно.

– Как известно, усилия Казахстана сегодня направлены на развитие транзитного потенциала страны, возрождение Великого Шелкового пути – коридора между Европой и Азией. Работаете ли Вы в этом направлении?

– Компания «Globalink» в настоящее время задействована в ряде мероприятий, направленных на развитие Нового Шелкового пути. Так, мы активно участвуем в транзитных перевозках по маршрутам «Центрально-Азиатский регион – Китай» и «Китай – Европа» через Казахстан, и наши объемы грузоперевозок растут.

Недавно нами было закончено строительство логистических центров в Хоргосе класса «А». Сейчас компания рассматривает и другие возможности развития инфраструктуры между Китаем и Европой.

– Как на сегодняшний день отразилась региональная интеграция в рамках Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана на частном транспортно-экспедиторском бизнесе? Каких изменений Вы ожидаете в будущем в связи с планируемым подписанием договора о создании Евразийского экономического союза?

– Казахстан, безусловно, может выиграть от Таможенного союза и Евразийского экономического союза. Да, у нас есть определенные сложности, но эти интеграционные процессы могут дать многообещающие результаты, если Казахстан будет развивать инфраструктуру и обеспечит легкость ведения бизнеса. Когда физические и нефизические барьеры будут удалены, как следствие увеличится поток инвестиций, товарооборот, будет обеспечен более высокий уровень занятости. Всё это благоприятно скажется на экономическом росте региона в целом.

– Благодарим вас, г-н Сидик Хан, за интервью и желаем Вам дальнейшего процветания!

'GLOBALINK': KAZAKHSTAN EXPERIENCE

text: Dauren MOLDAKHMETOV

The "Globalink Logistics Group", having its twenty-years-long business history, has become nowadays one of the most successful companies in the region among those offering the transport & logistics solutions. Presently, its business-structure comprises 35 offices in the countries of the CIS, Middle East, and in China. The company's representative office in Almaty was opened in 1994. Mr. Sidik Khan, the "Globalink Logistics Group" President, has told in his interview to the "Trans-Logistics Kazakhstan" magazine about the development of the company's business, including that in Kazakhstan.

– Mr. Sidik Khan, would You tell us, please, about the specific nature of Your company's operations? What does distinguish the "Globalink Logistics Group" from other transport and forwarding companies?

–The 'Globalink' provides the international transport and logistics services under the 'door-to-door' principle by all transports. Our advantage lies in a wide representativeness at the global markets, and in the type of servicing under the 'one-window' principle. Besides, the 'Globalink' comprises such a subdivision which is the project logistics department dealing with the transportations of the overweight and OOG pay loads from any point worldwide to the CIS countries and backwards.

– The large companies usually count on the development of innovative technologies nowadays. Perhaps, there are some novel introductions of those in the 'Globalink' as well...

– We realize that the IT-solutions are able to improve the business-processes. For said purpose, we have introduced such IT-systems as: the 'Freight Management System' ensuring the transportation, warehousing and other logistics-related services; the 'Warehouse Management System' which is the system of management for the warehouse; and the 'Trace and Track' monitoring system. They are beneficial both to the customers being capable now to monitor the cargos, and to our employees being capable now, due to the novel technologies, to process the inquiries and to coordinate the deliveries more accurately and efficiently.

– By the way, concerning the employees. The deficiencies of professional personnel are one of the actual issues for the country's transport industry. How does Your company solve this problem?

– I'd like to emphasize that our company pays much attention for the human resources management, and, may justly cast itself as an 'institution' educating and training the loyal single-hearted professionals.

It should be noticed that we believe in the potential of the national personnel, and aim at providing the jobs for it: in relation to our company, it is usually around 97 % of national employees of the total company's staff in all the countries, and the foreign employees amount usually to only 3 %.

About 30 % of our company's top-managers are the employees having been working for the periods of 15 years and more in the company, usually having started their careers from the junior positions. The 'Globalink' in every possible way encourages the career progress, providing the opportunities for the participation in the international trainings and for the improving of skills.

Another our practice introduced for the employees' skills development, – is the providing of educational loans free of charge. So, our employees are able to acquire a high-quality education, never worrying about the ways of financing. Thereat, a loan recipient itself looks forward to its possibilities as-for the loan maturity and payment amount; and the loan is granted without accrual of any interest. Upon receiving a loan, a certain sum is monthly debited from the recipient's salary.


– As commonly known, the Kazakhstan's efforts are presently aimed at the development of the country's transit potential, at the revival of the 'Great Silk Road' – the transport corridor between Europe and Asia. Is Your company engaged in this scope as well?

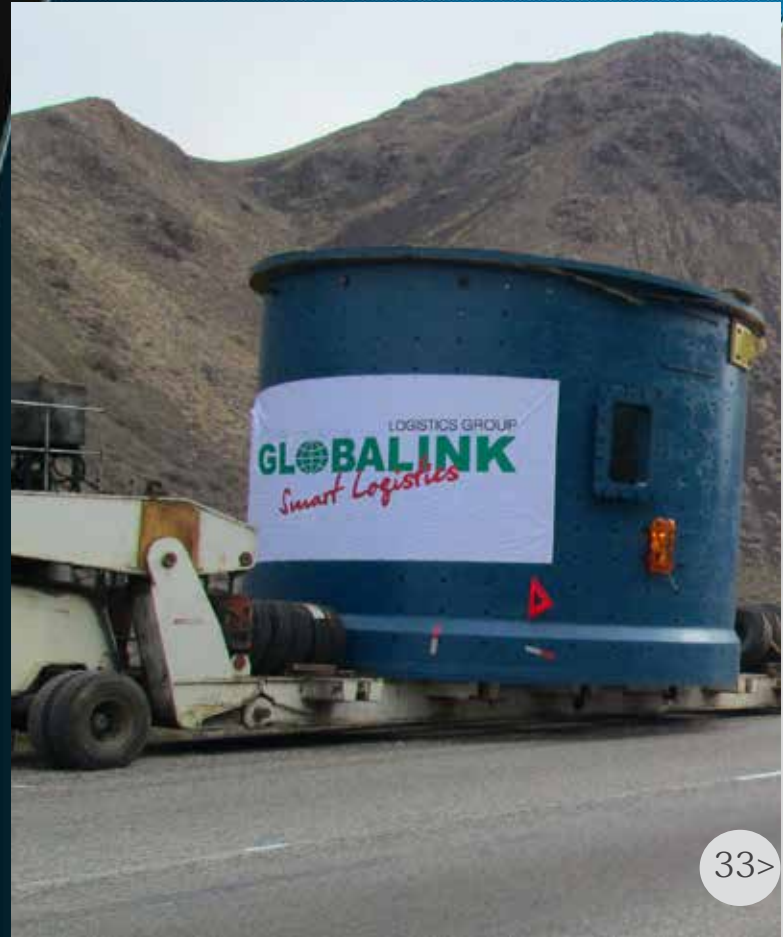
– The 'Globalink' company is nowadays engaged in several activities aimed at the development of the 'New Silk Road'. Namely, we widely participate in the transiting over such routes as 'Central-Asian region – China' and 'China – Europe' via Kazakhstan; and our cargo transportation volumes are presently growing.

Recently, we have completed the construction of the class "A" logistics centers in Khorgos. Nowadays, the company as well considers other opportunities as-for the development of the transport infrastructure between China and Europe.

– As of today, how has the regional integration within the Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan affected the private transport and forwarding business? What changes are You waiting for in relation with the scheduled signing of the treaty on the establishment of the Eurasian Economic Union?

– Of course, Kazakhstan may gain the advantages from the Customs Union and from the Eurasian Economic Union. Yes, we really have the certain difficulties therein; but despite that, such integration processes may take the promising effects if Kazakhstan develops its infrastructure and assures the easiness of doing business. When the physical and non-physical barriers are eliminated, – consequently, the investment flow and volume of trade will increase, and a higher level of employment will be ensured. All this will positively affect the region's economic growth in whole.

– Thank You, Mr. Sidik Khan, for the interview; and we wish the further prosperity for Your company! 



ПУТЬ К КЛИЕНТУ

ЛОГИСТИКА ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНОВ

WAY TO THE CUSTOMER

Online Shop Logistics

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ
text: Dauren MOLDAKHMETOV

Интернет-торговля сегодня считается одной из самых динамично развивающихся отраслей. При этом важнейшим аспектом электронной коммерции является логистика. Ведь качество обслуживания в онлайн-магазине во многом оценивается клиентом по скорости доставки.

На сегодняшний день в Казахстане существует порядка 400 интернет-магазинов, большая часть которых находится в Алматы – около 80%, за ним следуют города Астана, Караганда, Павлодар, Петропавловск, Костанай и другие. Среди основных способов доставки – собственная курьерская служба, экспресс-доставка и доставка почтой.

Большинство первых интернет-магазинов страны обслуживало покупателей только своего города, используя собственную службу доставки. Однако с увеличением конкуренции в онлайн-торговле, развитием интернет-технологий предприниматели для отправки товаров покупателям в другие регионы стали прибегать к услугам экспресс-доставки транспортными, курьерскими компаниями, а также почтой.

Вопрос доставки товаров до покупателей интернет-магазинов интересен не только с точки зрения логистики, но и выстраивания взаимоотношений «Магазин – Перевозчик – Клиент», тарифов за услугу, возможности мониторинга статуса заказов и так далее. Предполагается, что со временем интернет-магазины откажутся от собственной службы доставки, как это случилось в Европе и России. И тогда при расширении интернет-магазина не нужно будет открывать дополнительный филиал в другом городе и нанимать для него персонал. Достаточно будет обратиться к услугам транспортных компаний, имеющих широкую сеть.

Согласно прогнозу компании «CNP Processing GmbH», выступающей под торговой маркой «Processing.kz», электронная коммерция в Казахстане будет уверенно расти и развиваться, составив 2,7 % от рынка страны уже в 2014 году, а в 2015 вырастет еще на 1,3%.

Уже сегодня сайты, торгующие товарами в сети Интернет, чаще всего прибегают к услугам специализированных служб. Клиент сам выбирает способ доставки товара и оплачивает все по его получении. Примером такой службы является недавно созданная курьерская компания «Тройка экспресс». По словам ее директора Руслана Абдулганиева, компания создавалась специально под нужды интернет-магазинов, отталкиваясь именно от их потребностей – скорости, возможности принятия денег от клиентов и упрощенных тарифов. Главным преимуществом подобных курьерских служб является скорость доставки, когда

The internet trading is presently considered to be one of the most fast-growth industries. Thereat, the logistics is the most important aspect of the e-commerce. For, the quality of an online shop's servicing is largely estimated by the customer according to the supply traffic.

As of today, there are about 400 online shops in Kazakhstan, most of which are located in Almaty city – that is, about 80 %; then, there rank the next after Almaty such cities, successively, as: Astana, Karaganda, Pavlodar, Petropavlovsk, Kostanay, and others. Among the main delivery methods, there are such ones as: the own courier service, the expedited delivery, and the postal delivery.

