

- 2** Редакционная колонка
Editorial
- 3** ИНФОПОРТАЛ/INFOPORTAL
- 4** ГЛАВНАЯ ТЕМА/ MAIN TOPIC
Китайский вектор / Chinese thrust
- 9** Комментарии экспертов
- 13** Казахстан и Китай: расширяя связи/
Kazakhstan and China: expanding the
contacts
- 17** ЛЕКЦИЯ/ DISCOURSE
«Деловые поверья» Китая /
The 'Business-related popular beliefs' of
China
- 20** РЕТРОСПЕКТИВА/ RETROSPECTIVE
- 24** АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ/ ACTUAL PROJECT
Арабский опыт в логистике/ Arabian logistics
experience
- 30** Аэропорты не имеют возможности повы-
шать свою рентабельность/ The Airports
Have No Possibility to Increase Their Cost-
Effectiveness
- 35** LIFE-БИЗНЕС/ LIFE-BUSINESS
AsstrA расширяет филиальную сеть в Казах-
стане/ AsstrA is expanding its branch office
network in Kazakhstan
- 39** КНИГА ПРОБЛЕМ / ISSUE BOOK
Книжки раздора/ Carnets of discord
- 44** Комментарий эксперта
- 45** КЛУБ ИННОВАЦИЙ / INNOVATION CLUB
Бизнес-приложения для транспорта/
Business applications for transport industry
- 50** Контрольный вопрос
- 52** АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ/ ACTUAL PROJECT
Новые железные дороги на карте Казахстана
- 54** РЕФОРМЫ/ REFORMS
Анализ реформирования
железнодорожного транспорта
Казахстана/Overview on reforming of
the railway transport of the Republic of
Kazakhstan

Журнал поставлен на учет в Министерстве культуры и информации Республики Казахстан.
Свидетельство - No. 13917-Ж от 01.10. 2013
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
Тел./факс +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@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)
Издатель/директор: Н.К. Исингарин

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



Исполнительный директор ТОО «Транс Экспресс Казахстан» „Trans Express Kazakhstan” LLP Executive Director	Жанна Исингарина Zhanna Issingarina
Главный редактор Chief editor	Мария Юрьева Mariya Yuryeva
Выпускающий редактор Publishing editor	Любовь Говорухина Lyubov Govorukhina
Корреспондент Reporter	Даурен Молдахметов Dauren Moldakhmetov
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 Самат Баймаханов Gulmira Baygelova Gaukhar Amenkeeva Ayzhan Amirova Samat Baimakhanov

The magazine is registered in the Ministry of Culture and Information of the Republic of Kazakhstan.
Certificate No. 13917-Ж dated October 1, 2013
Since July, 2013.
Frequency: once in a quarter
Run of 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
Tel./fax +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@transexpress.kz
Kunaev street 6, room 310/7, Astana city
Tel./fax +7 (7172) 60-47-64,60-66-85
E-mail: yuryeva_m@railways.kz
Owner: Trans Express Kazakhstan LLP (Almaty)
Publisher/director N. Issingarina

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

С ОГЛЯДКОЙ НА ВОСТОК

Выстраивание долгосрочной государственной политики в сфере транспорта невозможно без учета экономической и политической ситуации в соседних странах. В этом номере мы решили сфокусироваться на Китае — мощнейшей державе, любые перемены в экономике которой зачастую имеют глобальные последствия.

Недавно в Поднебесной состоялось два важнейших мероприятия — Пленум Коммунистической партии 18 созыва и совещание по внешней политике в отношении сопредельных государств. На них был подтвержден курс страны на масштабные реформы, в том числе в экономической сфере. Планируется увеличение объемов частных инвестиций и уменьшение государственного контроля над распределением ресурсов.

Сегодня 20% мирового производства имеет китайские корни. Как отметил в ходе встречи в Академии госуправления при Президенте Республики Казахстан в Астане чрезвычайный и полномочный посол КНР в нашей стране Лэ Юйчэн, из 500 потребляемых в мире промышленных товаров 220 имеют крупнейший объем производства в Китае. С этой точки зрения КНР, действительно, по праву считается самым большим мировым «заводом».

Товары же «с заводских цехов» нужно доставлять до конечных потребителей по всему миру. В этой связи транспортные коридоры, проходящие по территории Казахстана, могут сыграть важнейшую роль.

Сегодня акцент делается на транзитный потенциал железнодорожных перевозок. С начала 2013 года казахстанской железной дорогой перевезено 260 млн. 704 тыс. тонн грузов. Строящиеся новые стальные артерии в будущем позволят увеличить эти показатели. По расчётам, расстояние между станцией Достык и международным портом Актау сократится на тысячу километров, что, к слову, открывает большие возможности для развития мультимодальных сервисов.

Всестороннее рассмотрение аспектов сотрудничества с Китаем мы чередуем с другими актуальными темами: проблемами с процедурой МДП в России, транспортным контролем, внедрением новых технологий в грузовых перевозках. Всё это напрямую сказывается на реализации транзитного потенциала и развитии транспортного бизнеса в Казахстане в целом.

ТРАНСПОРТ

КАЗАХСТАНА В ЦИФРАХ

Каждая **третья** карьерная машина ездит по дорогам Казахстана с перегрузом



Стоимость основных фондов транспортного комплекса составляет около **11%**

общей стоимости основных фондов страны

Общая протяженность

коротко

По Проекту госпрограммы по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 года планируется отремонтировать

8202 км железнодорожных линий
30 тыс. км автодорог

В транспортной отрасли Казахстана занято

580

тыс. человек (**7%** экономически активного населения).

Грузы, летящие в/и через Казахстан составляют

0.4%

от общего грузопотока между Европой, Азией и СНГ

международного транзитного коридора «Западная Европа-Западный Китай» по территории Казахстана составляет

2787 км

из которых **2452** км подлежат реконструкции

Двусторонние отношения между Казахстаном и Китаем в последнее время всё чаще становятся предметом обсуждений в отечественных СМИ и блогосфере. При этом в отличие от всех других аспектов сотрудничества транспортная сфера на сегодняшний день является наименее политизированной. Обоюдный экономический интерес не подвергается сомнению.

текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya Yuryeva

Коллеги по транзиту

Отсчёт дипломатическим отношениям между Казахстаном и Китаем на современном этапе был дан в 1992 году. Тогда же в ходе визита казахстанского премьер-министра Сергея Терещенко в КНР был подписан исторический для транспортной отрасли документ – соглашение об открытии пунктов пропуска через государственную границу Хоргос – Хоргос, Дружба – Алашанькоу, Бахты – Покиту.

Что касается непосредственно физической стыковки китайской Ланьсиньской железной дороги с железнодорожной сетью Казахстана, то она произошла двумя годами ранее. Было провозглашено формирование нового евро-азиатского континентального моста, который свяжет Тихий и Атлантический океаны по маршруту длиной 11 тысяч километров. По сравнению с первым подобным мостом – Транссибом – и морским сообщением он имел ряд преимуществ: меньшие транспортные расходы, расстояние и срок доставки грузов.

Однако сегодня Ли Синь, профессор Института мировой экономики, директор Центра исследований России и Центральной Азии при Шанхайской академии международных исследований, в своей работе «К вопросу об экономическом коридоре Шёлкового пути» отмечает, что спустя двадцать лет второй евро-азиатский континентальный мост так и не стал подлинной транспортной артерией. Недостаточный объём инвестиций, политические разногласия, разные стандарты железнодорожной колеи в Китае и странах бывшего СССР, инфраструктурные ограничения и низкий уровень транспортного обслуживания, – это те причины, по которым не удалось в полной мере реализовать потенциал маршрута.

The bilateral relations between Kazakhstan and China, - still more and more often become a talking point in the national mass-media and blogosphere within the recent period of time. Thereat, unlike all other aspects of cooperation, the field of transport is nowadays the least politicized. The mutual economic interest is not casted doubts on.

TransitPeers

The foundation of the diplomatic relations between Kazakhstan and China was laid in the modern period in the year 1992. Right then, in the course of the visit of Mr. Sergei Tereshchenko, the Kazakhstan's Prime Minister, to the PR China, - there was signed a document historical for the transport industry, - that is, the agreement on the opening of the crossing points on the State Border, such as the 'Khorgos – Khorgos', the 'Druzhiba – Alashankou', and the 'Bakhty – Pokitu'.

Concerning the very physical jointing of the Lianxin railway line with the Kazakhstan's railway network, - it had happened two years earlier. There was announced an establishment of a new Eurasian continental bridge intended to link the Pacific and the Atlantic oceans over the route with length of 11 thousand kilometers. As against the first alike bridge – the Trans-Siberian bridge, and as against the maritime traffic, - it had several advantages: the lower transport costs, a less distance and a shorter time-period for the delivery of cargoes.

However, presently, Mr. Lee Xin, a Professor of the Global Economy Institute, the Director of the Center for Studies of Russia and Central Asia at the Shanghai Academy of International Studies, - in his study titled "On the Issue of 'The Silk Road' Economic Corridor", - notices that the second Eurasian continental bridge has not yet become a real traffic artery even twenty years later. An insufficient volume of investments, the political disagreements, the different standards for railroad track in China and in the former USSR's countries, the infrastructural restraints, and a low level of the transport service,

КИТАЙСКИЙ ВЕКТОР

CHINESE THRUST

Единый принцип тарифообразования при транзитных перевозках



Что ж, многие из этих факторов стоят на транспортной повестке дня и сегодня. Но финансовые вливания, а, главное, политическая воля лидеров стран, по которым пролегает магистраль, дают этому стратегическому проекту второй шанс.

По своей сути Новый Шёлковый путь вписывается в китайскую доктрину «Экономического пояса Шёлкового пути», деталями которой поделился председатель КНР Си Цзиньпин в начале сентября в ходе посещения стран Центральной Азии.

Известное выражение о том, что китайцы мыслят тысячелетиями, кстати, очень точно характеризует этот проект. Принимают стратеги Поднебесной во внимание и главные риски для формирования экономического пояса. Многие из них так или иначе связаны с политическими вопросами. Ли Синь обобщил потенциальные трудности: противостояние России китайскому проникновению в регион, нестабильная внешняя политика стран Центральной Азии, рост угроз региональной безопасности в связи с выводом войск США и их союзников из Афганистана.

Что касается экономических факторов, то они большей частью будут только способствовать развитию проекта. В первую очередь – это государственная политика Китая по масштабному развитию своих западных территорий, которые пока заметно уступают оживленному восточному побережью. Потенциал грузовой базы, которая там будет формироваться, очень велик.

С открытием в 2012 году железнодорожного перехода Алтынколь – Хоргос расстояние для доставки китайских грузов в Центральную Азию и страны Персидского залива сократилось на 500 км. **Только с начала 2013 года грузооборот через Алтынколь – Хоргос превысил 1,5 млн тонн.** Ожидается, что к 2015 году этот показатель достигнет 4,5 миллиона тонн.

Большую дорогу транзиту откроет и завершение проекта «Западная Европа – Западный Китай». В настоящее время общая протяженность отремонтированных казахстанских участков международного автокоридора составляет 1721 км с учетом реконструированных в 2013 году 806 км. В 2014 году планируется завершить строительство и открыть движение в общей сложности на 179 км дороги. Завершить реконструкцию автокоридора планируется в 2015 году.

К этому времени, по оптимистичным прогнозам, объём товарооборота между Казахстаном и Китаем достигнет рекордной отметки в 40 млрд. долларов.

- all these are the reasons because of which there has not been succeeded to unlock completely the potential of this route.

Well, many of these factors are being on the agenda of transport industry till present. But the financial injections, and most importantly, the political good will of leaders of the countries over whose territory the main line runs, - give to this strategic project another chance.

'The New Silk Road' project in its nature, - fits well into the Chinese doctrine titled "The Silk Road Economic Belt"; and Mr. Xi Jinping, the Head of the PR China, had told about the details of this doctrine at the beginning of September in the course of his visiting to the Central Asia's countries.

By the way, a well-known expression that the Chinese keep thinking for the thousands of years, - distinguishes this project very exactly. The strategists of the former Celestial Empire as well take into consideration the main risks as for the forming of the economic belt. Many of them are related to the political issues in this or that way. Mr. Lee Xin summarized the potential difficulties, these are: the Russia's opposing to the Chinese penetration into the region, the unstable foreign policy of the Central Asia's countries, an increase in the challenges for the regional security due to the withdrawal of the USA's and their co-allies' troops from Afghanistan.

Regarding to the economic factors, - they mostly will only facilitate the development of the project. Primarily, it is the China's state policy as for the large-scale development of its western territories which are heretofore considerably inferior to the lively eastern coast. The potential of the cargo base which would be formed there, - is very high.

Upon the opening of the 'Altyntkol – Khorgos' railway crossing point in 2012, the distance for delivery of the Chinese cargos to Central Asia and to the Persian Gulf countries has reduced by 500 km. Only for the period since the beginning of the year 2013, - the cargo turnover via the 'Altyntkol – Khorgos' crossing point has exceeded 1.5 million tons. It is expected that by the year 2015, - such value will have achieved 4.5 million tons.

Also, the completion of the 'West Europe – West China' project will clear a high way for the transit. Presently, the total mileage of the repaired Kazakhstan's sections of the international vehicular corridor amounts to 1,721 km with accounting of the 806 km renovated in 2013. In the year 2014, it is planned to get completed the construction and to get opened the road to traffic over the space interval of 179 km totally. It is scheduled to have completed the renovation in the year 2015.

By this moment, according to the upbeat assessments, the goods turnover volume between Kazakhstan and China will have achieved a record high of 40 billion dollars.

Over the Friendship

A distinctive feature of modern Chinese economy is its dependence on the external market. In terms of the volume of export, China ranks the first in the world. The export with the goods nomenclature of over 50 thousand item

Прямые эффекты от строительства автодороги Западная Европа – Западный Китай

- Ежегодная экономия содержания АТС – 9,5 млрд. тенге
- Скорость движения – 33,9 млрд. тенге
- Снижение ДТП – 69,2 млрд. тенге

По ту сторону Дружбы

Характерная черта современной китайской экономики – её зависимость от внешнего рынка. По объёму экспорта КНР занимает первое место в мире. Экспорт с номенклатурой более 50 тысяч наименований обеспечивает 80% валютных доходов страны.

Поэтому особенно важна роль ключевых узлов международной торговли – морских портов. В Китае их насчитывается порядка двух тысяч, причём некоторые имеют свою специализацию: так, к примеру, Далянь фокусирует внимание на нефтяных грузах, Циндао – на железной руде.

Одной из форм повышения качества логистики является открытие так называемых бондовых зон близ крупных портов. Первый бонд – Шанхай Вайгаоцзяо – появился в Поднебесной ещё в 1990 году. Как правило, бонды специализированы на обслуживании экспортно-импортных грузов, поэтому называются ещё зонами транзитной торговли (ЗТТ). По информации портала ChinaLogist.ru, сейчас в Китае действует 15 бондовых зон.

Здесь без уплаты таможенных сборов выполняются операции по поверхностной обработке грузов, хранению экспортно-импортных грузов до таможенной очистки, маркировки, упаковки товаров и так далее.

Внедрение эффективных логистических методов вкупе с грамотной государственной транспортной политикой позволили Китаю заметно укрепить позиции отрасли. Согласно данным Китайской Федерации логистики и торговли, стоимость логистических услуг в Китае составляет до 18% ВВП страны. Это вдвое больше, чем аналогичный показатель в наиболее развитых странах мира. Уверенно чувствуют себя на рынке и отдельные транспортные компании. К примеру, китайская COSCO Group на протяжении двух лет – 2011-2012 – занимала шестую строчку в рейтинге самых активных морских перевозчиков в мире. При этом эксперты прогнозируют повышение рейтинга компании по итогам 2013 года.

Не менее активную политику проводит и государственная компания ChinaRailwayCorp. (CRC), которая взялась за осуществление реформы на рынке логистических услуг. Цель: увеличение грузопотока, прибыли на рынке логистики и грузоперевозок. Предполагается упростить процедуру транспортировки грузов до уровня door to door. Для этого необходимо будет сформировать эффективную систему движения грузовых поездов с большой скоростью, способных доставить груз в день погрузки.

Косвенные эффекты:

- Рост реального ВВП с 2010 по 2020 год – 68%
- Увеличение ВРП – на 1 тенге инвестиций 0,7 тенге дохода

names, - ensures 80 % of the country's foreign exchange earnings.

Therefore, the role of the key international trading hubs – the sea ports, - is especially important. In China, there are about two thousand sea ports; hereat, some of them have their own specialization profile: thus, for instance, the port of Dalian focuses on the petroleum cargos; the port of Qingdao – on the iron ore.

The opening of the so called 'bonded areas' nearby the major ports, - is one of the forms of the increasing of the logistics quality. The first such 'bonded area' – the 'Shanghai Waigaoqiao' area, - has appeared in the former Celestial Empire already in the year 1990. As a rule, the 'bonded areas' focus on the servicing of the exported and imported cargos; thereupon, they are also called the 'Transit Trade Areas' (the 'TTAs'). According to the 'ChinaLogist.ru' portal's information, - presently, there are 15 'bonded areas' operating in China.

Herein, the operations on the superficial handling of cargos, on the warehousing and storing of the exported and imported cargos before the customs clearance, on the labeling, packaging of the goods, and so on, - are performed without customs duties and fees.

Nearby, the bonded logistics parks are located. These are the special customs areas whose main task is to speed up the international freight traffic flow. Here are performed the operations ensuring the international transit, the purchasing operations, the distribution. The bonded logistics park is a link between the port and the 'bonded area' itself.

The introducing of the efficient logistic methods together with a smart state transport policy, - enabled China considerably to strengthen the positions of the industry. According to the data of the Chinese Logistics and Trade Federation, the cost value of the logistics services in China ranges to 18 % of the country's GDP. It is twice more than the same indicator in the world's most developed countries. The specific transport companies also find themselves surely at the market. For instance, the Chinese company of 'COSCO Group' had been ranking the sixth in the rating of the most vigorous marine carriers in the world within the period of the two years – 2011 to 2012. Thereat, the experts assess the company's rating to be increased at year-end 2013.

A no less aggressive policy is also held by the 'ChinaRailwayCorp.' (CRC) state company which went at the implementation of the reforming of the logistics service market. The objective is, - to increase the freight traffic volume, and to increase the earnings on the logistics and cargo transportation market. It is assumed to simplify the procedure of the cargo transportation to the 'door-to-door' level. In this respect, it is necessary to get formed an efficient train control system for the high-speed freight trains capable to get delivered the goods on the loading day.

The fact that China nowadays is staying at the stage of a large-scale renovation of its transport infrastructure, - is presently not casted doubts on. Till present, the Chinese economy has been growing despite the underdevelopment of infrastructure; but right now, this factor is stifling

Не вызывает сомнения тот факт, что сегодня Китай находится на стадии масштабного обновления своей транспортной инфраструктуры. До сегодняшнего дня китайская экономика росла, несмотря на неразвитость инфраструктуры, но сейчас этот фактор сдерживает рост, поэтому правительство КНР прикладывает усилия по созданию эффективной транспортной системы.

Ведь для Китая до сих пор актуальны многие логистические недостатки. Хаотичная сеть маршрутов, особенно в западных, наименее развитых провинциях — прямое следствие неравномерного развития экономики страны. Как сообщает ChinaLogist.ru со ссылкой на LogisticsManagement, все инициативы по оптимизации и развитию логистической отрасли КНР получили название «Восемь государственных постановлений». Они определяют:

- размер налогов;
- местное законодательство;
- оптимизацию дорожного трафика страны;
- улучшение условий для предпринимательства;
- объединение мощностей;
- внедрение новых технологий и ПО;
- размер финансовой поддержки государством и банковским сектором;
- развитие логистики в АПК.

При этом, несмотря на очевидную политику государственного протекционизма, в отрасль всё охотнее привлекаются зарубежные частные инвесторы, для которых открывается возможность прочно закрепиться на китайском рынке. В этой связи намерения КТЖ закрепить своё присутствие в порту Ляньюньган являются весьма своевременными.

Сорокафутовые перспективы

В основу нынешнего сотрудничества между Китаем и Казахстаном в сфере транспорта положено, в первую очередь, развитие контейнерных перевозок. Некогда пилотный проект по перевозке электронной техники HewlettPackard из КНР в Европу, субсидируемый китайской стороной, вырос в регулярный и востребованный контейнерный маршрут. Если первые отправки осуществлялись в срок до 22 дней, то сегодня усилиями всех заинтересованных сторон груз доходит до клиента всего за 14 дней. В сравнении с длительностью морских перевозок преимущество наземного пути налицо.

Правда, есть и слабые стороны: «С морскими перевозчиками по цене мы никогда не сможем конкурировать. Это надо принять как факт», — отметил в ходе II транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шёлковый путь» президент ОАО «РЖД Логистика» Павел Соколов.

По мнению Соколова, для клиента сейчас очень важна предсказуемость перевозок: и в вопросах времени, и в вопросах тарифов:

— Пять лет мы продавали услуги дешевле, чем они нам обходились, исключительно для того, чтобы убедить клиента сотрудничать с нами. Только сейчас мы перешли «нулевую планку». Рано или поздно все компенсации заканчиваются, у нас ещё в запасе буквально один-два года, чтобы «подтянуть» свой сервис, чтобы количество грузов увеличилось, — полагает глава «РЖД Логистика».

the growth; that's why the government of the PR China is applying forces nowadays in order to create an efficient transport system.

For, many logistical-type deficiencies are still being actual for China. A chaotic route network, especially in the western, the least developed provinces, - is a direct consequence of the uneven development of the country's economy. According to the information of the 'ChinaLogist.ru' with reference to the 'LogisticsManagement', - all the initiatives as-for the improvement and development of the PR China's logistics industry, were titled as the "Eight Governmental Resolutions". They specify such as follows:

- the tax amount;
- the respective regulations for the local legislation;
- the ways for improvement of the country's traffic circulation;
- the ways for improvement of the conditions for the entrepreneurship;
- the ways for consolidating of the capacities;
- the introducing of the new technologies and software;
- the amounts of the financial support provided by the government and banking sector;

• the ways for development of the logistics in the agricultural sector.

Thereat, despite the evident policy of the governmental protectionism, - the foreign private investors are being engaged nowadays into the industry still more and more willingly; since presently, there is being discovered an opportunity for such investors to get built strongly their businesses in China. Thereupon, the intentions of the 'Kazakhstan Temir Zholy' National Company to get built its business in terms of the strengthening of its presence at the sea port of Lianyungang, - are rather timely.

The 'Forty-Foot' Outlooks

Primarily, the development of the container transportations underlies the present cooperation between China and Kazakhstan in the field of transport. The project formerly being the pilot one, - concerning the transportation of the 'Hewlett Packard' electronics from the PR China to Europe, which is subsidized by the Chinese party, - has grown up and turned into a regular and highly-sought container route. While formerly the first shipments used to have been executed on terms of up-to 22 days, - presently, due to the efforts of all the engaged parties, - the cargo is delivered to the customer in 14 days only. As against the duration of the marine transportations, the advantage of the terrestrial route is evident.

For that matter, the weaknesses are also present in this project. 'We will never be capable to compete with the marine transporters in terms of price. It should be accepted as an intrinsic fact', noticed Mr. Pavel Sokolov, the President of the "Russian Railways Logistics" OJSC, - in the course of the II-nd 'The New Silk Road' transport and logistics business-forum.

On the opinion of Mr. Sokolov, the predictability of the transportations is very important nowadays for the customer, both in terms of the time-periods and in terms of the tariff rates:


'We have been selling our services cheaper than their cost value being for us ourselves for the whole five years, - only in that order to get convinced our client to cooperate with us. And only right now, - we have got passed the 'zero mark'. Either earlier or later, all the compensations and subsidies come to an end; and we have only just one or two years in our reserve in order to get 'pulled up' the level of our service and to get increased the number of the cargos transported', supposes the Chief of the "Russian Railways Logistics".

According to the data of the company's research, - the largest risks for the 'East - West' container trains lie in the imbalance of the traffic flows. With regard to the data available, presently, the volumes of the major traffic flows of goods from China to Europe amount to 235 billion Euros, and backwards — to

Согласно исследованию компании, самые большие риски для контейнерных поездов «Восток – Запад» заключаются в дисбалансе потоков. По имеющимся данным, в настоящее время основные потоки товаров из Китая в Европу составляют 235 млрд. евро, обратно – 130 млрд. Сложилась нетипичная для бизнеса ситуация, когда клиенты сами ищут компанию, которая повезет груз в обратном направлении, дабы таким образом снизить транспортные издержки.

«РЖД Логистика» активно «продвигает» идею организации контейнерных перевозок на маршруте Нового Шёлкового пути по принципу треугольника. То есть грузы будут следовать из Китая через Казахстан, Россию и Беларусь в Европу, назад же сейчас имеет смысл находить европейских клиентов, которые повезут товар в Россию. Затем экспортные грузы, к примеру, из Сибири уже отправлять в КНР. Без развития европейско-российского направления обеспечить обратную загрузку проекту будет тяжело.

Вопросов, касающихся развития трансаказханского железнодорожного коридора, действительно, немало. В том числе они касаются работы таможенных и пограничных служб.

Тем не менее, пока удастся динамично увеличивать грузооборот. Так, данный показатель через два казахстанско-китайских железнодорожных пограничных перехода Достык – Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос за восемь месяцев 2013 года составил 12530 тыс. тонн грузов. В том числе из РК в КНР – 7811 тыс. тонн, из Китая в Казахстан – 4719 тыс. тонн. К слову, в 2012 году казахстанско-китайский грузооборот составил 16,5 млн. тонн, в 2011 – 15,2 млн. тонн. Согласованный первоначально план на 2013 год в объеме 19,5 млн. тонн был увеличен до 20 млн. тонн, а, значит, несмотря на стагнационные процессы в мировой экономике, это направление остаётся достаточно востребованным. 

130 billion Euros. A situation atypical for business has arisen, which lies therein that the customers themselves seek for a company which would transport the cargo backwards in order to reduce thus-wise the transport costs.

The “Russian Railways Logistics” vigorously promotes the concept of the arrangement of transportations over ‘The New Silk Road’ route under the ‘triangle principle’. That is, the cargos would course from China via Kazakhstan, Russia and Belarus to Europe; and when backwards, - it is reasonable to get sought the European customers which would carry the goods to Russia. Thereafter, the cargos being exported should already be dispatched, for instance, from Siberia, - to the PR China. Without a development of the ‘Europe – Russia’ direction, - it would be hard for the project to secure the back loading.

There are, in deed, rather many issues concerning the development of the Trans-Kazakhstan railway corridor. And they also include the issues concerning the working of the customs and frontier services.

Nevertheless, it is still being succeeded to increase dynamically the cargo turnover. Thus, such value as-for the two Kazakhstan-Chinese railway border crossing points such as the ‘Dostyk – Alashankou’ and the ‘Altynkol – Khorgos’, - has amounted for the period of eight months 2013 to 12,530 thousand tons of cargos, including of those from the RK to the PR China – to 7,811 thousand tons, and from China to Kazakhstan – to 4,719 thousand tons. By the way, in the year 2012, - the Kazakhstan - China cargo turnover had amounted to 16.5 million tons, and in 2011 – to 15.2 million tons. The initially-reconciled plan for the volume of 19.5 million tons in the year 2013, - has been increased up-to 20 million tons; and it means that, despite the processes of stagnation in global economy, such a scope is still being rather highly-sought.

4.8 MLN. TONS OF FREIGHT TRANSPORTATION PROJECTIONS IN KHORGOS LOGISTICS HUB BY 2030

№	Item	2018	2020	2025	2030
1.0.	Railway transportation	2,433,210	2,778,618	3,386,010	4,189,824
1.1.	Imports into Kazakhstan	719,185	779,412	868,061	943,698
1.2.	Exports from Kazakhstan	493,540	602,279	775,494	959,691
1.3.	Transit across Kazakhstan	1,073,595	1,168,020	1,468,965	1,903,035
1.4.	Domestic	146,889	228,907	273,490	383,401
2.0.	Road transportation	340,199	386,356	487,459	627,977
2.1.	Imports into Kazakhstan	279,345	306,906	390,160	497,971
2.2.	Exports from Kazakhstan	24,543	31,490	38,908	52,054
2.3.	Transit across Kazakhstan	18,300	19,950	25,455	32,490
2.4.	Domestic	18,010	28,011	32,936	45,462
3.0.	TOTAL	2,773,409	3,164,974	3,873,469	4,817,801

Source: Deloitte research and analysis

Ерхат ИСКАЛИЕВ

Yerkhat ISKALIYEV



Генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»:

У проектов по организации транзитных контейнерных поездов из Китая в Европу через Казахстан есть как сильные, так и слабые стороны. Основным плюсом являются сроки доставки. Имеющийся резерв позволяет сократить их в дальнейшем ещё на несколько дней. Слабыми сторонами, над которыми нужно постоянно вести работу, можно назвать отсутствие обратной загрузки (в большинстве случаев контейнеры возвращаются морским путем), а также трудности, возникающие при пересечении границ. Нужно активизировать работу по внедрению единого электронного документа.

