

6 Редакционная колонка

ГЛАВНАЯ ТЕМА

7 Логистические горизонты

9 Точка зрения

11 Соединяя Европу и Азию

12 На волне реструктуризации

14 Транзит без барьеров

LIFE-БИЗНЕС

16 Услуги класса «А»

КЛУБ ИННОВАЦИЙ

18 Логистика в стиле Hi-tech

ИНФОПОРТАЛ

19 Новости логистики

НОРМАТИВ

20 Изменить и дополнить

23 Реформы на железных дорогах ЕС

27 Основные ориентиры ЕЭК

ЛЕКЦИЯ

30 Маршрутами Великого Шелкового пути



Исполнительный директор Жанна Исингарина
ТОО «ЭТК-Транс-Экспресс
Казахстан»

Главный редактор Мария Юрьева

Корреспондент Даурен Молдахметов

Концепт-дизайн Айнагуль Уралова

Дизайнер Анар Жиёмбаева

Маркетинг и реклама Баян Еркин

Административная группа Гаухар Аменкеева,
Гульмира Байгелова

Бухгалтерия Айжан Амирова

Журнал зарегистрирован в Министерстве культуры и информации Республики Казахстан. Свидетельство -13626-Ж от 27 мая 2013 г.

Периодичность выхода: 4 раза в год

Тираж: 1500 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

Журнал отпечатан в типографии ТОО «Print House Gerona» г.Алматы, ул.Сейфулина 458/460, оф.315 тел. 8 (727) 279 -75 -38, 250- 47- 40

Ж У М А Г А Л И Е В
А С К А Р



МИНИСТР ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ
ОБЩЕТРАНСПОРТНОГО ДЕЛОВОГО
ЖУРНАЛА «ТРАНС-LOGISTICS КАЗАХСТАН»!

Реализация масштабных задач, поставленных Президентом Н.А.Назарбаевым перед транспортным комплексом Казахстана, требует максимальной самоотдачи, концентрации интеллектуальных и организационных ресурсов.

При этом все участники перевозочного процесса должны иметь возможность донести своё видение развития отрасли до широкого круга партнёров и клиентов.

Искренне рад совместному решению руководства транспортно-логистической ассоциации «Kazlogistics» и редакционно-издательского центра «Транс-Экспресс Қазақстан» по выпуску общетранспортного делового журнала «Транс-Logistics Казахстан».

Выражаю надежду, что новое издание «Транс-Logistics Казахстан» станет своеобразным профессиональным путеводителем для всех участников процесса организации транспортной логистики Республики Казахстан и зарубежных партнёров в этой области.

Желаю сотрудникам и будущим авторам вашего журнала успехов в достойном информационном сопровождении реализации проекта «Казахстан - Новый Шелковый путь».

МАМИН
А С К А Р



ПРЕЗИДЕНТ АО «НК «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА СЕГОДНЯ УДЕЛЯЕТСЯ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВА. ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПОСТАВЛЕННЫХ ПРЕЗИДЕНТОМ Н.А. НАЗАРБАЕВЫМ ЗАДАЧ ПО СТАНОВЛЕНИЮ КАЗАХСТАНА К 2016 ГОДУ КАК ТОРГОВОГО, ДЕЛОВОГО И ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНА ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ВЫСТРОЕНА СИСТЕМА, В КОТОРОЙ ДОМИНИРУЮЩАЯ РОЛЬ ОТВОДИТСЯ АО «НК «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ». КОМПЕТЕНЦИИ И РЕСУРСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ БАЗОЙ ДЛЯ СОЗДАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ОПЕРАТОРА. КОНЦЕНТРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ АКТИВОВ ПОД ЕДИНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ УСИЛЕНИЮ ПОЗИЦИЙ КАЗАХСТАНА НА МИРОВОМ ЛОГИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ.

В УВЕЛИЧЕНИИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК Я ВИЖУ ОГРОМНЫЙ РЕЗЕРВ ДЛЯ НАРАЩИВАНИЯ ДОХОДНОСТИ И СНИЖЕНИЯ НАШИХ ЗАТРАТ, ЧТО НАПРЯМУЮ ЗАВИСИТ ОТ ГРАМОТНО ВЫСТРОЕННОЙ РАБОТЫ КАЖДОГО ЗВЕНА ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПИ. СЕЙЧАС «ҚТЖ» ПРОРАБАТЫВАЮТСЯ ВОПРОСЫ ОПТИМАЛЬНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКОГО ПОРТА АКТАУ, МЦПС «ХОРГОС», СЕТИ АЭРОПОРТОВ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ. С КАЖДЫМ ДНЁМ КОНТУРЫ НОВОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КАРТЫ СТРАНЫ СТАНОВЯТСЯ ВСЁ БОЛЕЕ ОТЧЁТЛИВЫМИ.

ВАЖНО, ЧТОБЫ В ОСНОВЕ ПРОЦЕССА РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ЛЕЖАЛ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОНСЕНСУС ВСЕГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕСТВА. НАДЕЮСЬ, ЧТО ЖУРНАЛ «ТРАНС-LOGISTICS КАЗАХСТАН» СТАНЕТ ДОСТОЙНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ОТКРЫТОГО ЭКСПЕРТНОГО ДИАЛОГА.

ХАБ

НА ГАЛЕРЕЯХ

2011 год. На 24 заседании Совета иностранных инвесторов при Президенте Казахстана Нурсултан Назарбаев озвучивает стратегическую государственную задачу к 2016 году наша страна должна стать мировым торгово-логистическим и деловым хабом. Читая комментарии того времени к информационным сообщениям на эту тему, вы точно не будете сражены оптимизмом интернет-пользователей. В основном – сплошной скепсис. Кто-то и вовсе терялся в догадках относительно значения этого новомодного понятия – «транспортный хаб».


Но уже спустя два года оно прочно закрепилось в отечественном медийном дискурсе, уверенно вытеснив не пришедшийся по вкусу стратегам-чиновникам «транспортный узел». Что ж - кому как больше нравится. Главное, что инициатива стремительно стала «обрастать» новыми железными и автомобильными дорогами, логистическими центрами и кластерами. Железнодорожные линии Жетыген – Коргас, Узень – Болашак, казахстанский участок автокоридора «Западная Европа-Западный Китай», МЦПС «Хоргос» – недавно возведенные объекты прибавили работы картографам. Правда, не стоит торопиться переиздавать прежние транспортные карты, ведь совсем скоро Казахстан подпряжут новые магистрали.

Понятно, что, несмотря на все успехи, мы находимся в самом начале пути. Понятно, что еще предстоит преодолеть огромное количество барьеров. Пока же нужно сосредоточить усилия на архиважной задаче – построении устойчивого межтранспортного диалога. Без четкой координации и общего видения стратегических целей мы вряд ли сможем составить серьезную конкуренцию лидерам мирового транспортного рынка.

Помните старую притчу про мудреца, отправлявшего своих воспитанников на учебу в Александрию? Попросив учеников присесть под тенью оливкового дерева, он начал свою речь: «Это опасный путь и чтобы максимально себя обезопасить во время путешествия, вам надо тщательно выбрать галеру, на которой вы отправитесь в плаванье. Поэтому, когда прибудете в афинский порт, обойдите все галеры, следующие в Египет, и выберите из них лучшую. Обратите свое внимание на днище, паруса судна. Они должны быть в отличном состоянии. И главное: присмотритесь к капитану и его команде. Это важно, ибо в море от их слаженных действий зависит судьба всех, кто на борту».

Паралель очень проста: владельцы груза будут выбирать страну для транзита, ориентируясь на те же критерии. Развитие и качество инфраструктуры, уровень безопасности, предсказуемость, скоординированность работы всех служб, имеющих отношение к перевозкам, – со времен появления мифов ключевые требования не слишком изменились.

Таможенники и операторы подвижного состава, пограничники и экспедиторы, сотрудники контролирующих органов и перевозчики сегодня определенно нуждаются в диалоговой платформе. Мы же искренне надеемся, что общетранспортный деловой журнал «Транс-LOGISTICS Казахстан», первый номер которого вы держите сейчас в своих руках, поможет заполнить этот информационный и коммуникационный пробел.