Most of the first online shops of the country, previously, used to serve the purchasers of their own cities or towns, using thereat the own delivery service. However, alongside with the growth of competition in the online trading industry, as well as with the development of internet-technologies, – the entrepreneurs started to use the services of the expedited delivery by the transport companies and by post for the shipping of goods to the customers to other regions.

The issue of the goods delivery to the online shops' purchasers is interesting not only in terms of the logistics, but as well, in terms of the arrangement of the relationship within the 'Shop – Transporter – Customer' chain, in terms of the service rates/tariffs, in terms of the possibility for monitoring of the order status, and so on. It is supposed that the online shops, in course of time, will refuse their own delivery services just as it had already happened in Europe and Russia. And then, at the expanding of an online shop, there will be no need to open a subsidiary branch in other city and to hire the staff for it. It will be quite enough then to employ the services of a transportation company having a wide-area network.

According to the assessment of the "CNP Processing GmbH" company operating under the "Processing.kz" trademark, the e-commerce industry will steadily grow and develop in Kazakhstan, having amounted to 2.7 % of the total country's market just in the year 2014, and in the year 2015, – having just grown by 1.3 % more.

Right now a days, the websites marketing the goods within the Internet, mostly often employ the services of the specialized service departments/service agencies. The customer itself chooses the method of the goods delivery, and pays all the sum upon the receipt of goods. There recently established "Troika express" courier company is one of the examples of such specialized service agency. As explained by its Director, Mr. Ruslan Abduganiev, the company was created specifically to meet the needs of the online shops, building on such their demands as: the delivery speed, the possibility of receiving money from the customers, and the simplified service rates/tariff

внутри города товар доставляется день-в-день, что очень ценится интернет-магазинами. Немаловажным фактором является и удобство тарифов.

– Мы не увлекаемся тарификацией за каждые 100 гр. посылки, поэтому для наших клиентов существует всего три категории веса – легкие, средние и тяжелые посылки. Это упрощает расчет стоимости доставки и экономит время наших партнеров, – говорит Руслан Абдулганиев.

Кроме того, посылки весом до 5 кг отправляются курьерской службой во все крупные города и областные центры Казахстана по единому упрощенному тарифу. Так как более 90% платежей в интернет-магазинах совершаются посредством наличного расчета, для партнеров фирмы важна услуга наложенного платежа, поэтому ТОО «Тройка экспресс» собирает деньги от их имени за товары и перечисляет одним траншем. Также, по словам руководителя курьерской службы, компания предлагает возможность сопровождения логистики интернет-магазина, начиная от закупа товаров у поставщиков и заканчивая упаковкой и хранением товаров на складе – фулфилмент.

– Транспортная логистика в интернет-торговле в отдельно взятом государстве может развиваться преимущественно по двум сценариям. При наличии эффективно работающего почтового оператора государственного масштаба в стране существует ряд мелких курьерских служб, занимающихся только срочными и нетипичными заданиями. Так сложилась ситуация, например, в США. При отсутствии же оператора государственного масштаба пробелы начинают заполняться курьерскими компаниями, дублирующими его функции.

Так происходит в России и Казахстане. Таким образом, перед интернет-магазинами США практически не встает вопрос: строить ли свою службу доставки или пользоваться услугами почтовых операторов. При стоимости доставки около 10 долларов и сроках доставки в 2-3 дня интернет-магазин с удовольствием пользуется готовыми решениями, – поясняет Руслан Абдулганиев.

По его словам, в нашей стране существующие решения либо дороги, либо ненадежны в части сроков доставки, сохранности посылок или прозрачности тарифов. Поэтому многие интернет-магазины пошли по пути создания своей службы доставки, что, тем не менее, является дорогим и хлопотным решением.

– Открытие «Тройки» было продиктовано решением восполнить пробел на рынке курьерских служб в части услуг, удобных для интернет-магазинов, – рассказывает директор курьерской службы, которая на данный момент является партнером таких крупных интернет-проектов, как гипермаркет «Chocomart», интернет-магазин контактных линз «Lensmark», магазин подарков «Serpantin.kz», интернет-магазин «Меломан», магазин «BFF», фотосалон «Photoprint» и ряд других.



setting. The main advantage of the alike courier service agencies is the delivery speed, that is, when the goods is delivered same-day within the city/town, what is appreciated very much by the online shops. The convenience of the rates/tariffs is also a consideration which is rather important.

‘We are not fascinated with the billing for each 100 grams of a parcel; therefore, there are only three weight categories existent for our customers, – that is, the light-weight, the medium-weight, and the heavy-weight parcels. It simplifies the calculating of the delivery price, and spares the time of our partners’, says Ruslan Abduganiev.

Moreover, the parcels with weight of preliminary to 5 kg are sent by the courier service to all the major cities and regional centers of Kazakhstan under the uniform simplified tariff-rate. Since more than 90 % of payments are made using cash in the online shops, the cash-on-delivery service is important for the company’s partners; therefore, the “Troika express” LLP collects money on behalf of the partners for the goods, and transfers in one trench. Also, according to the courier service chief manager, the company offers an opportunity of the logistic forwarding of an online shop, starting with the

purchasing of the goods from the suppliers, and finishing with the packaging and the storing of the goods at a warehouse – that is, the fulfillment.

‘The transport logistics in the internet trading industry within one particular state may, mostly, develop under the two scenarios. The first one is when, at an availability of a postal operator efficiently working on the national level, there exist several small-sized courier service agencies engaged only in the rush and non-typical jobs. Such a situation has been created, for instance, in the USA.

And the second one is when, at an absence of an operator working on the national level, such the gaps get to be filled up with the courier companies overlapping its activities. Such situation is arising nowadays in Russia and in Kazakhstan. This way, for the online shops in the USA, there doesn’t arise such an issue whether to build up the own delivery service, or to employ the services of the postal operators. At a delivery price of 10 dollars and at the delivery periods of 2 to 3 days, an online shop gladly employs the ready-made solutions’, explains Mr. Ruslan Abduganiev.

In his words, there are existent thereat such main issues as-for the solutions to be chosen in our country, as either the problem of the roads, or the unreliability in terms of the delivery periods, or the problem in relation to the safety of the parcels, or to the transparency of the tariff/rate setting. That’s why many online shops went upon the tack of the establishing of their own delivery service, what, never the less, is an expensive and troublesome solution.

‘The establishment of the “Troika...” company was inspired by a taken decision to fill up the gap at the market of the courier services concerning those which are convenient for the online shops’, tells the

Как уже говорилось выше, клиент, заказавший в интернет-магазине товар, может выбрать самостоятельно способ доставки. Чаще всего крупные интернет-магазины, имеющие свои службы доставки или обращающиеся к услугам транспортных компаний, имеют офисы в Алматы и Астане, в других городах они работают через партнерскую сеть. Доставку в регионы можно также предусмотреть удобным для клиента способом. Так, по словам Руслана Абдулганиева, при отправке товара в регион перед клиентами стоит выбор: использовать ли авиатранспорт, что, конечно, очень быстро и довольно надежно, либо наземный транспорт, что более экономично, но дольше по срокам.

Таким образом, сеть специализированных служб доставки для интернет-магазинов в стране находится в стадии своего зарождения. Заметно проявляется активация и в самом секторе интернет-коммерции.

– Казахстан стоит в самом начале пути развития сектора электронной коммерции – до 2013 года на слуху был разве что «Flip.kz», один из «динозавров» рынка, созданный талантливой командой еще в 2007 году и уверенно растущий и по сей день. И только недавно сформировались первые лидеры – локомотивы отрасли – группа компаний «Chocofamily» с их брендами «Chocomart», «Lensmark» и «Chocotravel», интернет-магазин одежды «Lamoda», успешно и ярко стартовавший в Казахстане, большее внимание интернет-направлению стала уделять компания «Белый ветер». Их успех привлекает новых игроков на рынок, опытных и не очень, но это способствует началу стремительного роста этого рынка, – считает глава ТОО «Тройка экспресс».

Эксперты отмечают, что Казахстан стоит на пороге «бума» развития интернет-магазинов. В этом абсолютно уверен, например, Константин Горожанкин, основатель «Processing.kz», который оценивает размер рынка в 400 млн. долл. и прогнозирует его рост в 2-2.5 раза ежегодно. Однако, несмотря на воодушевляющие перспективы на сегодняшний день, основной проблемой казахстанской электронной коммерции является логистика. В силу того, что основная часть интернет-магазинов находится в северной и южной столицах – Астане и Алматы, регионы пока существенно отстают по этому показателю, к тому же являются менее активными покупателями. Причиной тому является недоступность Интернета во многих отдаленных районах страны, а также географические особенности Казахстана, где вопрос доставки, учитывая сложность дорожных и погодных условий, стоит особо остро. По этим причинам отправка товаров становится накладной даже для транспортных компаний и служб. В подобных условиях, по мнению специалистов, необходимо наличие современных логистических структур, дефицит предложений которых пока еще ощутим сегодня на рынке.



Директор «Тройка экспресс»
Руслан Абдулганиев

доставки, учитывая сложность дорожных и погодных условий, стоит особо остро. По этим причинам отправка товаров становится накладной даже для транспортных компаний и служб. В подобных условиях, по мнению специалистов, необходимо наличие современных логистических структур, дефицит предложений которых пока еще ощутим сегодня на рынке.

Director of the courier service agency which is presently a partner of such major internet-projects as the “Chocomart” hypermarket, the “Lensmark” contact lens online shop, the “Serpantin.kz” gift store, the “Melomane” online shop, the “BFF” store, the “Photoprint” photo-showroom, and several others.

As it was mentioned above, a customer having ordered some goods in the online shop, may independently choose the delivery method. Mostly, the large online shops having their own delivery services or employing the services of the transportation companies, usually have their offices in Almaty and Astana; and they operate via an affiliate network in other cities or towns. The delivery to there gions may also be provided by a method convenient for the customer. So, according to Ruslan Abduganiev, at a shipping of goods to a region, there arises a choice for the customers whether to employ the aircraft transport which is, of course, very fast and rather reliable, or the surface transport which is more cost-effective, but longer in terms of the time-periods.

So, a network of the specialized delivery service departments/agencies for the online shops is being nowadays at the stage of its conceiving in the country. Anactuatonis alsonoticeably being manifested in the e-commerce sector itself.

Kazakhstan is presently staying at the very beginning of the path of development of the e-commerce sector, before the year 2013, there had been being a household word except perhaps the “Flip.kz” – one of the market’s “dinosaurs” having been established just in the year 2007 by a talented team and still surely being growing till present. Andonly recently, there have been formed the first leaders – the ‘engine rooms’ of the industry, such as: the “Chocofamily” company group with its brands such as “Chocomart”, “Lensmark” and “Chocotravel”; the “Lamoda” clothing online shop having successfully and forcibly started in Kazakhstan; and the “White Wind” company which has also got to pay attention for the scope of the e-commerce. Their success is presently attracting the new participants onto the market, both the experienced and not very experienced ones; but it facilitates the start of a vigorous growth of this market’, considers the chief manager of the “Troika express” LLP.