По моему мнению, должна быть обеспечена консолидация маршрута в направлении КНР – страны ЕС. Если один поезд будет формироваться в Чунцине, другой – в Сиане, а третий, скажем, в Чэнду, то это не лучшим образом будет сказываться на объёмах перевозок. Каждый поезд будет заинтересован в получении отдельной нитки, обеспечении благоприятного скоростного режима и так далее. Маршруты будут конкурировать между собой, что, с учётом активности морских перевозчиков, не будет играть нам на руку. Только концентрация грузопотока даст нужный эффект на маршруте «Новый Шелковый путь». На сегодняшний день при незначительных объёмах это не выявляется, но при более реальных объёмах создание скоростных шаттлов будет обязательным.

Идентичная ситуация складывалась с контейнерным поездом «Балтика-Транзит». Появившиеся впоследствии схожие проекты привели к сокращению объёма перевозок со всеми прибалтийскими республиками (Балтика транзит II).

Будущее этого проекта также во многом будет зависеть от того, удастся ли ОТЛК обеспечить скорость и оптимальные тарифные условия. Отправителю грузов важна рентабельность этого маршрута.

Если мы хотим создать действительно востребованный логистический продукт, то нужно сделать весь процесс организации поставок максимально эффективным и прозрачным.

The General Director of the 'KAZLOGISTICS' Transporters' Union of Kazakhstan:

The projects on the arrangements of the transiting container trains from China to Europe via Kazakhstan, - have both their strengths and their weaknesses. The key strength is the time for delivery period. The available reserve allows to reduce it in future by some days more. The weaknesses which need to be continuously worked over, - may be mentioned such as the absence of the back loading (in most cases, the containers come back by sea), and the difficulties occurring at the crossing of the state border-lines. It is necessary to enhance the working over the introducing of a uniform e-document.

To my opinion, a consolidation of the route in the 'PR China – EU countries' direction, - must be ensured. When arranging one train in Chungking, another train – in Xian, and a third train, for instance, in Chengdu, - then, it would influence the transportation volumes not in the best way. In such case, each train will be interested in the obtaining of a separate train path, in the ensuring of a favorable speed rate, and so on. The routes will compete between each other, what, considering to the activeness of the marine carriers, will not play into our hands. Only the concentration of the freight traffic, - will make a needed effect over 'The New Silk Road' route. As of today, it won't be noticeable at the non-considerable volumes; but at the more considerable volumes, - the creation of the high-speed shuttles will become necessary.

A similar situation had been being created at its time with the 'Baltic-Transit' container train. The alike projects having appeared subsequently, - led to a decrease in volume of transportations to all the Baltic countries (e.g., the 'Baltic Transit II' project).

The future of 'The New Silk Road' project, in many aspects, will depend thereon if the ATLC would succeed to ensure the necessary speed rate and the optimum tariff-related conditions. The profitability of this route is very important for the consignors.

If we'd like to create a really sought-after logistics product, - then, we need to make all the process on the arrangement of the supplies at most efficient and transparent.

ХАН ЛИНГБИНГ



ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА СИАНЬСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТОРГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПАРКА:

— Прежде чем реализовать амбициозные цели по реализации проекта «Новый Шелковый путь», Казахстану стоит решить ряд вопросов, которые не только будут способствовать увеличению объемов грузоперевозок и предоставлению доступных и конкурентоспособных услуг для клиентов, но и росту взаимовыгодного сотрудничества между нашими странами.

Известно, что в современных условиях развития экономических производственных систем, активизации конкурентной борьбы на рынке товаров и услуг немаловажным является логистика. Среди главных барьеров, которые могут помешать развитию транспортного и логистического потенциала Казахстана — неразвитость транспортной инфраструктуры. Ведь именно ее функционирование способно обеспечить ту непрерывную цепь, по которой будут протекать все необходимые логистические операции с материальными потоками.

Возведение новых современных объектов необходимо для развития транспортной отрасли. Строительство автодорог, железнодорожных линий требуют времени, сил и затрат, что также

нуждается в тщательном рассмотрении.

Если быть объективным, то, имея выгодное географическое положение, Казахстан не может в полной мере использовать свой транзитный потенциал. И основные проблемы связаны не только с неразвитостью транспортной инфраструктуры, с невысоким качеством автомобильных дорог, с незначительной сетью железных дорог, но и фактическим отсутствием морского транспорта.

Немаловажным фактором является и клиентоориентированность. К примеру, для Сианьского Международного торгового-логистического парка важна удовлетворенность клиента нашими услугами.

Грузоотправители Китая имеют два выхода своих товаров: либо через Россию, либо через Казахстан. Сегодня направление отправки грузов выбирается не парком, а зависит от рынка. В то же время мы можем повлиять на клиента, который формирует этот рынок, если учитывать общемировую потребность и снизить минимально затраты клиента. Опять же выбор клиента ориентируется на стоимость. Поэтому мы считаем, что Казахстану необходимо уделить внимание этому аспекту.

<10

HAN LINGBING, THE XIAN INTERNATIONAL TRADE AND LOGISTICS PARK'S DEPUTY DIRECTOR:

— Before getting implemented the ambitious objectives as-for the execution of "The New Silk Road" project, - Kazakhstan should, first, get solved a series of issues, what not only will facilitate the increasing of volumes of the cargo transportations, and facilitate the providing of the available and competitive services for the customers, but as well, will support the growth in the mutually profitable cooperation between our countries.

It is well-known that the logistics is a rather important issue in the actual conditions of the development of economic and production systems, of the mainstreaming of competitive struggle on the market of goods and services. The underdevelopment of the transport infrastructure, - is being nowadays among the main barriers which could impede the development of the Kazakhstan's transport and logistics potential. For, right the very functioning of this infrastructure, is able to ensure that continuous chain over which all the needed logistic operations together with the product flows will take course.

The erection of the new up-to-date facilities is necessary for the development of transport industry. The construction of the highways and motor roads, railway lines, - requires some time, as well as efforts and costs, what also needs a careful consideration.

If having an open mind, we should notice that, possessing a favorable geographical location, Kazakhstan is not able to use its transit potential in full extent. And the key problems thereat are connected not only with the underdevelopment of transport infrastructure, with a non-high quality of highways and motor roads, with a non-significant railway network, but as well, with a practical absence of marine transport.

The customer-oriented approach is also a rather important factor. For instance, the customer's contentedness as-for our services is important for the Xian International Trade and Logistics Park.

The Chinese consignors have the two way-outs for their goods, - either via Russia, or via Kazakhstan. Nowadays, the direction of the dispatch of cargos is not selected by the Park, but depends on the market situation. Meanwhile, we can influence the customer who forms this market if considering the world-wide demand and if decreasing the customer's costs to the minimum values. There again, the customer's choice is oriented on the cost value. Therefore, we consider that Kazakhstan needs to pay attention for this aspect.

ZHANG ZIYANG

THE LIANYUNGANG SEA PORT VICE-PRESIDENT:

– Only that one who is capable to seize the initiative by using both national and foreign resources and the opportunities of both markets, - is able to compete and to develop in the modern world. The cooperation within the business on The New Silk Road development, - exactly corresponds thereto, and reflects the demands of present time. Such a new Euro-Asian transcontinental bridge will become a supporting on this way.

An initiative on the establishment of "The New Silk Road" project and its implementation by using the Aktau sea port, - will become, in its own way, a 'window to Europe'. The Kazakhstan's transport system is an intermediate segment connecting the oceans on both sides of the Eurasian mainland. A distinctive peculiarity of the project is its multimodality: sea – land – sea.

The majority of the Chinese sea ports are nowadays the large international harbors with the high values as-for the cargo turn-over. The Lianyungang sea port is one of the 12 China's regional ports, and ranks within the three largest ports of the Yangtze river's estuary. Westwards from the port, the Longhai-Lanxin railway line also passes, which is the second Eurasian continental bridge. Overstretching from the Lianyungang sea port, this transcontinental bridge considerably reduces the distance of dispatch to Europe and Central Asia.

The Chinese port of Lianyungang providing a way-out to the sea for Kazakhstan, - is rather prospective. Presently, Lianyungang city and Jiangsu province pursue a policy of supporting for the goods export's route planning and for the launching of the new communication lines connecting with Europe, - with purposes of facilitation for the economic and trade exchange, as well as for the cooperation between China and Kazakhstan. Upon condition of an efficient coordination from the parts of both states – China and Kazakhstan, - I am sure in the present comprehensive development of The New Silk Road.



11 >

ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПОРТА ЛЯНЬЮНЬГАН ЧЖАН ЦЗЫЯН:

– В современном мире конкурировать и развиваться может тот, кто способен перехватить инициативу, используя как отечественные, так и зарубежные ресурсы, а также возможности обоих рынков. Сотрудничество в деле развития Нового Шелкового пути как раз соответствует этому и отражает требования нынешнего времени. Новый евразийский трансконтинентальный мост станет опорой на этом пути.

Инициатива создания проекта «Новый Шелковый путь» и его реализация с использованием порта Актау станет своего рода «окном» в Европу. Транспортная система Казахстана является промежуточным отрезком, соединяющим океаны по обоим концам материка. Отличительной особенностью проекта является его мультимодальность: море – земля – море.

Большинство морских портов Китая сегодня являются крупными международными портами с высокими показателями грузооборота. Порт Ляньюньган – один из 12 региональных портов Китая входит в тройку крупнейших портов дельты реки Янцзы. К западу от порта также проходит Лунхай-Ланьсиньская железная дорога, являющаяся вторым евро-азиатским континентальным мостом. Протянувшийся от порта Ляньюньган трансконтинентальный мост существенно сокращает плечо перевозки до Европы и Средней Азии.

Китайский порт Ляньюньган, предоставляющий Казахстану выход к морю, является весьма перспективным. В настоящее время в целях содействия экономическому и торговому обмену, а также сотрудничеству между Китаем и Казахстаном город Ляньюньган и провинция Цзянсу проводят политику поддержки планирования маршрутов грузового экспорта и запуска новых сообщений с Европой. При эффективной координации со стороны обеих государств – Китая и Казахстана – я уверен в современном многогранном развитии Шелкового пути.

ТОНИ ПРОФИТ, СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ HEWLETT-PACKARD:

TONY PROFIT, 'HEWLETT-PACKARD' SENIOR VICE-PRESIDENT:



<12

– Компания HP является лидером в производстве компьютеров, принтеров, программного обеспечения по всему миру, включая Китай. Если вы посмотрите на эволюцию китайской отрасли по выпуску электроники, то в основном это происходило на побережье Китая. Пять лет назад мы начали переносить производства с побережья вглубь континента. Сегодня более половины наших ноутбуков, компьютеров и большинство лазерных принтеров производится в Западном Китае.

Мы очень рады прогрессу, которого удалось достичь в Казахстане, и видим здесь будущий логистический хаб для распределения наших товаров по региону. Это больше, чем просто обещание, Новый Шёлковый путь – для нас уже реальность. С нашими партнёрами – ҚТЖ, РЖД, DB SCHENKER, Министерством железных дорог Китая – мы уже организовали 79 поездов, каждый из которых насчитывал около 40 контейнеров. Обеспечен высокий уровень безопасности, исключающий какие-либо повреждения товаров.

Выгоды для нас очевидны, это лучше и для окружающей среды. Исторически персональные компьютеры транспортировались из Китая в Европу и США по воздушному транспорту. Железнодорожный транспорт осуществляет гораздо меньше вредных выбросов в атмосферу.

Сейчас поезда ездят по графику чуть чаще, чем раз в неделю с небольшими сезонными отклонениями. Наша краткосрочная цель – как минимум удвоить этот показатель, а через пять лет – увеличить в пять раз.

– HP is a leading company in the field of production of the computers, printers, software all over the world, including China. If you turn your attention to the issue of evolution of the Chinese industry on the output of electronic products, you'd notice that mostly such production sites used to appear in costal China. Five years ago, we have started to handle the productive capacities from the coastal area depthward the continent. Nowadays, more than a half of our notebooks, computers, and a major part of the laser printers, - are produced in West China.

We are very glad at the progress which was succeeded to be achieved in Kazakhstan, and have a vision herein of a future logistics hub for distributing our products all over the region. It is more than just a promise,

– The New Silk Road has already become a reality for us. In co-operation with our partners, such as the "Kazakhstan TemirZholy", the "Russian Railways", the 'DB SCHENKER' company, the Ministry of Railways of China, - we have already arranged the transportations for 79 trains each of which comprised about 40 containers. There was assured a high level of safety, which eliminates any damages of the goods.

The advantages are evident for us, and it is much better for the environmental situation as well. Historically, the PCs used to be transported from China to Europe and the USA by air transport. But the railway transport produces much less harmful discharges into the atmosphere.

Presently, the trains course according to their time-schedule a little more often than once a week, with non-significant seasonal deviations. Our objective in a short-term outlook is, at least, to double this indicator, and in five years – to increase it by five times.

КАЗАХСТАН И КИТАЙ: РАСШИРЯЯ СВЯЗИ



The development of cooperation "Kazakhstan Temir Zholy" company and the Chinese railways has rather important significance with in the frame work of integration into the Eurasian transport area. Mr. Amanzhol IBRAGIMOV, the Chief Representative of the "Kazakhstan Temir Zholy' National Company" JSC in the People's Republic of China and the South-East Asia's countries, -has narrated in his interview to the "Trans-LOGISTICS Kazakhstan" magazine about the specific character of working with the Asian partners.

- Mr. Ibragimov, would You tell us, please, thereabout what a situation in whole is developing nowadays with the cargo transportations in the former Celestial Empire?

In the year 2012, - the aggregate volume of cargo transportations in China amounted to 40.6 billion tons, what is, as against the year 2011, - more by 11.5 %. Among them, the transportation volume by railway amounted to 3.9 billion tons, having decreased by 0.7 % as against the such value of the year 2011; meanwhile, the motorway transporters' volume of cargo transportations amounted to over 32 billion tons. The volume of the cargos transported by the waterborne transport, - amounted for the same period to 4.5 billion tons. As for the cargo turnover, the railways ranked the third with the indicator of 2.9 trillion t/km (-0.9 % as against the year 2011).

As for the period of 9 months of the year 2013, the aggregate volume of the China's transportations has amounted to 32.2 billion tons, what is more by 9.8 % as against the same period of the year 2012. The railway-men have ensured the growth by 0.4 % as against the year 2012, thereat having achieved the volume in the extent of 2,920 million tons.

The volumes as-for the imports, exports and transit cover only 1.2 % within the structure of the railway cargo transportations, that is, about 49 million ton (2012) with accounting of all the 11 China's border

Развитие сотрудничества «Қазақстан темір жолы» с железными дорогами Китая имеет немаловажное значение в рамках интеграции в евро-азиатское транспортное пространство. О специфике работы с азиатскими партнёрами в интервью журналу «Транс-LOGISTICS Казахстан» рассказал глава представительства АО «НК «ҚТЖ» в Китайской Народной Республике и странах Юго-Восточной Азии Аманжол ИБРАГИМОВ.

– Расскажите, пожалуйста, как в целом в Поднебесной складывается ситуация с грузоперевозками?

– В 2012 году совокупный объем грузоперевозок в Китае составил 40,6 млрд. тонн, увеличившись в сравнении с 2011 годом на 11,5%. По железной дороге объем, снизившись на 0,7% по сравнению с показателем предыдущего года, составил 3,9 млрд. тонн, тогда как у автоперевозчиков – более 32 млрд. тонн. Объем перевезенных грузов водным транспортом за тот же период составил 4,5 млрд. тонн. По грузообороту железная дорога заняла третью строку с показателями 2,9 трлн. ткм (-0,9% к 2011 году).

За девять месяцев 2013 года совокупный объем перевозок Китая составил 32,2 млрд. тонн, что на 9,8% больше по сравнению с аналогичным периодом 2012 года. Железнодорожники обеспечили рост на 0,4% по отношению к 2012 году, выполнив объем на уровне 2 920 млн. тонн.

Импортно-экспортные и транзитные объемы в структуре железнодорожных перевозок грузов занимают всего 1,2%, около 49 млн. (2012 г.) тонн с учетом всех 11 пограничных переходов Китая. Эти колебания в объеме могут отрицательно отразиться на работе погра-



KAZAKHSTAN AND CHINA: EXPANDING THE CONTACTS

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ
text: Dauren MOLDAKHMETOV

ничных станций в части выполнения планов перевозки импортных и транзитных объемов грузов.

На фоне замедления экономического развития Китая и спада объемов внешней торговли наблюдается снижение темпов роста перевозок по всем видам транспорта. По прогнозам аналитиков, объемы перевозок грузов по железной дороге могут вырасти не более чем на 1% в 2013 году, а в 2014 – на 2-3 %, тогда как в прошлые годы они обеспечивали ежегодный рост на уровне не ниже 7%.

– С какими результатами завершило 2013 год представительство ҚТЖ в Пекине?

– В основном наша работа осуществляется согласно утвержденному вице-президентом по логистике АО «НК «ҚТЖ» годовому плану, где четко обозначены задачи и цели представительства по месту аккредитации.

Если остановиться на более крупных проектах, то можно назвать активизацию работ по привлечению дополнительного транзитного объема через Казахстан с использованием современной модели перевозки по принципу «bloc-train» по маршрутам Чунцин – Дуйсбург (35 поездов), Чэнду – Лодзь (27 поездов), Чженчжоу – Гамбург (7 поездов), следующих через наши переходы Алтынколь – Хоргос и Достык – Алашанькоу.

Кроме того, 28 ноября 2013 года был отправлен новый контейнерный поезд Сиань – Алматы с участием Сианьской международной портовой зоны. На втором этапе маршрут поезда будет проложен до стран Центральной Азии и Европы.

– Кстати, о погранпереходах. Как обстоят дела на стыке Алтынколь – Хоргос, и как оценивает его работу китайская сторона?

– Для развития Синьцзянь-Уйгурского автономного района, не имеющего выхода к морю и соответственно морского порта, большую роль играют железнодорожные переходы. С открытием второго погранперехода китайская сторона начала загружать данное направление грузами, следующими в контейнерах. В этой связи Алтынколь – Хоргос в настоящее время является контейнерным переходом, хотя имеются и другие грузы. В перспективе, после ввода в эксплуатацию всех железнодорожных объектов со стороны Китая, он будет обслуживать и другие виды грузов, что хорошо отразится на развитии экономики данного региона.

– Что Вы можете сказать о ходе строительства МЦПС «Хоргос» с китайской стороны?

– МЦПС «Хоргос» (КНР) является одним из главных проектов в развитии западных регионов Китая. Кроме того, приоритетными являются пограничная китайская станция Хоргос, железнодорожная ветка по маршруту Цзиньхэ – Инин (Кульджа), а также строительство современной скоростной автомобильной дороги в направлении района Хоргос. С этой точки зрения китайская сторона активно поддерживает проект строительства международного центра. По на-

crossing points. Such fluctuations in volume may have a negative impact on the working of the frontier stations in terms of the completion of the plans for transportation volume as-for the cargos being imported and transiting.

Against the background of the decelerating of the China's economic development and the decrease of its foreign trade volumes, - there is being observed nowadays a decrease in the transportation growth rates for all the transports. According to the analysts' assessments, the cargo transportation volumes by railway may increase no more than by 1.0% in 2013, and in 2014 – by around 2-3.0%; meanwhile, in the recent years, - they used to ensure an annual growth in the extent of no less than 7.0%.

- What results has the Representation Office of the "Kazakhstan TemirZholy" in Beijing, completed the year 2013 with?

- Mostly, our work has been carried out up till now according to the annual plan approved by the "Kazakhstan TemirZholy" JSC's Vice-President for Logistics, wherein the tasks and objectives of a Representative Office as-for its accreditation place are stated clearly and sharply.

When considering to the more large-scale projects, we might mention the mainstreaming of the works on the attracting of additional transit volumes via Kazakhstan with using of an actual transportation model based on the 'bloc-train' principle, over such routes as 'Chungking – Duisburg' (35 trains), Chengdu – Lodz' (27 trains), 'Zhengzhou – Hamburg' (7 trains) – coursing via our crossing points of 'Altynkol – Khorgos' and 'Dostyk – Alashankou'.

Moreover, there was sent out on the 28th of November, 2013, - a new container train of 'Xian – Almaty' with participation of the Xian International Port Area. At the second stage, the train's route will be paved up to the countries of Central Asia and Europe.

- By the way, concerning the border crossing points. What situation is there nowadays at the 'Altynkol – Khorgos' junction point, and how does the Chinese party appreciate its operation?

- The railway crossing points play a significant role for the development of the Xinjiang Uygur Autonomous Region as such non-having any way-out to the sea, and for the sea-ports respectively. Upon the opening of the second crossing point, the Chinese party started to give a full load to such direction as-of the cargos coursing inside the containers. Thereupon, the 'Altynkol – Khorgos' is being nowadays a crossing point for containers, though other types of cargos are also being available. Looking forward, upon the starting-up of operations on all the railway facilities from the part of China, - it will also service other types of cargos, what will have a positive impact on this region's economy development.

- What could You tell about the process of construction of the 'Khorgos' microprocessor-based interlocking control point from the side of China?

- The construction of the 'Khorgos' microprocessor-based interlocking control point (from the side of the PR China) is one of the major projects for the development of the China's western regions. Besides, the Chinese frontier station of Khorgos, the branch railway line over the 'Jinho – Yinging (Kulzha)' route, as well as the construction of an up-to-date express freeway towards the area of Khorgos, - are also top-priority. With regard hereto, the Chinese party

28 ноября 2013 года был отправлен новый контейнерный поезд Сиань – Алматы с участием Сианьской международной портовой зоны

28th of November, 2013, - a new container train of 'Xian – Almaty' with participation of the Xian International Port Area

шим данным, около 170 млн. долл были потрачены для подготовки первичной инфраструктуры центра, после чего крупные компании начали строительство своих проектов.

В настоящее время уже закончены 18 проектов на сумму 4 млрд. долл. В строительстве активно участвуют все регионы Китая, а провинция Цзяньсу, куда входят такие городские округа, как Нанкин, Сучжоу, Ляньюньган, является одним из операторов данного проекта.

— Как в целом в Китае оценивают транзитные возможности Казахстана?

— Нашему восточному соседу нужно развивать западные регионы. Для транспортировки некоторых грузов в страны Восточной Европы и обратно, а также в страны Центральной Азии и СНГ Китай намерен отдавать предпочтение континентальным маршрутам, нежели схеме «суша-море-суша». К примеру, если грузы отправлять из Урумчи и Ланчжоу, то сначала их надо доставить в восточные порты, а это около семи дней пути. Далее необходимо дождаться фрахта — это еще, как минимум, неделю, и затем морским транспортом отправить в Европу через Суэцкий канал. Данный мультипроцесс занимает от 50 до 70 суток. Хотя себестоимость перевозки по морю будет ниже, чем по железной дороге, но она проиграет по срокам доставки и обороту капитала, что очень важно в период экономического спада.

Экономический кризис, с моей точки зрения, являлся одним из переломных моментов для переориентации маршрутов доставки грузов, и крупные игроки транспортного бизнеса начали перенаправлять некоторые свои «срочные» грузы через континентальные маршруты.

В настоящее время над снятием бюрократических барьеров работают соответствующие структуры двух государств, хотя имеются некоторые вопросы при проследовании грузов через госграницу как в сторону Казахстана, так и в направлении Китая. Отмечались случаи неправомерного оформления перевозочных документов и отсутствия некоторых из них. Сторонам необходимо продолжить работу по увеличению мощностей пограничных переходов и обеспечению требуемого количества подвижного состава для растущих объемов с учетом номенклатуры грузов.

Сегодня представительством ведется активное партнерское сотрудничество с экспедиторскими компаниями и холдингами Китая в лице Sinotrans, COSCO Logistic, CRIMT, CRCT, Datong, JTtrans и портовыми администрациями Ляньюньгана, Тяньцзиня, Циндао, Сямен, Гуанчжоу, а также логистическими комитетами городов Чунцин, Чэньду и Сиань и других стивидорских компаний. Это дает свои результаты в виде регулярных контейнерных поездов, вагонных отправок, отдельных контейнерных грузов.

— На сегодняшний день для Казахстана, России и стран Европы, занятых в перевозке китайских товаров, главной проблемой является вопрос порожнего пробега и обратная загрузка с запада на восток. Что вы можете сказать по этому поводу?

is now actively supporting the project on an international center construction. As far as we know, 170 million dollars have been spent for the arrangement of the center's primary infrastructure, hereafter the major companies had launched their construction projects therein.

Presently, the 18 projects have already been completed, with their total cost value of 4 billion dollars. There are actively being participating all the China's regions in such construction; and the province of Jiangsu comprising such urban districts as Nanking, Suzhou, Lianyungang, - is one of the such project's operators.

- How do they appreciate in whole the Kazakhstan's transit opportunities, in China?

- Our eastern neighbor needs to develop the western regions. For the transportation of some cargo to the East Europe's countries and backwards, as well as to the Central Asia's and CIS's countries, - China would rather prefer the continental routes than those of the 'land-sea-land' scheme. For instance, if sending the cargos from Urumqi and Lanzhou, then, they need to be delivered, first, into the eastern harbors, and it is about seven days on passage. Thereafter, it is necessary to tarry for a freightage, and it

is, at least, one week more; and just then, to send the goods to Europe via Suez Canal by the marine transport. This multi-process takes 50 to 70 natural days. Although the cost value of a transportation by sea would be lower than one by railway, - but it will lose in the time for delivery period and in the turnover of capital, what is very important at the period of economic recession.

The economic crisis, as for me, is one of the crucial points for the re-orienting of the goods delivery routes; and the major participants of transport business began to re-direct some their "expedited" shipments via the continental routes.

Presently, the relevant structures of the two states are working upon the eliminating of the bureaucratic barriers, though there are still being some issues when couring the cargos via the state border-line both towards Kazakhstan and towards China. There used to be some cases of the non-correct completing of transportation documents, and even of the absence of some documents. The parties need to continue the working on the increasing of the border crossing points' capacities, and on the ensuring of the required quantity of the rolling stock for the growing volumes, with consideration to the freight nomenclature.

Nowadays, the Representative Office keeps up a dynamic partner cooperation with the China's forwarding companies and holdings, such as Sinotrans, COSCO Logistic, CRIMT, CRCT, Datong, JTtrans, as well as with the port administrations of Lianyungang, Tianjin, Qingdao, Xiamen, Guangzhou, and also with the logistics committees of the cities of Chungking, Chengdu and Xian, and with other stevedoring companies. This yields its fruits, such as the regular container trains, the carload shipments, the certain bulk cargos.

- As of today, the main issue for Kazakhstan, Russia and the Europe's countries engaged in the transportation of the Chinese goods, - is an issue of the empty run and of the back uploading in the 'West to East' direction. What could You say thereabout?

За девять месяцев 2013 года совокупный объем перевозок Китая составил 32,2 млрд. тонн

As for the period of 9 months of the year 2013, the aggregate volume of the China's transportations has amounted to 32.2 billion tons

– Страны Европы «зажаты» в маленьких территориях. При этом нужно отметить развитие транспортной инфраструктуры и логистики, когда 500 км от места отправки до портов не является большой трудностью. Общая граница в рамках ЕС дает им больше маневренности в части передвижения грузов между этими странами до портов и обратно.

Наряду с этим не **требуется переоформление перевозочных документов** на грузы, транспортных накладных и решение других формальных вопросов, которых будет предостаточно, если они попробуют отправить грузы через страны бывшего «красного пояса» до стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии или обратно. Здесь необходимо поработать нашим транспортным специалистам по сближению стандартов перевозки и повышению доверия со стороны контролирующих органов к грузам, следующим транзитом через территории Таможенного союза и КНР. Объемы есть, были и будут, но нам необходимо менять наши подходы и мышление в понятии передвижения грузов, без раскрутки политики «красного пояса» по методу «не доверяй, а проверяй». Эти причины порождают отсутствие грузов в направлении востока.

Как известно, в КНР и странах ЮВА работает много крупных заводов Европы по производству железнодорожного подвижного состава, автомобилей, станков, IT-технологий и оборудования, не говоря уже о товарах легкой промышленности. Часть своих грузов эти предприятия (рынок контейнеров до 7 млн. ДЭФ) перевозят из Европы в КНР и страны ЮВА с использованием морского транспорта, при этом теряя на перевалку грузов от 40 до 60 суток, тогда как по железной дороге этот путь вдвое короче. Популяризация наших маршрутов требует комплексного решения существующих вопросов как бюрократических и системных, так и политических, с участием всех заинтересованных сторон, особенно стран ТС. Только в таком случае у нас будет возможность привлечь грузы, следующие с запада на восток.