Итак, слово – нашим первым спикерам 

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ГОРИЗОНТЫ

текст Мария ЮРЬЕВА

ТРАНСФОРМАЦИЯ «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» В МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА СТРЕМИТЕЛЬНО НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ. НОВЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЪЕКТЫ ПОПОЛНЯЮТ АКТИВЫ КОМПАНИИ, А ЛОГИСТЫ С МИРОВЫМ ИМЕНЕМ С ЭНТУЗИАЗМОМ ПРИСТУПАЮТ К РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ. КАКОВО СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ВИДЕНИЕ РАЗВИТИЯ ҚТЖ И ЧТО СУЛИТ ПАРТНЕРСТВО С КРУПНЕЙШИМИ ИГРОКАМИ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА? ОБ ЭТОМ МЫ СПРОСИЛИ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТА ПО ЛОГИСТИКЕ АО «НК «ҚТЖ» КАНАТА АЛПЫСБАЕВА

– Канат Калиевич, сегодня на ҚТЖ возлагаются функции мультимодального логистического оператора. Какие задачи в связи с этим стоят на повестке дня компании

– Главой государства поставлены задачи к 2016 году обеспечить становление Казахстана как торгового, логистического, делового хаба региона, создание национального транспортно-логистического оператора в лице единого центра оказания комплексных транспортно-логистических услуг на базе акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», а также увеличить транзит через Казахстан к 2020 году в два раза, а к 2050 году – в десять раз.

Учитывая специфику мультимодальных перевозок, для реализации поставленных задач возникает необходимость комплексного оперирования перевозочным процессом, то есть взаимодействия железной дороги, авто-, авиа-, морского транспорта, портовых и терминально-складских операторов в целях предоставления комплексных услуг и логистической увязки всех звеньев цепи поставок.

В этой связи в настоящее время под управлением АО «НК «ҚТЖ» находится СЭЗ «Хоргос

– Восточные ворота» и МЦПС «Хоргос». В стадии завершения – процедуры по передаче в доверительное управление морского порта Актау и поэтапная передача аэропортов в АО «НК «Қазақстан темір жолы».

Основными видами деятельности мультимодальной компании будут продажа услуг клиентам по принципу «одного окна», организация комплексного развития логистических цепочек объектов инфраструктуры, разработка новых транспортно-логистических продуктов, привлечение международных компаний для развития инфраструктурных объектов, подлежащих передаче в доверительное управление АО «НК «ҚТЖ».

Также ведется активная работа по интеграции трансаказстанских коридоров в международную транспортную систему, регулированию тарифной политики ЕЭП, определению единой конкурентной сквозной тарифной ставки.

– В середине апреля было подписано соглашение о сотрудничестве между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и глобальным портовым оператором DP World. Предполагается, что дубайская компания примет участие в управлении свободной экономической зоной «Хоргос-Восточные ворота» и портом Актау. Как будет выстроен механизм совместной деятельности?

– Концепция совместной работы отражена в Меморандуме о взаимопонимании и сотрудничестве. Создана рабочая группа «DP World», включающая в себя технических и логистических консультантов, а также экспертов в области СЭЗ для изучения возможностей развития портовых контейнерных терминалов и транс-

Грамотно используя свое выгодное географическое положение, Казахстан сможет не только получать доход за счет транзита, но и развивать регионы на основе их вовлечения в товарообмен





портной инфраструктуры в стране. Эта работа будет способствовать созданию интегрированных транспортно-логистических продуктов по транзитным маршрутам, пролегающим через территорию Казахстана.

В случае дальнейшего сотрудничества, которое будет определено в соответствии с казахстанским законодательством, потенциальный оператор должен будет решать следующие основные задачи.

В отношении СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» необходимо формирование оптимальной стратегии движения грузов, управление «сухим» портом и логистической зоной с применением лучших международных практик, обучение местного персонала, готового к работе в режиме многоцелевого предприятия. Также, предусматривается проведение маркетинга для логистических и промышленных компаний, управление арендной деятельностью в СЭЗ Хоргос.

Что касается порта Актау, то здесь также речь идёт о формировании оптимальной стратегии движения грузов, внедрении ИТ-систем, интегрирующих эффективный поток информации по всем системам, включая взаимодействие с железнодорожными компаниями. Кроме того, нужно внедрять новую систему эксплуатации терминалов, разрабатывать программу управления активами и так далее.

Таким образом, основная задача DP World связана с общим оперативным руководством объектов. При этом применение наработанного международного опыта является принципиально важным условием.

Оператор также приложит свои усилия по наращиванию кли-

ентской базы с их объемами грузов в СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» и порту Актау. Но по сути эта работа будет одновременно вестись всеми сторонами, причастными к исполнению задачи, поставленной Главой государства по становлению Казахстана как торгового, логистического и делового хаба региона.

– В ходе выставки «Транс-Россия-2013» глава департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Антон Рышков отметил, что летом этого года будет завершено окончательное оформление всех документов, необходимых для начала работы ОТЛК. Какие вопросы в этой связи являются принципиальными для казахстанской стороны?

– Создание ОТЛК повлечет за собой открытие новых возможностей для ускорения прохождения маршрута, гарантию сквозных транзитных ставок, снижение дисбаланса объемов транзита ЕС–Китай–ЕС, оптимизацию порожнего пробега, а также обеспечение лучшей переговорной позиции в Китае и ЕС и доступа к клиентам.

Такое объединение необходимо, поскольку существующие различия национальных стандартов транспортных услуг, узкие места в логистических цепочках, отсутствие качественной логистической инфраструктуры (в том числе «сквозных тарифов» и страхования) не позволяют разрозненным независимым операторам обеспечить необходимое развитие транспортной системы ЕЭП. Кроме того, ОТЛК получит свободный доступ к точкам входа контейнерного транзита в

ЕЭП, чего пока не удалось добиться без объединения. Когда заработают все проекты, кроме транзитной составляющей, выгоду почувствует и отечественный бизнес за счет повышения качества услуг.

Таким образом, грамотно используя свое выгодное географическое положение, Казахстан сможет не только получать доход за счет транзита, но и развивать регионы на основе их вовлечения в товарообмен, создавать на местах производства товаров, имеющих спрос на внешних рынках.

В настоящий момент АО «НК «КТЖ» совместно с ОАО «РЖД», ГП «Белорусская железная дорога» ведет работу по согласованию Бизнес-плана создания ОТЛК. Формирование ОТЛК планируется до конца этого года.

– На какой стадии находится решение вопроса о строительстве казахстанского терминала в порту Ляньюньган. В чем Вы видите основные перспективы данного проекта?

– В настоящее время предназначение морского порта Ляньюньган для транспортировки казахстанских экспортных грузов транзитом через территорию КНР регламентируется соответствующим Соглашением между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики от 11 сентября 1995 года.

В данное время в рамках проводимого маркетингового анализа определяется участок в порту Ляньюньган для аренды и последующего строительства терминала. Эту работу планируется завершить до конца текущего года, в том числе и подготовку ТЭО.

ХАКИМ САБИРОВ



Развитие транзитного потенциала, становления Казахстана как торгового, делового и логистического хаба региона влечет за собой расширение предпринимательской среды во всех отраслях экономики государства. В этой связи НЭПК «Союз «Атамекен» на постоянной основе проводит работы по мониторингу и анализу проблем, а также выработке соответствующих механизмов и решений.

Казахстан в настоящее время находится не на выгодных позициях по индикатору «Международная торговля» рейтинга Всемирного банка Doing business, по рейтингу LPI, а также по результатам мониторинга других международных и отечественных проектов.

В результате анализа международного опыта и проблем в процессах международной торговли НЭПК «Союз «Атамекен» предложил следующие решения:

1. Внедрить рекомендации ЕЭК ООН N33 по механизму единого окна, при которых торговая информация и/или документы, необходимые для выполнения формальностей, связанных с импортом, экспортом или транзитом товаров, вводятся в систему только один раз с использованием единого пропускного канала информационных систем государственных органов.

2. Создать многополосные пункты пропуска в рамках государственно-частного партнерства на основе опыта Турции по модернизации и управлению инфраструктурными объектами в пунктах пропуска.

3. Определить единого администратора, обеспечивающего контроль над перемещением грузов через пункты пропуска.

4. Создать интегрированную информационную систему всех контролирующих органов и участников процесса перевозки по контролю над перемещением транспортных средств и грузов.

5. Создать в рамках ГЧП в приграничных

директор
департамента
по вопросам
транспортной
логистики и
инфраструктуры
НЭПК «Союз
«Атамекен»

пунктах пропуска со странами с высокими рисками по перемещаемым грузам транспортно-логистические центры, через которые обеспечить консолидацию перемещаемых грузов, контроль и последующий транзит в третьи страны или доставку грузов до места назначения в страны Таможенного союза.

6. Перейти от принципов:

- тотального контроля;
- «презумпции виновности»;

к принципам:

- «презумпции невиновности»;
- выборочного контроля с использованием механизмов СУР;
- по переносу акцента таможенного контроля с этапа таможенной очистки товаров на этап после выпуска товаров.