The experts notice that Kazakhstan is staying at the threshold of the boom of the development of the online shops. For instance, Mr. Konstantin Gorozhankin, the founder of the “Processing.kz”, is absolutely convinced therein, who estimates the size of the market in amount of 400 million dollars, and assesses its growth by 2 to 2.5 times annually. However, despite the inspiring outlooks, as of today, the main problematic issue of the Kazakhstan’s e-commerce is the logistics. Due to the fact that most of the online shops are located in the northern and southern capital cities – Astana and Almaty, the other regions are falling considerably behind in terms of this indicator; besides, the purchasers in the regions are less active. The reason lies in the non-accessibility of the Internet in many distant areas of the country, as well as in the geographic features of Kazakhstan, where the issue of delivery, considering to the complicity of the road and weather conditions, is particularly pointed. There through, the shipping of goods becomes wasteful even for the transportation companies and service agencies. Under such conditions, on the experts’ opinion, there is necessary an availability of the up-to-date logistic structures whose deficiencies in terms of their proposals are still being felt nowadays at the market.

Наливные грузы составляют основу грузовой базы морпорта Актау. Однако в связи с расширением пропускной способности нефтепровода Каспийского Трубопроводного консорциума до 67 млн. тонн в год уже в 2014 году здесь ожидается снижение объемов перевалки нефти с 10 млн. тонн в год до 1,3 млн. тонн к 2016 году. Ваша оценка сложившейся ситуации; что нужно предпринять для сохранения объёмов грузов?



The bulk cargoes constitute a basement of the Aktau sea port's cargo base. However, due to the expanding of the throughput capacity of the Caspian Pipeline Consortium's oil pipeline up-to 67 million tons per year, - just in the year 2014, it is expected a decrease in the volumes of throughput from 10 million tons per year to 1.3 million tons by the year 2016. What is your assessment of the situation having arisen? What is necessary to be undertaken in order to preserve the volumes of cargoes?

Президент АО «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт» Берик УАНДЫКОВ:

– Принятый прогноз добычи и распределение нефти и газового конденсата в Казахстане до 2020 года основан на показателях Министерства нефти и газа РК с корректировкой по Тенгизшевройл, Карачаганак и Кашаган. Прогноз предполагает ежегодную динамику роста около 8% до 2015 года, незначительное снижение в 2016-2017 годах менее чем на 1% в связи с уменьшением добычи на крупнейших месторождениях Актыубинского, Мангистауского и Кумкольского регионов, и далее ежегодный рост в связи с планируемым увеличением добычи на месторождениях Тенгиз и Кашаган.

С учетом проектов расширения нефтепроводов при сбалансированной добыче нефти и газового конденсата экспорт будет увеличиваться по основным направлениям – это Каспийский Трубопроводный консорциум и Казахстан – Китай. Также планируется увеличение поставок на внутренний рынок в связи с модернизацией НПЗ и вводом в эксплуатацию битумного завода. Учитывая это, экспорт нефти через порт Актау в период с 2014 по 2018 годы имеет тенденцию к снижению. Однако вместе с тем, начиная с 2020 года, объемы транспортировки нефти через порт Актау возобновятся в полном объеме и составят порядка 10-12 млн. тонн в год.

В то же время в порту наблюдается и снижение объемов перевозок металла, на что повлияла ситуация, сложившаяся на иранском экспортном маршруте, усложненная международными санкциями в отношении Ирана – основного потребителя казахстанского металла. Это объективный процесс, связанный с глобальными внешними факторами, и он был спрогнозирован заблаговременно, в связи с чем портом Актау были приняты меры по диверсификации грузов.

Mr. Berik UANDYKOV, the President of the "Aktau International Commercial Sea Port" National Company" JSC:

"The adopted assessment as-for the oil and gas condensate production and distribution in Kazakhstan up-to the year 2020, is grounded on the figures declared by the Oil and Gas Ministry of the Republic of Kazakhstan with a readjustment for the "Tengizchevroil", "Karachaganak" and "Kashagan" companies. The assessment assumes an annual growth dynamics in amount of about 8% by the year 2015; a non-considerable reduction less than by 1% in the years 2016-2017 due to the decrease in the production over the major fields of the Aktyubinsk, Mangistau and Kumkol regions; and thereafter, the growth every year due to the scheduled increase in production over the fields of Tengiz and Kashagan.

With consideration to the projects for the expanding of the oil pipelines at a well-balanced oil and gas condensate production, the export will be increased over the major directions, that is, over the direction of the Caspian Pipeline Consortium and over the 'Kazakhstan – China' route. Also, it is scheduled to increase the supplies onto the internal market due to the retrofitting of the Oil Refinery Plant and putting of the asphalt production plant into operation. Considering thereto, the oil export via the Aktau port within the period from 2014 to 2018, has a trend to reducing. However, at the same time, starting since the year 2020, the oil transportation volumes via the port of Aktau will get resumed to the fullest extent and amounted to approximately 10-12 million tons per year.

Meanwhile, alongside with the decrease in the volumes of the oil throughput, at the port, there is also observed a decrease in the volumes of the metal product transportations, what had been influenced by the situation getting arisen over the Iranian export route, which was complicated by the international sanctions against Iran – the major consumer of the Kazakhstan's metal products. This is an intrinsic process related to the global drivers; and it was forecasted in good time, wherefore the port of Aktau had taken the measures for the diversifying of the cargo flows.



Так, в рамках этих мер в 2013 году Международному порту Актау удалось привлечь около 443 тыс. тонн различных грузов. Преимущественно это стройматериалы, в частности цемент и грузы в контейнерах.

В 2013 году портом Актау совместно с АО «НК «ҚТЖ» прорабатывались вопросы перевозки нефти «Тенгизшевройл» по маршруту ТРАСЕКА, при которых был рассмотрен ряд условий по увеличению гарантированных объемов транспортировки. Так, достигнуты договоренности между акционерами нефтепровода «Баку – Тбилиси – Джейхан» по условиям прокачки тенгизской нефти по трубопроводу в пределах трех млн. тонн в год, а также железнодорожным транспортом на терминалы черноморских портов Грузии в объеме 1 млн. тонн. Таким образом, прогнозный объем нефти Тенгизшевройл в 2014 году, перевозимой в направлении порта Актау, ориентировочно может составить порядка 4 млн. тонн. Вместе с тем, «Қазақстан темір жолы» совместно с «Қазмұнайгаз» прорабатываются вопросы по переориентации поставок нефтепродуктов в дополнительном объеме до 400 тыс. тонн.

Также на постоянной основе проводятся мероприятия по удержанию и привлечению новых грузопотоков в направлении порта Актау. Особое внимание нацелено на Китай, на такие грузы как арматурная сталь, товары народного потребления, грузы в контейнерах и прочее, а также на Россию, на металлургические комбинаты южных регионов Урала.

В целом по итогам 2013 года запланированные производственные показатели порта успешно выполнены и составили 103,1% к плану. В частности объем общей перевалки грузов составил более 10 млн. тонн, в том числе: 6,3 млн. тонн нефти, 0,7 млн. тонн стали и 574 тыс. тонн других грузов. При этом порт Актау установил новые рекорды по обработке паромных грузов, перевалка которых составила 1 млн. 978 тыс. тонн, что на 28,5% больше чем за аналогичный период 2012 года.

So, within the framework of such measures, it was achieved to have raised about 443 thousand tons of various cargos in the year 2013. Mostly, these are the construction materials, in particular, the cement and the containerized cargos.

Within the year 2013, the Aktau port, jointly with the “Kazakhstan Temir Zholy’ National Company” JSC, had been working out the issues on the transportation of the “Tengizchevroil” company’s oil over the “TRACECA” route; thereat, there had been considered several provisions as-for the increasing of the guaranteed transportation volumes. So, there had been reached the arrangements between the shareholders of the ‘Baku – Tbilisi – Ceyhan’ oil pipeline on the provisions for the pumping of the Tengiz field’s oil over the pipeline in amount of up-to three million tons per year, and by railway transport onto the terminals of the Black Sea ports of Georgia in amount of 1 million tons. This way, the assessed volume of the “Tengizchevroil” company’s oil being transported towards the Aktau port within the year 2014, may approximately get amounted to about 4 million tons. Alongside this, the “Kazakhstan Temir Zholy” jointly with the “Kazmunaygaz” company, are presently working out the issues on the reorientation of the oil product supplies in an additional amount of up-to 400 thousand tons.

Also, permanently there are held the activities as for the preserving and attracting of the new cargo flows towards the Aktau port. A special attention is focused on China, on such cargos as the reinforced steel, the Fast Moving Consumer Goods, the containerized goods, and so on; and as well such attention is focused on Russia – particularly, on the integrated iron-and-steel works of the Ural’s southern regions.

In whole, at year-end 2013, the scheduled operating performance of the port had been successfully fulfilled, and had amounted to 103.1% as against the scheduled indicators. Particularly, the total volume of the throughput of cargos had amounted to over 10 million tons, including: the 6.3 million tons of oil, 0.7 million tons of steel, and 574 thousand tons of other goods. Thereat, the Aktau port has achieved the new records on the handling of the ferry cargos whose throughput had amounted to 1 million 978 thousand tons, what is by 28.5% more than for the comparable period of 2012.



Фото: Bnews.kz

Директор филиала АО «НК «ҚТЖ» - «Центр развития транспортной логистики»

Рустан ДЖЕНАЛИНОВ:

– Казахстан придает особое значение развитию перевозок в Транскаспийском направлении, в котором АО «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт» является одним из основных звеньев логистической цепочки казахстанского экспорта.

Проблема уменьшения объемов перевозок нефти в 2013 году по сравнению с предыдущим годом стала одной из причин снижения общего объема перевалки грузов на 8,4%. Снижение объемов перевозки нефти в направлении порта Актау было обусловлено переориентацией экспортных грузопотоков углеводородного сырья на альтернативные трубопроводные маршруты, включая объемы крупного ресурсодержателя компании – ТОО «Тенгизшевройл».

Однако стремясь переломить тенденцию к снижению объемов перевалки грузов, АО «НК «ҚТЖ» в целях развития перевозок сухих и контейнерных грузов активно ведет работу по диверсификации грузовой базы через порт Актау, как в экспортном, так и в импортном направлении со стороны транскаспийских стран.


Отмечу также, что в целях привлечения транзитных и внешнеторговых грузов на Транскаспийском направлении, создания совместного интегрированного логистического продукта в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Казахстан-Новый Шелковый путь», прошедшего в Астане 7 ноября 2013 года, было подписано Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута между АО «НК «ҚТЖ», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога», АО «НК «Актауский ММТП», Бакинским ММТП. Цель соглашения – устранение барьеров, сдерживающих привлечение грузопотоков, установление сквозных тарифов и повышение конкурентоспособности данного маршрута. Кроме того, в ходе четвертой рабочей встречи между железнодорожными и морскими администрациями Казахстана, Азербайджана и Грузии по вопросу развития перевозок в г. Баку (18 ноября 2013 года) к соглашению присоединились ООО «Батумский морской порт» и ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

Mr. Rustan DZHENALINOV, the Director of the “Transport Logistics Development Center” Business Unit of the “Kazakhstan Temir Zholy’ National Company” JSC

‘Kazakhstan lays special emphasis on the development of the transportations in the Trans-Caspian direction in which the “Aktau International Commercial Sea Port’ National Company” JSC is one of the main links of the Kazakhstan’s export logistics chain.