- The countries of Europe are constricted within the small areas. Thereat, it is necessary to mention the development of the transport infrastructure and of the logistics, when the 500 km from the shipment point to a port not being a great complicity. The common border-line within the EU gives them more maneuvering ability in terms of moving the goods between these countries towards the ports and backwards.

Atthesametime, it is not necessary **to re-complete the transportation documents** for the goods, the bills of lading, as well as to solve the other bureaucratic issues being more than enough on top of everything else, - if they would try to send the shipments via the countries of the former 'red belt' to the countries of Asian-Pacific region and South-East Asia, or backwards. It is necessary hereat for our transport experts to work on the rapprochement as-for the transportation standards and on the increasing of confidence from the part of the regulatory and supervisory bodies and authorities as-for the goods coursing in transit via the territories of the Customs Union and the PR China. As-for the availability of volumes of their transportations, - they are being now, they always used to be earlier, and they always will be being; but we need to change our approaches and mentality concerning such a definition as 'the moving of goods', without promoting of the former 'red belt's' policy based on the principle 'don't trust, but control'. Such reasons create a problem of the lack of cargos coursing eastwards.

It is well-known that there are many European plants on the manufacturing of the railway rolling stock, motor vehicles, tools and machines, IT software and hardware, needless to say about the consumer goods, - working in the PR China and in the countries of South-East Asia. These enterprises transport a part of their goods (being the container transportation market volume up-to 7 million TEU) from Europe to the PR China and to the countries of South-East Asia with using of marine transport, spending thereat 40 to 60 natural days for the cargo transshipment, while being the same way twice shorter by railway. The promotion of our routes requires a complex solving for all the issues existing, either bureaucratic and system-related, or political, - with partici pation of all the engaged parties, particularly of the CU countries. Only then, we would have an opportunity to attract the cargos coursing 'West to East'.



<16

«ДЕЛОВЫЕ ПОВЕРЬЯ» КИТАЯ

THE 'BUSINESS-RELATED POPULAR BELIEFS' OF CHINA

В Китае важно все: как вы здороваетесь и реагируете на комплименты, как отвечаете на приветствие и принимаете визитную карточку от партнера, как вы ведете себя в ресторане. Конечно, китайские партнеры не будут ждать от вас досконального знания всех существующих деловых ритуалов и простят вам мелкие ошибки. Но некоторые поступки и фразы в глазах китайцев граничат с грубостью и полным неуважением к их культуре. Вот несколько советов о том, как избежать подобных ситуаций:

КОНФУЦИАНСТВО. Вы можете ничего не знать о Пушкине, никогда не раскрывать книг Толстого и при этом вполне состояться в России как деловой человек. Вы даже можете не помнить, о чем спорил Платон с Аристотелем, — это не помешает вам сколотить состояние в Европе. Вы можете никогда не слышать о Бертроне Расселе и стать миллионером в США. Но вы ничего не сможете сделать в Китае, если не поймете сути конфуцианства. Прежде всего прочитайте произведение Конфуция «Лунь юй» (его обычно переводят как «Речи и суждения») — собрание его наставлений, изречений и рассказов из его жизни, записанных его учениками. К счастью, «Лунь юй» многократно переводился на многие языки мира.

ЦВЕТА. Все цвета в Китае имеют особый смысл, причем эти значения выводятся из древнейших мистических традиций. Естественно, сегодня вряд ли кто из современных китайцев всерьез задумывается о том, как духи отнесутся, положим, к сочетанию желтой рубашки и синих брюк, но на уровне обиходных привычек многие представления о «правильности» цветовой гаммы существуют и до сих пор. Поэтому обращайте особое внимание на цвета и их сочетание как в своей одежде, так и в тех подарках, которые вы преподносите китайским коллегам.

Белый цвет — всегда цвет траура. Никогда не одевайтесь в Китае в полностью белый костюм, например в белую рубашку и белые брюки, белые или светлые ботинки, да к тому же не носите при этом белый головной убор. Обратите внимание — в теплое время года китайцы могут надевать белую рубашку, но всегда при этом носят темные брюки, что как бы «аннулирует» траурный смысл одежды.

Самый «счастливым» цвет — **красный**. Поэтому не стесняйтесь носить красный галстук, заворачивать подарки в красную бумагу, дарить открытки в красных конвертах. Обратите внимание, что все официальные печати в КНР ставятся тушью красного цвета (на Западе — обычно синего).

«Often, people do fail in their business,

While being on the eve of success.

Be as well careful at the end of a business as at its beginning, -
And there will be no failures.»

Lao-tzu

Everything is considered to be important in China: either how do you usually greet, hello or welcome, or respond to the fair words, or reply to a greeting and take a visiting card from the partner, or behave yourself in the restaurant. Of course, the Chinese partners won't expect for a perfect knowledge of all the business-related ceremonies from you, and they will forgive you the non-significant mistakes. But some doings and phrases in the sight of the Chinese, - trench upon the rudeness and upon a complete disrespect to their culture. Here are some advices for you thereon how to avoid the similar situations:

CONFUCIANISM. You may know nothing about Pushkin, never open any books by Tolstoy, and thereat, you may get been completely fulfilled as a human individual in Russia. You may even never remember thereabout Plato and Aristotle used to argue, - and this won't impede you to gather wealth in Europe. You may never hear anything about Bertrand Russell, and you may become thereat a millionaire in the USA. But you will never be able to get done anything in China if you don't get realized the essence of Confucianism. First of all, you should get read such a work by Confucius as "Lun yu" (usually translated as "The Orations and Judgments") — his collected oracles, sayings, and his life stories written down by his disciples. Fortunately, the "Lun yu" used to be oftentimes translated into many languages of the world.

COLORS. All the colors have an especial significance in China; hereat, these meanings are derived from the most ancient mystical traditions. Naturally, nowadays unlikely somebody of the modern Chinese will seriously think thereover what an attitude the ghosts would have, for instance, to a combination of a yellow shirt with the blue trousers; but in order of the everyday customs, - many beliefs about the 'correctness' of the set of colors do exist up to now. Therefore, you should pay a special attention to the colors and their combinations, both in relation to your clothes and in relation to the presents being presented by you to your Chinese colleagues.

The white color is always considered to be a color of mourning. Never put a fully-white suit on in China, e.g., simultaneously a white shirt and the white trousers, the white or light boots, and besides, never wear thereat a white head-dress. Pay attention: in a warm season, - the Chinese may put a white shirt on, but they always thereat wear the black trousers what seems likely to abrogate a mourning sense of the clothes.

СВЯЩЕННЫЕ ЧИСЛА. Как часть древней традиции фэн-шуй в Китае испокон веков существует магия чисел, уходящая своими корнями в даосские мистические учения. В целом же четные числа считаются более удачливыми, чем нечетные. В Китае не бывает незначимых номеров. Здесь имеет смысл все – этаж, на котором живет гость, день, когда заключена сделка, год вашего рождения, месяц посещения Китая и так далее.

Прежде всего, избегайте любых упоминаний цифры «четыре» или ее производных. Поскольку по-китайски понятие «смерть» и «четыре» звучат одинаково, то это считается крайне плохим знаком. В Китае не любят номера машин или телефонов, где встречается несколько цифр 4. Во многих престижных китайских отелях нет ни 4-го, ни 14-го этажа. В связи с этим следует избегать заключать договоренностей 4, 14 или 24 числа, особенно в апреле (4-й месяц). Не выпускайте 4-ю версию своего продукта на Китай, версия должна быть 3-я, а за ней следовать 5-я. Не предлагайте китайскому партнеру четыре деловые программы, соглашение из четырех пунктов, четыре базовых проекта и тому подобное.

Удачным числом считается «восемь»; неслучайно Олимпиада в Пекине была начата 8 августа 2008 г. в 8 часов 8 минут.

ПОДАРКИ. Подарок для китайца должен быть функциональным. Поэтому хорошими подарками являются, например, оригинальная пепельница, дорогая авторучка.

На приемах и официальных встречах следует дарить подарки всем без исключения членам китайской делегации, кроме технического персонала. Руководителю китайской делегации подарок подносится первому, и он должен заметно отличаться по своему размеру и стоимости от всех остальных. Остальным членам делегации дарятся одинаковые подарки, чтобы не нарушить иерархию внутренних отношений. Вы можете подарить что-нибудь и китайскому переводчику, но такой подарок должен быть скромнее всех остальных.

Следует избегать заключать договоренностей 4, 14 или 24 числа, особенно в апреле

You should avoid to make any arrangements on the 4th, the 14th or the 24th days of a month, especially of April

The most fortunate color is considered to be the **red**. Therefore, you should never be shy when wearing a red neck-tie, or packaging the presents into the red paper, or presenting the greeting cards in the red envelopes. Pay attention that all the official seals are affixed with the drafting ink of red color in the PR China (in the countries of West – usually of blue color).

THE SACRED NUMBERS. The theurgy of numbers has been existing in China since the dawn of time till present as a part of the ancient 'feng shui' tradition being rooted in the Daoism mystical teachings. Thereat, in whole, - the even numbers are considered to be more fortunate than the uneven ones. There are no such numbers as the non-significant in China. Herein, everything has its sense: the floor whereon a guest lives; the date whereon a deed was made; the year of your birth; the month of your visiting China, and so on.

First of all, avoid any mentions of such number as '**four**' and its derivations. Since such the words as 'four' and '«death»' sound in Chinese identically, - it is considered to be an omen of misfortune. People in China don't like horribly such vehicle plate or telephone numbers wherein several '4' figures are met. There are neither the 4th, nor the 14th floors in many Chinese prestigious hotels. Thereupon, you should avoid to make any arrangements on the 4th, the 14th or the 24th days of a month, especially of April (the 4th month of a year). Never turn out a fourth version of your products for China: such version may only be a third, and the subsequent one must only be a fifth. Never offer the four business programs or business-plans to your Chinese partner, as well as an agreement consisting of 4 clauses or sections etc., the four baseline designs or base projects, and so on.

The number '**eight**' is considered to be the fortunate; it is not a coincidence that the Olympic Games in Beijing were started on the 8th of August, year 2008, eight hours and eight minutes.

PRESENTS. A present for a Chinese must be workable and usable. Therefore, for instance, - a genuine ash-pot, or an expensive pen, - are considered to be the good presents.

At the formal parties, official receptions or intimate and official meetings, - you should give the presents to each and every member of a Chinese delegation but technical staff. The head of the Chinese delegation is presented the first, and such his present must differ considerably with its size and price from all the rest of the presents. The rest of the delegation members are given with the identical presents in order not to breach the hierarchy of their internal subordination relationship. You may also present something to the Chinese translator, but such a present must be more modest than all the others.

ТЕМЫ ДЛЯ БЕСЕДЫ. Довольно часто иностранцы, чтобы расположить к себе китайцев, заводят с ними пустые разговоры ни о чем. Тщательно выбирайте темы для разговоров и помните, что далеко не всегда вежливые разговоры на западный манер могут показаться столь же вежливыми китайцам.

Не стоит также подробно расспрашивать человека о его здоровье – он может подумать, что вы как раз именно и сомневаетесь в его здоровье. Никогда не расспрашивайте китайца о его зарплате, источниках дохода, об уплате налогов и т. д.

А вот список очень хороших и правильных тем для разговоров ни о чем:

- история любых китайских традиций, сравнение того, как отмечают тот или иной праздник в разных провинциях;

- особенности китайской кухни, сравнение кухонь разных провинций, сорта китайского чая;

- история семьи вашего собеседника, из какой провинции и уезда он происходит, кто из известных людей родился или жил в этой провинции;

- какие правила действуют для китайских или иностранных предприятий в той или иной области (приготовьтесь к тому, что, скорее всего, ответ будет очень неточен, поскольку для этого нужен профессиональный юрист, но ваша готовность следовать китайским правилам будет замечена и оценена). 🇨🇳

THE SUBJECT MATTERS FOR A CONVERSATION. The foreign people rather often start the vapid conversations with the Chinese, in practice, about nothing, - in order to endear them. You should thoroughly choose the subject matters for conversations, and remember that the polite conversations in a western manner may not always seem to be polite for the Chinese.

Also, you should not query a human individual in China about his or her health in details, - for, he or she may think then that you just have some doubts concerning his or her health. Never query a Chinese about his or her salary, sources of income, payments of taxes, etc.

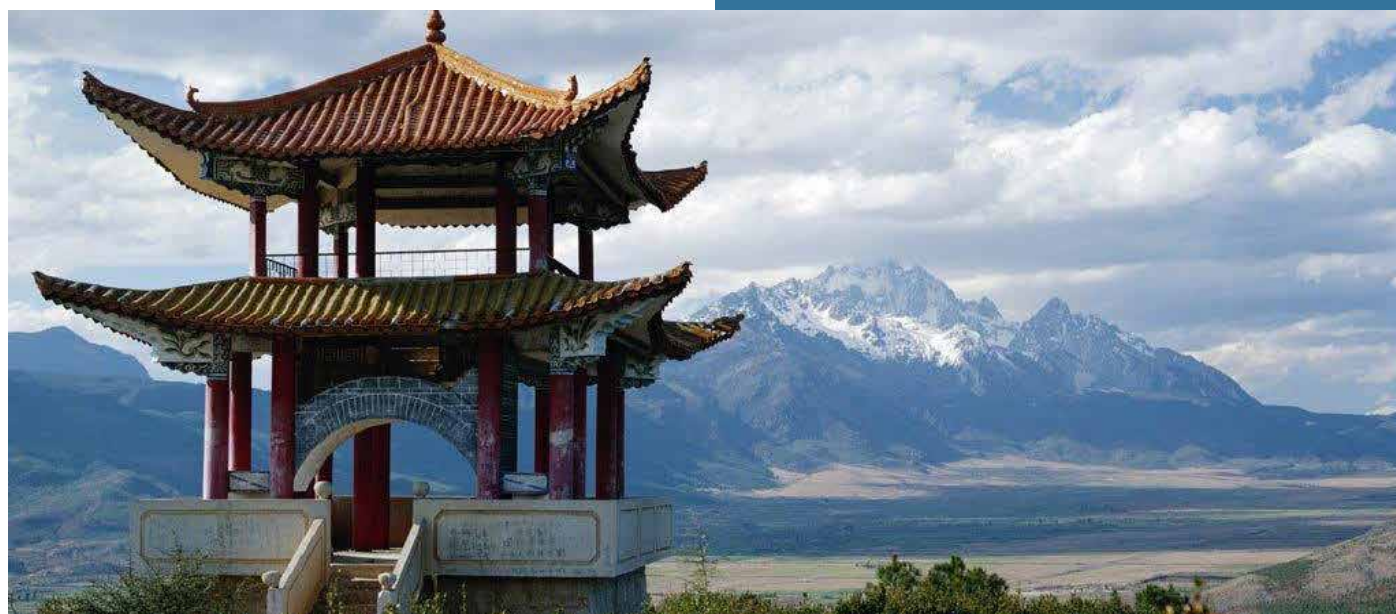
And here are a list of the very good and correct subject matters just as-for the conversations with the Chinese, as the word is, - 'about nothing':

- the history of any Chinese traditions, the comparing thereof how the people celebrate this or that holiday in different provinces;

- the peculiarities of the Chinese cuisine, the comparing of the different provinces' cuisines, of the different varieties of the Chinese tea;

- the history of your conversation partner's family, - that is, what a province or region and district does he or she descend from; who of famous people has ever been born or lived in this province and area.

*Из книги А. А. Маслова «Наблюдая за китайцами. Скрытые правила поведения»
* The material was taken from a book by A.A. Maslov
"Taking notice of the Chinese: The Latent Rules of Behavior"



– **История магистралей**, о которых мы сегодня говорим как о Евро-Азиатской и Трансазиатской транспортных артериях мирового значения, началась с Советско-Китайского коммюнике «О строительстве железной дороги Ланьчжоу – Урумчи – Алма-Ата и организации прямого сообщения», подписанного в начале октября 1954 года в Пекине. Планируемое новое железнодорожное сообщение между СССР и КНР должно было способствовать коренному преобразованию всей жизни северо-западной области Китая, где были созданы автономные области, уезды, а с 1 октября 1955 года провозглашен Синьцзянь-Уйгурский автономный район.

Задание для проектирования железнодорожной линии по территории Казахстана было дано Сибирскому государственному институту проектирования железнодорожного транспорта (г.Новосибирск). Для окончательного выбора были оставлены два основных варианта: с выходом в район города Алма-Ата и Актогайский – с выходом к станции Актогай. В итоге было выбрано последнее как менее затратное и простое по исполнению.

В нескольких километрах от государственной границы располагалась станция Дружба (ныне Достык). Примерно на одинаковом расстоянии от границы на китайской территории предусматривалось построить станцию Эрхорлили (дружба по-китайски). Для обеспечения значительных по объёмам перегрузочных операций и большой маневровой работы на станции Дружба было уложено 23 км станционных путей, часть из них имела колею 1435 мм.

У самой границы была поставлена триумфальная арка. На ней – надписи на русском и китайском языках «Дорога вечной дружбы народов СССР и КНР». Однако политическая ситуация резко изменилась, начался период длительного охлаждения отношений между двумя великими державами.

Только в **1987 году** Министерство путей сообщения по согласованию с Госпланом СССР выделило средства на разработку Технико-экономического расчёта реконструкции железнодорожной линии Актогай – Дружба – госграница. Была получена информация, что в государственный план седьмой пятилетки развития Китая включено строительство Северо-Синьцзянской железнодорожной магистрали Урумчи – Алашанькоу общей протяжённостью 460 км.

Делегация под руководством **Хаун Баочжана**, постоянного заместителя председателя правительства СУАР, прибыла в Москву в октябре 1988 года. Принял её министр Конарев Н.С. Затем китайская делегация поездом в специальных вагонах выехала в Алма-Ату. Находясь в командировке на Забайкальской железной дороге, я получил указание министра срочно вылететь в Алма-Ату и там провести заключительные переговоры.

После завершения официальных переговоров мы повезли китайских железнодорожников на станцию Дружба. Станционный посёлок выглядел удручающе. Зияли пустыми глазницами окон заброшенное здание, практически у всех была сорвана кровля. На территории Дружды в разных местах были закопаны в землю и залиты бетоном тяжёлые танки, сверху только башни и орудия, нацеленные на восток. Китайские гости не скрывали своего сочувствия – казалось, восстановить это всё просто невозможно.

По возвращении в Алма-Ату был подписан первый совместный документ – протокол о строительстве железнодорожного пограничного перехода Дружба – Алашанькоу. Протокол подписали руководители делегаций – Хуан Баочжан и я. В документе были согласованы ориентировочная номенклатура и объёмы перевозок грузов между СССР и КНР на 1995-2000 годы.

Я возглавил делегацию советских железнодорожников в Китай для продолжения рабочих переговоров. Выехать решили через международный переход Забайкальск. К поезду Москва – Пекин был прицеплен отдельный вагон.



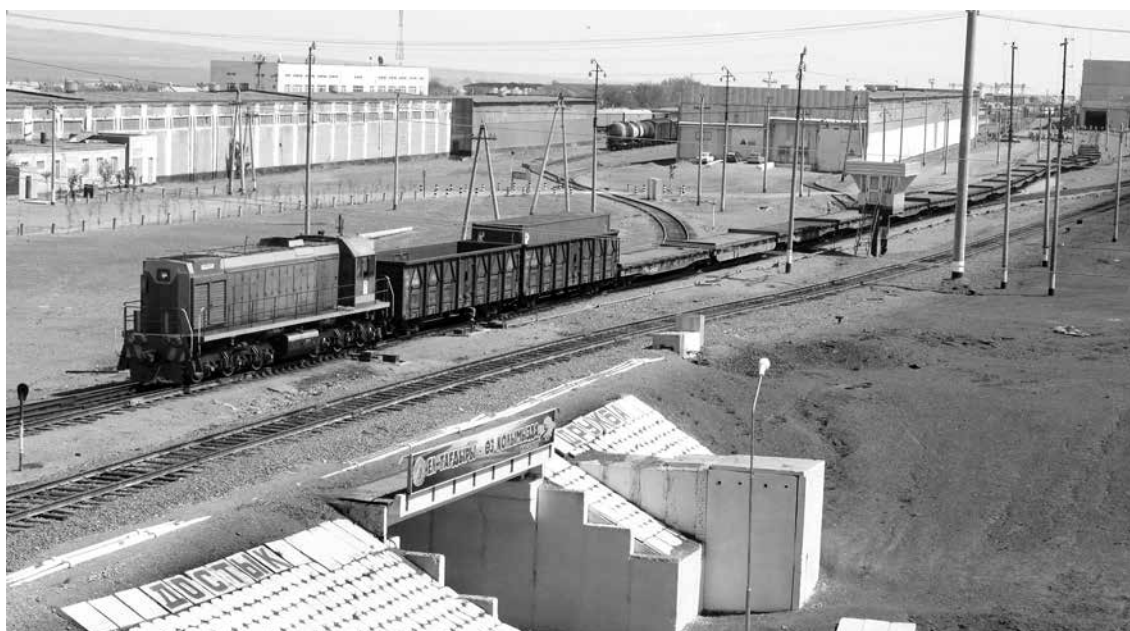
Нигматжан Исингарин, член Совета директоров АО «НК» «ҚТЖ», доктор экономических наук, в 1986-1989 годах заместитель Министра путей сообщения СССР:

Более суток наш поезд шёл через Харбин по территории Китая. Мы практически не отходили от окон вагона, пытаясь понять, чем и как живет народ великой страны. Нас поразило, что везде в городах и деревнях шло интенсивное строительство, хотя мы видели, что жил народ, судя по одежде и количеству велосипедов на улицах, небогато.

Трудными и долгими были переговоры только по одному пункту – точке стыковки железнодорожных путей. Мы считали, что это должно произойти на месте установленной 30 лет назад арки, куда были проложены советские рельсы. Китайцы считали, что арка установлена не на границе, рельсы зашли на китайскую часть, и конец укладки нельзя принять за точку стыковки. Казалось, переговоры заходят в тупик.

Тогда я предложил конечную точку уложенных с Советской стороны рельсов считать временной технологической точкой, и провести в этом месте процедуру стыковки. Постоянное место соединения железнодорожных путей между двумя странами установить после окончательного определения прохождения линии границы между двумя государствами. То есть, мы решаем только техническую железнодорожную часть соединения, а вопрос прохождения государственной границы будут решать Министерства иностранных дел двух государств. Это предложение вызвало облегчение и аплодисменты обеих делегаций.

Других спорных вопросов не было, и мы подписали протокол второго раунда переговоров. В констатирующей части указывалось: «Считать, что создание пограничного железнодорожного перехода Дружба – Алашанькоу будет способствовать не только развитию культурных и экономических связей между СССР и КНР и приграничных районов этих стран, но и со временем, в большей степени, расширению торгового и культурного обмена между странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы и Ближнего Востока...»



Nigmatzhan Isingarın, a Director of the "Kazakhstan temir zholy' National Company" JSC, the Doctor of Science, Economics, within the period of 1986 to 1989 – the Deputy Minister of Communication Lines of the USSR:

The history of the traffic arteries being discussed nowadays as the global Euro-Asian and Trans-Asian transport arteries, - has started since the moment of signing of the Soviet-Chinese communique "On the Construction of the Lanzhou – Urumqi – Alma-Ata Railway and the Arrangement of a Direct Communication Line" at the beginning of October, 1954 in Beijing. The planned new railway communication between the USSR and the PR China, had then to facilitate the fundamental transformation of all the economic and social life in the Chinese North-West region where there were established the autonomous regions and districts, and since the 1st of October 1955, - there was promulgated the establishment of the Xinjiang Uygur Autonomous Region (XUAR).

A triumphal arch had been installed right near the very border-line. And there were made such the scriptures on it in Chinese and Russian: 'The way of eternal friendship between the peoples of the USSR and the PR China'. However, the political situation had been abruptly changed, and a period of a longstanding cooling of the relations between the two major powers had started.

Only in the year 1987, - the Ministry of Communication Lines, upon reconciliation with the State Planning Committee of the USSR, had devoted the funds for the development of a Technical and Economic Calculation of the 'Aktogay – Druzhba – State Border' railway line track and station

The task on the engineering of a railway communication line over the Kazakhstan's territory was given to the Siberian State Institute for the Railway Transport Engineering (Novosibirsk city). For final selection, - there were left the two main variants of engineering, such as the first one – with a way going-out onto the surrounding area of Alma-Ata city (nowadays called as Almaty), and the second one – the Aktogay variant, - with a way going-out toward the station of Aktogay. Finally, the second variant had been selected as a less expensive and a more simple one as-for the executing.

The station of Druzhba (nowadays Dostyk) had been laid out at several kilometers from the state border-line. Approximately at the similar distance from the state border-line, there were provided to build the station of Erkhoriili on the Chinese territory ('Erkhoriili' means in Chinese the same that 'Druzhba' in Russian, - 'friendship'). For ensuring a significant volume of the operations on the re-loading, as well as for ensuring a large volume of the shunting operations, - there had been laid the 23 km of the yard track, a part of which had a gauge of 1,435 mm.

improvement. Also, there had then appeared an information that the construction of the North-Xinjiang 'Urumqi – Alashankou' main railway line with a total mileage of 460 km, - had been included into the Seventh State Five-Year Plan for the Development of China.

A delegation headed by Huan Baozhan, the Permanent Deputy Chairman of the XUAR government, - arrived to Moscow in October, 1988. The Minister Konarev N.S. received it. Then, the Chinese delegation went out to Alma-Ata by train, in the special-purpose cars. When being in a work travel over the Zabaikalskaya railway, I had got a directive from the Minister immediately to fly out to

Alma-Ata and to hold the final negotiations there.

Upon the completion of the official negotiations, we went out with the Chinese railway employees to the Druzhba station. The station's settlement was looking dead-alive. The derelict buildings were gaping with their empty sockets for windows; in practice, the roofs had been torn down from all of them. Over the territory of Druzhba, - there were being the heavy armored fighting vehicles dug-in below the ground and concreted; over the ground, - there were being only their tank turrets and main guns pointed eastwards. The Chinese guests were not hiding their compassion, - it was looking like just impossible to get restored all of these.

Upon come-back to Alma-Ata, there was signed the first joint document – the Protocol on the Construction of the 'Druzhba – Alashankou' Railway Border Crossing Point. This Protocol was signed by the delegation heads, – i.e. by Huan Baozhan and me. There were agreed the pro-forma freight nomenclature and volumes of cargo transportations between the USSR and the PR China for the period of 1995 to 2000 in this document.

I headed the delegation of the Soviet railway employees to China for continuing the negotiations on the operational consultation. We decided to course via the international crossing point of Zabaikalsk. A separate special railcar was hitched on to the 'Moscow – Beijing' train.


Our train had been coursing for more than a natural day, via Harbin, over the China's territory. In fact, we almost did not use to move out far from the windows of our car, trying to realize how and what does the people of the great country live with. We were very impressed thereof that everywhere,

in the cities, towns and villages, - there were being hold an intense construction; though, meanwhile, we were seeing that, as judged by the clothes and the number of bicycles over the streets, the people used to live not wealthily.

The negotiations were hard and long only as-for the one clause – the junction point of the railway lines. We considered that such a junction should occur at the place of the arch installed 30 years ago, whereto the Soviet rails were laid through. The Chinese considered that the arch was installed not on the very border-line, that the rails got onto the Chinese territory, and that the end of the railing might not be taken as a junction point. There were seeming that the negotiations were coming to a deadlock.

Then, I proposed to take the end point of the railing laid from the Soviet side, - as a provisional process-oriented point, and to perform the procedures of jointing at this place. Also, I proposed to install a constant place of jointing of the railway lines between the two countries only after getting a final definition as-for the passing of the border-line

between the two states. This way, we could get a solution only concerning the engineering rail unit of the junction; and the issue of the passing of the state border-line, - had to be solved in future by the two states' Foreign Affairs Ministries. This proposal evoked a relief, and caused the applauses of both delegations.

There were no more disputable issues, and we signed a protocol upon the results of the second round of the negotiations. Its recital, particularly, stated the following: "... It shall be considered that the establishing of the 'Druzhba – Alashankou' railway border crossing point will facilitate not only the development of the cultural and economic contacts between the USSR and the PR China and of the boundary areas of these countries, but also, in due course, in a more extent, - facilitate the expanding of the trade and cultural exchange between the countries of the Asia-Pacific Region, Europe and Middle East..." 



Советская делегация по строительству железной дороги через казахстанско-китайскую границу в Пекине, 1989 г.

В рамках реализации стратегии Нового Шелкового пути АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» формируют альянсы с мировыми лидерами в сфере эксплуатации логистической инфраструктуры. Одним из партнеров компании выступил глобальный оператор портовой и терминальной инфраструктуры Dubai Port World.

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ
text: Dauren MOLDAKHMETOV



Within the framework of implementation of The New Silk Road strategy, the “Kazakhstan Temir Zholy’ National Company” JSC is establishing nowadays the alliances with the global leaders in the field of operating of the logistics infrastructure. The “Dubai Port World” – a global operator of the port-side and terminal infrastructure, - acts as one of the company’s partner thereat.