7. Оптимизировать разрешительную систему, внедрить принципы уведомления государственных органов по различным процессам, применение которых не связано со здоровьем граждан Казахстана, национальной безопасностью.

Перечень предложенных НЭПК «Союз «Атамекен» решений и механизмов, направленных на улучшение предпринимательской среды, достаточно большой. По всем рекомендациям НЭПК «Союз «Атамекен» проводится соответствующая работа, по некоторым из них приняты постановления Правительства и другие акты, направленные на их реализацию.

Конечно, не все наши рекомендации находят поддержку в государственных органах. Вместе с тем НЭПК «Союз «Атамекен» продолжает работу в данных направлениях.



СПРОС НА СКЛАДЫ КЛАССА «А» СТАБИЛЬНО РАСТЕТ

Создание собственной терминальной инфраструктуры в порту Ляньюньган необходимо для консолидации экспортных грузопотоков направлением в/из Юго-Восточной Азии – одним из перспективных направлений развития внешней торговли Казахстана.

Выбор данного объекта характеризуется хорошим месторасположением порта: он является конечной точкой крупной, пересекающей весь Китай с запада на восток транспортной артерии Лунхай – Ланьсиньской железной дороги с выходом к другим китайским портам Тяньцзинь, Шанхай и Циндао. Кроме того, он связан морскими линиями с корейским портом Пусан и японским портом Осака, что открывает новые рынки для казахстанской стороны.

В увязке с развитием инфраструктуры восточных ворот Казахстана – Достык и Хоргос, а также западных ворот – порта Актау, возможно создание привлекательного транзитного маршрута из Юго-Восточной Азии в страны Центральной Азии и Каспийского региона.

На текущий момент АО «НК «КТЖ» и Правительство города Ляньюньган создало рабочую

группу по вопросу взаимодействия и аренды земельного участка. Её первое заседание состоялось в мае этого года, где, в том числе, обсуждались вопросы создания СП.

– Одним из основных факторов, препятствующих развитию логистической системы Казахстана, является острая нехватка современных складских терминалов. Каким образом будет решаться эта проблема?

– Действительно, на сегодняшний день большая часть современных логистических центров сосредоточена в Алматы, при этом спрос на складские площади класса «А» стабильно растет. Также несколько ТЛЦ действуют в Астане, Актобе и Атырау. В остальном рынок складских услуг представлен бывшими производственными помещениями или базами, которые не соответствуют международным требованиям и не могут обеспечить необходимые условия для предоставления комплекса современных логистических услуг.

В этой связи планируется создать эффективную многоуровневую сеть транспортно-логистических центров внутри страны. Это позволит влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями.

Экспортноориентированная часть системы будет базироваться на сети приграничных транспортно-логистических центров, из которых наибольшее значение будут иметь восточные ворота – Хоргос/Достык и западные ворота – порт Актау, а также на многочисленных ТЛЦ в местах зарождения экспортной грузовой базы и пересечении основных транзитных коридоров.

Сейчас разрабатывается комплексный бизнес-план по строительству и функционированию ТЛЦ внутри Казахстана. Мы считаем, что создание современной терминальной сети придаст новый импульс развитию контрактной логи-

стики в стране и послужит основой для формирования эффективной транспортно-логистической системы, соответствующей мировым стандартам ¹¹

Экспортноориентированная часть системы будет базироваться на сети приграничных транспортно-логистических центров



СОЕДИНЯЯ ЕВРОПУ И АЗИЮ

СЕГОДНЯ АВИАПЕРЕВОЗКИ ЯВЛЯЮТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ. БУДУЧИ САМЫМ БЫСТРЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА, АВИАЦИЯ В КАЗАХСТАНЕ ИМЕЕТ БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ РОСТА. ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ, ОТКРЫТИЕ НОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ, АЭРОПОРТОВ-ХАБОВ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ВОВЛЕЧЕНИЮ КАЗАХСТАНА В МЕЖДУНАРОДНУЮ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННУЮ СИСТЕМУ.

текст Виктория Ульянова
PR-директор авиакомпании "SCAT"

Возрождение Шелкового пути стало идеальным решением стимулирования экономического и культурного роста не только Казахстана, но и всего евразийского региона. «Новый Шелковый путь» с пятью ключевыми логистическими принципами – скорость, стабильность, сохранность, сервис и стоимость, несомненно, будет одним из мощнейших экономических, политических, торговых и транспортных проектов. Ключевым моментом в возрождении торговых путей станет развитие транспортной системы Казахстана, включая воздушный транспорт.

Благодаря авиационным сообщениям транспортная перевозка грузов стала более мобильной, удобной и быстрой, а путешествия – доступнее. Люди разных стран и культур обмениваются опытом, знаниями и мировоззрением, что позволяет внести «свежий взгляд» в решение традиционных вопросов.

Одним из предприятий, вносящих свой вклад в развитие отечественного воздушного транспорта и авиации в целом, является авиакомпания "SCAT", образованная в 1997 году. Будучи одним из крупнейших авиаперевозчиков страны, компания осознает ответственность и важность принятия активного участия в проекте «Новый Шелковый путь».

Открыв в 2009 году чартерную программу, авиакомпания "SCAT" проложила воздушный коридор, соединяющий Турцию, Западный Китай, Индию и Казахстан. Сегодня выполняются рейсы на территории 11 государств мира. Имея крупный узловой аэропорт в городе Актау, авиакомпания также выполняет многочисленные полеты в города Кавказа, такие как Баку, Ереван, Тбилиси, Минеральные Воды и Махачкала. Одним из достижений текущего года стало открытие новых авиарейсов в Киев, Симферополь, Ростов-на-Дону и Сочи в рамках развития программы по расширению маршрутной сети.

Согласно прогнозу Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в 2013 году рост спроса на пассажирские авиаперевозки составит примерно 5,4%, а на грузоперевозки – 2,7%. ИКАО в свою очередь прогнозирует устойчивый рост перевозок на следующие 20 лет. Ожидается 3,13 миллиарда пассажиров – первый раз в истории авиации число авиапассажиров превысит отметку в 3 миллиарда человек.

Помимо пассажирских авиаперевозок, компания осуществляет и грузовые перевозки, которые представляют собой самый быстрый и удобный способ доставки. Так, по итогам 2012 года объем грузооборота компании увеличился на 32% в сравнении с 2011 годом.

На современном этапе для развития авиационной отрасли еще довольно многое предстоит сделать: построить больше путей сообщения, вывести Казахстан из «черного списка» Евросоюза и максимально упростить визовые режимы для иностранных туристов. В республике ежегодно расширяется сеть маршрутов воздушного сообщения, в первую очередь уделяется внимание развитию аэропортов-хабов – мощных транспортных узлов, которые позволят в будущем связать между собой крупнейшие города не только нашей страны, но и всего мира. Центральная Азия становится все более значимым регионом для международной гражданской авиации.



<12



Берик УАНДЫКОВ,
уполномоченное лицо
АО «НК «Актауский международный морской торговый порт»

В настоящее время развитие морского транспорта Казахстана в целом зависит от развития порта Актау - основного многоцелевого грузообразующего порта на Каспии, через который проходят международные транспортные коридоры ТРАСЕКА, «Север - Юг» и Иногейт

В результате реализации мега-проекта «Новый Шелковый путь» ожидается увеличение объема транзитного грузопотока через Казахстан почти в два раза с дальнейшим доведением его как минимум до 50 млн. тонн к 2020 году.

По словам главы государства, главным элементом «Нового Шелкового пути» является транспортно-логистический хаб, становление которого напрямую связано с созданием мультимодальной транспортно-логистической компании на базе АО «НК «Қазақстан темір жолы», развитием Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», строительством железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу, Аркалык–Шубарколь и многофункциональных логистических центров класса «А», а также расширением порта Актау в северном направлении, что позволит открыть Азии морской путь на Прикаспийский регион, Кавказ и далее Европу.

НА ВОЛНЕ



Благодаря своему уникальному географическому положению порт Актау имеет стратегическое значение для Казахстана как транспортный узел на стыке Азиатских транспортных маршрутов и Европейских мультимодальных коридоров. Через систему каналов Волго-Дон и Волго-Балт он открывает республике путь к любому порту в мировом океане. Поэтому в настоящий момент порт Актау уделяет особое внимание развитию транзита.