The problem concerning the decrease in the oil transportation volumes in 2013 as against the previous year, has become one of the reasons for the reducing of the total volume of the throughput of cargos by 8.4 %. A decrease in the volumes of the oil transportation towards the Aktau port was determined by the reorientation of the export cargo flows of the raw hydrocarbons onto the alternative pipeline routes, including the volumes of the “Tengizchevroil” LLP – the major company’s asset holder.

However, aspiring to reverse a trend to the decrease in the volumes of the throughput of cargos, the “Kazakhstan Temir Zholy’ National Company” JSC, with purposes of the development of the dry and container cargos’ transportations, vigorously works over the issues on the diversifying of the cargo base via the Aktau port, both in the export and import directions from the side of the Trans-Caspian countries.

Also, I’d like to notice that, with purposes of the attracting of the in-transit and the foreign commercial cargos in the Trans-Caspian direction, as well as of the establishing of a common integrated logistic product, within the framework of the II-nd “Kazakhstan – The New Silk Road” International Transport and Logistics Business-Forum which took place in Astana on the 7th of November 2013, there had been signed an Agreement for the Establishment of the Coordination Committee for the Development of the Trans-Caspian International Transport Route between the “Kazakhstan Temir Zholy’ NC” JSC, the “Azerbaijan Railways” CJSC, the “Georgian Railroad” JSC, the “Aktau International Commercial Sea Port’ National Company” JSC and the Baku International Commercial Sea Port. The objective of the Agreement is to eliminate the barriers restraining the attracting of cargo flows, to set up the through rates, and to increase the competitive ability of this route. Moreover, in the course of the fourth task meeting between the railway and maritime administrations of Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia on the issue of the development of transportations in Baku city (on the 18th of November 2013), the “Batumi Sea Port” LLC and the “Azerbaijan Caspian Shipping Company” CJSC had joined the Agreement. 



ГОТОВЫ

К ДАЛЬНЕЙШИМ РАБОТАМ

текст: Любовь ГОВОРУХИНА

<40



Главный этап по возведению полотна железной дороги на участках Аркалык – Шубарколь и Жезказган – Саксаульская завершен, однако это не означает, что можно ставить жирную точку в строительстве линий. Скорее, многоточие, потому что еще многое предстоит сделать. О планах на предстоящий год и основных итогах прошедшего года мы побеседовали с заместителем генерального директора ТОО «Компания «Жол жөндеуі» Виктором Богачевым.

– Виктор Николаевич, в декабре прошлого года на двух строящихся линиях Жезказган – Саксаульская и Аркалык – Шубарколь состоялась стыковка верхнего строения пути. Это событие мы широко осветили в наших журналах – «Транс-Экспресс Казахстан», «Транс-Logistics Казахстан», «Время в пути» – и в других средствах массовой информации. Как это важное для

компании событие сказалось на ее социально-экономических показателях?

– Безусловно, прошедший год был для нас очень плодотворным, мы можем отметить наш успех с завершением стыковки верхнего строения пути на обеих линиях. Проведенное в запланированные сроки мероприятие укрепило наш имидж успешной компании, которой по плечу решение достаточно сложных задач, если не сказать грандиозных. Грамотные научно-технические решения, умелый менеджмент сделали свое дело – мы можем гордиться своим коллективом.

Естественно, в целом по компании мы имеем неплохие показатели за 2013 год. Есть, конечно, и минусовые результаты, но они не столь критичны, и на положение дел не оказывают негативного влияния.

Говорить вновь о тех достижениях, которые уже были озвучены в предыдущих материалах о нашей компании, думаю, нет необходимости. Подчеркну вновь лишь тот факт, что компания «Жол жөндеуші» выполняла и организационные, и контролируемые функции, при этом принимая самое активное участие в выполнении определенных работ. Организовать должным образом работу 33 подрядных организаций, порядка 11 тысяч человек – это говорит само за себя.

Самым крупным и сложным участком является линия Жезказган – Саксаульская. Именно на нее приходятся самые большие объемы работ. В том, что они выполнены качественно и в срок, причем на обеих линиях, потому что Аркалык – Шубарколь нельзя скидывать со счетов, большая заслуга филиалов ТОО «Компания «Жол жөндеуші» – Кызылординской, Карагандинской, Павлодарской, Костанайской и Алматинской дирекций по ремонту пути.

– Какие основные и важные моменты всей предыдущей работы вы бы отметили?

– Наша компания ведет разноплановую деятельность, многие годы работая на рынке строительства и ремонта железных дорог. Зарекомендовал коллектив себя отлично, подтвердил свою квалификацию, выполняя функции генерального подрядчика на строительстве железнодорожных линий Жезказган – Саксаульская и Аркалык – Шубарколь. Пожалуй, это и есть главное достижение года ушедшего.

Могу сказать, что за 2012-2013 годы коллективом строителей, то есть нами и нашими партнерами, по обеим строящимся линиям уложено в тело насыпей 44,1 млн куб. м. грунта, построено 20 мостов, 405 водопропускных труб, собрано и уложено 757 км рельсошпальной решетки, а также построено 258 км линий электропередач и 227 км волоконно-оптической линии передач. Это солидные показатели.

– Все сотрудники ТОО «Жол жөндеуші», с кем приходилось беседовать ранее, подчеркивали тот факт, что построенная линия позволит завозить материалы в зимний период для дальнейшего строительства. Как обстоят дела в этом направлении? Есть ли проблемы со снеготаносимостью выемок?

– Действительно, планировалось в течение зимнего периода времени завести материалы для строительного сезона 2014 года, а грузы пошли после стыковки железнодорожных линий. Однако зима, которая в этом году выдалась очень снежная и морозная, внесла свои коррективы. В связи с тем, что в прошлом году все силы и финансирование были брошены на стыковку главных путей, строительство снегозащитных заборов было запланировано на 2014 год. В результате обильных снегопадов выемки занесены снегом, что мешает движению рабочих поездов, и перевозка грузов для строительства начнется с марта. Вообще выемки – это серьезный камень преткновения, есть проект их защиты от снежных заносов и в этом году он будет претворяться в жизнь.

В данное время коллектив выполняет ответственную работу. Во-первых, освобождаются от снега выемки, чтобы не было их затопления тальми водами, поскольку они достаточно глубоки. Напомню, что глубина их доходит до 17 метров.

Во-вторых, началась подготовка к паводкам, раскрываются водопропускные трубы, мосты, чтобы избежать подмывов. Говоря словами железнодорожников, ведется снего- и водоборьба. Это первая зима на линии, она испытывает сооружение на прочность.

В-третьих, ведется укладка стрелочных переводов, приводится в норму толщина балластной призмы, работают СЦБ-исты и энергетики. Да и зашивка рельсошпальной решетки еще продолжается. Так что работы идут полным ходом, дел на железной дороге всегда много, и сейчас готовится задел для дальнейшей успешной деятельности.

– Виктор Николаевич, расскажите, каковы планы на будущий год в общей ретроспективе и конкретно на первое полугодие? Выделите самые важные задачи, если это возможно.

– На 2014 год заказчиком в лице АО «НК «ҚТЖ» поставлена задача: до конца года сдать в эксплуатацию первый пусковой комплекс обеих железнодорожных линий, что по сути дела означает открытие движения для грузовых перевозок. Наш коллектив сейчас занят планированием и инженерной подготовкой. Идет мобилизация дополнительных ресурсов – это и спецтехника, и персонал. Наша компания полна решимости выполнить поставленную задачу. На протяжении 762 километров предстоит закончить строительство земляного полотна и искусственных сооружений, уложить станционные пути, провести устройства связи, сигнализации, централизации и блокировки, построить посты ЭЦ. Кроме того необходимо обеспечить всю линию электроэнергией, построить производственные здания и сооружения.

– Делается ли что-либо в направлении развития логистической составляющей новой транзитной линии?

– Мы строители и работаем только по утвержденной проектно-сметной документации. Компания готова, и это показали наши достижения за прошлые годы, строить новые железнодорожные линии. В этой связи мы с нетерпением ждем дальнейших тендеров нашего главного заказчика – АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».



ОЦЕНКИ
И
ПРОГНОЗЫ

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ

Отсутствие ратификации «Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», или Монреальской конвенции, препятствует казахстанским авиаперевозчикам участвовать в различных проектах, реализуемых под эгидой IATA. В частности речь идёт о системе «E-freight» (электронный фрахт), позволяющей перейти на безбумажное оформление грузовых авиаперевозок. Если до конца этого года наша страна не присоединится к Конвенции, то отечественные компании окажутся «за бортом» международного рынка авиаперевозок.

Напомним, что Монреальская конвенция 1999 года была принята с целью обновить устаревшие нормы Варшавской конвенции и усовершенствовать ее положения в соответствии с современными тенденциями развития международной гражданской авиации.

Сегодня Минтранском совместно с Союзом транспортников «KAZLOGISTICS» и другими заинтересованными сторонами активно работает над тем, чтобы положения документа были учтены в казахстанской законодательной базе. Эта проблема обсуждалась и на прошедшей в Астане встрече экспертов-авиаторов «CargoAviationDay».

Вице-министр транспорта и коммуникаций Азат Бектуров сообщил, что сегодня Конвенция уже находится на согласовании государственных органов.

Что касается непосредственно системы «E-freight», то, как подчеркнул генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Ерхат Искалиев, она была включена в список проектов, реализуемых по поручению Президента страны:

– Все это делается для увеличения объема транзита через Казахстан, улучшения его позиций в международных рейтингах, чтобы транспортные активы приносили доход как бизнесу, так и государству, – отметил он.

Е. Искалиев также рассказал о проводимой в этом направлении работе совместно с таможенными органами и другими причастными структурами. В частности, при взаимодействии с Минтранском был утвержден понедельный план мероприятий, по которому регулярно осуществляется контроль всех принимаемых мер.

Для таможи критически важным является получение своевременных данных о перевозимом грузе. Сегодня Всемирная Таможенная организация (ВТамО) разработала ряд новых инструментов и стандартов, которые предоставляются ее членам, в том числе и казахстанской таможне. Об этом рассказал технический директор дирекции соответствия и упрощения таможенных процедур ВТамО Пашупати Нат Пандей. По его словам, Международная организация гражданской авиации (ICAO), IATA, таможенные структуры, авиаконпании, аэропорты, грузоотправители работают, используя каждый свои инструменты и методики. Для обеспечения логистики, безопасности грузовых перевозок и безрисковой перевозки грузов необходимо было объединить усилия каждого для получения синергетического эффекта. Так были разработаны новые стандарты, обеспечивающие безопасность в системе логистики в отношении всех видов транспорта. На сегодняшний день ВТамО имеет 11 стандартов, наиболее важные из них – это «1» и «6» по предъявлению в таможню предварительной информации для оценки рисков.