<24

АРАБСКИЙ ОПЫТ В ЛОГИСТИКЕ

ARABIAN LOGISTICS EXPERIENCE

Для развития благоприятного логистического климата в Казахстане АО «НК «ҚТЖ», с недавних пор объединившее активы отечественных аэропортов и морского порта Актау, привлекаются международные консультанты. Так, совместно с компанией DP World выстроена генеральная линия транспортного взаимодействия с морпортом Актау и проектом СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» в организации глобальных поставок и интеграции инфраструктурного сервиса Казахстана в мировую торговую и транспортную цепочку.

Обращаясь к опыту арабского оператора, национальная компания намерена развить необходимые компетенции морского порта Актау, соответствующие всем мировым стандартам. В развитие морского порта и специальной экономической зоны компания DP World планирует инвестировать около 1 млрд долларов. Председатель правления DP World Султан Ахмед бин Сулайм выразил уверенность, что оба проекта обладают большим потенциалом. По его мнению, ключевой элемент их успешности – хорошо развитая инфраструктура, которая будет привлекать зарубежный бизнес и инвестиции.

Напомним, 15 апреля 2013 текущего года в ходе рабочего визита правительственной делегации Республики Казахстан во главе с заместителем премьер-министра Асетом Исекешевым в ОАЭ между АО «НК «ҚТЖ» и компанией DP World было подписано соглашение о сотрудничестве по управлению морским портом Актау и СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Глобальный портовый оператор DP World, под управлением которого находится 65 контейнерных терминалов на 6 континентах мира, в 2012 году осуществил обработку 56 млн ДФЭ контейнеров, ежегодно он принимает более 60 тыс. судов. Компания является первым оператором глобальной сети морских терминалов, получившим сертификат безопасности ISO 28000. Владея более 360 портовыми кранами по всему миру, компания обеспечивает самый быстрый грузооборот в мире, а являясь географически одним из самых диверсифицированных портовых операторов мира, DP World обладает долей мирового рынка, равной 6,7%.

Свидетельством успешности работы арабской компании можно назвать и действующий терминал в сенегальском порту Дакар, строительство которого было начато в 2007 году, а завершено в 2012-м. Сегодня его мощность составляет 600 тыс. TEU в год. На данный момент

Еще в 1985 году в DP World входило всего 10 компаний, сегодня же насчитывается около 8,5 тысяч предприятий

In the year 1985, only the 10 companies composed the "DP World", meanwhile, nowadays, the "DP World" comprises about 8.5 thousand enterprises

The "Kazakhstan Temir Zholy' National Company" JSC, having recently amalgamated the assets of the national airports and the Aktau sea port, - is engaging nowadays the international consultants for the development of a favorable logistics environment in Kazakhstan. So, jointly with the "DP World" company, - a guide line for the transport co-operation with the Aktau sea port and the "Khorgos – Eastern Gate" Special Economic Zone in the arrangement of global supplies and in the integration of the Kazakhstan's infrastructural service into the global retail store and transportation chains, - has been up-built.

Taking into consideration the experience of the Arabian operator, the National Company intends to get developed the necessary scope of functions for the Aktau sea port, which would conform to all the global standards. The "DP World" company has planned to make investments in an amount of about 1 billion US dollars into the development of the sea port and special economic zone. Mr. Sultan Ahmed bin Sulaim, the "DP World" Management Board Chairman, expressed a surety that both projects have a great potential. On his opinion, the key component of their successfulness is a well-developed infrastructure which will attract the foreign business and investments.

It should be mentioned that the agreement for the cooperation in the management of the Aktau sea port and the "Khorgos – Eastern Gate" Special Economic Zone was signed between the "Kazakhstan Temir Zholy' National Company" JSC and the "DP World" company on the 15th of April this year, in the course of the working visit of a governmental delegation of the Republic of Kazakhstan, which was headed by the Vice-Prime Minister Aset Isekeshov, to the UAE. The "DP World" global port-side operator administering the 65 container terminals over the 6 continents of the world, - had executed the handling of the 56 million TEU of the containers in 2012; and annually, it receives over 60 thousand vessels. This company ranks the first among the global sea-side terminal network operators, having obtained the ISO 28000 Security Certificate.

Possessing over the 360 embarking derricks all over the world, the company ensures the fastest turn-around of shipping worldwide; and being geographically one of the mostly-diversified port-side operators in the world, - the "DP World" possesses a global market share amounting to 6.7%.

An operating terminal in the sea port of Dakar in Senegal, whose construction started in 2007 and was completed in 2012, - can also be mentioned as an evidence of the successful operation of the Arabian company. Nowadays, its capacity amounts to

это самый мощный и современный контейнерный терминал в Западной Африке.

По мнению представителей DP World, Казахстан, являясь инициатором проекта «Новый Шелковый путь», своевременно приступил к развитию своего транспортного потенциала. Изменение производства в Китае, переход от традиционных восточных морских портов и доставки грузов морским транспортом, делает этот проект, по словам Султана Ахмеда бен Сулайма, весьма перспективным и реализуемым, прежде всего благодаря сокращению расстояния и времени доставки. На прошедшем в Астане II Международном форуме «Казахстан – Новый Шелковый путь» он также отметил, что компания DP World очень горда тем, что имеет возможность поделиться своим опытом в республике. Одним из направлений в рамках предоставления услуг по консультированию станет вопрос притяжения грузопотоков на Каспии.

Для того чтобы в будущем Казахстану сыграть крупную роль провайдера в цепочке поставок на Новом Шелковом пути, арабская сторона делает основной упор на организацию процесса документооборота и работы с грузами. Ведь, как признается глава портового и терминального оператора, независимо от скорости движения транспорта можно столкнуться с множеством проблем, если документация не будет в порядке. Подтверждением его слов является деятельность подведомственной ему компании, организующей перевозку около 14 млн контейнеров и внедрившей безбумажный документооборот всех таможенных деклараций и прочей документации. По мнению Султана Ахмеда бен Сулайма, это очень важно и станет особенно актуальным в будущем.

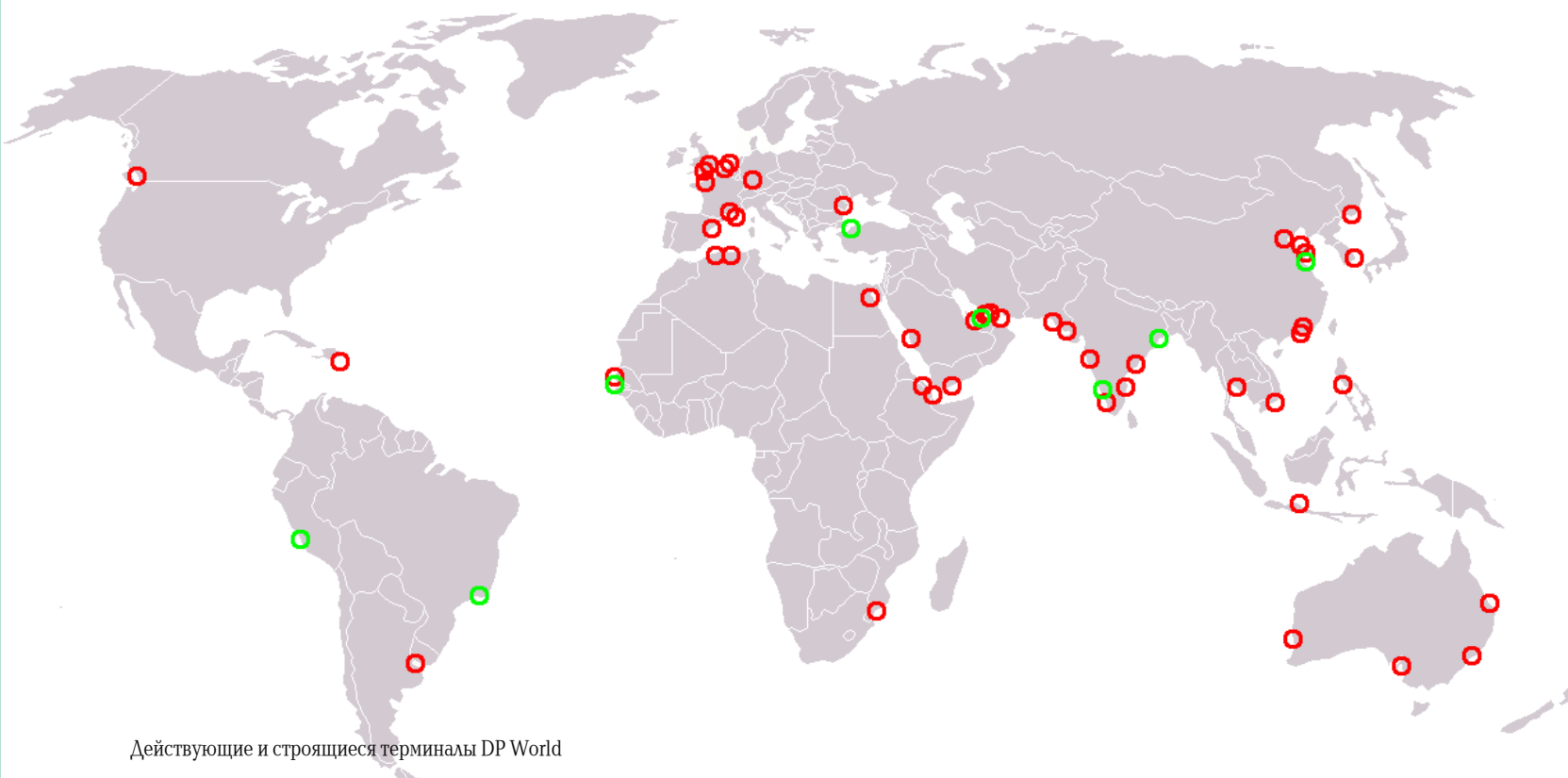
Сравнивая отечественную нацкомпанию и проект «Новый Шелковый путь» с арабской компанией в самом начале ее развития, представитель портового оператора вспоминает, что еще в 1985 году в DP World входило всего 10 компаний, сегодня же насчитывается около 8,5 тысяч предприятий. Если количество трудоустроенных людей в 1985 году составляло около 500 человек, то сейчас их количество возросло до 28 тысяч, работающих по всему миру. Одна из крупнейших свободно-экономических зон Джебель Али, находящаяся в управлении оператора, является успешным примером интегрированного развития логистических, промышленных и торговых операций в рамках одной СЭЗ. Сегодня на территории СЭЗ Джебель Али работают более 6 тысяч компаний из 120 стран мира, зона вносит вклад в размере 25% в ВВП страны.

600 thousand TEU per year. As of today, it is the most powerful and up-to-date container terminal in West Africa.

On the "DP World" representatives' opinion, - Kazakhstan, being the author of "The New Silk Road" project, has begun the development of its transport potential in due time. The changes in the production in China, the transition from the traditional eastern sea ports and the delivery of cargos by the marine transport, - make this project, according to Mr. Sultan Ahmed bin Sulaim's words, rather progressive and implementable, first of all, due to the shortening of distance and delivery period. He also noticed at the II "Kazakhstan – The New Silk Road" International Forum which took place in Astana, - that the "DP World" company is very proud thereof that it had an opportunity to share its experience all over the Republic. The issue of the attracting of the cargo traffics over the Caspian Sea, - will become one of the scopes within the framework of providing the consulting services.

In order for Kazakhstan to play a role of a major provider in the supply chain over The New Silk Road in future, the Arabian party lays the main stress on the arrangement of the proper process of the document flow and of the operations with cargos. For, as the Chief of the port-side and terminal operator admitted, notwithstanding the velocity of the transport traffic, we may face a lot of problems if the documentation is not in order. The operational activity of his subordinate company arranging the transportation of approximately 14 million containers and having introduced the paperless document flow of all the customs declarations and other documentation, - is the best evidence of his words. On the Mr. Sultan Ahmed bin Sulaim's opinion, it is very important, and it will become especially actual in future.

Comparing our national company and "The New Silk Road" project to the Arabian company at the very beginning of its development, the port-side operator remembers that as far as in the year 1985, only the 10 companies composed the "DP World"; meanwhile, nowadays, the "DP World" comprises about 8.5 thousand enterprises. Being the quantity of the company's employed people in an amount of about 500 persons in 1985, - as of today, such the quantity has increased up-to the 28 thousand employees working all over the world. "Jebel Ali", one of the largest free economic zones being under such operator's administration, - is a successful example of an integrated development of the logistics, industrial and trade operations within the framework of one free economic zone. As of today, over 6 thousand companies from the 120 world countries operate on the territory of this free economic zone, and it makes its contribution in an amount of 25 % into the country's GDP.



Действующие и строящиеся терминалы DP World

Глава DP World также уверен в начинаниях Казахстана и данный проект, по его словам, не только повысит эффективность транспортно-логистической отрасли, откроет новые рабочие места, но даст возможность развиваться бизнесу. После завершения всех работ в Актауском морском порту, Хоргосе, строительства железной дороги Жезказган – Бейнеу проект «Нового Шелкового пути» повлияет не только на развитие Казахстана, но и на страны-участницы проекта.

– Это революция в транспортной отрасли. Наша компания приложит все свои силы, опыт и знания, которые распространены по всему миру, чтобы достичь синергетического эффекта. Я сравниваю проект «Новый Шелковый путь» с открытием Панамского или Суэцкого канала. Перевозку грузов до их открытия осуществляли многие, но это происходило очень долго из-за того, что судам приходилось огибать Америку и Африку. Оба канала после их открытия оказали неоценимое влияние на развитие судоходства и экономики в целом во всем мире, – добавил руководитель DP World.

The “DP World” Chief is also sure as-for the Kazakhstan’s initiatives; and this project, according to his words, not only will increase an efficiency of the transport and logistics industry, create the new jobs, but also, will give an opportunity for the business development. Upon the completion of all the works in the Aktau sea port and in Khorgos, upon the completion of the ‘Zhezkazgan – Beyneu’ railway construction, - “The New Silk Road” project will influence not only the Kazakhstan’s development, but also the development of the project-participating countries.

‘It is a revolution in the transport industry. Our company will apply all its forces, experience and knowledge spread all over the world in order to achieve a synergetic effect. I compare “The New Silk Road” project to the opening of the Panama, or Suez Canals. The cargo transportation by sea used to be executed by many entities before the opening of such canals, but it used to continue for a very long period of time due thereto that the ships had to course,sailing round the territories of America and Africa. Both the canals made an unappreciable influence on the development



К словам Главы компании присоединяется старший вице-президент-управляющий директор DP World Анил Синх, отметивший, что сегодняшние усилия Казахстана, направленные на развитие стратегического объекта – морпорта Актау, нацелены на развитие всей логистической цепочки на маршруте Восток – Запад для грузовых перевозок.

– Транзит из Китая в страны Европы является очень важным направлением, и мы внесем свой вклад в развитие логистической цепочки от СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» до морского порта Актау. Модернизация порта и его инфраструктуры будет способствовать развитию транспортного коридора TRACECA. Кроме того, проводимые меры позволят открыть в порту грузовой терминал, нарастить экспорт металла и зерна в Иран и Европу, в целом даст большие среднесрочные возможности, – говорит он.

Растущая в последние годы производственная платформа Западного Китая, по прогнозам арабской стороны, к 2015 году позволит контейнерным перевозкам достичь отметки в 20 000 TEU. Так, к примеру, крупная американская компания в сфере информационных технологий, поставщик аппаратного и программного обеспечения Hewlett-Packard около 5 лет назад перенесла свои производственные операции с побережья Китая вглубь континента. Компания находится в постоянном поиске эффективных маршрутов для перевозки своей продукции и проект «Новый Шелковый путь» является как раз тем выходом, который позволяет не только сократить время поставки, но и расходы на транспортировку.

Рассматривая коридор «Китай – Европа», арабская компания разрабатывает целую концепцию его работы, которая не только позволит сократить время, но и экономические расходы, требующиеся для доставки товаров на мировые рынки.

Маршрут от Баку до порта Актау по Каспийскому морю является основным из Европы в Азию и, по мнению управляющего директора DP World, принимаемые меры позволят ему в будущем иметь большое влияние на рынок и на регион в целом.

Пока же длительная работа, тщательный отбор и подготовка персонала, накопление необходимых знаний и навыков, организация коллективного труда для достижения высокой произ-

of the shipping industry and of the economy in whole all over the world after their opening', added the "DP World" Chief Manager.

Mr. Anil Singh, the Senior Vice-President and Managing Director of the "DP World" agreed with the words of the company's Chief, having noticed thereat that the present Kazakhstan's efforts oriented onto the development of a strategic facility – the Aktau sea port, - are targeted onto the development of the whole supply chain for cargo transportation over the 'East – West' route.

'The transit from China to the countries of Europe is a very important scope, and we will make our contribution into the development of the logistic chain from the "Khorgos – Eastern Gate" Special Economic Zone to the sea port of Aktau. The modernizing and refit of the port and its infrastructure will facilitate the development of the TRACECA transport corridor. Moreover, the proper actions being made and measures being taken, - will allow to open a cargo handling terminal at the port, to increase the export of metal products and the grain export to Iran and Europe, and in whole, will give the ample opportunities in a mid-term outlook', says Mr. Anil Singh.

The West China's manufacturing area continuously growing-up within the recent years, according to the Arabian party's assessments, - will allow by the year 2015 for the container transportations to achieve the extent in an amount of 20,000 TEU. So, for instance, - the "Hewlett-Packard" – a large American IT company and a manufacturer of the hard- and software, had relocated its production activities from coastal China depthwards the continent about 5 years ago. The company is still staying in a constant searching of the efficient routes for the transportation of its products, and "The New Silk Road" project is just the very way-out which allows not only to decrease the delivery period, but as well, the expenses for transportation.

Considering the 'China – Europe' corridor, the Arabian company is nowadays developing an integrated concept of its business, what will allow not only to decrease the time period, but as well, the economic expenses needed for the delivery of goods onto the world markets.

The route from Baku to the Aktau sea port over the Caspian Sea, - is a major one from Europe to Asia; and, on the "DP World" Managing Director's opinion, the measures being taken will allow it to have in future a great influence on the market and on the region in whole.

Я сравниваю проект «Новый Шелковый путь» с открытием Панамского или Суэцкого канала

I compare "The New Silk Road" project to the opening of the Panama, or Suez Canals

водительности мировой компетенции – главная задача для развития порта Актау. Ключевые компетенции в области управления морском портом создадутся за счет консультации опытных и профессиональных специалистов DP World, которые должны создать базу знаний и пласт для качественного и эффективного управления им.

Недаром ОАЭ ассоциируются у всех с лучшими техническими достижениями, внедрением новейших инноваций, которые вкуче с опытом работы компании DP World, как мы надеемся, сформулируют уникальную компетенцию в морском порту, учитывающую реалии Казахстана и всей Центральной Азии.

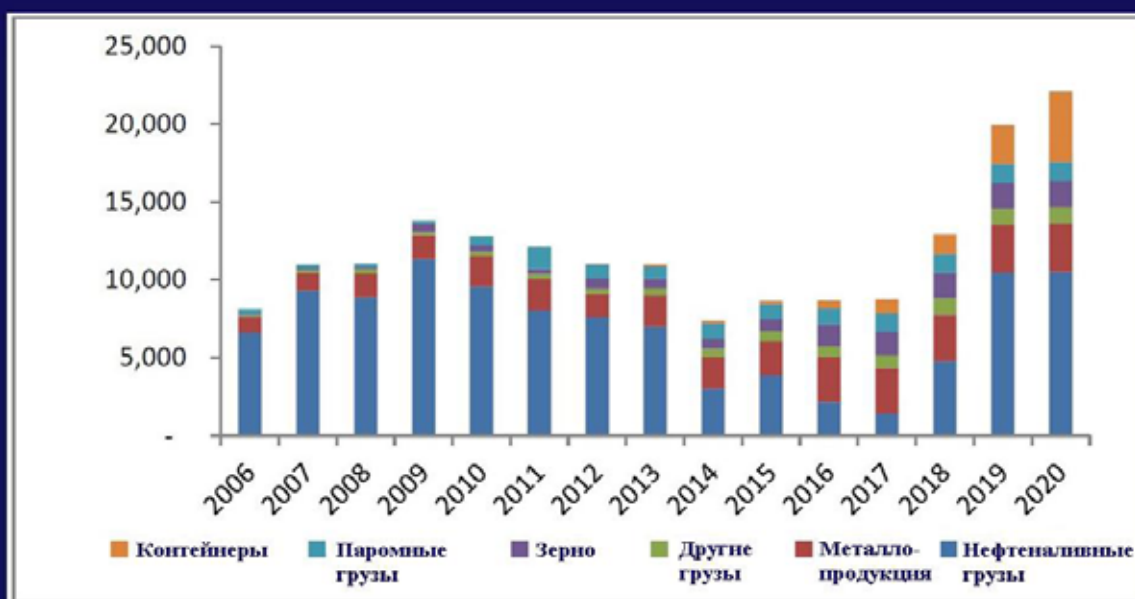
But right nowadays, a continuous work, a careful selection and training of the personnel, an arrangement of a team work in order to achieve an extent of high efficiency and global competency, - are the main objectives as-for the development of the Aktau sea port. The key scopes of functions in the field of the sea port management and administering, will be formed due to the consultations of the experienced and professional experts of the "DP World", who have to create a basement of knowledge and a background for its qualified and efficient management.

Not without reason, the UAE elicit from everybody the associations with the best engineering achievements, with the introducing of the most up-to-date innovations, which, together with the "DP World" company's operational experience, will form, as we hope, - a unique scope of functions in our sea port, taking into consideration the realities of Kazakhstan and of Central Asia in whole. 🇰🇪



DP WORLD

Показатели порта Актау (в тоннах)



АЭРОПОРТЫ

НЕ ИМЕЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫШАТЬ СВОЮ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ

Международный аэропорт Астаны – один из наиболее динамично развивающихся в Казахстане и СНГ. Ежегодно показатели количества обслуженных рейсов, пассажирооборота и обработанного груза увеличиваются в среднем на 13%. Рост пассажиропотока в 2013 году по отношению к соответствующему периоду 2012 года составил 15%. О текущем развитии воздушной гавани столицы нам рассказал президент АО «Международный аэропорт Астана» Кайрат ЖАУХАНОВ.

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ

<30



– Кайрат Кенесбекович, расскажите, пожалуйста, о нынешнем состоянии дел в компании. Какие изменения произошли в последнее время?

– Сегодня наш аэропорт выполняет в среднем 120 рейсов в сутки, обслуживает 5000 пассажиров в день, регулярные рейсы в 11 государств мира, по 19 международным направлениям, задействовано 15 авиакомпаний. Аэропорт Астаны постоянно развивается. Мы ведем работу по улучшению инфраструктуры, недавно был произведен ремонт искусственных покрытий перрона площадью 57 тыс. кв. м. Открываются новые рейсы, в том числе в Пекин и Лондон, увеличивается частота существующих полетов.

С целью усовершенствования системы безопасности в марте 2013 года была завершена модернизация системы видеонаблюдения аэропорта. Центр оперативного управления был полностью заменен на современные цифровые системы видеонаблюдения и контроля. Речь идет о непрерывности контроля охраняемых территорий в любое время суток, выявлении движения в контролируемых зонах, автоматическом распознавании, сравнении регистрируемой информации с архивом и так далее.

Кроме того, в прошлом году было осуществлено внедрение автоматизированной системы парковочных мест. Она предназначена для организации автоматизированного контроля въезда и выезда транспортных средств на автомобильной стоянке и автоматизации расчетов за пользование парковочными услугами.



— Удалось ли достичь намеченных показателей в 2013 году?

— За 10 месяцев 2013 года аэропортом обслужено 2 187 996 пассажиров. Рост по отношению к прошлому году составил 15%. Обработано 6 309 тонн груза и почты.

Аэропорт Астаны сохраняет положительную тенденцию роста также по показателям количества обслуженных рейсов. За 10 месяцев 2013 года обслужено 16 374 самолето-вылетов, что по сравнению с соответствующим периодом прошлого года больше на 17%. Подобный стабильный рост производственных показателей свидетельствует об увеличении спроса населения на авиаперевозки, особенно в международных направлениях. Аэропорт планирует обслужить к концу текущего года 2 700 000 пассажиров.

— В СМИ появлялась информация о том, что аэропорт Астаны планирует проведение работ по расширению грузового терминала. Сделано ли сегодня что-либо в данном направлении?

— Обслуживание грузоперевозок играет значительную роль в деятельности столичного аэропорта. Ведь мы стремимся стать не только пассажирским, но и грузовым хабом. В рамках подготовки к проведению международной выставки «ЭКСПО-2017» аэропортом ведется работа по разработке технико-экономического обоснования «Реконструкция пассажирского терминала АО «Международный аэропорт Астана», в рамках которой предусмотрено расширение грузового терминала. Планируется возведение двух дополнительных модулей в нем для обслуживания почты и грузов.

— Для того, чтобы не отставать от мировых тенденций в области авиаперевозок, **сегодня необходимы активные действия в направлении развития отечественной транспортной отрасли.** К примеру, планируется ли в аэропорту Астана внедрение технологии

E-freight — грузового аналога электронного билета, когда груз проходит растаможку, еще находясь в воздухе?

— Мы постоянно наблюдаем за развитием мировых тенденций, занимаемся изучением новшеств и их внедрением. И, конечно, одним из них является система «e-freight» для осуществления грузовых авиаперевозок. Аэропорт Астаны планирует внедрение данной системы в перспективе. Переход на электронные технологии должен снизить издержки и сократить время перевозки, при этом произойдет повышение пунктуальности, качества услуг и информированности заказчиков. В результате внедрения программы «e-freight» должны повыситься эффективность и качество контроля.

К слову о технологиях, **в Международном аэропорту Астаны запланировано размещение стоек саморегистрации пассажиров, которые позволят им самостоятельно зарегистрироваться на рейсы, получить посадочный талон и освободят от необходимости ожидания в очереди.**

— Какие ещё меры принимаются сегодня АО «Международный аэропорт Астана» с целью улучшения сервиса для пассажиров?

— Аэропорт Астаны обеспечивает 30% от всего объема пассажирских перевозок гражданской авиации Республики Казахстан. От качества предоставляемых услуг зависит дальнейшее развитие отрасли и формирование положительного облика города. Столичный аэропорт делает все возможное для улучшения сервиса, предоставляемого гостям и пассажирам. С целью создания более комфортных условий в текущем году был произведен ремонт VIP-зала международных вылетов. Доступность общественного транспорта и такси также играет немаловажную роль в удовлетворенности потребителя. В город

курсируют автобусы, а такси доступно круглосуточно.

Большое внимание уделяется пассажирам с ограниченными возможностями. В текущем году были приняты агенты для обслуживания данной категории клиентов. Также выделены специальные места в зале ожидания, а туалеты оборудованы кнопкой вызова медицинского работника.

Одно из важнейших направлений улучшения обслуживания авиапассажиров — сокращение времени задержек прибывающих в аэропорт и улетающих из него авиарейсов. Согласно статистическим данным за 2013 год, при увеличении регулярности полетов отмечено снижение количества задержек по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2%.

В штате аэропорта имеется отдел управления системой менеджмента качества, который занимается мониторингом качества обслуживания воздушной гавани. На регулярной основе в службах аэропорта проводится аудит качества.

Взаимодействие с потребителями осуществляется посредством ящиков и книги для жалоб и предложений, обратной связи на официальном сайте аэропорта. По результатам проводимого соцопроса среди пассажиров аэропорта было отмечено, что качество предоставляемых авиапредприятием услуг улучшилось. Это стало возможным благодаря тесному сотрудничеству авиапредприятия с клиентами аэропорта.

— Учитывая сложные финансово-экономические показатели большинства аэропортов страны, большой трудностью для них является уплата налога на имущество. Как, по Вашему мнению, можно реабилитировать данные объекты?

— В настоящее время из-за капиталоемкости республиканских аэропортов существует проблема убыточности модернизированных аэропортов. Дорогостоящая инфраструктура влечет за собой сопутствующие затраты, такие, как налог на имущество, выплата обязательств по долгосрочным займам (как правило, это между-

народные финансовые организации, при этом возникают расходы еще и по курсовой разнице), высокие амортизационные отчисления.

Для улучшения финансовых результатов аэропортов необходимо проведение мероприятий в комплексе, таких, как фискальная политика по снижению налогового бремени для аэропортов, привлечение в Казахстан иностранных перевозчиков и другое. Налоговая реформа должна предусматривать, с одной стороны, снижение налоговой нагрузки и решение некоторых проблемных вопросов, таких, как, например, ликвидация барьеров, препятствующих развитию инвестиций, а с другой стороны, — большую «прозрачность» налогоплательщиков для государства, улучшение налогового администрирования и сужение возможностей для уклонения от налогообложения.


— Какие главные проблемы Вы могли бы выделить в отечественной аэропортовой деятельности?