Необходимо отметить, что на протяжении последних семи лет в порту Актау реализуется проект по увеличению производственных мощностей по перевалке сухих грузов. За это время уже построены и введены в эксплуатацию крупные защитные гидротехнические сооружения – мол и волнолом. В текущем году планируется начать работы по дноуглублению акватории расширяемой части порта и завершить их в двухлетний период. Далее, в рамках проекта будут построены три сухогрузных универсальных причала, включая один зерновой общей годовой мощностью 2,5 млн. тонн.

Учитывая то, что Актауский международный морской торговый порт является крупнейшим на Каспийском море, он имеет большое значение как для Казахстана в целом, так и для осуществления проекта «море-суша». Данный проект является важным сегментом стратегии развития интермодальных перевозок АО «НК «Қазақстан темір жолы», одобренной Главой государства.

Единообразное управление транспортной логистикой страны в лице «Қазақстан темір жолы» должно повысить гибкость всех звеньев транспортной цепи и

позволить интегрироваться в мировую транспортную сеть, в том числе с вовлечением крупных игроков – признанных транспортников с мировым именем. Также железнодорожная компания сможет координировать грузопотоки, организуя оптимальную синхронизацию работы различного транспорта, что также немаловажно для успешности и конкурентоспособности создаваемого проекта, в том числе в деле развития транзита.

В настоящее время морской порт Актау реорганизован в акционерное общество с передачей активов в АО «ФНБ «Самрук-Қазына» и последующим оформлением доверительного управления «Қазақстан темір жолы». Передача порта в национальную компанию, которая и станет в будущем тем самым мультимодальным транспортно-логистическим оператором, будет способствовать привлечению финансирования для дальнейшего развития порта. В том, что новый виток развития потребует предприятию в самое ближайшее время, сегодня уже никто не сомневается. Кроме того, появление такого мультимодального оператора даст огромные плюсы с точки зрения перевозимых грузов, потому что все транспортные организации будут объединены в единую логистическую цепь.

Для этого в «Қазақстан темір жолы» планируют создать единый интернет-портал по продаже транспортных услуг. Этот ресурс будет связывать в онлайн режиме грузоотправителей и транспортные компании, упростив поиск оптимальных условий перевозки. Здесь очень важным вопросом является выработка сквозного тарифа по принципу «от двери до

двери». В будущем планируется предоставление мировым трейдерам одного тарифа на весь путь: к примеру, от Хоргоса до Дубай или до черноморских портов. Таким образом, транспортный оператор будет основным регулятором грузопотоков и возьмет на себя ответственность по обеспечению порта Актау гарантированной грузовой базой.

В настоящее время помимо наращивания производственных мощностей порт Актау принимает меры по повышению эффективности работы. В первую очередь проводится поэтапная автоматизация портовых услуг, которая позволит повысить эффективность пропускной способности порта на 1 млн. тонн в год.

Также создан веб-портал для продвижения портовых услуг. В настоящий момент ведется активная работа по его наполнению и вовлечению участников транспортного рынка, в том числе портов Каспия, судоходных компаний и других заинтересованных сторон. На едином ресурсе в режиме реального времени будет показана география передвижения всех судов, время их стоянки, статусы портовых терминалов, их загруженность, информация о наличии грузов, запросы грузовладельцев, сведения о состоянии отгрузок, тарифы и так далее.

Таким образом, дальнейшее совершенствование деятельности морского порта Актау направлено на развитие новых перспективных маршрутов, снижение стоимости и продолжительности перевозок, а также на обеспечение системной реализации задач, поставленных перед транспортниками Президентом Республики Казахстан Н. А. Назарбаевым.

ТРАНЗИТ без барьеров



Теодор Каплан,
Генеральный секретарь
Союза международных автомобильных
перевозчиков Республики Казахстан, (КАЗАТО)

Имея территорию 2,7 млн. квадратных километров, располагаясь в центре Евразийского субконтинента, Казахстан служит естественным сухопутным мостом между Китаем, странами Центральной Азии и Европы. В настоящее время граница Казахстана с Китаем имеет протяженность 1 783 км.

Еще в древние времена через сегодняшнюю территорию Казахстана проходил один из северных маршрутов Великого Шелкового пути, зародившийся во II веке до н.э. Практически он прекратил функционировать в XVI веке – в период бурного развития морских перевозок и появления множества сухопутных границ.

И только в конце XIX века началось его возрождение. 25 января 1891 года были учреждены Жаркентская и Зайсанская таможи (ныне таможи «Коргас» и «Майкапчагай»), а с вводом в эксплуатацию Туркестано-Сибирской железной дороги с середины тридцатых годов прошлого столетия Китай получил устойчивую связь с республиками Советского Союза и другими странами.

На железнодорожной станции Сарыозек, расположенной в 200 км от казахстанско-китайской границы, были построены

ПО ТЕРРИТОРИИ КАЗАХСТАНА ИЗДРЕВЛЕ ПРОХОДИЛ ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ, СЛУЖИВШИЙ ПРОВОДНИКОМ МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ, РАСПРОСТРАНЯВШИЙ ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИИ. СЕГОДНЯ, ВОЗРОЖДАЯ ЭТУ ИСТОРИЧЕСКУЮ РОЛЬ, У РЕСПУБЛИКИ ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ВЕДУЩИХ УЧАСТНИКОВ МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ.

терминалы, а вблизи границы в п. Жаркент организовано крупное автотранспортное предприятие.

В начальный период перевозки преобладали в сторону Китая. Грузы доставлялись по железной дороге на ст. Сарыозек, затем автотранспортом до китайского Хоргоса, где перегружались на автомобили и перевозились вглубь страны.

Качественный толчок возрождению Шелкового пути дала Новая евроазиатская инициатива Международного Союза автомобильного транспорта (NELTI).

В настоящее время по маршрутам Великого и Нового Шелковых путей через пять пограничных переходов транзитом через Казахстан автомобильным транспортом перевозятся различные товары в Россию, Украину, Молдову, республики Закавказья, страны Центральной Азии, включая Афганистан, страны Балтии, Польшу и ряд других государств. У Казахстана накоплен значительный опыт организации данных перевозок. Всего из Китая в Казахстан, а также транзитом через республику автомобильным транспортом в прошлом году было перевезено более одного миллиона тонн различных товаров. Несмотря на то, что Китай не является участником Конвен-

ции TIR, эти перевозки, начиная с таможенной территории Казахстана, осуществляются по системе Международных дорожных перевозок (МДП).

В названные страны в основном доставляются товары, производимые в Западном Китае. Страны Западной Европы пока не заказывают продукцию, производимую в СУАР, и продолжают импортировать товары морем из районов Центрального и Юго-Восточного Китая.

Однако мы уверены, что инвесторы, западноевропейские импортеры, а также китайские компании-экспортеры оценят преимущества наземного транспорта и будут развивать производство экспортной лицензионной продукции на действующих или новых предприятиях Западного Китая, что позволит значительно увеличить объем наземных перевозок китайских товаров. Тем более, что прямые автомобильные перевозки очень эффективны. Они обеспечивают доставку товаров от двери до двери. Кроме того, в случае отсутствия попутного груза отпадает необходимость в контейнерах.

Обеспечению роста транзитных перевозок в значительной степени будет способствовать реализация мегапроекта «Западная Европа – Западный Китай», который в



настоящее время по инициативе Президента страны Нурсултана Назарбаева осуществляется в Казахстане. Эта торговая магистраль является самым быстрым путем для перевозки грузов из Китая в Европу. На прохождение этой дистанции по трансконтинентальному автокоридору уходит десять дней, в то время как для прохождения пути по Транссибирской железнодорожной магистрали уходит 14 дней, а морским коридором через Суэцкий канал – 45. Протяженность и время нахождения в пути являются основными положительными показателями данного проекта.

Увеличение объемов перевозок по Шелковому пути потребует активизации работы логистических компаний, которые должны оказать реальную помощь инвесторам, экспортерам и импортерам в выборе наиболее целесообразных районов размещения новых производств, маршрутов и схем товаропотоков в направлении Китай – Центральная Азия, Европа.

В настоящее время перевозки грузов из Китая транзитом через Казахстан осуществляются по следующим схемам. Казахстанский автотранспорт загружается на терминалах в г. Урумчи, и через пять таможенных переходов пересекает китайско-казахстанскую границу и доставляет груз до места назначения.

Либо китайский автотранспорт доставляет груз до китайских пограничных терминалов. Казахстанские и российские перевозчики грузятся на этих терминалах, пересекают границу и везут груз до точки назначения.

И третья схема: китайский автотранспорт доставляет груз

до казахстанских приграничных терминалов или по определенным маршрутам до места назначения на территории Казахстана. Казахстанский автотранспорт, или же автотранспорт другой страны, грузится на этих терминалах и перевозит грузы до места назначения.