'E-Freight':

Assessments and Expectations

text: Dauren MOLDAKHMETOV

The absence of ratification of the “Convention for Unification of Some Regulations for International Air Transportations” – that is, of the ‘Montreal Convention’, - impedes the Kazakhstan air carriers to participate in the various projects being implemented under the aegis of the IATA. Particularly, it is referred to the ‘E-freight’ (‘Electronic Freight’) system enabling to cross over to the paperless execution of documents for the cargo air transportations. If our country has not joined the Convention by the end of this year, then, the national companies will be left out in the cold by the international market of air transportations.

Let’s remind that the Montreal Convention-1999 was adopted with purpose to reform the obsolete standards of the Warsaw Convention and to improve its provisions in accordance with the modern trends of the international civil aviation development.

Nowadays, the Ministry of Transport and Communications in association with the ‘KAZLOGISTICS’ Transporters’ Union and other concerned parties, actively works thereover that the provisions of this international document would be considered in the Kazakhstan’s regulatory environment. Such issue was also discussed at the “Cargo Aviation Day” aviation experts’ forum which took place in Astana.

Mr. Azat Bekturov, the Vice-Minister of Transport and Communications, informed that presently, the Convention is just being reconciled by the relevant state and governmental authorities.

Concerning the ‘E-freight’ system directly itself, as it was emphasized by Mr. Yerikhat Iskaliyev, the General Director of the ‘KAZLOGISTICS’ Transporters’ Union of Kazakhstan, - it was included into the list of the projects being implemented on the instructions of the country’s President:

‘All this is implemented for the increasing of the transit volumes via Kazakhstan, for the improvement of its positions in the international ratings, so that the transport assets would bring income both to the business and to the state’, noticed Mr. General Director.

Also, Yerikhat Iskaliyev informed about the work being held within this scope in association with the customs authorities and other related structures. In particular, at the co-operation with the Ministry of Transport and Communications, there was approved a weekly schedule of measures, according to which there is being presently carried on the control over all the measurements being undertaken.

As for the customs authorities, the receiving of the timely data on the cargo being transported, is critically needed. As of today, the World Customs Organization (WCO) has elaborated some new instruments and standards provided for its members, including the customs of Kazakhstan. Mr. Pashupati Nath Pandey, the Managing Director of the Managerial Board for Conformity and Simplification of Customs Procedures of the WCO, has told thereabout. In his words, the International Civil Aviation Organization (ICAO), the IATA, the relevant structures of customs authorities, the airline companies, the airports, as well as the consignors, all they operate, each one using their own instruments, methods and policies. For the ensuring of the logistics, of the safety of cargo transportations, as well as of the riskless cargo transporting, it was necessary to join the each ones’ efforts for reaching the proper synergies. So, there were elaborated the new standards assuring the safety within the logistics system in relation to all the transports. As of today, the WCO has 11 standards among which the most important ones are the ‘Standard 1’ and ‘Standard 6’ concerning the presenting of the preliminary information to the customs authorities for the risk assessment.

The work concerned with the risk management system, - is being also performed by the Customs Control Committee of the Finance Ministry of the Republic of Kazakhstan. In the words of Mr. Nurbek Nauryzbaev, the Chief of the Committee’s Department for Renovation and Information Technologies, only one type of documentation – the e-declaration, is enough presently for executing the customs control. This governmental agency has a neat plan within the framework of which it is scheduled to have crossed over to the electronic declarations

В России участниками проекта «E-freight» являются лидеры авиационного рынка - это авиакомпании «Аэрофлот», «AirBridgeCargo», аэропорты Домодедово, Шереметьево, Толмачево и Красноярск

Работа, связанная с системой управления рисками, ведется и в Комитете Таможенного контроля министерства финансов РК. По словам Нурбека Наурызбаева, руководителя управления модернизации и информационных технологий Комитета, одного вида документа – электронной декларации – для осуществления таможенного контроля сегодня достаточно. Ведомство имеет четкий план, в рамках которого до конца 2014 года планируется перейти на электронное декларирование. Автотранспортные средства уже имеют возможность подать электронную декларацию до пересечения грузом границы. В железнодорожной сфере планируется завершить эту работу в октябре 2014 года.

Ввиду существующей разницы в электронных технологиях по видам транспорта Н. Наурызбаев призвал коллег, имеющих опыт работы с системой «E-freight», к активному обсуждению этой темы. Много вопросов накопилось, к примеру, у транспортных компаний.

– Допустим, автотранспорт едет до границы с запасом времени, и поэтому существует возможность предварительного декларирования. Однако когда речь идет, к примеру, о рейсе Урумчи – Алматы, осуществляющем полет за 1 час 20 минут, то возникает вопрос:

как скоро информация может быть у авиакомпании, и за какой промежуток времени она должна быть предоставлена в пункт прибытия? То же самое можно сказать по грузам, которые мы отправляем. Мы готовы участвовать и содействовать, но нам необходимо понять, какова будет роль экспедитора в этом процессе с точки зрения законодательства и технологических аспектов организации перевозок, – отметила директор по производству ТОО «Европа-Азия-Транзит» Елена Мезенцева.

В России участниками проекта «E-freight» являются лидеры авиационного рынка – это авиакомпании «Аэрофлот», «AirBridgeCargo», аэропорты Домодедово, Шереметьево, Толмачево и Красноярск. Об опыте внедрения системы с участниками «AviationCargoDay» поделилась Наталья Носкова, руководитель службы по работе с клиентами «AirBridgeCargo».

Авиакомпания провела несколько тестовых транзитных перевозок, при которых столкнулась с проблемой подачи информации, либо долгим ожиданием ответа. Над этими вопросами, как отметила Носкова, еще предстоит поработать:

– Если говорить о России, то «E-freight» у нас «обширнее», это не та система, которая принята на международном уровне: мы охватили намного больше. Если мы говорим о традиционной системе «E-freight», то в ней вы не найдете генеральной декларации, ведомости на припасы и других документов, но в нашу систему «E-freight» они включены.

Президент Инновационного центра гражданской авиации Российской Федерации Рано Джураева сообщила, что проект «E-freight» был инициирован в России еще в 2010 году, через год вышло решение Правительства о его внедрении. Проект был разделен на несколько частей, которые внедрялись по

определенному плану.

– Мы поделили грузы на международные и внутренние, также выделили специальные грузы – опасные, скоропортящиеся и так далее. Все это разнообразие «вылилось» в 29 документов. Еще одной спецификой являются дополнительные документы, связанные со Статьей 159 Таможенного кодекса ТС, которые авиакомпании предоставляют в таможену, – поясняет Джураева.

Координатором проекта является Центр гражданской авиации. На сегодняшний день проведено уже 150 тестовых рейсов с использованием всех инструментов. Изначально же было проведено более 1000 тестов по различным частям проекта для того, чтобы обучить таможенников работать с системой, отладить каналы связи, наладить устойчивую систему «авиакомпания – шлюз», «шлюз – таможня». Более того, участниками проекта, по словам Рано Джураевой, уже проведено пять успешных тестов по транзиту, когда все операции были проведены в электронном виде на 100%.

Поставщиком проекта «E-freight» в России является компания «СНАМР Cargosystems» – мировой лидер в области предоставления IT-решений по управлению грузовыми перевозками на воздушном транспорте. По словам представителя компании – сервис-менеджера по СНГ Дмитрия Зайчикова, на сегодняшний день был заключен договор с авиакомпанией «AirAstana», которая в июне текущего года будет готова на 100% передавать электронные данные в рамках проекта «E-freight».

Сегодня и другие отечественные авиакомпании, аэропорты имеют возможность заимствовать у российских коллег опыт внедрения проекта по электронному документообороту или выбрать свой путь развития. Главное – успеть в срок.

Another specificity concerns the additional documents related to the Article 159 of the Customs Code of the Customs Union, which are presented to the customs authorities by the airline companies

by the end of 2014. The motor vehicles have already got an opportunity to get presented an electronic declaration before crossing the border-line by the cargo. Such work is scheduled to have been completed in the field of railway transportations in October 2014.

Due to the difference existent within the electronic technologies for different transports, Mr. N. Nauryzbaev appealed for the colleagues experienced in the operations with the 'E-freight' system, to discuss actively such topic. Many issues have been accumulated thereupon; particularly, there have arisen a lot of questions at the transport companies.

'Let's assume when a motor vehicle moves towards the border-line, having thereat enough time, and therefore, there exists a possibility for a preliminary declaration. Meanwhile, when regarding, for instance, a flight over the 'Urumqi – Almaty' route, which is made in 1 hour and 20 minutes, there arises a question: how rapidly can an airline company have got the proper information; and what period of time is needed that such information would have been provided to the destination point? The same may be said, concerning the cargos being dispatched by us. We are ready to participate and to provide any assistance, but we need to realize what role will be allotted for the forwarder within this process in terms of the legislation and the aspects concerned with the technologies of the transportation arrangement', noticed Mrs. Yelena Mezentseva, the

"Europe-Asia-Transit" LLP's Chief Operating Officer.

In Russia, the aviation industry market leaders are the participants of the 'E-freight' project; that is, such airline companies as the "Aeroflot", the "Air Bridge Cargo", and the airports of Domodedovo, Sheremetyevo, Tolmachevo and Krasnoyarsk. Mrs. Natalya Noskova, the Chief Manager of the "Air Bridge Cargo" company's customer service, has shared the experience of introduction of the system with the participants of the "Aviation Cargo Day" forum.

This airline company has carried on some transit test-carriages during which it faced the problem concerned either with the providing of information, or with the long-time waiting for an answer. Such issues, as it was noticed by Mrs. Noskova, are still to be worked over:

'With regard to Russia, the 'E-freight' is more 'expanded' in our country; and it is not the system which is internationally admitted: we have covered much more scopes within our system. When talking about the traditional 'E-freight' system, it does not cover the general declaration, the stock lists, and other documents; but our system includes all these documents'.


Mrs. Rano Dzhuraeva, the President of the Civil Aviation Innovation Center of the Russian Federation, has informed that the 'E-freight' project had been initiated in Russia just in the year 2010; and one year later, there had been passed a Resolution of the Government on its introduction. The project had been shared onto some parts each of which was to be implemented under a certain schedule.

'We had shared the cargos onto the international and internal ones; also, there had been separated the specific cargos, such as the hazardous, perishable ones, and so on. All this 'variety' had been expressed in 29 regulatory documents. Another specificity concerns

the additional documents related to the Article 159 of the Customs Code of the Customs Union, which are presented to the customs authorities by the airline companies', explains Mrs. Dzhuraeva.

The Civil Aviation Center is the project coordinator. As of today, 150 test-flights have already been made, with using of all the instruments. Meanwhile, initially, there had been made 1,000 flights under the various parts of the project in order to get trained the customs officers for working with the system, to rearrange the channels of communication, to arrange the steady systems such as the 'airline company – communication server' and the 'communication server – customs'. Moreover, the project participants, according to Rano Dzhuraeva, have already made five successful tests on the transit transportations, during which all the operations had been executed 100%-electronically.