— **Первая** — это налог на имущество (влияние на финансовый результат), о котором я уже упомянул.

Вторая — это нахождение аэропортов в реестре субъектов естественной монополии. Вследствие ограничений, возникающих у аэропортов как субъектов естественной монополии, с одной стороны, и в условиях жесткой международной конкуренции, с другой стороны, аэропорты не имеют возможности развиваться и повышать свою рентабельность. Кроме того, для подачи заявки на повышение тарифов на регулируемые услуги аэропортам необходимо пройти чрезмерно усложненные процедуры. Длительность процедуры утверждения приводит к потере актуальности данных документов, что вынуждает к их разработке на новый период и, соответственно, к упущенной выгоде и убыточности услуг.

Третья — это высокая стоимость авиатоплива, которая негативно сказывается на конкурентоспособности казахстанских аэропортов. Стоимость топлива входит в пакет аэропортовых услуг и, в конечном итоге, влияет на принятие решения авиакомпаниями на пролеты через казахстанские аэропорты. Для решения этого вопроса требуется прямая поставка в аэропорты авиатоплива непосредственно от производителей нефтепродуктов.

— Резюмируя сказанное, могли бы Вы рассказать нам о планах аэропорта на ближайшее будущее?

— Как вы знаете, аэропорт готовится к встрече гостей международной специализированной выставки «ЭКСПО-2017». В соответствии с планом мероприятий по подготовке аэропорта Астаны к выставке, ввиду прогнозируемого роста пассажиропотока, предусмотрена реконструкция пассажирского терминала. В рамках этого же проекта планируется строительство здания цеха бортового питания (**увеличение с 4 000 комплектов до 10 000 в сутки**), реконструкция ВПП, капитальный ремонт перрона, расширение грузового терминала, закуп спецтехники, реконструкция системы централизованной заправки ВС, реконструкция инженерных сетей. Указанные мероприятия направлены на улучшение инфраструктуры аэропорта с целью удовлетворения потребностей пассажиров и авиакомпаний — клиентов столичного аэропорта. Перспективным планом развития предусмотрено превращение аэропорта Астаны в крупнейший транспортный международный узел, через который будут проходить как пассажирские, так и грузовые авиaperевозки. 

The Airports Have No Possibility to Increase Their Cost-Effectiveness

text: Dauren MOLDAKHMETOV

The international airport of Astana is one of the most dynamically-developing airports in Kazakhstan and the CIS. Annually, the indicators of the quantity of the flights serviced, of the passenger handling, and of the number of the cargos handled, - increase in average by 13 %. The growth in passenger flow amounted in the year 2013 to 15 % as against the corresponding period of the year 2012. Mr. Kairat ZHAUKHANOV, the President of the "Astana International Airport" JSC, - has narrated us about the current development of the capital city's 'air fleet harbor'.

— Respected KairatKenesbekovich, would You tell us, please, about the actual state of business in the company? What changes have occurred for the recent time?

— **Nowadays, our airport carries on averagely 120 flights per every 24 hours, services 5,000 passengers daily, arranges the regular flights into 11 countries of the world in the 19 international directions, which are carried out by 15 airline companies.** The Astana airport is developed constantly. We perform the works on the improvement of infrastructure; recently, there was made the resurfacing of the artificial pavements of the apron's runway on the area with total square of 57 thousand square meters. The new flights are arranged, including those to Beijing and London; the frequency of the available flights is increased.

With purpose of the improving of the security system, there was completed a retrofitting of the airport's video-surveillance system on March, 2013. The operations control center was fully replaced with the up-to-date digital video-surveillance and control systems. The matter is hereon in the continuousness of the monitoring of the secured premises within the areas being surveyed, in the automatic recognition and correlation of the data being registered with the data store, and so on.

Besides, there was carried on an introducing of the parking space automated system last year. It is intended for the arranging of the automated control for entrance and departure of the vehicles onto/from the parking area, and as well for the automation of the calculations related to the using of the parking services.

— Have You succeeded to reach the planned indicators in 2013?

— **For the period of 10 months 2013, - the airport has serviced the 2,187,996 passengers. The growth as against the last year has amounted to 15 %. There have been handled 6,309 tons of goods and postal items.**

The airport of Astana preserves a positive trend to the growth as well in the indicators of quantity of the flights serviced. For the period of 10 months 2013, there have been serviced 16,374 sorties, what is more by 17 % as against the corresponding period last year. Such a stable growth in the performance indicators witnesses about the increase in demand of population for air transportations, particularly, in the international directions. The airport is planning nowadays to have serviced the 2,700,000 passengers by the end of this year.



– There appeared an information in mass-media that the Astana airport is planning to perform the works on the enlarging of the cargo terminal. Has it already been done anything in this scope?

– The servicing of the cargo transportations plays a significant role in the business activity of the capital city's airport. For, **we are being in an effort to become not only a hub for passengers, but a cargo-handling hub as well.** Within the framework of the proper arrangements for holding the 'EXPO-2017' international exhibition, - our airport is working nowadays over the elaboration of a Feasibility Study titled "The 'Astana International Airport' JSC's Passenger Terminal Retrofitting", wherein an enlargement of the cargo terminal is as well provided. It is planned an erection of the two additional modules therein for servicing of postal items and goods.

– In order not to be in arrears of the global trends in the field of air transportations, - the proper active actions and measurements are necessary nowadays within the scope of the national transport industry development. For instance, is it being planned to introduce the 'e-freight' technology – an analogue of the e-ticket in terms of the cargos, - in the Astana airport; that is, when a cargo passing a customs clearance still staying in-flight?

– We are continuously overseeing the development of the global trends, going in-for studying of the innovations and in-for their introducing. And certainly, the 'e-freight' system is one of such innovations for carrying on the air transportations of cargos. Looking forward, the airport of Astana is planning to introduce this system. The change-over to the electronic technologies must reduce the expenses and the time period for transportation; thereat, there will occur an increase in the punctuality, as well as in the quality of services and in the providing of

necessary information to the customers of services. As a result of introducing of the 'e-freight' system, - the efficiency and quality of control also must increase.

By the way, concerning the technologies: there has been planned a setting of the automated check-in counters for the self-registration of passengers, what will allow them to get registered themselves for the flights and to receive the boarding card, and will release the passengers from the necessity of waiting in a queue.

– What else among the various measurements and arrangements are being taken or made nowadays by the 'Astana International Airport' JSC for the improvement of service for the passengers?

– **The airport of Astana ensures 30 % of the total volume of passenger transportations in the civilian aviation of the Republic of Kazakhstan.** The further development of the industry, as well as the forming of our city's positive image, - depend on the quality of the services being provided. The capital city's airport does everything what is possible for the improvement of the servicing being provided to the airport's guests and passengers. With purpose of creating the more comfortable conditions, - there was made a renovating of premises of the VIP-lounge for international flights this year. The availability of public transport and taxi also plays a rather important role as-for the meeting of the demands of the consumer of services. The buses regularly course towards the city from the airport, and the taxi-transporters are available day-and-night.

A great attention is paid for the passengers with reduced mobility. In this year, there were hired the agents for servicing such

category of the service customers. Also, there were equipped the special spaces in the lounge, and the public conveniences were fitted with buttons for calling a health care professional.

One of the most important scopes as-for the improvement of servicing the air transport's passengers, - is the reducing of the time of delays for the air-flights arriving to and departing from the airport. **According to the statistic data for the year 2013, - at an increase in the regularity of flights, there was noticed a decrease in the number of delays as against the same period of last year by 2 %.**

The airport's staff comprises as well a department for administering the quality management system, which holds the monitoring of the service quality of our 'air fleet harbor'. On a regular basis, - there is arranged the quality review at the airport services.

The interaction with the consumers is carried on by installing the special boxes at the airport for collecting the various written appeals, complaints and suggestions, as well as via the request book and via the feedback communication on the airport's official site. According to the results of the opinion poll hold among the airport's passengers, there was noticed that the quality of the services being provided by our aviation enterprise, - has been improved. It became possible due to the close partnership between our enterprise and the airport's customers.

– Considering to the difficulties as-for the financial and economic indicators of the majority of the country's airports, - the payment of property tax is a great hardship for them. As to Your opinion, how is possible to rehabilitate such the facilities thereupon?

– Presently, there exists a problem of non-profitableness of the retrofitted airports due to the capital intensity of the airports of our republic. The expensive infrastructure results in the associated costs, such as the property tax, the payments on the commitments related to the long-term loans (as a rule, these are mostly the

loans of the international financial institutions; thereat, there also occur the expenses related to the difference in rates of exchange), as well as the high depreciation allowances.

For improvement of the airports' financial results, it is necessary to make the proper arrangements and to take the proper measures as a whole; that is, to hold the fiscal policy on the reducing of the tax burden for airports, to attract the foreign carriers, and others. The reforming of taxation must provide, from the one hand, a decrease in the tax loading and a solving of some problematic issues, such as, for example, the elimination of the barriers impeding the investment development; and on the other hand, must provide a large extent of 'transparency' from the part of the taxpayers toward the government; as well as an improvement in the tax administering, and a narrowing of the possibilities for the tax evasion or avoidance.



<34

– What the key issues could You emphasize in our domestic airports' operations?


– **First**, such difficult issue as the property tax (and its influence on the financial results) which has already been mentioned.

Thesecondissue, - isthestayingofthe airports in theregister of the entities of natural monopoly. That is, due to the restrictions occurring for the airports, on the one hand, as for the entities of natural monopoly, and thereat, besides, under the conditions of the severe international competition; but on the other hand, - the airports have no possibility to develop and to increase their cost-effectiveness. Moreover, it is necessary to get passed the extremely sophisticated procedures for the airports in order to make any application for increasing the tariff rates for the services being regulated by legislation. The duration time for the procedures of their approval, - results in a losing of actuality of such regulatory acts for the increasing, what leads to the necessity of the immediate elaboration of such new acts for a new period; and, subsequently, results in a lost profit and in a non-profitableness of the services.

The third issue, - is a high price for aviation fuel, which has a negative impact on the Kazakhstan airports' competitive ability. The price for fuel is included into the package of the airports' services, and, finally, influences the taking of decisions by the airline companies for arranging the passes via the Kazakhstan airports. For solving this issue, - there is needed a direct supply of the aviation fuel to the airports directly from the manufacturers of the petroleum products.

– Resumingall the said above, could You tell us, please, about the airport's plans for the nearest future?

– As You know, the airport is getting nowadays to be ready to meet the guests of the 'EXPO-2017' international specialized exhibition. In accordance with the Schedule of Measures on the arrangement of the Astana airport in order for its readiness for the period of holding the exhibition, due to the expected growth in the passenger flow, - it is provided a retrofitting of the passenger terminal. Alongside this, within the framework of such Development Plan, - it is scheduled the construction of a new building of the catering service production division for producing the in-flight meal for passengers (**increasing such production from 4,000 food packages up-to 10,000 food packages per natural day**); the retrofitting and renovation of the runway system; the overhaul and heavy resurfacing of the apron; the enlargement of cargo terminal; the purchasing of custom vehicles; the retrofitting of the centralized automated filling system for the airplanes; the rearrangement of the utility systems. Such the stated actions and measurements, - are intended for the improvement of the airport infrastructure with purpose of meeting the needs and demands of the passengers and airline companies – the capital city airport's customers.

The progressive plan for development provides a turning of the Astana airport to the largest international transportation hub via which the passenger, as well as the cargo transportations will pass. 

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ
text: Dauren MOLDAKHMETOV



'AsstrA'

РАСШИРЯЕТ ФИЛИАЛЬНУЮ СЕТЬ В КАЗАХСТАНЕ

Международный транспортно-логистический холдинг «AsstrA» в августе текущего года открыл представительство в Астане. Компания осуществляет международные грузоперевозки между странами ЕС, СНГ и Китаем, имеет филиалы в 11 странах мира. Об опыте работы на рынке логистических услуг мы побеседовали с генеральным директором «AsstrA Forwarding» Олегом ГЕРМАНОВИЧЕМ.

— Олег Викентьевич, что сегодня собой представляет компания «AsstrA»?

— «AsstrA» сегодня — это Международный холдинг, работающий на рынке логистических и транспортных услуг. Основной деятельностью компании является организация международных автомобильных перевозок, а также железнодорожных, морских и авиаперевозок. Наши конкурентными преимуществами являются: сеть офисов в Европе, широкий спектр услуг компании, отличное знание внешней среды и быстрая реакция на изменение конъюнктуры рынка, достаточно обширный клиентский портфель и портфель поставщиков, а также квалифицированный персонал.

— Довольны ли Вы показателями работы в 2013 году?

— В 2013 году мы поработали весьма неплохо. Продажи услуг компании выросли на 14%, объём перевезенных грузов — на 16%. Мы также увеличили свой клиентский портфель и расширили спектр услуг компании за счёт перевозки гене-

IS EXPANDING ITS BRANCH OFFICE NETWORK IN KAZAKHSTAN

'ASSTRA' IS EXPANDING ITS BRANCH OFFICE NETWORK IN KAZAKHSTAN

The 'AsstrA' international transport and logistics holding opened its representative office in Astana on August, this year. The company carries on the international cargo transportations between the countries of the EU, the CIS, and China; has its branch offices in 11 countries worldwide. We have talked with Mr. Oleg GERMANOVICH, the 'AsstrA Forwarding' company's General Director, - on the professional and operational experience of the company at the market of logistics services.

— Respected Oleg Vikentyevich, could You tell us, - what specifically is the 'AsstrA' company as itself right nowadays?

— 'AsstrA' nowadays, - is an international holding which operates on the market of logistics and transport services. The company's main activity is the arrangement of the international highway transportations, as well as of the railway, marine and air transportations. Our competitive advantages are as follows: a branch office network in Europe; a wide range of the company's services; a perfect knowledge of the external business environment and a rapid response to the changes of the market conditions and behavior; rather large customer portfolio and supply contractor portfolio; and also, a qualified professional staff.

— Are You satisfied with the operating results in the year 2013?

— We have been working, in deed, not badly in 2013. The sales of our company's services have





ральных грузов судами «река-море», помощи в таможенном оформлении грузов наших клиентов в России.

С 2013 года мы контролируем ряд показателей, который считаем ключевым в нашей деятельности. Ежедневно мы осуществляем мониторинги и ежемесячно проводим оценку уровня сервиса по основным КРП (прибытие на загрузку и разгрузку к установленному времени, минимизация страховых случаев). Благодаря пристальному вниманию со стороны руководства и плодотворной работе персонала, нам удалось улучшить показатели качества с 94 % до 97%. На мой взгляд, весьма неплохой результат, однако нам еще есть над чем поработать в будущем. С каждым годом требования наших клиентов к уровню сервиса становятся более жесткими.

— В связи с этим немаловажным делом является подбор кадров. Каков Ваш подход к данному вопросу?

— Конечно, для компании важно иметь прописанные бизнес-процессы, современную IT-систему по организации управления транспортным процессом и учёту, но всю работу делают люди. От опыта, знаний и навыков персонала зависит и качество работы компании, и её конкурентные преимущества на рынке. В 2013 году мы на 170% увеличили расходы, связанные с обучением персонала. На 1% уменьшили текучесть кадров и на 17% увеличили численность персонала в компании. Сейчас развитие персонала — это одна из важнейших задач.

— Компания имеет два представительства в Казахстане — в Алматы и Астане. Как представитель международного логистического бизнеса дайте оценку потенциала нашего региона?

— Казахстан находится в центре Евразии, благодаря чему обладает достаточным транзитным потенциалом, чтобы быть важным звеном трансконтинентального моста «Азия — Европа», по которому осуществляется доставка грузов из Китая в Казахстан, дальше через Россию в Европу. Также по территории Казахстана пролегал 5 международных транспортных коридоров: Южный, Среднеазиатский, северный коридор ТАЖМ, Север-Юг и ТРАСЕКА. Однако одним из главных проектов в этом направлении является автомагистраль «Западная Европа — Западный Китай» — международный транспортный коридор, являющийся наиболее коротким путем, обеспечивающим связь стран Центральной Азии с Европой, а также выход из стран Юго-Восточной Азии в Европу.

С точки зрения транзитного потенциала страны, объёмы транзита на сегодняшний день очень низкие. Потенциал Казахстана оценивается в более чем 2 млрд. долл. в год, тогда как сегодня республика реально получает около 800 млн долл. Это связано с тем, что существующая транспортная инфраструктура пока не в состоянии беспрепятственно обслужить и удовлетворить логистические потребности страны и объёмы транзита.

Во многих странах мира логистика является достаточно прибыльным сегментом экономики. На сегодняшний день транспортный рынок оценивается почти в 3 трлн. долл., что составляет 7% мирового ВВП. Во мно-

increased by 14 %, the volume of the cargos transported — by 16 %. Also, we have enlarged our customer portfolio and the range of the company's services due to the transportations of general cargos by vessels for 'river-sea' navigation and due to the assistance in the customs clearance of our Russian customers' cargos.

Since the year 2013, - we have been monitoring some indicators which we consider to be the key ones in our performance. Daily, we exercise the monitoring; and monthly, we make an evaluation of our service level by the main KPIs (such as the arrival for loading at the fixed time, the arrival for unloading at the fixed time, and the minimizing of the insured events). Due to the focused attention from the management, and due to the staff's fruitful work, - we have succeeded to improve the quality indicators from 94 % to 97 %. As for me, the result is really non-bad; however, we still have something to be worked-over by us in future. From year to year, the demands of our customers as-for the service level become still more and more strict.

— Hereupon, the selection of staff is a rather important issue, as well. What is your approach thereto?

— Of course, it is very important for the company to have the prescribed business-processes, an up-to-date IT-system for the arrangement of the transportation process management and for the accounting; but anyway, - all the work is done by people. The company's operational quality, as well as its competitive advantages at the market, - also depend on the staff's experience, knowledge and skills. In 2013, we increased the expenses related to the staff's training, - by 170 %. We decreased the personnel lapse factor by 1 %, and increased the company's staff number by 17 %. Presently, the staff development is one of our most important objectives.

— The company has two representative offices in Kazakhstan, - that is, in Almaty and in Astana. Please, would You make an assessment of our region's potential as an expert in the field of international logistics business?

— Kazakhstan is positioned in the center of Eurasia due to what it has a sufficient transit potential in order to become an important segment of the 'Asia — Europe' transcontinental bridge over which the goods delivery from China to Kazakhstan and, afterwards, via Russia to Europe is carried on. Also, the 5 international transport corridors run over the Kazakhstan's territory, such as: the South, the Central Asian, the Trans-Asian Railway (the TAR), the North — South, and the TRACECA. However, the 'West Europe — West China' Speed Highway is one of the major projects within such scope, - since it is the shortest way ensuring the communication between the Central Asia's countries and Europe, as well as the way-out from the South-East Asia's countries to Europe.

In terms of the country's transit potential, the transit volumes are very low as of today. The Kazakhstan's potential is evaluated in more than 2 billion dollars annually, while nowadays, the republic really obtains about 800 million dollars. It is caused thereby that the existent transport infrastructure presently is not capable to get serviced and get met freely the country's logistic needs and the volumes of transit.

The logistics is a rather profitable economic segment in many countries of the world. Presently, the transport market is evaluated almost in 3 trillion dollars,

гих развитых странах на долю транспортной логистики приходится до 14% от всего ВВП. Например, в Германии этот показатель достигает 13%, а в Ирландии доходит до 14,2%. В Казахстане же этот показатель равен 7-8%.

Для развития транзитного потенциала необходимо формировать современные и очень эффективные транспортные системы логистики, то есть совершенствовать транспортно-логистические схемы для всех видов транспорта, создавая возможности предоставления широкого спектра услуг путем автоматизации производственных процессов и внедрения современных технологий, что предполагает также установление конкурентоспособных тарифов и качественный сервис. Именно системность этих факторов позволит максимально эффективно использовать транспортные коридоры Казахстана.

По моему мнению, Правительство Казахстана делает правильные шаги в этом направлении. Государство планирует до 2020 года инвестировать в транспортную инфраструктуру до 28 млрд. долл. Благодаря столь амбициозным планам и капиталовложениям у Казахстана появилась реальная возможность превратить транзитный потенциал страны в один из прибыльных сегментов своей экономики.

— Какая цель сегодня стоит перед астанинским представительством «AsstrA»?

— В Казахстане с 2006 года успешно функционирует филиал в городе Алматы. Однако, учитывая потенциал региона, было принято решение об открытии еще одного представительства. Главным основанием открытия послужила предстоящая Международная всемирная выставка «Экспо-2017», для которой Казахстан уже предложил тематическое название «Энергия будущего». Одна из стратегических целей нашей компании — географическая экспансия. Нам также интересны инвестиционные проекты, связанные с этой масштабной выставкой и развитием столичной инфраструктуры.

Открытие представительского офиса дает возможность принимать участие не только в подготовке инфраструктуры для «ЭКСПО-2017», но и в инвестиционных проектах региона. На мой взгляд, здесь заложен потенциал для роста объема перевозок «AsstrAAlmaty» и в целом холдинга «AsstrA».

Как поставщик транспортных услуг наш холдинг обладает определенными преимуществами. Прежде всего, это огромный опыт в области грузоперевозок, скоординированное взаимодействие с другими филиалами, качественный сервис, в том же числе и комплексная поставка. Все это позволяет нам конкурировать с местными и другими представленными в регионе компаниями.

В пользу открытия офиса холдинга «AsstrA» в Астане можно отметить выгодное географическое положение города и, самое главное, его статус. Астана входит в число самых быстроразвивающихся и инвестиционно привлекательных городов Казахстана. И для «AsstrA» существует потенциальная возможность участвовать в развитии инвестиционных проектов столицы.

Резюмируя вышесказанное, могу сказать, что развитие транспортной инфраструктуры Казахстана и возможности холдинга «AsstrA» в совокупности позволят более активно участвовать в формировании грузопотоков региона. Нам удалось добиться 30% роста продаж услуг в Казахстане. Мы не планируем останавливаться на этом, так как видим в регионе потенциал для нашей компании.

Мы рассчитываем на ежегодный рост бизнеса и гармоничное развитие как за счёт географической экспансии и расширения спектра услуг,

what makes 7 % of the global GDP. In many developed countries, the share of transport logistics amounts to 14 % of the total GDP. For instance, such indicator reaches 13 % in Germany, and runs up to 14.2 % in Ireland. Meanwhile, such indicator amounts to 7-8 % in Kazakhstan.

For the development of transit potential, - it is necessary to establish the actual and very efficient logistics transport systems, that is, to improve the transport and logistic schemes for all the transports, thereat creating the opportunities for the providing of a wide range of services by means of the automation of operational processes and by means of the introducing of up-to-date technologies, what also assumes the fixing of the competitive rates and tariffs and a quality service. Namely, the consistency of these factors will allow to use the transport corridors of Kazakhstan at most efficiently.

To my opinion, the Government of Kazakhstan makes the right steps in this direction. The government is planning to get made investments into the transport infrastructure in an amount of up-to 28 billion dollars by the year 2020. Due to such ambitious plans and the vested capitals, - Kazakhstan has got a real opportunity to turn the country's transit potential to one of the profitable segments of its economy.

— What objective is stated for the Astana representative office of 'AsstrA' nowadays?

— In Kazakhstan, - the branch office in Almaty city has been successfully operating since the year 2006 till present. However, taking into consideration the region's potential, - there was taken a decision on the opening of another representative office. The forthcoming 'EXPO-2017' global international exhibition for which Kazakhstan has just proposed a topical appellation such as "The Energy of Future", - served as the main background thereof. The geographical expansion is one of our company's strategic goals. We are also interested in the investment projects related to this large-scale exhibition and to the capital city's infrastructure development.

The opening of the representative office gives an opportunity to participate not only in the arrangement of infrastructure for the 'EXPO-2017', but as well in the region's investment projects. As for me, there is a great potential laid-down herein, - as-for the growth in the transportation volume of the 'AsstrA Almaty', and in whole, of the 'AsstrA' holding.

As a provider of transport services, our holding has some certain advantages. First of all, it is a huge experience in the field of cargo transportations, a coordinated interaction with other branch offices, a high-quality service, including the packaged supply. All these allow us to compete with local, and other companies present in the region.

In favor of the opening of the 'AsstrA' holding's office in Astana, we might notice the city's favorable geographical location, and, most importantly, its status. Astana ranks among the most-rapidly developing and the most investment-attractive cities of Kazakhstan. And there is a potential opportunity for 'AsstrA' to participate in the development of the capital city's investment projects.

Resuming the said above, I'd like to notice that the Kazakhstan's transport infrastructure development in the aggregate with the 'AsstrA' holding's opportunities, - will allow to participate more extensively in the forming of the region's freight traffics. We succeeded to achieve the 30 % growth in service sales in Kazakhstan. We are not planning to stop hereat, as we see a potential for our company in the region.

We expect for the annual growth in business activity and for the harmonized development both due to the geographical expansion and enlargement of the service range, and due to the amalgamation and merger of the companies with purpose to join the top-ten of the largest European logistics companies.

так и за счёт слияния и поглощения компаний с целью войти в десятку крупнейших европейских логистических компаний.

— Сегодня одним из главных мировых рынков является Китай. В его направлении развивают свои транспортные коридоры и Россия, и Казахстан. В то же время обе страны объединяют усилия, к примеру, создавая ОТЛК. Как вы оцениваете возможности обеих стран?

— Дело хорошее! И возможности у обеих стран огромные. Уже многие годы участники рынка ожидают активных действий по модернизации пункта пропуска «Достык», а именно его материально-технических средств, и увеличения пропускной способности от своих государств. ОТЛК — это очередной шаг к увеличению объёмов поставки грузов по железной дороге из Китая. Ведь железнодорожный путь важен не только для стран ЕС, но и для стран — участников Таможенного союза.

ОТЛК — это альтернативный путь, который в состоянии изменить ситуацию на рынке грузоперевозок и значительно сократить время на доставку грузов из Китая, при условии слаженной работы и внедрения единой технологии, разработки единых стандартов и норм обслуживания грузов от границы Казахстана с Китаем до западной границы Беларуси.

Для реализации столь масштабного проекта, думаю, в первую очередь необходимо позаботиться об улучшении имеющейся железнодорожной инфраструктуры Казахстана, так как на железную дорогу ляжет большая нагрузка.

Как я уже говорил ранее, Казахстан планирует инвестировать в логистику и транспортную инфраструктуру около 28 млрд. долл. до 2020 года. Это позволит увеличить долю с 1 до 8% в транзитных перевозках грузов только из Китая в Европу через территорию Таможенного союза. Россия и Беларусь также будут инвестировать в логистику и транспортную инфраструктуру. Таким образом, существует потенциальная возможность совместными усилиями вывести ОТЛК на мировой уровень и представить как новый мировой опыт в сфере ТЛУ, как СП на межгосударственном уровне.

Предварительная стоимость контейнерного бизнеса ОТЛК оценена в 3,54 млрд. долл., при этом планируется, что его чистая прибыль к 2020 г. составит \$1 млрд. Главный вопрос — когда ОТЛК начнет полноценно работать.

— Presently, China is one of the major global markets. Both Russia and Kazakhstan develop their transport corridors in its direction. Meanwhile, both the countries join together their efforts, establishing the Associated Transport and Logistics Company. How do you appreciate the both countries' opportunities?

— It is a good deal! And both countries have the huge opportunities. The market participants have been expecting from their states' governments already for many years for any active measurements and actions on the upgrading of the 'Dostyk' border entry point, and specifically, on the refit of its facilities, equipment and other resources, and subsequently, on the increasing of its throughput and crossing capacities. The ATLC, - is another step towards the increasing of the volumes of cargo deliveries by railway from China. For the railway route is important not only for the EU countries, but as well for the countries — participants of the Customs Union.

The ATLC, - is an alternative route which is capable to get changed the cargo transportation market situation and considerably to reduce the period of time for delivery of cargos from China, upon condition of a well-coordinated work and of an introducing of an integrated process, as well as of a development of the common codes, standards and regulations for the servicing of cargos within the area from the Kazakhstan's state border-line with China to the western state border-line of Belarus.

For execution of such a large-scale project, - I think, first of all, it is necessary to take care of the improvement of the Kazakhstan's available railway infrastructure, since a high load will be laid upon the railways.

As I had already mentioned earlier, - Kazakhstan is planning to have invested into the logistics and transport infrastructure about 28 billion dollars by the year 2020. It will allow to get increased the share in the transit cargo transportations only from China to Europe via the Customs Union area, - from 1% to 8%. Russia and Belarus will also make investments into the logistics and transport infrastructure. Thus, there exists a potential opportunity, with the joint efforts, - to propel the ATLC to the global level and to present it as a new global experience in the field of the Transport and Logistics Management, as a joint venture at the inter-state level.

The initial cost of the ATLC's container business was evaluated in 3.54 billion dollars; thereat, it is planned that its net profit will get amounted by the year 2020, - to \$1 billion. The main issue is thereon when will the ATLC get started to operate completely.