Расчеты показывают, что при перевозке груза из КНР транзитом через Казахстан в третьи страны наиболее эффективна первая схема. По сравнению со второй схемой сроки доставки сокращаются на пять-шесть дней.

По первой схеме перевозка груза из Китая транспортом через Казахстан, скажем, до Берлина займет всего 14 дней, по второй – 20 дней, по третьей – минимум месяц.

Третья схема, безусловно, будет самой эффективной для китайских товаров, предназначенных для казахстанских импортеров.

Жизнь преподносит многочисленные доказательства того, что реализация столь масштабных проектов, каким является возрождение Шелкового пути в странах с рыночной экономикой, не мыслима без хорошо налаженной системы государственно-частного партнерства. В большинстве стран автомобильный транспорт находится в частной собственности.

Опыт свидетельствует, что государственные автотранспортные предприятия просто не выдерживают конкуренции с частным сектором и разоряются. Однако без эффективных действий государственных органов нельзя организовать международные перевозки. Компетентные органы обеспечивают присоединение страны к международным конвенциям и соглашениям,

проводят работу по устранению всякого рода административных барьеров, и, самое главное, постоянно совершенствуют транспортную инфраструктуру, состояние которой в настоящее время в значительной степени сдерживает дальнейшее развитие и повышение эффективности международных перевозок. Прежде всего, это касается увеличения объемов перевозок по маршрутам Нового Шелкового пути.

Из пяти пунктов пропуска на казахстанско-китайской границе только один работает в полторы смены, а четыре – в одну смену пять дней в неделю. Чтобы доехать до п/п «Достык», необходимо преодолеть более ста километров практически по бездорожью. Все еще не ликвидированы всевозможные поборы на границе. Поэтому первоочередной задачей на сегодняшний день является устранение всех физических и административных барьеров на пути увеличения объемов перевозок по маршрутам Нового Шелкового пути в самое ближайшее время.

Сегодня Казахстан находится на пороге глобальных перемен, стране еще многое предстоит сделать. Постепенно растет и развивается рынок транспортных и логистических услуг. Создание нового журнала «Транс-LOGISTICS Казахстан» обеспечит информационные потребности этого рынка. Кроме того, новое издание станет оптимальной площадкой для диалога между представителями транспортно-логистической отрасли, бизнеса и власти. Ввиду этого Союз международных автоперевозчиков надеется на дальнейшее плодотворное сотрудничество с журналом «Транс-LOGISTICS Казахстан».

УСЛУГИ класса «А»



СОЗДАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСОВ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНСКОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ. СЕГОДНЯ БОЛЬШИНСТВО ТЕРМИНАЛОВ РАСПОЛОЖЕНО В АПМАТЫ. ПО ДАННЫМ МАРКЕТОПОНОВ «VERITASBROWN», КРУПНЕЙШИМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРОМ В ГОРОДЕ ЯВЛЯЕТСЯ КОМПАНИЯ АО «DAMULOGISTICS», НА ДОЛЮ КОТОРОЙ ПРИХОДИТСЯ 45% ОТ ОБЩЕГО ФОНДА СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ КЛАССА «А». ОБ УНИКАЛЬНОМ ОПЫТЕ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ МЫ ПОГОВОРИЛИ С НАЧАЛЬНИКОМ ОТДЕЛА ПРОДАЖ «DAMULOGISTICS» КАРИНОЙ АБИПЬДИНОВОЙ.

текст Даурен Молдахметов

Карина, расскажите, пожалуйста, об истории создания компании, ее достижениях на современном этапе.

– АО «DamuLogistics» начало свою деятельность в 2004 году с проекта строительства терминала «Первомайский», площадью 17 000 кв. м. В 2008 году было принято решение о создании «Индустриально-Логистического Центра «DamuLogistics» общей площадью 210 га. Аналогов этому уникальному проекту в Центральной Азии нет. Его главными преимуществами являются расположение между основными транзитными трассами и предоставление всего комплекса логистических услуг в пределах терминала.

В Астане расположен наш складской комплекс класса «А» площадью 20 000 кв.м. Там имеются зоны склада временного хранения и манипуляции, железнодорожный тупик. Филиальную сеть компания развивает путем изучения потребностей клиента. Одним из примеров является выход «DamuLogistics» на рынок в роли логистического оператора компании «RG Brands» в Алматинской области и в Караганде. Сейчас рассматривается наше присутствие в таких городах – как Шымкент и Бишкек.

Согласно стратегическому

плану Группы Компаний «DamuLogistics» индустриально-логистические парки будут созданы в Коргасе и городе Тула Российской Федерации. Данные регионы были выбраны не случайно: именно здесь будут проходить международные транспортные коридоры, которые, несомненно, повысят транзитный, транспортно-логистический потенциал страны.

В чем заключается специфика терминалов класса «А»?

– Складские помещения класса «А» отвечают высоким требованиям логистики. От складов высшего класса они отличаются немногим. Различия в основном заключаются в площади самого помещения и высоте потолков. Склады класса «А» – это профильные сооружения, призванные обеспечить наилучшие условия хранения любых типов груза. Как правило, они представляют собой одноэтажные и однообъемные здания из металлоконструкций или сэндвич-панелей. Высота потолков составляет не менее десяти метров, что позволяет организовать многоуровневое хранение грузов.

Полы данного склада ровные, бетонные и имеют антипылевое покрытие. Высота от земли составляет один метр двадцать

сантиметров. Полы обеспечивают нагрузку не менее пяти тонн на квадратный метр.

Склады класса «А» оборудованы кондиционерами и вентиляцией, обеспечивающими качественное проветривание всего помещения склада. Температурный режим обеспечивается системой кондиционирования и регулируется в зависимости от требований к условиям хранения того или иного груза.

Сегодня многие предприятия в стране активно внедряют передовые технологии. Какие меры принимаются компанией «DamuLogistics» по улучшению качества предоставляемых услуг?

– Наша компания всегда стремится использовать в своей работе самые лучшие технологии. Примером этому служит автоматизированная система управления складом «Warehouse management system». WMS обеспечивает автоматизацию и оптимизацию всех процессов складской работы предприятия. Можно отметить основные преимущества системы: полностью отсутствуют потери товара, отслеживаются все перемещения товара внутри склада и так далее. Кроме того, автоматические отчеты, которые формируются данной



программой, информируют о состоянии склада и наличии товара.

Компания «DamuLogistics» развивает новые проекты, повышает эффективность бизнес-процессов. Например, недавно мы внедрили новые консалтинговые услуги в рамках сотрудничества с китайскими партнерами.

О каких именно услугах идет речь?

– Наша компания активно работает на рынке КНР, имеет офис в городе Гуанчжоу. Мы осуществляем прямые поставки оборудования, спецтехники, строительных материалов, мебели и товаров народного потребления с заводов в Китае.

В рамках данного проекта сотрудники и партнеры компании «DamuLogistics» в КНР и в Казахстане проводят мониторинг китайского рынка, поиск компаний и производителей, оказывают помощь в деловых поездках в Китай. Например, содействуют в прохождении процедуры таможенной очистки. «DamuLogistics» осуществляет транспортировку грузов и их складирование, а также предлагает прочие эффективные схемы сотрудничества, благодаря которым клиент может сэкономить бюджет до 30%, а в некоторых случаях и до 50%.

С какими крупными клиентами вы работаете?

– Территория «DamuLogistics» состоит из индустриальной и логистической части. На сегодняшний день в индустриальной части расположены такие клиенты-резиденты, как компания «Scania», «Danone», производственная компания «Sonic», компания «GalanzBottlers», которая в настоящее время завершает строительство

своего завода на нашей территории.

Клиентами логистической части являются такие крупные компании как: «Орифлейм», «Мери Кей», «Лореаль», «Самсунг Электроникс», «Вестель», «Прима дистрибьюшн», «RG Brands», «ХенкельБаутечник», «Колгейт Палмолив», «Procter&Gamble», «JTI Kazakhstan». Они пользуются всеми логистическими услугами нашей компании. К слову, компанией «ProcterandGamble» терминал АО «DamuLogistics» был признан надежным логистическим оператором.

В Казахстане сегодня не хватает современных складов, также наблюдается загруженность многих имеющихся терминалов. Как Вы видите решение данных вопросов?

– Как в любой сфере бизнеса, в логистической отрасли существуют свои определенные трудности. Как Вы уже сказали, недостаточное количество складских площадей, отвечающих современным требованиям, является одной из главных проблем на сегодня. Причем спрос на такие терминалы растет с каждым годом. Для решения этих вопросов, по нашему мнению, нужна целевая государственная поддержка в виде льготного кредитования.