The supplier of the 'E-freight' project in Russia is the "CHAMP Cargosystems" company – a global leader in the field of the providing of IT-solutions on the management for cargo transportations by aircraft transport. According to Mr. Dmitriy Zaychikov, the representative of the company and its service manager for the CIS, - as of today, there has been made a contract with the "Air Astana" company which gets been 100%-ready to transfer the electronic data within the framework of the 'E-freight' project in June this year.

Presently, other national airline companies and airports have also an opportunity to derive the experience on the introduction of the project for electronic document traffic from their Russian colleagues, or to choose their own way for development. The main thing thereat is to get made everything in time. 

ДОРОГА

К ЭЛЕКТРОННЫМ ТРАНЗАКЦИЯМ

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ



<46

Уходят в прошлое старые технологии и методики, на смену им приходят новые. Еще 15 лет назад в Казахстане никто и подумать не мог о появлении электронного способа приобретения железнодорожных билетов, не говоря уже о расчетах за грузовые перевозки в режиме реального времени. Для создания новых инструментов с использованием интернет-технологий железнодорожной отрасли пришлось пройти непростой путь. О становлении и развитии этой работы рассказал заместитель директора – главный инженер филиала АО «НК «Қазақстан темір жолы» – «Дирекция процессинга и расчетов за перевозки» Кыдырбек Кусаинов.

Уйти от старых стандартов

Руководством национальной компании перед филиалом была поставлена цель – создать собственную платежную систему, сводящую к минимуму использование наличных денег. По словам Кыдырбека Кусаинова, на момент образования филиала в **2001-2002** годах, наличный расчёт активно применялся во всех отделениях дороги. Это не могло не привлечь

внимание преступных групп: были зарегистрированы случаи нападения на товарные кассы и хищения всей выручки. Во избежание подобных инцидентов требовалось решать вопросы с охраной, сигнализацией, ставить решетки, металлические двери и так далее.

Тогда было предложено выпускать платежные дорожные карты. Несмотря на очевидную выгоду и удобство (можно было перечислить деньги на карту и оплатить железнодорожные услуги с помощью POS-терминала в товарной кассе), основной контингент клиентов с недоверием относился к новой системе. Что и говорить, в начале **2000-х** годов многие наши соотечественники предпочитали отстоять длинные очереди в кассы, чем воспользоваться услугами банкоматов.

С терминалами тоже возникали трудности: установить их сразу во всех товарных кассах было крайне сложно. Обеспечение стабильной связи, энергоснабжения, обучение кадров – все это требовало кропотливого труда специалистов Процессингового центра.

– Транспортная карта списывает денежные средства после прохождения в POS-терминале. Клиенты медленно, но верно стали понимать их преимущество и сегодня **160** станций по всей республике оснащены POS-терминальным оборудованием. Порядка **6 400** клиентов зарегистрировано у нас и имеют транспортную карту, – информирует заместитель директора филиала.

К слову, внедрение новой системы позволило уйти от многолетней проблемы железной дороги – дебиторской задолженности, накапливающейся в результате оказания услуг без оплаты или предоплаты.

Виртуальные билеты

Если первым по важности аспектом для Процессингового центра было уйти от использования наличности, то второй задачей стала реализация проекта по электронной коммерции, начавшаяся в **2005-2006** годах. Данный переход подразумевал под собой использование интернет-ресурсов для оказания услуг компании «ҚТЖ». Самым ярким примером стала электронная продажа билетов на пассажирские поезда.

Задача по созданию такого инструмента была реализована: разработан сайт, создана платежная система, чтобы клиент мог зайти в Интернет и при наличии банковской карточки оплатить покупку железнодорожного билета. При покупке билета этим способом пассажиру выдается токен с номером заказа, впоследствии на основании этого заказа он приходит в кассу и обменивает токен на бланк строгого учета – проездной билет. Однако такой способ, несмотря на свою положительную сторону, позволяющую сэкономить время и не стоять в очереди, все-таки вызывал неудобства, так как пассажирам все равно требовалось обращаться в железнодорожную кассу для обмена токена на билет.

Тогда АО «Пассажирские перевозки» решило установить транзакционные терминалы самообслуживания, через которые можно не только распечатать, но и купить билет. Однако из-за дороговизны оборудования его было закуплено немного. Сегодня по всей республике насчитывается **25** подобных терминалов, основная масса которых сосредоточена в Алматы и Астане, по одному транзакционному терминалу самообслуживания стоит в отделениях дорог.

Но и эти способы не всем категориям граждан пришлось по нраву:

– Ментальность наших людей такова, что, получив зарплату, они с помощью ближайшего банкомата снимают все средства с карты. Когда же нужно купить билет на сайте, они берут карточки, на которых есть деньги, друг у друга, – констатирует Кыдырбек Кусаинов.

Выходом из сложившейся ситуации стало использование платежных терминалов, которые позволяют принимать наличность. Поиски тех, кто имел бы широкую сеть платежных терминалов и с кем можно было работать, затянулись. Многие предприниматели не видели в проекте коммерческой выгоды, так как одним из условий, выдвинутым АО «НК «ҚТЖ», было то, что компания за предоставление подобной услуги платить не будет. Нацкомпания предоставляла частным предпринимателям лишь возможность подключиться к своей сети и продавать билеты.

Первой, отозвавшейся на предложение, стала компания «Астана Плат». После переговоров и отработки всех технических нюансов, она подключилась к платежной системе железнодорожной дороги. Сегодня

более **3000** терминалов по всей республике предоставляют услугу покупки железнодорожных билетов. По словам заместителя директора филиала, именно эти платежные терминалы дали скачок в геометрической прогрессии в продажах. Если раньше от общего объема электронных продаж составляли меньше **0,1%**, то с подключением платежных терминалов в сети они поднялись до **5-6%**. На сегодняшний день у АО «НК «ҚТЖ» существует план по полному отказу от бланков строгого учета.

Кроме того, сегодня в отрасли появилось понятие «электронной регистрации». В течение **2014** года планируется обучить проводников и оборудовать поездку специальными сканерными устройствами, позволяющими считывать данные токенов и определять клиента по удостоверению личности.

Еще одно предложение высказал Министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Аскар Жумагалиев, который озвучил желание пассажиров покупать железнодорожные билеты со своих телефонов с использованием мобильных приложений. В связи с этим Дирекция процессинга и расчетов за перевозки разработала



<48

приложение, которое выкладывается бесплатно на сайте крупнейших производителей смартфонов, планшетов. Теперь любой желающий, скачав его, может зайти на сайт и приобрести билет.

Среди приоритетных направлений работ Дирекции на сегодняшний день находится продвижение услуги продажи железнодорожных билетов на других сайтах.

Кабинет со всеми удобствами

Обкатав процесс и механизм работы электронной коммерции на пассажирском хозяйстве, убедившись в его эффективности, Дирекция процессинга и расчетов за перевозки начала распространять эту технологию на грузовые перевозки. Для этого был разработан Личный кабинет клиента, в котором предоставляется полная информация по состоянию его лицевого счета. Для работы с данной системой клиенту необходимо лишь пройти регистрацию.


– Долгое время многие наши клиенты по грузовым перевозкам жаловались на закрытость АО «НК «КТЖ», невозможность отслеживать денеж-

ные потоки в компании. Чтобы решить проблему с этими претензиями, мы предоставили клиенту инструмент, с помощью которого он получает выписки с лицевого счета, где отражены абсолютно все движения денежных средств. Допустим, он «закинул» деньги, их видно на счёте. Производит клиент погрузку на той или иной станции – с его счета снимаются деньги, при этом понятно, когда, сколько и куда были направлены его деньги, – поясняет Кыдырбек Кусаинов.

На сегодняшний день некоторые железнодорожные станции все еще не оснащены системой на базе Автоматизированного рабочего места агента по грузовой и коммерческой работе, деньги резервируются здесь через ТехПД. Если клиент намерен грузиться на станции, и просит, к примеру, зарезервировать **100** тысяч тенге для погрузки вагонов, эти денежные средства сохраняются в течение месяца. При осуществлении погрузки эти деньги вычитаются, если же этого не произойдет, то они после завершения месяца возвращаются на лицевой счет клиента. Данные о возврате денежных средств, как и об их движении и коли-

честве имеются в выписке, представленной в Личном кабинете.

Одним из сервисов, установленных в Личном кабинете, является услуга «СМС уведомления». При желании клиент может быть информирован обо всех движениях денежных средств на своем лицевом счете без захода в систему – посредством СМС запроса. Данная услуга является бесплатной, все расходы несёт нацкомпания. К примеру, если клиент, зарегистрированный в Личном кабинете, пришел в товарную кассу, где его информируют об отсутствии денежных средств на лицевом счете, то он имеет возможность это проверить, отправив в любое время суток СМС на короткий номер **5155** с указанием номера Лицевого счета.

Для создания такого инструмента, как Личный кабинет, национальная железнодорожная компания вкладывает немалые средства, потому что готова идти навстречу своему клиенту, быть прозрачной и открытой. Но многое здесь зависит и от подготовки самого клиента, его способности четко организовать свою работу, контролировать денежные средства. 

A WAY TENDING

TO ELECTRONIC TRANSACTIONS

text: Dauren MOLDAKHMETOV

The outdated technologies and techniques are step-by-step becoming history, and they are being nowadays still more widely replaced with the novel ones. Only 15 years ago, nobody in Kazakhstan could even imagine any possibility of the appearance of purchasing the railway tickets by electronic means, much less the electronic settlements of payments for cargo transportations in the real-time mode. The railway industry had to have worked its non-simple way up to the creation of the new instruments using the internet-technologies. Mr. Kydyrbek Kusainov, the Deputy Director and Chief Technology Officer of the "Processing and Settlements for Transportations" Business Unit of the "Kazakhstan Temir Zholy" National Company" Joint-Stock Company, – has told us about the establishing and development of such scope of the national railway operator's activity.

Going-Away from the Outdated Standards

The National Company's management has set an objective for the abovementioned business unit – to create its own payment system enabling to minimize the using of cash money. As explained by Mr. Kydyrbek Kusainov, as of the period of the business unit establishment within the years **2001-2002**, the cash settlement used to be extensively applied in all the operating divisions of the railway company. It could not but attract attention of the criminal groups: there had been registered many events of the assaults against the freight-cashier departments and of the theft of all the sale proceeds. In order to avoid such incidents, it was required to solve

the problems concerning the security and guards, signaling system, as well as to lattice, to put-set the metal doors, and so on.

Then, there was proposed to issue the railway payment cards. In spite of the evident advantage and convenience (because of being possible to remit money onto a card and to pay for the railway services via the POS-terminals at a freight-cashier department), most of customers used to be suspicious of the novel system. Well, it cannot be denied that many our compatriots used to prefer rather staying in the long queues at the book-offices or the cashier departments than getting used the ATMs' services at the beginning of the **2000s**.

The difficulties with the terminals used to occur from time to time, too; since it was exceptionally intricate to get installed them at all the freight-cashier departments at once. Ensuring the stable telecommunications, power supply, personnel training, – all these demanded for a painstaking work of the Processing Center's professionals.