В 2013 году мы на 170% увеличили расходы, связанные с обучением персонала

In 2013, we increased the expenses related to the staff's training, - by 170 %

текст: Мария ЮРЬЕВА
text: Mariya Yuryeva



Ситуация вокруг изменения условий применения книжек МДП на территории России в последние месяцы заставила изрядно понервничать отечественные транспортные компании. Сообщения на официальном сайте российской гарантирующей организации по данной процедуре – АСМАП – напоминали сводки военных действий. Невольно одной из главных жертв межведомственных распри северного соседа стали казахстанские автоперевозчики.

39>

КНИЖКИ РАЗДОРА



Республика Казахстан присоединилась к Конвенции МДП в 1995 году. В соответствии с документом, в каждой стране должно быть объединение, обеспечивающее выдачу книжек МДП и выступающее гарантом при перемещении грузов по данной процедуре. В Казахстане таким гарантом выступает КазАТО, в России — АСМАП.

Федеральная таможенная служба России приняла решение о прекращении договорных отношений с АСМАП с 1 декабря 2013 года. Формальным поводом этому послужило невыполнение ассоциацией взятых на себя обязательств по оплате таможенных платежей. Как «Транс-LOGISTICS Казахстан» сообщили в пресс-службе ведомства, сумма задолженности, образовавшейся в связи с нарушением процедуры МДП, превысила 20 млрд. рублей и составляла 41% от общей суммы задолженности участников внешнеэкономической деятельности перед таможенными органами. АСМАП, в свою очередь, оспаривала обвинения в свой адрес, заявляя об ущемлении интересов автоперевозчиков.

В качестве альтернативного варианта предлагалось обеспечивать уплату таможенных пошлин, налогов любым из способов, предусмотренных таможенным законодательством ТС, — денежными средствами, банковской гарантией, поручительством или залогом имущества.

Казахстанские автоперевозчики были вынуждены при транзите товаров по территории России приобретать страховые полисы в коммерческих объединениях. Для этих целей ФТС РФ заключила договоры - поручительства с коммерческими объединениями о предоставлении им права выступать в качестве гарантирующих организаций при транзите грузов по территории России. Речь идет о «Страховой компании «Арсеналь», ООО «Адал», ООО «Таможенная карта» и так

далее. К слову, АСМАП указывала на ряд юридических нестыковок при работе с некоторыми из этих организаций.

Чем ближе была злополучная дата — 1 декабря — тем напряженнее становилась обстановка. Ситуация вышла не только за рамки отрасли, но и стала достоянием общественности далеко за пределами Таможенного союза. На женевской сессии Генеральной Ассамблеи Международного союза


автомобильного транспорта (МСАТ-IRU) кризис системы МДП в Российской Федерации стал главной темой повестки дня. В самой России при поддержке профсоюзных организаций состоялись митинги работников автотранспортной отрасли.

Всеми возможными способами — и в СМИ, и на трибунах конференций, и письменными обращениями в государственные органы России и Казахстана, — защищала интересы своих подопечных и КазАТО. В частности, в письме в Национальную палату предпринимателей Казахстана подробно излагались дискриминационные меры по отношению к казахстанским автотранспортным компаниям. В свою очередь, НПП РК обратилась с официальной просьбой к первому заместителю премьер-министра страны Б.А. Сагитбаеву о проведении консультации с Евразийской экономической комиссией, а также с таможенными органами Российской Федерации о создании условий, исключающих необходимость выставления нескольких видов обеспечения при транзите казахстанских грузов через территорию России.

Много вопросов у бизнеса вызывала позиция ЕЭК по поводу сложившейся ситуации. Был подготовлен документ, в котором отмечалось, что меры по транзитным перевозкам, затрагивающие интересы государств-членов Таможенного союза, должны приниматься после соответствующих консультаций с участием уполномоченных органов каждой из сторон. Однако данное заявление имело статус рекомендации, что не позволяло в полной мере использовать его в качестве рычага давления.

26 ноября на правительственном совещании под председательством первого заместителя премьер-министра И.И.Шувалова с участием всех заинтересованных служб, наконец-то дело сдвинулось с мертвой точки — доводы АСМАП были поддержаны. Спустя два дня ФТС России уведомило о переносе на 1 июля 2014 года срока расторжения договорных отношений с ассоциацией автоперевозчиков.

Казалось бы, вопрос исчерпан, но вкус победы сторонникам системы МДП изрядно подпортило сообщение, появившееся на официальном сайте Федеральной таможенной службы России уже 2 декабря. Несокрушимые таможенники информировали о следующем: «С 1 декабря 2013 г. организация прохождения грузовыми транспортными средствами автомобильных пунктов пропуска на российской границе осуществляется в соответствии с порядком, действовавшим на 29 ноября 2013 г. На 29 ноября 2013 г. при оформлении транзита книжки МДП не применялись в качестве обеспечения в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза в таможенных органах Центрального, Южного, Северо-Кавказского, Приволжского, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, в Домодедовской, Шереметьевской и Внуковской таможнях, а также в Псковской, Себежской и Кингисеппской таможнях Северо-Западного таможенного управления. Применение книжек МДП в качестве обеспечения возможно при транзите товаров, ввозимых в регионах деятельности Выборгской, Карельской и Мурманской таможен Северо-Западного таможенного управления».

Вывод напрашивается один: провозглашенное стремление об устранении всех имеющихся барьеров в рамках Таможенного союза на практике реализуется с большим трудом. Казахстанским автооператорам пришлось в этом убедиться воочию. 

Что такое МДП?

«МДП» (Международные дорожные перевозки) — международная система транзита, основанная на Конвенции ООН, действующей на мировом уровне в партнерстве между государственным и частным сектором. На протяжении более 60 лет система МДП упрощает и обеспечивает безопасность торговли и международных дорожных перевозок, позволяя транспортным средствам и грузовым контейнерам, несущим таможенные пломбы, пересекать страны в режиме транзита без проверок на границе



The situation having arisen for the recent months in relation to the changing of the conditions and provisions as-for the applying of the TIR carnets on the territory of Russia, - has made our national companies to get rattled pretty well. The messages on the official site of the Association of the International Automobile Transporters (the 'AsMAP') - the Russian guaranteeing organization in terms of such international procedure, - have been recalling something like the summaries of military operations. And the Kazakhstan highway transporters involuntarily became one of the mostly-suffered victims of our northern neighbor's inter-institutional dissensions.

CARNETS OF DISCORD



<42

The situation having arisen for the recent months in relation to the changing of the conditions and provisions as-for the applying of the TIR carnets on the territory of Russia, - has made our national companies to get rattled pretty well. The messages on the official site of the Association of the International Automobile Transporters (the 'AsMAP') – the Russian guaranteeing organization in terms of such international procedure, - have been recalling something like the summaries of military operations. And the Kazakhstan highway transporters involuntarily became one of the mostly-suffered victims of our northern neighbor's inter-institutional dissensions.

The Republic of Kazakhstan joined the TIR Convention in the year 1995, what enabled our national highway transporters to operate in the field of the international transit transportations, crossing the state border-lines without problems. According to the Convention, each country has to specify its own national association which provides the issuance of the TIR carnets and acts in the capacity of the guaranteeing organization at the moving of cargos under such procedure. In Kazakhstan, - such a guaranteeing organization is the 'KazATO' (the Association of the International Automobile Transporters of the Republic of Kazakhstan); and in Russia, - the aforesaid 'AsMAP'.

The Russia's Federal Customs Service (The 'FCS') passed a resolution on the termination of its respective contractual relations with the AsMAP since the 1st of December 2013. As an official excuse for this, - there served a non-fulfillment by the Russian Association of its commitments

undertaken as-for the settlement of the customs payments. The Press Office of this Russian federal governmental institution informed the 'Trans-LOGISTICS Kazakhstan' magazine that the total sum of the indebtedness having arisen due to the breach of the TIR applicable procedure, - has exceeded 20 billion Russian rubles and amounted to 41 % of the total sum of the indebtedness of the external economic activity participants to the customs authorities.

As an alternative variant, there was proposed to arrange the payments of the customs-related duties, fees, imposts and taxes in any way possible according to the customs legislation of the Customs Union, - that is, either by means of the money resources, or a bank guarantee, or a suretyship, or a pledge of property.

The AsMAP, in its turn, contested such accusations against it, having announced about the infringement of the automobile transporters' interests, including those of the Kazakhstan transporters. Unlike some our Customs Union's partners, such as, for instance, the Republic of Belarus, - we have no common border-lines with the European Union. Therefore, our national companies, in practice, remain the hostages of the arrangements and measurements being made and taken by the Russian FCS.

The Kazakhstan highway transporters had to acquire the insurance policies at the respective commercial associations when transiting the goods over the territory of Russia. In these terms, the FCS of the

Russian Federation has made the suretyship agreements with the certain commercial associations authorized thereunder to act in the capacity of the guaranteeing organizations at the transiting of cargos over the Russia's territory. These are such the companies engaged into this insurance, as follows: the "Arsenal Insurance Company", the "Adal" LLC, the "Tamozhennaya Karta" LLC, and others. By the way, the AsMAP used to denote several legal inconsistencies when working with some of these organizations.

Closer had been coming the ill-fated date – the 1st of December, still more and more stringent had been becoming the situation throughout this year. And such situation has come not only beyond the framework of the industry, but also has gone public far beyond the Customs Union. At the session of the General Assembly of the Automobile Transport International Union (MCAT-IRU), which took place in Geneva, - the crisis of the TIR system in the Russian Federation became the main topic of agenda. In Russia itself, there have been passed the public rallies of the automobile industry's employees at a support from the trade-union organizations.


The KazATO also have been defending the interests of its members and their employees in every possible ways, - by means of declarations in mass media, at the rostra of the conferences, as well as by means of the official appeals in written to the state bodies and authorities of Russia and Kazakhstan. Particularly, there were stated in details the discriminative measures taken in relation to the Kazakhstan's automobile transport companies, - in the respective letter to the National Entrepreneurs' Chamber of the Republic of Kazakhstan ('NEC RK'). In its turn, the NEC RK has appealed to Mr. B.A. Sagintaev, the First Deputy Prime Minister of our country, with an official request to hold the consultations with the Eurasian Economic Commission (EEC), as well as with the customs bodies of the Russian Federation, - on the establishing of the conditions eliminating the necessity of the presenting of several types of collateral when transiting the Kazakhstan's cargos via the territory of Russia.

The EEC's position concerning such the situation having arisen, - has raised a lot of questions among the business entities. There was developed an official document of the EEC wherein there was noticed that all the transit transportations-related measures affecting the interests of the Customs Union member states, - must be taken after the proper consultations with participation of the authorized state bodies of each party. However, such a declaration had a status of a recommendatory document, what did not allow to use it completely as a level of pressure.

On the 26th of November, at last, it set the wheels in motion at the governmental meeting under the chairmanship of the Mr. I.I. Shuvalov, the First Deputy Prime Minister of Russia, with participation of all the engaged state services; and the arguments of the AsMAP were supported. Two days later, the FCS of Russia notified on the extension of the date of termination of the contractual relations with the transporters' association onto the 1st of July 2014.

The matter of such issue seemed to be settled, but the TIR system followers' taste of victory has been pretty well spoiled by the message

getting appeared on the official site of the Federal Customs Service of Russia just on the 2nd of December. The insuperable customs officials have notified therein on the following: "Since December 1, 2013, - the arrangement of passing by the load-carrying motor vehicles through the automobile border-crossing points at the state border-line of Russia, - is executed under the official procedure being in effect as of the 29th of November 2013. At the clearance of transit, as of the 29th of November 2013, - the TIR carnets were not applied as a collateral in respect to the goods being imported onto the Customs Union's territory at the customs authorities of the following Federal Districts, such as: Central, Southern, North Caucasian, Volga, Ural, Siberian and Far Eastern, as well as at the Domodedovo, Sheremetyevo and Vnukovo Customs Offices, and at the Pskov, Sebezh and Kingisepp Customs Offices of the Northern-Western Customs Administration. The applying of the TIR carnets as a collateral is permissible at the transiting of goods being imported in the territorial jurisdictions of the Vyborg, Karelian and Murmansk Customs Offices of the Northern-Western Customs Administration".

So, it is hard to escape only one conclusion: the declared aspiration to eliminate all the existent barriers within the Customs Union is implemented, in practice, very hardly. The Kazakhstan highway transportation operators had to get been convinced thereof with their own eyes. 



IRU Union Internationale des Transporteurs Routiers

CARNET TIR *

4 volets XE

30.04.2010

1. Vous/le pour prise en charge par le bureau de douane de départ (origin)
 Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par
 Issued by: Association of International Road Carriers of Ukraine - AsMAP UA
 11, Schorse Street, 03150 Kiev, Ukraine
 Tel +380 44 201 54 01 - Fax +380 44 201 52 30 - airu@asmap.org.ua

3. Titulaire
 Holder: 

4. Signature du délégué de l'association
 Signature of authorized official of the issuing administration and owner of this carnets



ОБРАЗЕЦ

5. Pays de départ
 Country/Customs of departure: **УКРАИНА**

7. Pays de destination
 Country/Customs of destination: **РОССИЯ**

8. N° de réimpression du (des) véhicule(s) (1)
 Reimpression No(s) of (real) vehicle(s) (1): **AA 1111 AE/AA 2222 XX**

9. Certificat d'agrément du (des) véhicule(s) (No et date) (1)
 Certificate(s) of approval of real vehicle(s) (No. and date) (1): **№ 123456 до 30.07.2010**

10. N° de réimpression du (des) conteneur(s) (1)
 Reimpression No(s) of container(s) (1):

11. Clauses particulières

Ерхам ИСКАЛИЕВ

Yerkhat ISKALIYEV

<44

Генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»:

Известно, что наибольшая доля перевозимых грузов приходится на автомобильный транспорт. На сегодняшний день ситуация с международными дорожными перевозками усложняется в связи с приостановлением действия Конвенции МДП на территории Российской Федерации и решением Федерального Таможенного Совета России о разрыве с 1 декабря 2013г. гарантийного соглашения с Ассоциацией международных перевозчиков России (АСМАП). Тем самым, транзитный проезд через территорию России становится невозможным.

Все это принесет значительный ущерб как торговле, так и экономике Казахстана в целом. Судя по предварительным оценкам Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), данный запрет приведет к удорожанию импортных товаров, который составит около 15 млн. евро в расчете на год. Кроме удорожания перевозки, оформление гарантий приведет к существенным задержкам на границах и, соответственно, сроки доставки грузов увеличатся на 3-4 дня.

Именно Конвенция МДП в свое время способствовала быстрой интеграции Казахстана в Евразийское экономическое пространство и обеспечила быстрое пересечение государственных и транзитных границ при осуществлении автомобильных перевозок.

Важно учитывать то, что фактически Казахстан окажется в блокаде, в то время как для российских перевозчиков ФТС устанавливает льготный режим, а Республика Беларусь имеет общую границу со странами Европейского союза.

На мой взгляд, поскольку мы находимся в Таможенном союзе, ключевым является установление единой политики согласования, определения переходных периодов и обсуждения любых взаимоотношений бизнеса и власти в России со всеми странами-участницами ТС. Здесь важен учет интересов всех сторон. При любых обстоятельствах должна учитываться позиция бизнес-структур, так как именно бизнес терпит наибольшие и невосполнимые убытки.

The General Director of the 'KAZLOGISTICS' Transporters' Union of Kazakhstan:

It is well-known that the largest share of the cargos transported falls to the motor vehicle transport. Nowadays, the situation with the international highway transportations is complicated due to the suspending of operation of the TIR Convention on the territory of the Russian Federation, and due to the Resolution of the Russia's Federal Customs Council on the termination of the Guarantee Agreement with the International Transporters' Association of Russia since December 1, 2013. Thus, the transit passage via the Russia's territory becomes impossible.

All these will make a significant damage both to the Kazakhstan's trade in particular and to its economy in whole. As judged by the preliminary assessments of the International Automobile Transporters' Union of the Republic of Kazakhstan (the KazATO), such a prohibition will result in the growing of prices for the goods imported, which will amount to about 15 million Euros on an annual basis. Besides the rising costs for the transportation, the formal registration of guarantees will cause the considerable delays at the border-lines; and, subsequently, the time-periods for the delivery of cargos will increase by 3 to 4 days.

Namely, the TIR Convention at its time facilitated a more rapid integration of Kazakhstan into the Eurasian economic space, and ensured the fast crossing of state and transit border-lines at the carrying-on of the highway transportations.

It is important to consider thereto that, in practice, Kazakhstan will find itself in a blockade; meanwhile, the Russian Federal Transport Service establishes the preferential conditions for the Russian transporters; and the Republic of Belarus has a common border-line with countries of the European Union.

As for me, since we are staying in the Customs Union, - the establishment of a common policy for reconciliation, specifying the transition periods and discussing any mutual relationship between the business and government in Russia and all the countries-participants of the Customs Union, - is a key issue thereupon. A consideration to all the parties' interests is important herein. At any circumstances, the position of the business-structures must be taken into account, since just the business suffers from the most and irreparable losses.

БИЗНЕС-ПРИЛОЖЕНИЯ

ДЛЯ ТРАНСПОРТА

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ

Для повышения конкурентоспособности и оптимизации управленческих процессов крупные транспортные и логистические компании активно внедряют бизнес-приложения, позволяющие эффективно управлять всеми своими ресурсами. Информационные технологии для транспортной отрасли, учитывающие требования бизнеса и обеспечивающие необходимую функциональность были предложены немецкой компанией «SAP».

Реализация одним исполнителем комплексного проекта «под ключ», включающего в себя внедрение с последующим сопровождением информационной системы и работы по построению инфраструктурного решения, позволило производителю программного обеспечения предоставить системные решения в области логистики и транспорта. Это, по словам директора компании «SAP» по странам СНГ Павла Гонтарева, позволило компании занять нишу на этом рынке.

Сегодня многие глобальные производители, грузоотправители, грузополучатели, перевозчики и операторы железных дорог используют системы «SAP» для управления своей внутренней логистикой, учета товаро-материальных ценностей, планирования производства и многого другого. Так, данная система позволила трансформировать регионального итальянского перевозчика «Artoni» в международного LSP-провайдера. Сегодня эта компания является крупнейшим LSP-оператором в Италии, имеющим 70 отделений как на родине, так и по всей Европе. Развертывание «SAP Transportation Management» помогло компании «Artoni» автоматизировать процессы определения ставок клиентов и процессы выставления счетов, что увеличило скорость этих процессов более чем в 20 раз, позволив управлять и обрабатывать более 100 тыс. заявок на перевозку в день. В результате оператор получил 10-процентное снижение транспортных затрат на 100 кг перевезенного груза и 30-процентное повышение производительности труда работников.

Акцент на мультимодальность

— Нашей следующей задачей должно стать обеспечение сквозной цепочки товародвижения, совместной работы обеспечения всей цепочки создания добавленной стоимости, включающей в себя транспортные потоки и их управление. Поэтому решения в области логистики и транспорта — это основное направление развития решений «SAP», — говорит директор компании SAP по странам СНГ Павел Гонтарев.

В контексте мультимодальных перевозок у компании сегодня имеются несколько направлений предлагаемых решений. Прежде всего, говоря о транзите, следует отметить, что виды транспорта в нем становятся конкурентами. По словам представителя компании, один из важнейших факторов конкурентоспособности — это время и управляемость перевозкой, а также отслеживание груза на разных этапах. К примеру, национальный железнодорожный оператор имеет четкую отлаженную систему, при которой груз можно отследить. Однако, когда речь идет о мультимодальной перевозке контейнеров разными видами транспорта, включающей в себя работу с таможенными терминалами, перевалку на разных этапах, все становится гораздо сложнее.



— Одно из решений, которое мы предлагаем — это отслеживание цепочки мультимодальной транспортировки «SAP Management». В единой структуре и технологии оно может показать всю мультимодальную цепочку и в конечном итоге сокращать сроки. Вы можете видеть в он-лайн режиме, где находится контейнер, груз или конкретное транспортное средство. Система способна использовать данные из различных источников — посредством операторов транспорта, через sms-сообщения или загружаемые файлы. Успешный опыт внедрения подобного продукта компании «SAP» имеется у австралийского железнодорожного оператора Linfox, — рассказывает Павел Гонтарев.

Еще одним направлением является вопрос обеспечения взаимодействия участников перевозки. Представитель компании «SAP» отметил, что это самый сложный вопрос, особенно когда речь идет о транзите и мультимодальных перевозках.

— Единый веб-портал, единые перевозочные документы в рамках процесса транспортировки грузов — это решение, которое мы недавно представили. Основные его качества — высокая интегрируемость с разными источниками, обеспечение единого механизма и процедуры управления документами при перевозке, — отметил он.

«SAP» в Казахстане

Одной из компаний, предлагающих комплексное внедрение продуктов «SAP» и их дальнейшее сопровождение, является «CBS ERP». Предприятие сфокусировалось на продуктах «SAP» в Казахстане, которые уже успели оценить некоторые отечественные компании.

Решения «SAP» в отечественной транспортно-логистической отрасли успела оценить не одна компания. В основе решений «SAP» лежит мощная инновационная технологическая платформа «SAP Net Weaver». Платформа дает возможность интеграции с программным обеспечением других производителей. Такой подход облегчает работу над развитием процессов, помогает снизить риски интеграционных проектов и сократить затраты на эксплуатацию информационных технологий. Среди преимуществ – способность поддерживать одновременное обслуживание множества клиентов, при этом обеспечивается учет специфики конкретных отраслей и индивидуальных требований. Кроме того, решение обеспечивает доступ ко всей необходимой информации в режиме реального времени и полный охват нескольких логистических сетей.

Непосредственному процессу внедрения информационной системы предшествует целый комплекс работ по проектированию, построению и внедрению соответствующего инфраструктурного решения, от успешного завершения которого во многом зависит ее дальнейшее функционирование. Важно, чтобы создаваемая IT-инфраструктура учитывала требования бизнеса заказчика и обеспечивала необходимую функциональность внедряемого бизнес-приложения. Только в этом случае эффект от внедрения окажется максимальным, а вложенные инвестиции окупятся в минимальные сроки.

Наиболее целесообразным в данном случае является реализация одним исполнителем комплексного проекта «под ключ», включающего в себя внедрение с последующим сопровождением информационной системы и работы по построению инфраструктурного решения. Именно такой подход в автоматизации бизнеса был использован компанией «CBS ERP» в проектах внедрения комплексной системы «SAP» в АО «НК «ҚТЖ» и ее дочерних предприятиях – АО «Локомотив» и АО «Пассажирские перевозки», а также в АО «Международный аэропорт Алматы».

Положительный опыт

Начало партнерству АО «НК «ҚТЖ» и ТОО «CBS ERP» было положено еще в 2009 году. В 2011 году компания приняла участие в проекте по созданию централизованной системы управления расчетами за грузовые перевозки в интеграции с технологическими и программными комплексами железнодорожной компании. Основной целью проекта стала необходимость создания в АО «НК «ҚТЖ» централизованной системы управления расчетами за грузовые перевозки в интеграции с технологическими и программными комплексами, такими, как ЕК ИОДВ, КСАРМ, АКФО, АРМ ТВК, платежная система в ПЦ.



- Различные виды перевозок (море, авиа, авто, железные дороги).
- Поддержка сценариев FTL / LTL и FCL / LCL
- Планирование сложных маршрутов с несколькими точками погрузки и выгрузки. Кросс-докинг и хабы.
- Планирование и оптимизация использования различных транспортных средств (объем, грузоподъемность). Порожные пробеги
- Контроль сроков доставки "точно в срок"
- Учет расписаний движения транспортных средств (графики морских линий, паромов и т.д.)
- Планирование автоперевозок (грузовики, трейлеры, компартменты)
- Взаимодействие с перевозчиками с возможностями мониторинга и тендеринга. Контроль эффективности.
- Интеграция с GIS сервисами

Планирование в SAP TM

Изначально для создания в АО «НК «ҚТЖ» централизованной системы управления расчетами за грузовые перевозки в интеграции с ее технологическими и программными комплексами, национальной компанией был определен перечень задач, решение которых возлагалось на ТОО «CBS ERP»:

- 1) в рамках учета грузовых перевозок подразумевалось внедрение модулей программного обеспечения «SAP», а именно FI – финансы, бухгалтер, CO – контроллинг (в части учета доходов) и SD – сбыт;
- 2) разработать программы для автоматизации работы пользователей в рамках развития корпоративных и внешних форм отчетности;
- 3) реализовать интеграцию с программным комплексом ЕК ИОДВ через интерфейс выгрузки данных из этого комплекса об отправлении и выдаче грузов, о транзитных перевозках;
- 4) реализовать интеграцию с ИС РГП посредством настройки Web-сервисов, обеспечивающих предоставление ИС РГП информации о состоянии лицевого счета клиента, его реквизитах, выписанных счетах-фактурах, перечнях, актах сверки, получение из ИС РГП данных об отправлении и выдаче грузов, о транзитных перевозках. Дополнительно, посредством настройки Web-сервисов, организовать резервирование имеющихся на лицевом счете сумм для обеспечения заявок ИС РГП;
- 5) провести обучение бизнес-пользователей АО «НК «ҚТЖ» внедренной функциональности системы «SAP».

В результате внедрения в АО «НК «ҚТЖ» данной системы были достигнуты основные цели. Удалось существенно повысить качество работы с клиентами за счет роста оперативности оказания услуг, вне зависимости от того, на какой доходно-транзитный счет подразделения компании произведена оплата, и где фактически требуется обеспечить грузовые перевозки.

Железнодорожный оператор не единственная компания, в которой внедрялись системы «SAP». Среди клиентов ТОО «CBS ERP» также значится АО «Международный аэропорт Алматы», с которым с 2007 года успешно реализован ряд проектов. Развитие делового сотрудничества аэропорта южной столицы и ТОО «CBS ERP» получило свое дополнительное подтверждение в реализации в 2012 году проекта по миграции системы «SAP BW» аэропорта с аппаратной платформы SUN/Solaris на IBM/AIX и переходу на версию системы SAP EHP2 FOR SAP NETWEAVER 7.0.

Предпосылкой инициализации данного проекта стала необходимость модернизации информационно-аналитической системы аэропорта для возможности поддержки в реализации принятой стратегии развития предприятия, с одновременным достижением надежного и бесперебойного режима ее функционирования. Выбор в пользу IBM был обоснован тем, что аппаратное решение от указанного производителя обеспечивало требуемый компанией уровень производительности и доступности информационно-аналитической системы на базе программной платформы «SAP».

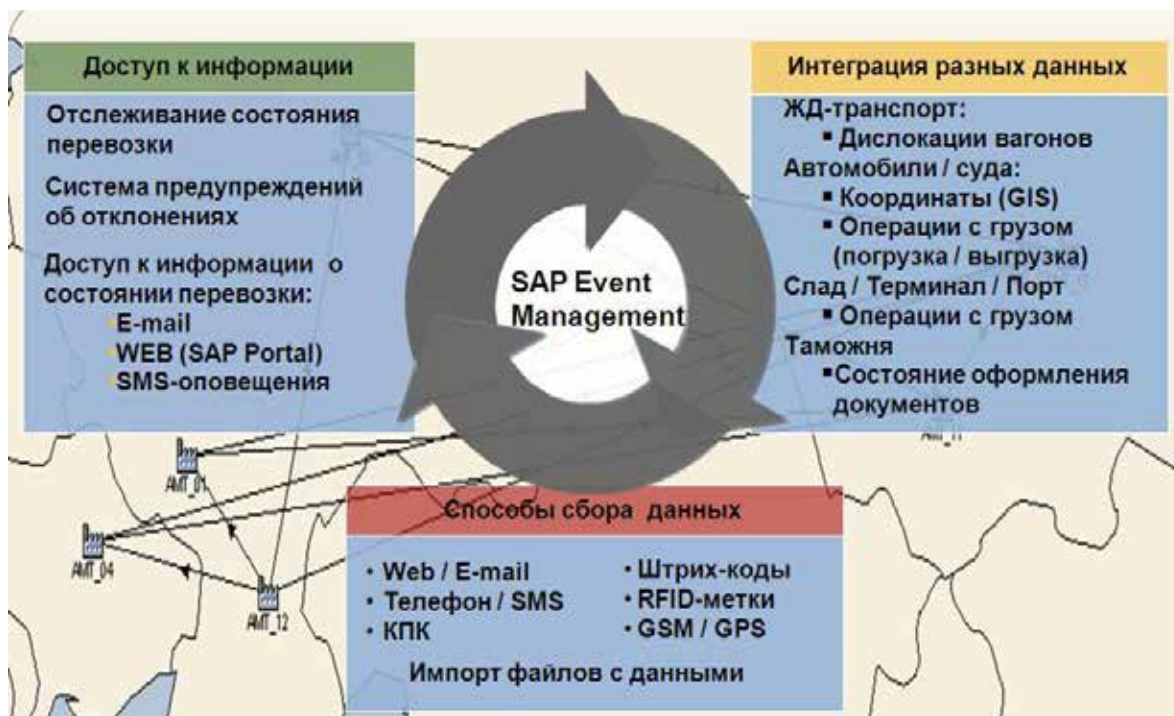
Немаловажным одновременно было и то, что переход на моноплатформенное решение (транзакционная система «SAP ERP» аэропорта функционирует на оборудовании IBM) давал возможность провести оптимизацию затрат на сопровождение систем «SAP» со стороны аппаратной части. Версионный апгрейд системы позволил бы значительно упростить и ускорить процесс формирования пользователем срезов отчетности, необходимых руководству компании или регуляторным органам, посредством использования усовершенствованных механизмов, функций, присутствующих в новой версии программного обеспечения.