С какими еще трудностями приходится сталкиваться логистическим компаниям?

– Одна из наиболее распространенных проблем в логистике – отсутствие квалифицированных кадров, особенно в области организации современных логистических процессов и технологий. Для решения данной задачи наша компания организывает обучающие семинары для складских работников.

Вторая проблема – слабая логистическая инфраструктура на уровне предприятий, регионов и страны в целом. На уровне предприятий, прежде всего, нужна минимизация логистических издержек. Для этого требуется эффективная система управления и мониторинга логистики предприятия, внедрение современных IT-технологий для отслеживания движения продукции и грузов, повышения производительности. Необходимо также снижать транспортные затраты за счет повышения качества дорог, создавать надежную транспортную инфраструктуру.

– Казахстан занимает 86 место из 155 в Индексе эффективности логистики Всемирного банка. Какие реальные меры, принимаемые сегодня для улучшения ситуации в отечественной транспортно-логистической сфере, Вы можете отметить?

– Государство предпринимает определенные шаги для улучшения ситуации на рынке логистики. Помимо законодательных инициатив и создания рабочих групп, оказывается серьезная финансовая помощь логистической отрасли. В целом Банком развития Казахстана на различные проекты по поддержке логистики в нашей стране вложено около \$500 млн.

Госпрограммы, международные мероприятия и все меры поддержки направлены на решение казахстанского транспортно-логистического потенциала в условиях активизирующихся процессов интеграции Казахстана в мировое сообщество, в том числе в международную транспортную сеть 

ЛОГИСТИКА

В
стиле
hi-tech



В условиях возрастающего интереса к транзитному потенциалу Казахстана в стране отмечается рост потребности в качественных транспортных услугах. Здесь важно учитывать опыт развитых стран, где повышение внимания к уровню перевозок и складирования потребовало существенных изменений в технологии и организации работы. О внедряемых инновационных продуктах журналу «Транс-Logistics Казахстан» рассказали представители отечественного логистического бизнеса.

текст Даурен Молдахметов

На сегодняшний день большинство транспортных компаний имеют свой собственный уникальный набор подходов, инструментов и передовых технологий, определяющих их конкурентные преимущества.

Так, корпоративный сайт транспортно-экспедиторской компании «Lomer Point Bridge» предоставляет возможность всем клиентам воспользоваться услугой **E-Service**. Она позволяет заказчику в режиме реального времени получать полную автоматически обновляемую информацию о текущем местоположении груза, состоянии платежей и запросов в любое время суток. По словам генерального директора компании Серикбола Абдикаримова, данная услуга очень удобна для клиентов, так как экономит их время и деньги.

Еще одним нововведением «Lomer Point Bridge» является онлайн сервис, дающий возможность рассчитать оптимальный вариант схемы загрузки на любой вид сухопутного транспорта. Эта услуга проста в применении: клиент может выбрать из списка вид транспорта, на который планирует произвести загрузку, и, с учетом необходимых условий, определить, подходит ли ему тот или иной вариант. Серикбол Абдикаримов считает, что конкурентная борьба между логистами приведет к необходимости дальнейшего внедрения самых современных технологий.


Ряд инноваций, успешно зарекомендовавших себя в мире, применяет сегодня и транспортно-экспедиторская компания «ATE Logistics», входящая в группу «Алев-Транс». Как рассказал директор «ATE Logistics» Альбек Сарбасов, сегодня предприятие использует новейшие технологии в области автоматизации процессов. Это позволяет отслеживать грузы на расстоянии, представлять отчеты клиентам, отправлять SMS -оповещения, что, в свою очередь, значительно экономит время и сокращает трудозатраты. К примеру, клиенты получают уведомления о доставке грузов, а также о возникших трудностях в цепочке поставок через SMS или по электронной почте. Свои услуги по оформлению заказов и консультированию компания предоставляет в режиме онлайн.

Новейшие технологии для обработки грузов, их

хранения, увеличения пропускной способности, сокращения издержек на выполнение складских операций используются на отечественных складах и терминалах. Эффективные и оптимальные решения, положительно сказавшиеся на производительности труда, были предложены первым в Казахстане складским комплексом класса «А», соответствующим международной классификации. Его владелец – компания «Тау Терминал».

Терминал оснащен автоматизированной системой управления технологическим процессом – **WMS Exceed 4000**. Система минимизирует зависимость от человеческого фактора, как одной из основных причин ошибок. Она автоматизирует контроль над ходом выполнения заказов, предоставляет информацию о наличии интересующего груза, отгрузке, движении грузопотока на складе в режиме реального времени. Программа своевременно информирует управляющий складской персонал о возникших проблемах. Иными словами, внедрение WMS-систем позволяет оптимально использовать складские площади, сократить затраты на хранение, повысить производительность труда и точность учета.

Услуга отслеживания грузов в режиме реального времени особенно важна для операторов экспресс-доставки. Как рассказала генеральный директор «ATE Xpress» Гульжан Умирзакова, система **ATE Xpress Mobile** стала очередным шагом к внедрению инноваций для этой молодой компании. Посредством беспроводной связи она открывает доступ к корпоративному веб-сайту с помощью мобильного телефона. Приложение дает возможность воспользоваться услугами компании в любое время, находясь вне офиса. В настоящий момент в разработке компании находятся такие нововведения, как автоматическая система управления, SMS-оповещение и складской учет.

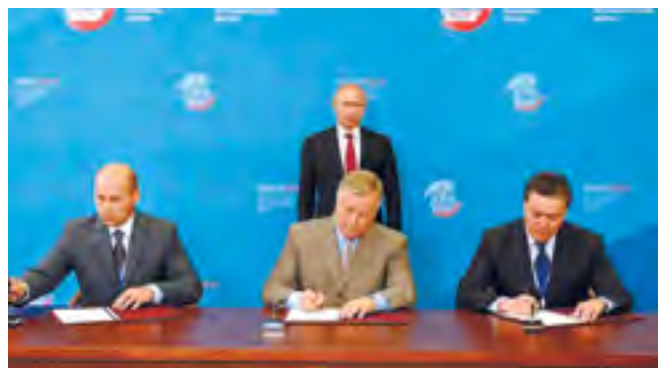
В целом, как показывает практика, передовые технологии, применяемые казахстанскими транспортно-логистическими компаниями, влияют на эффективность их работы, повышение производительности, безопасности, увеличение пропускной способности и, как следствие, на конкурентоспособность в условиях рынка. 

ТРИЕДИНЫЙ ПОДХОД

На 17 Петербургском международном экономическом форуме в присутствии Владимира Путина подписано Соглашение о создании Объединённой транспортно-логистической компании.

Документ подписан руководителями Российских железных дорог – Владимиром Якуниным, Национальной железнодорожной компании Казахстана – Аскармом Маминым и Белорусской железной дороги – Владимиром Морозовым.

Для обеспечения роста перевозок ОТЛК намерена инвестировать в подвижной состав, контейнеры, терминалы и IT-инфраструктуру к 2020 году около \$6,2 млрд, – сообщает РЖД-Партнёр. В ОАО «РЖД» оценивают ОТЛК после передачи ей всех активов в \$3,5 млрд. Чистая прибыль компании в 2015 году прогнозируется в размере \$400 млн, выручка – на уровне \$1,6 млрд. К 2020-му эти показатели могут увеличиться соответственно до \$900 млн и \$5,8 млрд.



В ПРИВЫЧНОМ РУСЛЕ

Казахстан не планирует менять русло трансграничной реки Иртыш, – сообщил ИА «Новости-Казахстан» директор Астанинского филиала Казахского научно-исследовательского и проектного института строительства и архитектуры Министерства регионального развития Казахстана Турлыбек Мусабаев.

Напомним, ранее казахстанские СМИ сообщали, что в Министерстве регионального развития республики подготовили генеральную схему развития страны, в которой среди прочего

предусматривается изменение русла Иртыша и направление течения реки в Центральный Казахстан. Вместе с тем Мусабаев отметил, что в долгосрочной перспективе предлагается рассмотреть вопрос «переборки части стока реки Иртыш в вододефицитные регионы страны при наличии глубокой научной проработки, рассмотрения вопросов межгосударственного вододелиения с сопредельными государствами».

Эксперт пояснил, что переборка воды может осуществляться в пределах 6

кубических километров воды, фактический сток которых, согласно выполненным водохозяйственным расчетам, высвобождается в балансе Казахстана при вододелиении с Россией в соотношении 50/50 и с учетом водозабора в Китае. Для осуществления дополнительного водозабора в Казахстане может быть построено новое водохранилище.