'A transport payment card debits the money after transmitting in a POS-terminal. And at last, though not at one blow, the customers had for sure realized the advantages of such instruments; and presently, **160** railway stations republic-wide are fitted with the POS-terminal equipment. Around **6,400** customers have been registered by us, and have their transport payment cards', notices the Deputy Director of the business unit.

By the way, the introducing of the novel system enabled to go away from such a railway's continuous problem which had

been being actual for many years, as the debit indebtedness having been being accumulated due to the rendering services unpaid or without advanced payment.

E-Tickets

While being the first-most-important issue for the Processing Center to escape using the cash money, the implementation of the electronic commerce project which was launched in the years **2005-2006**, became its second-most-important objective. Such a transition implied using the internet-resources for rendering services by the 'Kazakhstan Temir Zholy' National Company. The electronic selling of tickets for passenger trains has become the most emphatic illustration thereof.

The task as-for the creation of such instrument was implemented: there was developed a website, created a special payment system enabling a customer to go online and, at an availability of a bank card, to get paid for a purchase of railway ticket. When buying a ticket, the passenger is issued to a token with an order number by such electronic means; thereafter, pursuant to such order, the passenger comes to a book-office and exchanges its token for a travel ticket which is, in turn, a registered high-security form. However, such means, despite its primary benefits enabling to get saved time and not to stay in a queue, in the meantime, caused some inconveniences since the passengers nevertheless had to deal with a book-office in order to exchange a token for a ticket.

Then, the "Passenger Transportations" JSC took a decision to install the special

transactional self-service terminals, or so called payment kiosks via which a ticket may be not only printed out, but bought as well. At the same time, there had been bought only rather few such kiosks because of their expensiveness. Presently, there are **25** such self-service terminals all over the republic; most of them are concentrated in Almaty and Astana cities, and also, each of the railway operating divisions presently has one such terminal within its premises.

But such means, as well, rang chime of by far not all the categories of our citizens:

‘Our people’s mentality is such that, having got their salary on their card accounts, they at once withdraw all their money from the card account via the nearest ATM, getting cash advance. But when being necessary to buy a ticket on the website, they borrow the bank cards on which there would be if only some money on the account, from one another’, stated Kydyrbek Kusainov.

The usage of the terminals which would be capable to accept the cash money, - was defined as a way-out from the situation having arisen. But the searching for such economic entities who would possess a widely-spread network of payment terminals and who meantime would be possible jointly to work with, - ran over time. Many entrepreneurs used not to see any commercial benefits for them in such project; since one of the project provisions declared by the ‘Kazakhstan Temir Zholy’, - was such a provision that the National Company would not pay for rendering such service. Thereat, the National Company provided to the entrepreneurs only a possibility to get tapped into its network and to sell the tickets.

The “Astana Plat” company was the first who responded this proposal. It got connected to the railway’s payment system after the hold negotiations and after the proper exercising of all the technological nuances. Nowadays, over **3,000** terminals republic-wide provide the service of purchasing the railway tickets. According to the Deputy Director of the business unit, namely these payment terminals have caused an exponential upswing in terms of the ticket sales. While the e-sales amounting previously to less than 0.1 % of the total volume of sales, presently, upon connecting the payment terminals to the network, the sales of such type have increased up to **5-6 %**. As of today, the “Kazakhstan Temir Zholy’NC” JSC has a plan to come up

to a total cancellation of the registered high-security forms.

Moreover, nowadays, there has appeared such a definition as the ‘electronic registration’ in the railway industry. Within the year **2014**, it is scheduled to have trained the passenger car attendants and to get fitted the trains with the special scanning devices enabling to read out the tokens’ data and to identify a customer under its identity card.

Another proposal was made by Mr. Askar Zhumagaliev, the Minister of Transport and Communication of the Republic of Kazakhstan, who declared that the passengers wish to buy the railway tickets via their mobile phones, using the proper mobile applications. Thereupon, the “Processing and Settlements for Transportations” Business Unit has elaborated such an application which is put free of charge on the website of the major manufacturers of smart-phones and tablet PCs. Now, everybody who wished, having downloaded this application, may just go online onto the site and get bought a ticket.

The promotion of the service as-for the selling of tickets on other sites, - is staying nowadays among the priority areas of the Business Unit’s activity.

Private Office with All Conveniences

Having practiced the process and the operating mechanism of the electronic commerce in the economic sector of passenger transportations, and having made sure as-for its efficiency, the “Processing and Settlements for Transportations” Business Unit began to extend this technology to the cargo transportations. For this purpose, there has been elaborated an e-service called ‘Customer Private Office’ in which a complete information on the state of the Customer’s individual account is provided. In order to operate with this system, a customer has only to get passed a desktop registration.

‘For a long time, our customers for cargo transportations have been complaining of the privacy of the “Kazakhstan Temir Zholy’NC” JSC, as well as of the impossibility as-for the monitoring of the monetary flows within the company. In order to solve the problem in relation to these complaints, we have provided an instrument for the customer, by means of which any customer gets any individual account statements where absolutely all the flows of funds are reflected. For instance, let’s assume that a customer topped up its account

with some money, - and such money on the account are displayed at once. Or, for instance, a customer is performing an uploading at any railway station, its money are being debited from its account, and thereat, it is quite clear when, how much of, and where its money were sent to’, explains Mr. Kydyrbek Kusainov.

As of today, some railway stations have not yet been fitted with the system based on the CNC computer workstation of a cargo & commerce agent, and the money are reserved there via the Technology Center for Carriage Document Processing. Should a customer desire to be uploaded at a station, and request, for instance, to get reserved **100** thousand tenge for the loading of the railcars, then, these monetary funds are reserved within one month. At performing an uploading, such moneys are debited; meanwhile, in an event when the uploading did not occur, such moneys are returned onto the customer’s individual account upon completion of the one month period. The data on the refunding, as well as on the flows and amount of funds, - are available in the account statement submitted in the ‘Customer Private Office’.

The ‘SMS notices’ is one the services set-up within the ‘Customer Private Office’. If desired, the customer may be notified about all the flows of funds on its individual account even not being logged in, by means of an SMS-request message. Such service is free of charge, all the proper expenses are incurred by the National Company. For instance, should a customer logged in the ‘Customer Private Office’ get come to a freight-cashier department where it was notified about the absence of moneys on the individual account, then, it has a possibility to get checked this information, having sent an SMS to a short number **3135** with indication of the individual account number at any time of day or night.

For establishing such an instrument as the ‘Customer Private Office’, the national railway company invests rather significant funds because it is always ready to meet the demands of its customers, as well as to be a transparent and really public company. But many things hereat also depend on the proper training of a customer itself, particularly, on its capabilities and skills in order to manage its work clearly and to control its monetary funds.

13 января Указом Президента Республики Казахстан №725 была утверждена Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Ниже мы публикуем целевые индикаторы реализации Программы по видам транспорта.

Введение

Ключевые вызовы XXI века, такие как глобальная энергетическая безопасность, истощаемость природных ресурсов, третья индустриальная революция, нарастающая социальная нестабильность и угроза новой мировой дестабилизации определяют новые требования к социально-экономическому развитию страны, в том числе инфраструктуры транспортной системы.

Если в годы становления республики речь шла о развитии и поддержании транспортной системы, то в настоящих условиях инфраструктура транспортной системы должна стать катализатором социально-экономического развития Казахстана на долгосрочную перспективу, обеспечивая межрегиональную связь внутри страны и интеграцию экономики страны в мировую систему, отвечать критериям современности, качества и безопасности.

Успешная интеграция экономики Казахстана в мировую систему в условиях глобализации невозможна без развития транспортной системы внутри страны.

Поэтому развитие транспортной отрасли, в целом, должно быть направлено на повышение уровня развития инфраструктуры транспортной системы.

Важной задачей транспортно-коммуникационной инфраструктуры являются обеспечение доступности и качества транспортных услуг и создание «инфраструктурных центров» в удаленных регионах и регионах с недостаточной плотностью населения, а также решение вопроса обеспечения села необходимым транспортным сообщением.

Настоящая Государственная программа развития инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (далее – Программа) разработана для реализации Послания Президента Республики Казахстан – Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства» (далее – Стратегия – 2050).

Программа соответствует современному представлению о целях и направлениях развития транспортной отрасли, является базовым документом для определения и последовательной реализации комплекса мероприятий по дальнейшему гармоничному развитию инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан.

Вместе с тем, Программа является логическим продолжением проводимой ранее политики в транспортной отрасли, нашедшей свое отражение в таких документах, как Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы, Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы и других.

Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года.

Основная цель Программы: формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала.

Целевые индикаторы Программы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема перевозки грузов	млн. тонн	3 231,8	4 245,5	5 855,7
Увеличение количества перевозки пассажиров	млн. чел.	18 484,6	25 535,7	34 232,8
Увеличение грузооборота	млрд ткм	478	598	788
Увеличение пассажирооборота	млрд пкм	213,1	345,8	534,7

Основные задачи Программы:

1) создание на территории Казахстана современной транспортно–логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связь внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта;

2) комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением;

3) развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах;

4) обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.

<52

Железнодорожный транспорт

Программная цель железнодорожной отрасли: обеспечение потребности экономики и населения в качественных железнодорожных услугах.

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Снижение уровня износа локомотивов	%	68	57	40,2
Снижение уровня износа грузовых вагонов	%	48	40,9	42,7
Снижение уровня износа пассажирского подвижного состава	%	64	52	40
Снижение уровня износа магистральной железнодорожной сети	%	64	60	40
Средняя техническая скорость движения грузовых поездов составит не менее	км/ч	49	50	55
Увеличение объема транзитных грузов, перевезенных железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан	млн. тонн	16,3	20,9	32,2
Функционируют 5 или более независимых крупных операторов в				

области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7% для каждого оператора				
Увеличение в 2 раза объема железнодорожной машиностроительной продукции к 2020 году по сравнению с 2012 годом	ед.	1 826	10 700	25 520

Программные задачи железнодорожной отрасли. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли и создание условий для конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров.

Задача 2. Развитие грузовых перевозок.

Задача 3. Развитие пассажирских перевозок.

Задача 4. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры.

Задача 5. Модернизация и развитие вокзального хозяйства.

Задача 6. Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли.

Задача 7. Обеспечение железнодорожной отрасли квалифицированными кадровыми ресурсами.