Реализовав в кратчайшие сроки проект, компания «CBS ERP» обеспечила возможность использования модернизированной информационно-аналитической системы, обеспечивающей поддержку в реализации принятой стратегии развития аэропорта, с достижением надежного и бесперебойного режима функционирования.

Стоит отметить, что производительность наиболее проблемных процессов выросла в 5-10 раз. Версионный апгрейд системы «SAP BW» обеспечил в АО «Международный аэропорт Алматы» возможность использования усовершенствованного пакета программных продуктов «SAP», предоставил возможность сбора данных в режиме реального времени. Также обеспечена возможность из интерфейса публиковать запросы на портал, то есть с помощью нового инструмента BEx Report Designer, доступного в новой версии системы, имеется возможность создавать различную форматированную отчетность. Сократить время на удаление и загрузку данных позволяет включенная функция ремоделирования, которая полностью отсутствовала в старой версии, и при помощи которой можно изменить структуру куба без потери данных.

Эти и другие проекты ТОО «CBS ERP» позволили компании как ключевому партнеру «SAP» на территории Казахстана удерживать лидирующую позицию на рынке и стать признанным стратегическим партнером по решениям «SAP» крупнейших казахстанских транспортных предприятий.

Оперативное отслеживание процесса мультимодальной перевозки – SAP Event Management



BUSINESS APPLICATIONS

FOR TRANSPORT INDUSTRY

The implementation of a comprehensive 'turn-key ready' project by one provider, what include the introducing of an information system with subsequent routine maintenance, as well as the operations on the arrangement of an infrastructural solution, - has enabled the software vendor to provide the system solutions in the field of transport and logistics. In the words of Mr. Pavel Gontarev, the 'SAP' company's Director for the CIS countries, - it has enabled the company to occupy a business segment at this market.

Nowadays, many global manufacturers, consignors, consignees, transporters and railway operators use the 'SAP' systems for administering and managing their internal logistics, for making their inventory records, for planning their production, and for many others. Thus, this system allowed to transform an Italian regional transportation company of 'Artoni' into an international LSP-provider. Presently, this company is the Italy's largest LSP-operator possessing 70 its business units located both in its motherland and Europe-wide. The setting-up of the 'SAP Transportation Management' system assisted the 'Artoni' company to automate the processes of determination of the clients' rates, as well as the processes of billings, - what increased the speed of these processes by more than 20 times, having enabled to administer and to process over 100 thousand applications for transportation per day. As a result, the operator has got a 10%-decrease in the transport costs per every 100 kg of the goods transported, and a 30%-increase in the employees' labor efficiency.

Emphasis on Multimodality

The ensuring of an end-to-end chain of goods distribution, as well as the ensuring of a co-operation as-for the securing of the whole chain related to the forming of the added value including the traffic streams and their management, - must become our next objective. Therefore, the solutions in the field of logistics and transport is the main scope within the framework of the development of the SAP's solutions', says Mr. Pavel Gontarev, the 'SAP' company's Director for the CIS countries.

In terms of the multimodal transportations, - presently, the company has several scopes as-for the solutions being offered. First of all, with regard to the transit, - it should be mentioned that all the transports therein become the competitors. According to the company's representative, the time period and the transportation manageability, as well as the keeping track of the cargo at different stages, - are among the most important factors of the competitive ability. For instance, the national railway operator has a sharply-adjusted and smoothly-running system whereat the cargo may be tracked. However, when considering to the multimodal transportation of containers by different transports, including the operations at the

In order to increase the competitive ability and to improve the management processes, - the major transport and logistics companies vigorously introduce the business applications enabling efficiently to manage all their assets and resources. The information technologies for transport industry, which consider to the demands of business and ensure the necessary extent of operability, - were offered by the 'SAP' company from Germany.

customs terminals, as well as the transshipment at different stages, - everything becomes much more complicated.

The keeping track of the 'SAP Management' multimodal transportation chain, - is one of the solutions we offer. It is capable to get demonstrated the whole multimodal chain within the single structure and the single process, and finally, to get reduced the time periods. You can see on-line where being staying right now the container, the goods or a certain transport vehicle. The system is capable to apply the data from different sources, - that is, via the transport operators, SMS texts or downloadable files. The 'Linfox' railway operator from Australia has a successful experience of the introducing of such a 'SAP' company's product', tells Pavel Gontarev.

The issue on the ensuring of the co-operation between the transportation participants, - is another scope herein. The 'SAP' company's representative noticed that it is the most complicated issue, especially when considering to the transit and multimodal transportations.

'A uniform web-portal, the uniform transportation documents within the framework of the cargo transportation process, - is a solution we have presented recently. Its main characteristics are: a high integrability as-for the different sources, a securing of a uniform mechanism and a uniform procedure of the documentation management at the transportation', noticed Mr. Gontarev.

'SAP' in Kazakhstan

The 'CBS ERP' is one of the companies offering the integrated introducing of the 'SAP' products and their further routine maintenance. This enterprise has concentrated on the 'SAP' products in Kazakhstan, which have already succeeded to be appreciated by some national companies.

The 'SAP' solutions for the national transport and logistics industry have also succeeded to be appreciated by several companies. The 'SAP Net Weaver' powerful innovation processing platform underlies the 'SAP' solutions. The platform provides a capability for integration with the software from other vendors. Such an approach facilitates the working over the process development, assists to reduce the risks of the integration projects and to decrease the costs related to the IT operation. Among the advantages, - there is a capability to maintain the simultaneous servicing of many clients; thereat, a consideration to the specificity of certain industries and individual demands, - is also ensured. Moreover, the solution provides the access to all the necessary information in the 'real time' mode, and completely covers several logistics networks.

The very process of the introducing of the information system is preceded by a whole set of operations on the designing, arranging and implementing of a respective infrastructural solution; and the further performance depends to a

large extent on the successful completion of this set. It is important that the IT-infrastructure being established takes into consideration the requirements of the customer's business, and ensures the necessary extent of operability of a business application being introduced. Only in such event, - the effect from the introducing would appear maximum, and the made investments would have been justified on the minimum terms.

The implementation of a comprehensive 'turn-key ready' project by one provider, what include the introducing of an information system with subsequent routine maintenance, as well as the operations on the arrangement of an infrastructural solution, - is the most feasible in this case. Namely, such an approach as-for the business automation was used by the 'CBS ERP' company in its projects on the introducing of the 'SAP' integrated system in the "Kazakhstan TemirZholoy' National Compasny" JSC and in its subsidiary companies, such as the "Locomotive" JSC and the "Passenger Transportations" JSC; and also in the "Almaty International Airport" JSC.

Successful Practices

The foundations for partnership between the "Kazakhstan TemirZholoy' NC" JSC and the 'CBS ERP' LLP had already been laid in the year 2009. In 2011, - the company had participated in the project on the establishing of a centralized Management System for control of the settlements for cargo transportations, which is integrated with the railway company's process and software systems. As the main objective of the project, - there was specified a necessity of the establishing of a centralized Management System for control of the settlements for cargo transportations in the "Kazakhstan TemirZholoy' NC" JSC, which is integrated with such process and software systems as the following: the 'Unified Package of the Integrated Processing of the Railway Memorandum Bill' ('UP IPRMB'), the 'Integrated System of the CNC Computer Workstations' ('IS CNC CW'), the 'Automated System of Financial Transactions' ('ASFT'), the 'CNC Computer Workstation of Cargo Cashier' ('CNC CWCC'), and the 'Payment Processor System' ('PPS').

Initially, the National Company specified a list of the tasks whose solving was laid upon the 'CBSERP' LLP, - in order for establishing a centralized Management System for control of the settlements for cargo transportations in the "Kazakhstan TemirZholoy' NC" JSC, which was to be integrated with the National Company's process and software systems; that is, such tasks as follows:

- 1) within the framework of the accounting of cargo transportations, - there was implied to introduce the SAP software modules, such as FI – finances, accountancy; CO – controlling (in terms of the revenue accounting); and SD – sales & distribution;
- 2) then, to set up the programs for automation of the users' operations, within the framework of the development of the corporate and exterior statements and reporting forms;
- 3) to implement the integration with the 'UP IPRMB' software system via the interface of the data upload from this system, concerning the dispatching and delivery of cargos, as well as concerning the transit transportations;
- 4) to implement the integration with the 'Information System of the Republican State Enterprise' ('ISRSE') by means of the customizing of the web-service ensuring the providing of the data to the 'IS RSE', concerning the state of the client's business or individual account, the client's requisite details, its invoices made-out, lists, reconciliation statements, as well as ensuring the data reception from the 'IS RSE', concerning the dispatching and delivery of cargos, and concerning the transit transportations; besides, by means of the customizing of the web-services, - to arrange the reserving of the amount sums available on the business/individual account, - for making provisions for the 'ISRSE' requisition demands;
- 5) to get held the training for the "Kazakhstan TemirZholoy' NC" JSC's users of the

introduced 'SAP' system's functionality.

As a result of the introducing of this system in the "Kazakhstan TemirZholoy' NC" JSC, - there have been achieved the main objectives. There has been succeeded considerably to increase the quality of the customer management due to the growth in the operational efficiency as-for the rendering of services, notwithstanding what a company business unit's proceeds transit account was made a payment onto, and notwithstanding where was it required actually to provide the services of cargo transportations.


The railway operator is not a single company wherein the 'SAP' systems were introduced. Among the 'CBSERP' LLP's clients, - the "Almaty International Airport" JSC is also one of them; and in cooperation with it, there has been being successfully implemented several projects since the year 2007. The development of business cooperation between the southern capital city's airport and the 'CBSERP' LLP, - has found its further confirmation due to the implementation of the project on the migration of the airport's 'SAB BW' system from the 'SUN/Solaris' hardware platform onto the 'IBM/AIX' hardware platform, and on the upgrade to a release of the 'SAP' system's 'EHP2 FOR SAP NETWEAVER 7.0' version, - in the year 2012.

The necessity of the retrofitting of the airport's analysis information system for enabling to support the implementation of the adopted strategy of the enterprise's development with a simultaneous achievement of a reliable and uninterrupted operating mode of this system, - became a precondition of this project initialization. A choice in favor of the 'IBM' was grounded thereon that the hardware solution from this vendor ensured the level required by the company as-for the operational efficiency and availability of the analysis information system based on the 'SAP' software platform.

There was also rather important that the upgrade to a multiplatform solution (the airport's 'SAP ERP' transaction system runs on the base of the 'IBM' hardware) enabled to get arranged the cost optimization for the routine maintenance of the 'SAP' systems on the part of the hardware component. The version upgrade of the system would allow considerably to simplify and to speed up the process of forming of the reporting cutoffs by the user, which are necessary for the company's management or for the regulatory bodies and authorities, - by means of using of the improved works, procedures and functions available in the new software version.

Having implemented the project on the shortest terms, - the 'CBSERP' company ensured a possibility of using of the retrofitted analysis information system providing a support in the implementation of the adopted airport's development strategy, alongside with the achievement of a reliable and uninterrupted operating mode of this system.

It should be noticed that the operational efficiency of the most problematical processes has increased by 5 to 10 times. The version upgrade of the 'SAP BW' system enabled the "Almaty International Airport" JSC to use an improved package of the 'SAP' software products, as well as to collect the data in the 'real time' mode. There was also ensured a possibility to post the queries on the portal via the interface; that is, there is existent a capability to create the various formatted reporting forms by means of a new 'BExReportDesigner' tool available in the system's new version. The enabled 'remodeling' function which was completely unavailable in the old version and due to which it is possible to restructure a cube without losing of data, - allows to reduce the time spent for the deleting and importing of the data.

Both this and other projects of the 'CBSERP' LLP, - enabled the company as the key SAP's partner over the territory of Kazakhstan to hold a dominant position at the market; and to become an admitted strategic partner engaged to the 'SAP' solutions, - of the largest Kazakhstan's transport companies. 

КОНТРОЛЬНЫЙ ВОПРОС

текст: Даурен МОЛДАХМЕТОВ
text: Dauren MOLDAKHMETOV

В связи с открытием внутренних границ стран Таможенного союза иностранные компании всё активнее выходят на отечественный рынок автоперевозок. Контроль со стороны казахстанской, российской и белорусской сторон не обеспечивается должным образом, в результате чего нашему рынку транспортных услуг наносится ущерб.

Напомним, что Соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза было подписано в Москве 22 июня 2011 года. В Беларуси оно ратифицировано в мае 2012 года, в Казахстане — в июне того же года. Государственная дума России Соглашение ратифицировала 12 февраля 2013 года, а 20 февраля Комитет Совета Федерации закончил цикл ратификаций. В этом документе были сформированы условия для переноса приграничного транспортного контроля с российско-белорусской и российско-казахстанской границ на внешнюю границу ТС.

Цель Соглашения — упрощение перемещения товаров и автомобильных транспортных средств на единой таможенной территории ТС и контроль над ними, а также организация единых подходов в проведении контроля на внешней границе союза. Эта новация позволяла перевозчикам избежать дублирующих операций и снять излишние барьеры, что должно было отразиться на временных и финансовых затратах.

Однако надлежащий транспортный контроль над соблюдением квот иностранными автоперевозчиками, следующими в направлении Казахстана и по его территории без соответствующих разрешений, не обеспечивается. Следствием чего стало уменьшение доли перевозок отечественными операторами на международном рынке транспортных услуг. Одним из первых, кто откликнулся на данную проблему, стал Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан — КазАТО.

Из его сообщения следует, что данное соглашение не действовало в республике до 8 апреля 2013 года из-за того, что российская сторона не ратифицировала его в течение двух лет. При этом в самой России были приняты меры по защите своего рынка транспортных услуг — ужесточение транспортного контроля на территории. Еще 2 июня 2012 года был принят Закон, предусматривающий штраф в размере до 12 тыс. евро за нарушение правил разрешительной системы.

Тем временем белорусская сторона добилась продления дополнительно на 1,5 года своего транспортного контроля на границе. В период, когда российско-казахстанская граница была открыта, транспортный контроль на территории Казахстана был ослаблен. Вступление в силу Соглашения привело к тому, что ни российской, ни белорусской, ни казахстанской сторонами не обеспечивается эффективный транс-

портный контроль над автотранспортными средствами, следующими на Казахстан. Это нанесло социально-экономический ущерб стране и привело к сокращению доли в общем объеме перевозок казахстанскими операторами.

Так, за 2012 год операторами из третьих стран было выполнено более 7 тыс. рейсов на Казахстан без соответствующих разрешений. При этом бюджет страны недополучил более 7 млн. долл. США в виде налога, казахстанское содержание в объеме транспортных услуг сократилось на 70 млн. долл., кроме того потеряно около 2 тысяч рабочих мест. Перевозчиками России и Беларуси сверх квоты были выполнены 1793 и 1131 рейс соответственно. За 8 месяцев текущего года российскими перевозчиками на Казахстан уже выполнено сверх квоты 1100 рейсов, белорусскими операторами — более 300. На сегодняшний день перевозки иностранными операторами на Казахстан без соответствующих разрешений продолжаются.

В ходе рассмотрения проекта Договора о Евразийском экономическом союзе российская и белорусская стороны предлагают ввести безразрешительную систему на перевозки в/из третьих стран и снять ограничения на выполнение транспортных услуг, погрузки и выгрузки иностранными перевозчиками внутри союзных государств, то есть на каботажные перевозки. КазАТО категорически против введения безразрешительной системы на перевозки в/из третьих стран и снятия ограничений на каботажные перевозки, поскольку этот рынок — один из важных сегментов экономики каждого государства и неразрывно связан с интересами национальных перевозчиков.

В настоящее время в Казахстане в международных автомобильных перевозках занято около 10 тыс. автомобилей, в том числе 6 тыс. автомобилей по системе МДП. Объем транспортных услуг казахстанскими перевозчиками в 2012 году составил около 300 млн. долл. при общем объеме транспортных услуг, выполняемых на Казахстан, более 1 млрд. долл. В 2010 году объем транспортных услуг, выполненных казахстанскими перевозчиками, составил 400 млн. долл. Снижение произошло в результате ослабления транспортного контроля.

В случае принятия Соглашения об условиях осуществления международных автомобильных перевозок в рамках ЕЭС/ЕЭП на безразрешительной основе Казахстан потеряет ещё более 200 млн. долл. казахстанского содержания, 12 тыс. рабочих мест, а бюджет страны недополучит 25 млн. долл. в год.

В рамках развития Соглашения об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ТС Консультативным комитетом одобрен проект Положения о совместной комиссии для реализации данного соглашения и проект Правил урегулирования спорных ситуаций в случае их возникновения с перевозчиками третьих стран. Эти документы были вынесены на обсуждение на



совещании министров транспорта государств-членов ТС и ЕЭП под председательством члена Коллегии (министра) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Даниала Ахметова 5 декабря 2013 года в Москве.

На совещании обсуждался проект договора о Евразийском экономическом союзе в части, касающейся транспортной сферы, прежде всего по тем направлениям, где не сформирована общая позиция сторон. По словам Даниала Ахметова, пока руководителям транспортных ведомств стран-участниц ТС не удалось согласовать позиции по отражению направлений и срокам либерализации международных автомобильных перевозок. Вместе с тем, отмечает он, сближение по такому чувствительному для участников ТС вопросу уже началось. Министр выразил уверенность, что в ближайшее время стороны придут к общему пониманию дальнейшего развития этого вида транспорта. Он также отметил, что устранение транспортных барьеров не может произойти в одночасье.

— Проблемы, которые накапливались годами, не могут быть решены быстро, — сказал он. — Но поставлена задача к 1 января 2015 года войти в создаваемый Евразийский экономический союз без изъятий и ограничений.

Вопрос о либерализации рынка автоперевозок является очень сложным и требующим дополнительного рассмотрения. Белорусской стороной на совещании в Москве было предложено разделить эту проблему на несколько частей и решить ее поэтапно. Данное предложение было поддержано участниками.

Первым этапом станет практическая реализация двусторонних соглашений между Беларусью, Россией и Казахстаном о ликвидации разрешительной системы в сфере автомобильных перевозок. Отметим, что данное соглашение между Беларусью и Россией уже действует, а между Беларусью и Казахстаном — находится в стадии ратификации.

Вторым этапом станет создание в рамках Таможенного союза унифицированной системы автомобильных перевозок в третьи страны. Этот этап может быть завершен к 1 января 2015 года.

Третьим этапом станет решение самого сложного вопроса — об унификации каботажных перевозок.

Последним этапом станет решение вопроса об автомобильных перевозках участниками рынка из третьих стран, не входящих в Таможенный союз.

Вопрос редакции:

Согласно «Книге проблем транспортной отрасли Республики Казахстан», в стране не обеспечивается эффективный транспортный контроль над соблюдением квот иностранными автоперевозчиками, следующими на Казахстан. Сталкивалась ли компания, которую Вы представляете, с данными затруднениями? Какие меры, на Ваш взгляд, необходимо предпринять для улучшения ситуации?

Управляющий филиалом Алматы международного холдинга AsstrA AG Айкын Уркимбаев:

— Да, сталкивалась, как и многие другие компании.


В рамках квот, ограничивающих количество разрешений для иностранных перевозчиков (двусторонних, универсальных, в/из третьих стран), и в рамках действующего законодательства можно использовать логистическую схему — так называемую «перцепку». Перцепка может осуществляться с использованием транспорта казахстанских перевозчиков. Однако контролирующие органы по своему интерпретируют действующее законодательство, и от этого несут убытки как заказчики транспорта, так и сами казахстанские перевозчики.

Перцепка — это использование последующего перевозчика для выполнения одной транспортной операции. Такая возможность предусмотрена Главой VI Конвенции CMR 1956 года «Положения, касающиеся перевозки производимой последовательно несколькими перевозчиками».

В качестве примера можем рассмотреть перевозку по маршруту Италия — Казахстан. Первую часть пути из Италии до границы Россия/Казахстан выполняет белорусский перевозчик. Отмечу, что доставлять груз непосредственно в Казахстан он не может, в связи с отсутствием разрешения на перевозку в/из третьих стран. Для дальнейшей доставки груза привлекается казахстанский перевозчик, который транспортирует его в таможенную зону Казахстана и после таможенного оформления передает непосредственно грузополучателю. Выгода очевидна: зарабатывают и белорусский и казахстанский перевозчики. И главное, грузополучатель своевременно получает свой груз по приемлемой фрахтовой ставке.

В перспективе Евразийская экономическая комиссия подготовила план мероприятий по устранению в Таможенном союзе барьеров в сфере транспорта. Этот документ был одобрен на прошедшем в Москве IV заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре при Коллегии ЕЭК.

Особое внимание на заседании было уделено подготовке проекта договора о Евразийском экономическом союзе и обсуждению принципиальных позиций сторон по вопросам либерализации международных автомобильных перевозок, что включает перевозку в/из третьих стран и каботажные перевозки.

К чему же может привести либерализация международных автомобильных перевозок? Могут быть созданы равные условия для субъектов к доступу на рынок. Рост конкуренции естественным образом будет способствовать повышению качества услуг и формированию разумных тарифов на эти услуги. 

текст: Любовь Говорухина

Новые железные дороги на карте Казахстана

От Жезказгана до станции Саксаульской на расстояние 547 км протянулась новая железная дорога, поражающая воображение своим масштабом и грандиозностью. Двенадцать мостов перекинуто через реки и овраги, 244 водопропускные трубы уложены в тело земляной насыпи, в которую отсыпано почти 30 млн кубических метров грунта. Этот внушительный объем работы выполнен буквально за 16 месяцев.

Линия Аркалык – Шубарколь протяженностью 214,5 км включает в себя 125 малых искусственных сооружений, 8 мостов, два путепровода.

12 декабря текущего года на линии Жезказган – Саксаульская произошло знаменательное событие – стыковка верхнего строения пути близ станции Коскол.

<52



Вице-президент АО «НК «ҚТЖ» Ермуханов Адильша и генеральный директор ТОО «Жол Жөндеуші» Бекмуханбетов Сат во время стыковки на ст. Коскол.

Третьего июля 2012 года во время пятого общенационального телемоста «Сильный Казахстан построим вместе» был дан старт строительству линий Жезказган – Бейнеу, Аркалык – Шубарколь. Президент страны Н. А. Назарбаев, кратко проинформировав о возможностях, которые откроются для государства с введением в эксплуатацию новых линий, пожелал строителям успешной работы для своевременного осуществления порученного им важнейшего проекта.

И вот пришло время, когда первый этап строительства подошел к логическому завершению. Где ровной стрелой, а где и извилистой линией пролегли рельсы, являющиеся символом начала новой жизни региона, активного развития промышленности и улучшения транзитного потенциала страны.

Особое внимание возведению линий Аркалык – Шубарколь и Жезказган – Саксаульская уделяют президент национальной железнодорожной компании Аскар Мамин и председатель наблюдательного совета генерального подрядчика строительства ТОО «Компания «Жол жөндеуші» Орифджон Шадиев, держа под неусыпным контролем ход работ.

Непосредственное руководство строительством осуществляет генеральный директор ТОО «Компания «Жол жөндеуші» Сат Бекмуханбетов, его заместители Хурам Мурадов, Амангельды Ақпаров, Виктор Богачев.

Для осуществления строительства линий Жезказган – Саксаульская и Аркалык – Шубарколь генеральным подрядчиком образованы два филиала – Дирекции по строительству этих линий. Первую возглавил Рустем Молдагулов, вторую – Борис Исинаманов.

Обе дороги, построенные в кратчайшие сроки, пролегают по непростой, сильно пересеченной местности. Это обстоятельство повлекло за собой строительство большого количества выемок. Почва неоднородная: скальные породы и мелкие сопки, барханные пески. По ходу работ руководству и инженерным работникам приходилось принимать неординарные технические решения.

Несмотря на сложность рельефа, повлекшего большие трудозатраты, отсутствие дорог, коллективом ТОО «Компания «Жол жөндеуші» строительство линий выполнено в сроки, установленные договором с АО «НК «Қазақстан темір жолы», и в соответствии с внутренними обязательствами.

Грамотная организация труда на строительстве линии позволила не только вовремя, но и качественно завершить первую часть проекта – отсыпку земляного полотна и укладку верхнего строения пути. В числе таких решений – правильная расстановка сил субподрядных организаций, обеспечение достаточным количеством машин и механизмов, заблаговременная заготовка инертных материалов, подбор квалифицированных специалистов, сменный график работы, создание бытовых условий работникам.

При отсыпке земполотна было задействовано 33 субподрядные организации, которые имели в своем распоряжении большое количество техники. Компания – генеральный подрядчик помимо выполнения контролирующих и организационных функций принимала самое активное участие в стройке. Был создан строительно-монтажный отряд, выполнявший работы соответственно своему назначению, организован парк тяжелой техники. Сборка рельсошпальной решетки производилась сразу

в нескольких местах близ строящейся линии.

Организация производственной базы непосредственно на месте стройки – дальновидное решение ТОО «Компания «Жол жөндеуші», позволившее сэкономить время на доставке готовых РШР.

В 2014 году предстоит закончить первый пусковой комплекс, в который входит строительство земляного полотна, верхнего строения пути, труб, мостов, станций; устройств сигнализации, централизации, блокировки, управления движением, постов ЭЦ, энергоснабжения, административных зданий и жилья. Также нужно запустить грузовое движение, начать временную эксплуатацию. Судя по заданным темпам, сомневаться в том, что все это будет выполнено в срок, не приходится.


При строительстве линии учтено и то, что в этом регионе ареал обитания сайги. Так, на большем протяжении линии, от Карсақпая в западную сторону, на каждом перегоне обустраиваются сайго- и скотопрогоны.

Одно из главных преимуществ железной дороги – это безопасность движения. А забота о нем начинается еще на стадии строительства. Это, конечно же, использование качественных материалов и соблюдение технологии отсыпки земляного полотна и укладки верхнего строения пути.

ТОО «Компания «Жол жөндеуші» имеет собственную лабораторию, сотрудники которой осуществляют контроль над деятельностью субподрядных организаций и межлабораторную инспекцию. Таким образом, повсеместный контроль качества материалов, бетона, технологии строительства дает уверенность генподрядчику строительства в надежности созданной им железной дороги.

Новые железные дороги имеют огромное значение для региона.

– Принципиальное решение транзитно-транспортной проблемы, обеспечения материалами региона с вводом железнодорожной линии будет иметь влияние на социально-экономическую ситуацию, на удобство граждан, развитие региона, экономики, бизнеса, всей сопутствующей инфраструктуры и, конечно, притягательность в инвестиционном плане, – отмечает заместитель акима города Жезказган по социальным вопросам Бейбут Музарафович Аханов.

Промышленные Жезказганский и Аркалыкский регионы получили дополнительные возможности для повышения уровня жизни населения. 

Грамотная организация труда на строительстве линии – правильная расстановка сил субподрядных организаций, обеспечение достаточным количеством машин и механизмов, заблаговременная заготовка инертных материалов, подбор квалифицированных специалистов, сменный график работы, создание бытовых условий работникам – позволила вовремя и качественно завершить первую часть проекта – отсыпку земляного полотна и укладку верхнего строения пути

АНАЛИЗ

РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Нигматжан ИСИНГАРИН,
доктор экономических наук, член Совета директоров АО «НК «ҚТЖ»
Ербол ГАЙСИН,
менеджер по стратегическому развитию ТОО «ЭТК-Транс»

1. С распадом в 1991 году Советского государства части единого железнодорожного транспорта большой страны перешли в собственность и юрисдикцию новых независимых государств.

В суверенном Казахстане тогда же был сделан первый важный шаг в реформировании управления железнодорожным транспортом:

- функции государственного регулирования перешли созданному в начале 1991 года Министерству транспорта и в его составе департаменту железнодорожного транспорта;
- управление трех железных дорог – Целинной, Алма-Атинской и Западно-Казахстанской получили право самостоятельной хозяйственной деятельности.

Следующим важным шагом стало объединение в 1997 году трех управлений дорог в единое Республиканское государственное предприятие «Қазақстан темір жолы».