Предполагается, что разработка генеральной схемы развития территории Казахстана до 2030 года завершится уже в четвертом квартале этого года.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ГРУЗООБОРОТ В КАЗАХСТАНЕ В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА

Перевозки грузов			Грузооборот		
млн. тонн	в% к I кварталу 2012	справочно: I квартал 2012 в% к I кварталу 2011	млрд. т-км	в% к I кварталу 2012	справочно: I квартал 2012 в % к I кварталу 2011
675,5	109,0	121,7	80,4	95,8	122,3

*по информации Межгосударственного статистического комитета СНГ

ПЛАТНЫЕ МАРШРУТЫ

В Беларуси запускают электронную оплату за проезд по автомобильным дорогам. Плата будет взиматься со всех транспортных средств, за исключением легковых автомобилей массой до 3,5 тонны, зарегистрированных в странах Таможенного союза – России,

Казахстане, Беларуси.

Ввод системы в эксплуатацию в полном объеме намечен на 1 июля. Она позволит водителям оплачивать проезд без остановки транспортного средства за счет установленных на трассах металлических порталов, оснащенных приемопередатчиками для обмена информацией

с бортовым устройством, установленными на автомобиле. Бортовые устройства автомобилисты смогут взять в залог, оплатив залоговую стоимость. Для грузовых автомобилей она составит €50, для легковых – €20. По сведениям Агентства транспортных новостей, электронная система взимания платы

будет установлена на участках автомобильных дорог: М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), М-2 Минск – Национальный аэропорт Минск, М-3 Минск – Витебск, М-5/Е 271 Минск – Гомель, М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги).

ИЗМЕНИТЬ И ДОПОЛНИТЬ

Транспортную отрасль ожидают очередные перемены: проект закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта» уже получил одобрение Мажилиса Парламента.

Планируется внести около 80 поправок, которые направлены на обеспечение постоянного надзора в сфере гражданской авиации, сообщает пресс-служба Минтранскома. Наряду с этим законопроект предполагает повышение ответственности субъектов авиационной отрасли за нарушение правил безопасности полетов, вплоть до полного, частичного ограничения или вовсе приостановления деятельности. Документом вводится система проверок воздушных судов иностранных компаний и экипажей, которые выполняют полеты в аэропорты Казахстана.

В сфере контроля на автомобильном транспорте вносятся поправки в части внедрения автоматизированной системы контроля весогабаритных параметров в движении. Законопроект также увеличиваются штрафные санкции за осуществление иностранными операторами международных автомобильных перевозок на территорию Казахстана без разрешений.

В сфере железнодорожного транспорта законопроект вносятся 69 поправок в четыре законодательных акта. В частности это касается повышения ответственности работников железнодорожного транспорта за нарушение правил продажи, продления срока действия проездных документов и работы билетных касс. Кроме того, по Программе развития транспортной инфраструктуры до 2014 года предусмотрено создание Оператора инфраструктуры, которому будет передана магистральная железнодорожная сеть.

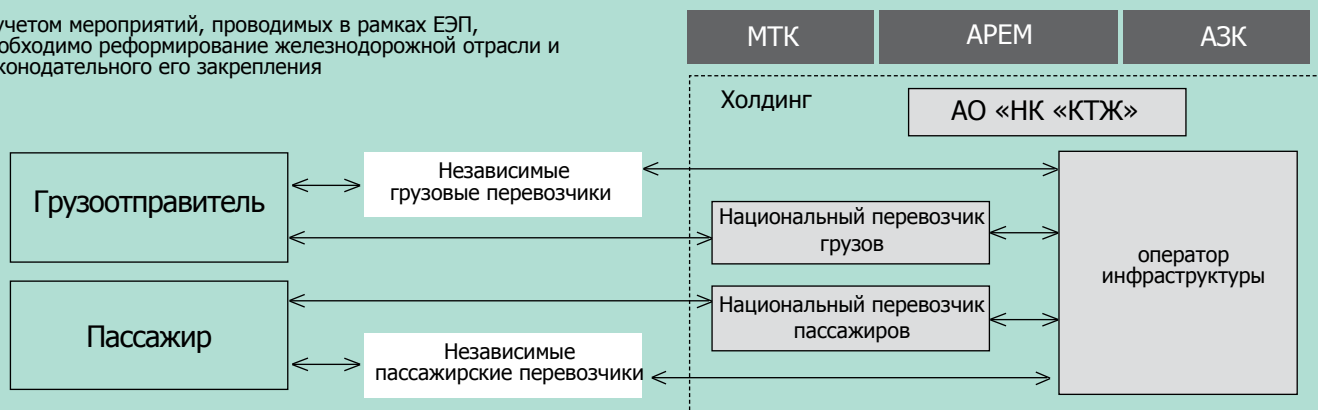
В сфере водного транспорта планируется внести изменения и дополнения в ряд законов и кодексов. Так, в Закон РК «О торговом мореплавании» вносятся поправки по созданию международного судового реестра страны, в рамках которого будут предоставляться налоговые и таможенные преференции.

Всего документом предусматривается внесение 515 поправок в существующее законодательство.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ ОТРАСЛИ

С учетом мероприятий, проводимых в рамках ЕЭП, необходимо реформирование железнодорожной отрасли и законодательного его закрепления



Реорганизация АО «НК «КТЖ» в холдинговую структуру путем создания оператора инфраструктуры (КТЖ-инфраструктура) и выделения перевозочной деятельности

НИКОЛАЙ ЛОГУТОВ



Сегодня на рассмотрении Парламента находится законопроект, направленный на совершенствование и развитие транспортной системы Республики Казахстан. При этом он охватывает практически все виды транспорта: автомобильный, авиационный, железнодорожный, морской, внутренний речной. Естественно, география и объем работ получились очень большими. Фактически мы сегодня рассматриваем три кодекса и десять законов.

Принципиальный вопрос, который был затронут в железнодорожной отрасли, – трансформация структуры национального перевозчика. То есть сегодня мы говорим о том, что основной сферой государственного влияния останутся магистрали, пути сообщения. Существует и коммерческая среда, которая будет расширяться. Речь идет о перевозках пассажиров и грузов. Таким образом, частные структуры смогут создавать свои парки вагонов, локомотивов, вступая при этом в определенные договорные отношения с национальным владельцем путей сообщения. Создание конкурентной среды должно положительно отразиться на качестве и объемах перевозок. Кроме того, подобная структурная модификация позволит привлечь капитал частного бизнеса.

Серьезные проблемы стоят на повестке дня и в авиационной отрасли. Деятельность авиакомпаний вызывала нарекания со стороны депутатского корпуса, населения, особенно при-

нимая во внимание последние инциденты. Назрела необходимость обратить внимание на ряд существенных моментов. Прежде всего, нельзя назвать удовлетворительным тот факт, что в Казахстане только «Эйр Астана» имеет право на осуществление международных авиаперевозок. Сегодня мы вносим порядка сорока поправок, связанных с улучшением авиационных перевозок, которые учитывают, в том числе и требования ИКАО. Это даст нам возможность выйти на международный уровень. Конечно, данная инициатива вызвала полемику в профессиональной среде. Ведь не все нормы, прописанные, скажем во Франции, применимы к казахстанской действительности. Тем не менее, мы стремились максимально приблизиться к международным стандартам. Конечно, это вызовет ужесточение многих требований, в частности, касающихся сертифи-

кация во внимание последние инциденты. Назрела необходимость обратить внимание на ряд существенных моментов. Прежде всего, нельзя назвать удовлетворительным тот факт, что в Казахстане только «Эйр Астана» имеет право на осуществление международных авиаперевозок. Сегодня мы вносим порядка сорока поправок, связанных с улучшением авиационных перевозок, которые учитывают, в том числе и требования ИКАО. Это даст нам возможность выйти на международный уровень. Конечно, данная инициатива вызвала полемику в профессиональной среде. Ведь не все нормы, прописанные, скажем во Франции, применимы к казахстанской действительности. Тем не менее, мы стремились максимально приблизиться к международным стандартам. Конечно, это вызовет ужесточение многих требований, в частности, касающихся сертифи-

МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ПОРТА

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ МАП

1. Обеспечение безопасности мореплавания в акватории морских портов
2. Реализация требований международных договоров

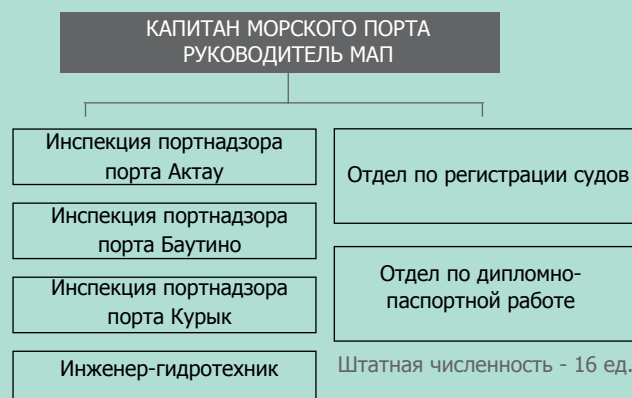
ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ МАП

1. Государственный портовый контроль
2. Оформление прихода судна в порт и выхода его из порта
3. Выдача дипломов, квалификационных свидетельств и удостоверений
4. Государственная регистрация судов и прав на них

Результат

Приведение системы государственного регулирования в соответствии рекомендациям ИМО
Обеспечение прохождения аудита ИМО в 2015 г.