Задача 8. Развитие отечественного железнодорожного машиностроения.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

53>

Показатель	ед. изм.	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Строительство железнодорожных участков	км	1 202	1 302
Электрификация железнодорожных линий	км	-	522
Модернизация верхнего строения пути	км	2 927	6 925
Капитальный ремонт железнодорожных вокзалов	ед.	47	125
Приобретение локомотивов	ед.	189	556
Капитальный ремонт локомотивов	ед.	59	94
Приобретение грузовых вагонов	ед.	7 600	16 179
Капитальный ремонт грузовых вагонов	ед.	2 800	4 300
Приобретение пассажирских вагонов, в том числе Тальго и электропоездов	ед.	597	1 138
Разработка профессиональных стандартов	ед.	4	9
Снижение частот браков по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто) по сравнению с индикатором 2012 года	%	4	10
Уровень локализации в производстве локомотивов	%	41	51
Уровень локализации в производстве пассажирских вагонов	%	23,1	61
Уровень локализации в производстве грузовых вагонов	%	92	92
Увеличение производства локомотивов	ед.	300	820
Увеличение производства скоростных пассажирских вагонов	ед.	500	1 100
Увеличение производства грузовых вагонов	ед.	9 900	23 600
Сокращение времени в пути следования скоростных поездов Тальго в сравнении с стандартными поездами на аналогичных	%	40	60

направлениях			
Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям Национальных стандартов (наличие комнаты матери и ребенка, наличие условий для обслуживания лиц с ограниченными возможностями и т.д)	%	75	100
Обеспечение подготовки кадров по необходимым специальностям	%	40	100

Автодорожная отрасль

Программная цель автодорожной отрасли: Создание автодорожной инфраструктуры, способной удовлетворять потребности экономики и населения в качественных и безопасных автомобильных дорогах.

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч.	%	79	86	89
В хорошем состоянии	%	30	38	48
В удовлетворительном состоянии	%	49	48	41
Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч.	%	63	72	78
В хорошем состоянии	%	16	23	28
В удовлетворительном состоянии	%	47	49	50
Доля платных автомобильных дорог от общей протяженности дорог республиканского значения I и II технической категории	%	4	10	55
Увеличение объема транзитных грузов по автомобильным дорогам Республики Казахстана	млн. тонн	1,46	2,3	3,5

Программные задачи автодорожной отрасли. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения.

Задача 2. Сокращение отставания межремонтных циклов капитального и среднего ремонта, а также переход на бездефектное содержание.

Задача 3. Совершенствование механизмов финансирования отрасли.

Задача 4. Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами.

Задача 5. Совершенствование нормативно-технической политики.

Задача 6. Создание благоприятной институциональной среды для развития и повышения качества придорожного сервисного обслуживания.

Задача 7. Сближение интересов государства и гражданского общества по актуальным вопросам в дорожном секторе.

Задача 8. Создание условий для формирования конкурентоспособного кадрового потенциала.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатель	ед. изм.	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Строительство и реконструкция автомобильных дорог республиканского значения	км	2 932	5 703
Строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения	км	659	1 124
Увеличение процента автомобильных дорог I и II технической категории от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения	%	36	48
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	км	4 170	10 195
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	км	4 366	12 601
Уровень комплексного показателя бездефектного содержания автомобильных дорог республиканского значения	%	80	90
Протяженность автомобильных дорог, действующих на принципе самокупаемости расходов на бездефектное содержание	км	841	6 186
Доля актуализированных нормативно-технических документов	%	66	78
Степень охвата автоматизации процессов управления дорожными активами	км	8 000	23 485
Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	%	25	76
Удовлетворенность населения состоянием дорог общего пользования с твердым покрытием	%	58	70
Увеличение доли квалифицированных кадров с инженерно-технической специальностью	%	17	40

Автомобильный транспорт

Программная цель автотранспортной отрасли: развитие автотранспортной инфраструктуры и предоставление населению качественных транспортных услуг.

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Уровень удовлетворенности населения качеством пассажирских перевозок автомобильным транспортом	%	64,6	70	85
Доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам	%	0	60	100
Обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами	%	76	80	100
Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	%	36	40	50

Программные задачи автотранспортной отрасли. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Развитие инфраструктуры автотранспортной отрасли и строительство автостанций и остановочных пунктов.

Задача 2. Модернизация существующих автовокзалов и автостанций для приведения в соответствие установленным требованиям.

Задача 3. Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями.

Задача 4. Увеличение количества официальных перевозчиков такси.

Задача 5. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

Задача 6. Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатель	ед. изм.	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение количества существующих автовокзалов (34) и автостанций (138)	ед.	49	172
Увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов	%	3	10
Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах	%	65	45
Увеличение доли продажи билетов на автобусные перевозки электронным способом	%	12	40
Ежегодное сокращение времени доставки пассажиров на регулярных автобусных маршрутах на 2%	%	-	-
Увеличение количества перевозчиков такси	%	20	70
Сокращение казахстанских бланков разрешений в/из третьих стран, выдаваемых иностранным государствам	%	5	15
Увеличение количества грузовых АТС для международных перевозок	%	23	60
Увеличение количества измерительных устройств	ед.	80	-

весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения			
Снижение времени реагирования экстренных оперативных служб на дорожно-транспортные происшествия с участием АТС, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб, по сравнению с АТС, не оснащенными такими устройствами	минут	10	10

Водный транспорт

Программная цель водного транспорта: увеличение мощности портов Республики Казахстан и объемов перевозки грузов водным транспортом

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	млн. тонн	14	20,5	20,5
Доведение доли Казахстана в морской перевозке грузов на Каспийском море	%	58	65	70
Увеличение объема перевозок грузов на внутренних водных путях	млн. тонн	1,2	1,8	2,5
Увеличение объема транзитных грузов водным транспортом	млн. тонн	0,16	0,6	1,5

57>

Программные задачи водного транспорта. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

- Задача 1. Расширение портовой инфраструктуры.
- Задача 2. Проведение эффективной тарифной политики порта Актау.
- Задача 3. Повышение конкурентоспособности национального флота.
- Задача 4. Развитие судоремонтно-судостроительного производства.
- Задача 5. Подготовка кадров.
- Задача 6. Развитие внутреннего водного транспорта.
- Задача 7. Повышение уровня безопасности на водном транспорте.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатель	ед. изм.	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Присоединение к международным договорам в области морского транспорта	ед.	4	7
Увеличение количества морских и речных терминалов	ед.	6	9
Модернизация паромных речных переправ	ед.	1	2
Увеличение количества казахстанских морских судов	ед.	3	5
Увеличение количества судоремонтно-судостроительных заводов	ед.	-	1
Доведение доли национальных кадров в составе	%	55	65

экипажей судов			
Уровень обновления технического флота	%	70	78
Повышение уровня обеспеченности береговой инфраструктурой	%	45	50
Снижение аварийности на 100 судов морского и речного транспорта	%	1,4	1,2
Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспортного контроля	ед.	19	27

Гражданская авиация

Программная цель отрасли гражданской авиации: удовлетворение потребности экономики и населения в качественных и безопасных авиационных услугах.

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема транзитных перевозок до	млн. сам/км	164,4	197,2	328,8
Увеличение числа международных воздушных сообщений и международных маршрутов	ед.	64	76	128
Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	%	2,3	2,3	11,4
Увеличение количества перевезенных казахстанскими авиакомпаниями пассажиров	млн. чел.	4,6	7,1	10,8
Увеличение количества обслуженных пассажиров в аэропортах Республики Казахстан	млн. чел.	9,0	10,0	11,9

Программные задачи гражданской авиации. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации.

Задача 2. Развитие наземной инфраструктуры.

Задача 3. Развитие малой авиации.

Задача 4. Обновление парка воздушных судов.

Задача 5. Либерализация рынка авиаперевозок.

Задача 6. Подготовка кадров.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатель	ед. изм.	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Реконструкция аэровокзальных комплексов аэропортов	ед.	5	10
Реконструкция взлетно-посадочных полос аэродромов	ед.	1	6

Реконструкция аэродромов местной воздушной линии с искусственной взлетно-посадочной полосой	ед.	-	5
Строительство грунтовых аэродромов местной воздушной линии	ед.	-	11
Общее количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	14	18
Количество аэродромов, имеющих 1 категорию ИКАО	ед.	10	14
Количество аэродромов, имеющих 2 категорию ИКАО	ед.	2	2
Количество аэродромов, имеющих 3 категорию ИКАО	ед.	2	2
Количество международных аэропортов – хабов	ед.	3	4
Прохождение аудита по безопасности наземного обслуживания ISAGO аэропортами Республики Казахстан	ед.	4	14
Приобретение воздушных судов западного типа, в том числе путем операционного лизинга	ед.	14	31
Приобретение, а также ремоторизация воздушных судов для обслуживания внутриобластных маршрутов	ед.	6	30
Количество межправительственных соглашений по переходу на регулирование частот между парами городов	ед.	11	30
Количество межправительственных соглашений по увеличению состава назначенных авиоперевозчиков и разрешенных пунктов	ед.	5	9
Доведение доли национальных кадров в составе экипажей судов	%	70	80
Доля нормативных правовых актов, соответствующих стандартам ИКАО	%	100	100

Развитие и интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему

Программная цель транспортно-логистической отрасли: создание высокоэффективной транспортно-логистической системы Казахстана и обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему.

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2012 год (факт)	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан	млн. тонн	17,8	25	35,5
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка	место	86	60	40
Увеличение доходов от транзитных перевозок в 2 раза	млн. тенге	157	245	364

Программные задачи транспортно-логистической системы. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Привлечение транзитных грузов, в том числе между Китаем и странами ЕС, уходящих в обход территории Казахстана.

Задача 2. Развитие транспортных коридоров внутри страны и обеспечение их интеграции в систему транспортной инфраструктуры за пределами Казахстана.

Задача 3. Оптимизация экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана.

Задача 4. Улучшение эффективности логистики Казахстана.

Задача 5. Создание внутренней и внешней терминальной сети Республики Казахстан.

Задача 6. Обеспечение единой системы правового регулирования транзитных грузов по территории Республики Казахстан.

Задача 7. Институциональное реформирование транспортно-логистической отрасли.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатель	ед. изм.	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Привлечение транзитных грузов по направлению Китай – ЕС	млн. тонн	6	15
Привлечение транзитных грузов по направлению Россия, ЕС – Средняя Азия	млн. тонн	15	20
Создание внешней терминальной инфраструктуры	ед.	1	3
Создание внутренней терминальной сети	ед.	3	10
Модернизация пунктов пропуска в соответствии с решением КТС	%	100	100

<60



**НОВОЕ СЛОВО
В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ**

Новый общетранспортный деловой журнал «Транс-Logistics Казахстан» – информационный партнер Союза транспортников «KAZLOGISTICS»:

- последние тенденции в логистическом бизнесе
- анализ развития транспортного рынка
- эксклюзивные интервью управленцев
- экспертные прогнозы
- последние статданные и транспортные новости
- опыт лучших логистов Казахстана

Как подписаться:

- через АО «Казлогистикс» (подлежной индекс 74882)
- через Агентство «Евразия Пресс»
- через ТОО «Экспресс Пресс»
- в редакции журнала
- на сайте: www.translogistics.kz

г. Алматы, ул. Фурманова, 127, офис 205
E-mail: web@transexpress.kz;
relkama@transexpress.kz
тел.: +7 (727) 296 54 27;
тел. +7 (727) 272 18 72

г. Астана, ул. Нурлыбаева, 6
E-mail: Yuryeva_M@Relkama.kz
тел.: +7 (7172) 60 66 65
+7 (7172) 60 59 19