В РГП «Қазақстан темір жолы» была внедрена функционально-отраслевая система управления железнодорожным комплексом вместо территориально-отраслевой структуры. В результате которой вместо отделений дорог были образованы структурные подразделения – отделения перевозок на правах филиалов РГП «Қазақстан темір жолы». А основные производственные линейные предприятия подчинены соответствующим департаментам и управлениям (локомотивного, вагонного, пути, электроснабжения, сигнализации и связи и пр.). Начато формирование дочерних государственных предприятий (ДГП) по видам деятельности, впоследствии ставших акционерными обществами.

2. В конце 2001 года был принят Закон «О железнодорожном транспорте», который регулировал деятельность железных дорог в новых конкурентных рыночных условиях.

Закон «О железнодорожном транспорте» уже тогда предусматривал демополилизацию организации и осуществление перевозок грузов и пассажиров путем разделения деятельности по содержанию магистральной железнодорожной сети (инфраструктуры) и предоставление ее Оператором инфраструктуры в пользование самостоятельным Перевозчиком. В ходе проведения реформирования железнодорожного транспорта Казахстана в закон вносились различные изменения и дополнения, а требование закона о разделении Перевозочной деятельности от Инфраструктуры сохранялось без фактического исполнения.

В марте 2002 года было принято Постановление Правительства Республики Казахстан «О создании закрытого акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» на базе имущественного комплекса РГП «Қазақстан темір жолы» со 100% пакетом акций государства. Основными видами деятельности Общества были определены:

- осуществление владения и пользования магистральной железнодорожной сетью;
- выполнение функций Оператора магистральной железнодорожной сети;
- выполнение функций Перевозчика грузов.

Принимая постановление с такими определениями, Правительство:

- частично выполнило Закон, возложив функции оператора магистральной сети (инфраструктуры) на национальную компанию;
- признало невозможность отделения перевозочной деятельности от содержания инфраструктуры и деятельности оператора магистральной сети;
- практически отвергло провозглашенное в Законе разделение исполнения грузовых перевозок тремя различными по функциям организациями.

Принятие Правительством такого решения было логичным и единственно возможным, поскольку в 2002 году нормативно-правовые, организационно-технические, международно-договорные условия для деятельности нескольких самостоятельных перевозчиков не существовали.

3. Вместе с тем принятие Закона «О железнодорожном транспорте» в 2001 году, внесение в него значительных изменений и дополнений в последующие годы, реализация двух Программ по реструктуризации железнодорожного транспорта на 2001-2005 и 2004-2006 годы, а также Плана комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли на 2007-2010 годы позволили провести на железнодорожном транспорте огромную работу по:

- освобождению железнодорожного транспорта и АО «НК «Қазақстан темір жолы» от выполнения не свойственных в период рыночных отношений задач по содержанию социальной сферы и осуществлению деятельности, не связанной с перевозочной;
- разделению сфер перевозочной и ремонтно-обеспечивающей

деятельности с приватизацией, внедрением рыночно-конкурентных отношений в предоставление этих услуг и привлечением частного предпринимательства, инвестиций;

- по формированию рынка выполнения погрузочно-разгрузочных, терминально-логистических и экспедиторских услуг, предоставления под перевозки грузовых вагонов с формированием частного парка;

- осуществлению реструктуризации с формированием рынка услуг пассажирских перевозок и обеспечением субсидированного (пока частичного) покрытия убытков национального и частных перевозчиков пассажиров;

- началу реструктуризации и совершенствованию предоставления услуг локомотивной тяги, реформированию тарифной политики на грузовые и пассажирские перевозки и многое другое.

4. Реформирование железнодорожного транспорта не закончено. При этом основными и одновременно наиболее сложными остаются поиск и получение общепонятного, оптимального для экономики страны, национальной компании и всего железнодорожного транспорта ответа на три вопроса:

- в какой организационной модели возможно исполнение требований закона о внедрении конкурентных отношений в исполнении функций и появление на рынке услуг железнодорожного транспорта нескольких перевозчиков грузов?

- в каком технико-технологическом составе будет самостоятельная структура, исполняющая задачи естественной монополии – предоставления в пользование перевозчикам Магистральной железнодорожной сети, каким будет объем услуг и активы этой компании?

- где находятся пределы государственного обременения железнодорожного транспорта и национальной компании экономически обоснованными обязательствами и условиями по перевозкам грузов и пассажиров?

5. Попытки демополизации грузовых перевозок.

В сентябре 2003 года Советом директоров ЗАО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» было принято решение создать АО «Казжелдортранс», определив основным видом его деятельности предоставление услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

После этого была начата реализация нескольких пилотных проектов, в которых АО «Казжелдортранс» пытался выполнить функции перевозчика грузов во внутреннем сообщении. Попытки закончились ничем, поскольку отсутствовала новая нормативная и технологическая база разделения задач по перевозке между национальной компанией, выполнявшей функции оператора магистральной сети, и перевозчиком, чьи функции пытался исполнить АО «Казжелдортранс».

В апреле 2004 года Правительством были утверждены Правила пользования магистральной железнодорожной сетью, но ими ни один грузовой перевозчик грузов не воспользовался, поскольку таковых, кроме АО «НК «ҚТЖ», просто не было. А одного этого документа было явно недостаточно для формирования рынка перевозочных услуг.

6. В июле 2004 года в Закон «О железнодорожном транспорте» были внесены изменения и дополнения, основным из них стало введение понятия «Национальный перевозчик».

25 декабря 2004 года Правительство Республики Казахстан своим постановлением определило национальными перевозчиками:

- акционерное общество «Казжелдортранс» – по перевозке грузов;
- открытое акционерное общество «Пассажирские перевозки» – по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений.

Этим же Постановлением устанавливалось, что «Қазақстан темір жолы» выполняет функцию перевозчика грузов железнодорожным транспортом до 1 января 2007 года. Однако все ограничилось принятием Постановления.

Национальная компания «Қазақстан темір жолы» продолжала выполнять все три функции. 20 июля 2006 года Правительство своим Постановлением продлило срок исполнения национальной компанией функций перевозчика грузов до 1 января 2009 года.

7. В начале 2007 года крупными грузоотправителями, операторами вагонов была принята попытка заставить Министерство транспорта и коммуникаций, национальную компанию «Қазақстан темір жолы» отделить от национальной компании функции перевозчика и более того – в административном порядке создать несколько юридических лиц – перевозчиков.

В целом, справедливо ставя вопрос о реализации Закона «О железнодорожном транспорте» по созданию конкурентной среды в перевозках грузов, инициаторы идеи не учитывали отсутствие нормативной базы и технологических условий для появления нескольких перевозчиков. Принятие положительного решения без учета реальной ситуации привело бы к хаосу и коллапсу в организации перевозок. По инициативе автора этих строк была создана Межведомственная комиссия, на основе решений которой в апреле 2008 года Правительством утвержден План комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли Республики Казахстан на 2008-2010 годы.

Первым же пунктом этого Плана указано закрепление за АО «НК «ҚТЖ» функций национального перевозчика грузов. Этот пункт исполнен: функции национального перевозчика грузов за АО «НК «ҚТЖ» закреплены Постановлением от декабря 2008 года до 1 января 2012 года.

8. Реформирование железнодорожного транспорта вступает в решающую стадию. Предстоит, как предусмотрено Законом о железнодорожном транспорте, провести разделение прежде единой деятельности на содержание магистральной сети и организацию перевозки грузов.

Решение по демополизации грузовых перевозок откладывается уже несколько раз – с 2004 года по настоящее время, что свидетельствует, во-первых, о сложности и неизученности проблемы, во-вторых, о необходимости проведения огромной подготовительной работы и, в-третьих, – это самое главное – определения алгоритма действий в этом направлении.

9. Техничко-технологический процесс перевозки (перевозочный процесс) грузов по исполнению в основе своей пока остается неизменным, поскольку его оказывает единая производственно-хозяйствующая структура:

- в советское время – это железная дорога, объединяющая в единой хозяйственной структуре всех участников процесса перевозки;
- в настоящее время – это АО «НК «Қазақстан темір жолы», являющаяся и содержанием инфраструктуры – магистральных станционных путей и одновременно перевозчиком грузов. Национальной железнодорожной компании принадлежат магистральные и станции

онные пути. Её дочерней компании — АО «Локомотив» принадлежат поездные и маневровые локомотивы, АО «Қазтеміртранс» — половина рабочего парка грузовых вагонов, другая половина парка вагонов — частная.

Подъездные пути принадлежат грузоотправителям, грузополучателям, частным лицам, в том числе общего пользования, грузовых терминалов. Соответственно, существенно расширился круг участников перевозок.

10. В Программе по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 — 2014 годы, принятой Правительством РК (30 сентября 2010 г.) предусмотрена реорганизация АО «НК «ҚТЖ» в холдинговую структуру с корпоративным центром и дочерними компаниями по перевозкам грузов, перевозкам пассажиров и услугам МЖС (инфраструктуры). Реализация данной программы требует разделения технологически увязанной между собой перевозочной деятельности от инфраструктуры уже с 1 января 2014 года.

В рыночно-конкурентных условиях после разделения единого исполнителя перевозок с общими активами на два исполнителя — Национального оператора инфраструктуры и множество грузовых перевозчиков, конкурирующих между собой за право оказывать услуги конкретному грузоотправителю, ситуация меняется в корне. Как в новых условиях обеспечивать четкое исполнение технико-технологического процесса новыми участниками организации перевозок груза — проблема мало изученная, тем более не обеспеченная нормативно-правовыми документами.

Наиболее выгодная и легко выполняемая перевозчиком — перевозка маршрутной отправки, формируемой на подъездном пути, примыкающей к участковой станции из количества вагонов, равных составу организованного поезда и адресованных одному получателю на одной станции.

Наиболее затратная и трудно исполнимая для перевозчика — это перевозка грузов повагонной или групповой отправки грузоотправителей, чей подъездной путь примыкает к промежуточной станции и для формирования организованного поезда требуется совместное действие нескольких перевозчиков.

Именно маршрутная отправка представляет особый интерес для транспортного бизнес-сообщества, настаивающего на внедрении рынка услуг перевозчиков груза, их доля составляет около трети от общего объема перевозок грузов.

11. Неизбежно встает вопрос, как быть с теми грузоотправителями, перевозка грузов которых не представляет коммерческого интереса для перевозчиков, деятельность которых будет базироваться на получении прибыли? По мнению бизнес-сообщества, решение этой задачи — забота национальной железнодорожной компании и самих «мелких» грузоотправителей. На законодательном уровне предполагается, что всеми остальными перевозками займется национальный перевозчик грузов — юридическое лицо, определяемое Правительством Республики Казахстан, контрольный пакет акций которого принадлежит национальной железнодорожной компании, оказывающее услуги по перевозке грузов, в том числе выполняющее специальные и воинские перевозки.

Складывается парадоксальная ситуация: все экономически выгодные перевозки примет на себя частный перевозчик, а социально значимые грузовые перевозки останутся национальному перевозчику.

В настоящее время перевозки грузов осуществляются примерно с 350-370 станций, при этом около 70% грузоотправителей предлагают


повагонные и групповые отправки и рентабельность их грузовых перевозок складывается за счет общей массы. Обслуживание отдельных грузоотправителей с малых населенных пунктов и промежуточных станций наверняка окажется невыгодным при рассмотрении его перевозок отдельно от общей массы и перевозки грузов примерно с 250 промежуточных станций и многих тысяч грузоотправителей просто будут признаны невыгодными и прекратятся.

12. В Законе и в 2001 году и последующих редакциях только названы новые участники перевозок грузов, их задачи, но порядок их действия не определен. Для специалистов-практиков железнодорожного транспорта понятна технология работы в условиях единого перевозчика, совмещающего владение инфраструктурой, но они не представляют новую схему (модель) работы, а реформаторы, предлагая конкуренцию перевозчиков, не понимают и не принимают во внимание технологию процесса перевозок грузов.

Многочисленные исследования и предложения зарубежных консалтинговых компаний сводятся к формированию конечных целей, но не дают механизма действий.

Но это должно стать у нас в Казахстане предметом изучения и составлена поэтапная программа перехода организационно-производительной деятельности железнодорожного транспорта от прежней к новой — рыночной. Этот переход не может быть одномоментным административным действием, а должен базироваться на новой нормативной правовой основе и регламентах взаимодействия участников перевозок.

В настоящее время в АО «НК «ҚТЖ» проводятся работы по оценке проводимой реструктуризации с привлечением международной консалтинговой компании «OliverWyman». Данная работа позволит определить правильность проводимых реформ и выбрать оптимальное направление дальнейшего реформирования. Но после этого АО «НК «ҚТЖ» необходимо будет провести огромную работу по тщательной отработке технологии взаимодействия участников перевозочного процесса в новых условиях работы с учетом всех случаев стандартных и нестандартных ситуаций в перевозочном процессе, подготовки нормативно-правовой базы и обучения многотысячного персонала железнодорожного транспорта.

У авторов данного краткого обзора есть своя позиция по разделению функций и активов в перевозочном процессе, но поскольку они участвуют в консалтинговой работе с OliverWyman, то изложение ее считаем преждевременным. В последующих материалах будут представлены принятые решения по дальнейшему реформированию железнодорожного транспорта Казахстана. 

Складывается парадоксальная ситуация. Все экономически выгодные перевозки примет на себя частный перевозчик, а социально значимые грузовые перевозки останутся национальному перевозчику

OVERVIEW

OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

ON REFORMING OF THE RAILWAY TRANSPORT

Nigmatzhan ISINGARIN,
Doctor of science, Economics, a Director of the
"Kazakhstan TemirZholy' National Company" JSC
Erbol GAYSIN,
the "ETC-Trans" LLP's Strategic Development Manager

1. Upon the dissipation of the Soviet state in 1991, the parts of the common railway transport system of a big country became the property and came into jurisdiction of the new independent states.

Just then, there was made the first important step towards the reforming of the management and administering of the railway transport in sovereign Kazakhstan:

- the functions of the governmental regulating were passed to the new Ministry of Transport established at the beginning of the year 1991, and to the Railway Transport Department established within the structure of this Ministry;
- the administrations of the three railways – Tselinnaya, Alma-Ata and West-Kazakhstan, - had got the rights for the self-sufficient economic activity.

The amalgamation of these three administrations within a single newly-established "Kazakhstan Temir Zholy" Republican State Company, - became the next important step in the year 1997.

There was introduced a functional-departmental system of management for the railroad complex in the "Kazakhstan Temir Zholy" RSC, instead of the territorial-sectoral structure. As a result, instead of the railroad divisions, there were formed the structural subdivisions – the transportation divisions as the business units of the "Kazakhstan Temir Zholy" RSC. And the main production linear facilities were subordinated to the corresponding departments and administrations (such as those for road engines, railcars and rail wagons, railway lines and tracks, electricity supply, signaling arrangements, intercommunication, and so on). The establishing of the Subsidiary State Companies (SSCs) for the other activities (which became thereafter the joint stock companies), - was also started.

2. At the end of 2001, the Law "On the Railway Transport" was passed, which regulated the activities and operations of the railways under the new competitive market conditions and established the legal, organizational,

financial and tariff-related provisions, terms and conditions as-for the functioning of the railway public transport; defined its relations with the consumers of services – the enterprises and economic sectors; fixed the background for a conceptually-new approach to the transportation arrangement.

The Law "On the Railway Transport" just then provided the demopolization as-for the arrangement and executing of the cargo and passenger transportations by means of separating of the business activities on the maintaining of the backbone railway network (infrastructure), and by means of its providing by the Operator of Infrastructure into operation and usage of the independent Transporters. In the course of execution of the reforming of the Kazakhstan's railway transport, such Law used to be amended with the various newly-changed or newly-added provisions, and the Law's requirement as-for such sharing and separating of the Transportation Activities from the Infrastructure, in practice, still kept to be non-executed.

In March 2002, there was adopted a Resolution of Government of the Republic of Kazakhstan "On the Establishment of the "Kazakhstan Temir Zholy' National Company" Closed Joint Stock Company on the Base of the Asset Complex of the "Kazakhstan Temir Zholy" Republican State Company with the 100% of Governmental Equity Participation". The main business activities for the new joint stock company were defined as follows:

- executing the possession and usage of the backbone railway network;
- performing the functions of the Backbone Railway Network's Operator;
- performing the functions of the Cargo Transporter.

By adopting such a Resolution with such definitions, the Government:

- partially, had fulfilled the Law by means of laying the functions of the backbone railway network's (infrastructure's) operator upon the National Company;
- had admitted the impossibility of the separating of the transportation activity from the maintaining of infrastructure and from the activity of the backbone railway network's operator;

- in practice, had refused the sharing in the performance of cargo transportations by the three functionally-different entities, which was declared by the Law.

The taking of such decision by the Government was reasoned, and the only possible; since in the year 2002, - there did not exist any either regulatory and legal, or organizational and technical, or international conventional conditions for the business activity of several independent transporters.

3. In the meantime, the passing of the Law "On the Railway Transport" in 2001, the introducing of the significant amendments into it within the subsequent years, as well as the implementation of the two Programs for the Restructuring of Railway Transport for the Years 2001-2005 and 2004-2006 respectively, and of the Integrated Action Plan for the Subsequent Development and Reforming of Railway Industry for the Years 2007-2010, - all these had allowed to get made a huge scope of work on the transformations in the field of railway transport, such as follows:

- releasing the railway transport industry and, in particular, the "Kazakhstan Temir Zholy' NC" JSC from the functions extrinsic for them at

the period of market relations, such as the maintaining of the facilities of social sphere and the performing of the activities non-related to the transportation activity;

- sharing the fields of the transportation activities and of the repairing and maintenance activities, with privatization and introducing of market and competitive relationship in the fields of providing of such services, as well as with the engaging of private entrepreneurs and raising of investments thereinto;

- forming a market of the providing of services on the

loading-unloading, terminal, logistical and forwarding operations, as well as of services for providing the freight wagons for transportations, with the forming of the private fleet of trains and rolling stock;

- executing the restructuring, with forming of a market of services on the passenger transportations, and with ensuring of a subsidized (in a while, partial) coverage of losses of the national and private passenger transporters;

- starting the restructuring and improvement in the field of providing of the services of road engines, as well as reforming the tariff policy as-for the cargo and passenger transportations, and many others.

4. The reforming of railway transport has not been completed yet. Thereat, the main and, simultaneously, the most complex issues are still staying such as the searching, and the receiving of the answer which would be commonly-understandable and optimum for the country's economy, National Company and railway transport industry in whole, - for the three questions, such as follows:

- in what organizational model is there possible the fulfillment of requirements of the law as-for the introducing of the competitive relationship in the field of functional execution, as well as the appearance of several cargo transporters on the railway transport service market?

- what technical and engineering equipment and facilities will there

comprise a new self-sufficient structure performing the tasks of natural monopoly, such as the providing of the backbone railway network to the transporters for usage and operation; and what will there be the volume of services and the assets of such a company?

- where are staying the limit-lines for the governmental charging of the railway transport and national company with the economically non-consistent commitments and provisions as-for the cargo and passenger transportations?

5. The efforts on the demopolization of cargo transportations.

In September 2003, the Board of Directors of the "Kazakhstan Temir Zholy' National Company" CJSC had taken a decision on the establishing of the "Kazzheldortrans" JSC (or in the Kazakh language, - "Kaztemirtrans" JSC), having specified the providing of services on the cargo transportations by railway transport as its main business activity. Thereafter, the execution of several pilot projects had been started, whereat the "Kazzheldortrans" JSC used to try to execute its functions of the cargo transporter within the internal railway communication. Such the efforts had come to nothing, since there was absent a new regulatory and technological base for sharing the tasks on the transportation between the national company performing the functions of the backbone railway network's operator and the transporter whose functions were tried to be performed by the "Kazzheldortrans" JSC.

In April 2004, the Government approved the Regulations for Usage of the Backbone Railway Network, but they had never been applied or used by any cargo transporters, since there existed just none of them but the "Kazakhstan

A paradoxical situation arises: all the economically-profitable transportations would be undertaken by the private transporters, but the socially-important transportations, - would be left for the national transporter

<58



Temir Zholy' National Company" JSC. And this only regulatory document was not enough at all for the forming of a market of transportation services.

6. In July 2004, there were introduced the amendments to the Law "On the Railway Transport"; the introducing of the 'National Transporter' definition had become the main among such amendments.

On the 25th of December 2004, the Government of the Republic of Kazakhstan had specified the following National Transporters by its relevant Resolution:

- "Kazzheldortrans" Joint Stock Company – for the cargo transportations;
- "Passenger Transportations" Opened Joint Stock Company – for the transportations of passengers, luggage, cargo-luggage, and postal items.

The same Resolution specified that the 'Kazakhstan Temir Zholy' National Company shall have been performing the functions of the cargo transporter by railway transport up-to the 1st of January 2007. However, everything had been limited to such adoption of the Resolution. And no more regulatory documents at all, - either as-for the legal status and the arrangement of activities of the national transporters, or as-for the creating of the conditions for appearance of the independent transporters on the service market, - just have been made till present.

The 'Kazakhstan Temir Zholy' National Company still used to continue performing all the three functions. On the 20th of July 2006, the Government had prolonged the term-period for the execution of the cargo transportation functions by the National Company up-to the 1st of January 2009 in its relevant Resolution.

7. At the beginning of the year 2007, the major consignors and railcar operators expended some effort to make the Ministry of Transport and Communications and the 'Kazakhstan Temir Zholy' NC to separate the transporter's functions from the National Company, and moreover, - to establish several corporate bodies – the transporters, by an administrative procedure. The authors of the idea supposed that the destroying of monopoly for transportations would result in the forming of competitive environment, and would reduce the cost value of transportations.

In whole, justly arising an issue on the implementation of the Law "On the Railway Transport" as-for the creation of a competitive environment in the field of cargo transportations, the idea authors did not consider the absence of any regulatory base and technological conditions for appearance of several transporters. The taking of a positive decision thereat without consideration to the real situation, - would result only in the clutter and collapse in the field of the transportation arrangement. Under an initiative of the writer of these words, there was created an Interdepartmental Commission on the basement of whose decisions the Government had approved in April 2008 the Integrated Action Plan for the Future Development and Reforming of the Railway Industry of the Republic of Kazakhstan for the Years 2008-2010.

And right the first clause of this Plan had laid the functions of the National Cargo Transporter upon the "Kazakhstan Temir Zholy' NC" JSC. This clause had been completed: the functions of the National Cargo Transporter were fixed within the scope of functions of the "Kazakhstan Temir Zholy' NC" JSC up-to the 1st of January 2012, by the Resolution of Government passed in December 2008.

8. The reforming of railway transport comes into the conclusive phase. As provided by the Law "On the Railway Transport", it is called to arrange the sharing of the formerly single business activity, separating the maintaining of the backbone railway network (Infrastructure Company) from the arrangement of cargo transportation (Transportation Company).

A decision on the de-monopolization of cargo transportations used to be put off just several times, and has been being put off since the year 2004 and right till present, what witnesses, first, the complexity of this issue and the fact that such issue has not been studied enough; second, it witnesses the necessity of arranging of a huge scope of preparatory works; and third, and the most important, - the necessity of the specifying of a response protocol within this scope of activity.

The cargo transportation by railway transport is a complex technical and engineering process consisting of some hundreds of certain operations with the participation of a big number of different structural subdivisions and executors, as well as with the drawing-on of various complex technical means.

It is not coincidence that a complex single integrated structure amalgamating within itself all the executors – that is, the very railway company itself – had been performing the railway transport activities up-to the middle-80s last century almost in all the countries worldwide.

9. Technical and engineering process of transportation (process of transportation) of the cargos still keeps to be unchanged in a while as-for its execution, since it has been being performed till present by a single operating and economic structure:

- in Soviet times, – there was the railway as the enterprise amalgamating within a single economic structure all the participants of the transportation process;
- presently, - it is the "Kazakhstan Temir Zholy' NC" JSC which is

both the entity maintaining the infrastructure – that is, the backbone station yards, and, simultaneously, the entity which is the cargo transporter. The national railway company owns the backbone and station tracks and yards. Its subsidiary companies own, respectively, such the assets: “Locomotive” JSC – the road engines which are the train locomotives and switch powers; “Kaztemirtrans” JSC (or “Kazzheldortrans” JSC in the Russian language) – a half of the freight wagons’ operating fleet, while the second half of this fleet being owned by the private entities.

The approaching and entry lines belong to the consignors, consignees, private entities; including thereat the lines of public service and common use, and the cargo handling terminals. Respectively, the membership of the transportation participants was enlarged considerably.

10. The Program on the Development of Transport Infrastructure in the Republic of Kazakhstan for the Years 2010 – 2014, adopted by the RK Government (on the 30th of September 2010), - provided the reorganizing of the “Kazakhstan Temir Zholy’ NC” JSC into a holding structure with the corporate center and subsidiary companies on the cargo transportations, passenger transportations and the services of the backbone railway network (infrastructure). The implementation of this program requires the separation of the transportation activities and the infrastructural activities interlinked between each other, - just since the 1st of January 2014.

Under the free-market and competitive conditions, and after the sharing and separating of the single executor of transportations onto the two executors – the National Operator of Infrastructure and a variety of cargo transporters competing with each other for the right to provide the services for this or that consignor, - the situation is to be changed fundamentally. How to ensure the sharp performance of the technical and engineering processes by the new participants of the arrangement of cargo transportations, - such issue has only a little been studied, besides, not secured by the legal and regulatory documents.

The most profitable and easily-performable transportation variant for the transporter, - is a block train shipment transportation being formed on an entry (approaching) line adjoining to the railway district station from the railcars in a quantity equivalent to the quantity of a completely-arranged train, and being such the railcars addressed to a single consignee on the one station.

And the most expensive and hardly-performable transportation variant for the transporter, - is a single wagon load cargo transportation, or a batch shipment transportation of the consignors whose entry (approaching) line adjoins to a field location, or to an intermediate depot; and a joint co-operation of several transporters is thereat needed for the forming of a completely-arranged train.

Namely, just the block train shipment is attractive for the transport business-community insisting on the introducing of a cargo transportation service market, and their market share amounts to about one-the-third of the total cargo transportation volume.

11. Unavoidably, there arises a question: what about those consignors whose cargos’ transportation is not commercially attractive for the transporters whose business activity would be based on the necessity of the receiving of profit? On the business-community’s opinion, - the solving of this task has to be a care of the national railway company and of the ‘smallest’ consignors.

A paradoxical situation arises: all the economically-profitable transportations would be undertaken by the private transporters; but the

socially-important transportations, - would be left for the national transporter.

Presently, the cargo transportations are carried on approximately from the 350-370 stations; and thereat, about 70 % of consignors offer the single wagon loads and batch shipments, and their cargo transportations’ profitability is formed due to the gross load. The servicing of the certain consignors shipping the goods from the small localities and from the field locations or intermediate depots, - seems for sure to be unprofitable at the considering of their transportations separately from the total volume; and this way, the cargo transportations approximately from the 250 locations such as the field locations or intermediate depots, and, respectively, the transportations of many thousands of consignors, - will be just admitted as unprofitable, and will be just stopped.

12. In the abovementioned Law, both in its original text of the year 2001 and in its subsequently-amended revisions, - there were only named the new cargo transportation participants, their tasks and functions; but meanwhile, their operating procedure was not specified. As for the practicing experts and professionals in the field of railway transport, - the process of operation under the conditions of existing a single transporter possessing simultaneously the infrastructure, - is more understandable; but they do not present thereat any new mode of operations (or operating model). En lieu, the reformists, offering the transporters’ competition, - thereat do not understand and do not take into consideration the technical and engineering aspects of the cargo transportation process.

The numerous studies, researches and proposals from the foreign consulting companies come down to the forming of the ultimate goals, and they do not provide any action mechanisms.

But such issue is to become a subject of studies and analyzing for us ourselves, in Kazakhstan; and there is to be developed a multistage plan of transformation of the railway transport’s arranging and operating activities of the former operational model into a new operational model of such activities, which corresponds to the conditions of the free-market relationship. However, in a while, - neither the decisions on such transformation, nor the very stages for the process of changing one operating model to another, nor the respective legal and regulatory basement, - have been elaborated till present.

Presently, the “Kazakhstan Temir Zholy’ NC” JSC is performing the works on the appraisal of the restructuring being hold, with engaging of the “Oliver Wyman” international consulting company. Such works will allow to define the extent of correctness of the reforms being implemented, and to choose an optimum scope for further reforming. But thereafter, the “Kazakhstan Temir Zholy’ NC” JSC will need to get done a huge scope of work on the sharp elaboration of a technological procedures as-for the interaction and co-operation between the transportation process participants under the new operating conditions, with consideration to all the possible normal and abnormal situations arising in the process of transportations, as well as to the necessity of the development of legal and regulatory base, and of the training of many thousands of people for the railway transport industry staff.

The authors of this overview have their own attitude as-for the sharing and separation of the functions and assets in the transportation process, but since they participate in the works on consulting jointly with the “Oliver Wyman” company, - so, we consider the setting-forth of such attitude to be untimely. The decisions taken as-for the further reforming of the Kazakhstan’s railway transport, - will be presented in the subsequent information materials. 