СТРУКТУРА МАП





кации и контроля над состоянием воздушных судов.

Большой пласт вопросов имеется и в сфере автомобильных перевозок, особенно международных. Мы строим важнейшие транспортные артерии (например, дорога Западная Европа – Западный Китай), посредством которых планируем пропускать большой грузопоток. В связи с этим возникает необходимость грамотно организовать прохождение государственных границ, исключая ожидание в многокилометровых очередях, давление частных служб и так далее. Одним из решений этой проблемы является внедрение системы TIR plus, во многом упрощающей таможенные процедуры и, в итоге, сокращающей время доставки груза. Все это будет учитываться в законодательных актах.

Не всем пришлось по нраву наша инициатива об упорядочении весовых нагрузок. Ведь сегодня по нашим дорогам ездит огромное количество большегрузных машин, владельцы которых игнорируют весовые нормы. Например, в автомобиле нагрузка на ось предусмотрена в пределах 13 тонн, а его «нагружают» до 30 тонн. Естественно, все это сказывается на состоянии автомагистралей.

Теперь обязательным требованием станет установка тахографов. Сегодня стоит вопрос и об оборудовании междугородних автобусов системой ГЛОНАСС. С учетом казахстанских погодных условий, особенно в зимний период, необходимо иметь оперативную информацию о местонахождении автобуса на случай возникновения чрезвычайной ситуации.

Безусловно, еще решены не все вопросы, связанные с гармонизацией транспортного законодательства в рамках Таможенного союза. Кстати, недавно Государственная дума Российской Федерации выступила с инициативой провести переговоры по проблемам международных автомобильных перевозок с участием парламентариев практически всех

Сегодня мы вносим порядка сорока поправок, связанных с улучшением авиационных перевозок, которые учитывают, в том числе, и требования ИКАО

стран-членов СНГ. Встреча прошла в апреле в Москве. В обсуждении приняли участие бывший министр транспорта, ныне советник президента России, Игорь Левитин, Генеральный секретарь Международного союза автомо-

бильного транспорта Мартин Марми и другие авторитетные специалисты.

Общая проблема для наших стран – изношенный подвижной состав, который необходимо менять. Причем каждое государство выбрало свою схему поддержки этого процесса. К примеру, белорусы завуалированно ввели ряд своеобразных доплат при приобретении большегрузных автомобилей за рубежом. В России преференции за счет государственного субсидирования обеспечивают лизинговые компании.

Мы сейчас тоже вносим предложения, которые позволят поддержать позиции отечественных компаний. Эта работа проводится в тесном контакте с Союзом международных автомобильных перевозчиков Казахстана. Нужно признать, что до недавнего времени на нашем автотранспортном рынке доминировали турецкие фирмы, не говоря уже о присутствии здесь российских и белорусских предприятий. Сегодня есть понимание того, что мы должны законодательно защищать интересы казахстанского транспортного бизнеса, оперативно реагируя на меняющиеся рыночные условия **TL**

РЕФОРМЫ на железных дорогах стран евросоюза

В 2001 ГОДУ С ПУБЛИКАЦИИ БЕЛОЙ КНИГИ (СВОД ЗАКОНОВ ЕС) БЫЛА ЗАПУЩЕНА РЕФОРМА ЕВРОПЕЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОСТРАНСТВА. ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО ЭТА РЕФОРМА ДОЛЖНА УСКОРИТЬ ПЕРЕДАЧУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СЕТЕЙ В РУКИ ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, А ТАКЖЕ ПРИВЛЕЧЕНИЕ В НЕГО ИНВЕСТИЦИЙ. В ДАННОЙ РЕФОРМЕ ОБОСНОВЫВАЛИСЬ ТРИ ЭТАПА, ИЗВЕСТНЫХ ПОД НАЗВАНИЕМ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАКЕТЫ». ПЕРВЫЙ ПАКЕТ БЫЛ ПРИНЯТ В 2001 ГОДУ. ВТОРОЙ ПАКЕТ КАСАЕТСЯ УСКОРЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЕВРОПЕЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ, ОН БЫЛ ПРИНЯТ В 2004 ГОДУ. ТРЕТИЙ ПАКЕТ, ПРИНЯТЫЙ В 2007 ГОДУ С ОТСРОЧКОЙ ПРИМЕНЕНИЯ ДО 2010 ГОДА, НАПРАВЛЕН НА СОЗДАНИЕ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА УСЛУГ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.

В начале текущего года в Еврокомиссии был представлен Четвёртый железнодорожный пакет – о создании единого европейского пространства железных дорог.

Данный железнодорожный пакет вмещает три основных пункта:

- упрощение процедуры выдачи разрешений на допуск поездов к эксплуатации;
- открытие национальных пассажирских рынков;
- реформы управления на рынке железнодорожной инфраструктуры.

Первый пункт укрепляет компетенцию Европейского Железнодорожного Агентства (ERA), передачей ему права выдавать общеевропейские разрешения на использование подвижного состава, а также общеевропейские сертификаты для операторов рынка.

По второму пункту, Еврокомиссия предлагает открыть внутренний рынок пассажирских перевозок стран-членов ЕС с декабря 2019 года, разрешив железнодорожным компаниям предлагать внутренние железнодорожные перевозки по всей Европе, путем введения коммерческих услуг либо участия в тендерах по распределе-

нию государственных контрактов. На сегодняшний день рынки внутренних перевозок полностью открыты лишь в двух странах ЕС: Швеции и Великобритании. При этом Германия, Австрия, Италия, Чехия и Нидерланды открыли свои рынки только частично. Третий пункт - включает щекотливый вопрос вертикального размежевания железнодорожной инфраструктуры и железнодорожных операторов (перевозчиков).

Власти ЕС требуют от правительств, входящих в союз стран, полного разделения управления инфраструктурой и операторского бизнеса, а также последующей приватизации железнодорожных сетей.

Приватизация железнодорожных магистралей «безродным» частным капиталом – инструмент, позволяющий лишить национальные государства функции контроля над их транспортной сетью и сконцентрировать управление железными дорогами в Еврокомиссии по транспорту (ЕКТ) с перспективой создания впоследствии некоего общеевропейского «регулятора». В итоге реформы управление

железными дорогами окажется у «евросоюзного» министерства.

Противники реформ, проводимых в Евросоюзе

Сентябрь и начало октября 2012 года ознаменовались в Европе волной забастовок на железных дорогах. Началось в Испании, перекинулось на Бельгию, Португалию, Италию, Францию, снова Испанию. Виновником событий стал Европарламент, принявший «четвертый пакет» директив, обязательный для железных дорог всего Евросоюза.

Обеспокоенность профсоюзов железнодорожников понятна – приватизация влечет сокращение рабочих мест, сокращение числа остановок пассажирских поездов и закрытие направлений, признанных нерентабельными, что тоже вызывает недовольство.

Однако чтобы претворить «четвертую директиву» в жизнь, Брюсселю придётся преодолеть сопротивление не только профсоюзов и национальных правительств, но и крупных игроков и основных противников вертикального разделения, таких как Франция и Германия.

Во Франции действующим железнодорожным оператором является компания SNCF и разделение функций формально существует, но не на практике. Ответственность за инфраструктуру там несёт компания, хотя функции управления остаются в ведении государственной железнодорожной



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



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



компании – Национального общества железных дорог Франции (SNCF). Компания Réseau Ferre de France (RFF) находится в ведении тех же министерств, которые осуществляют надзор за SNCF. Кроме того, RFF только формулирует задачи в части развития инфраструктуры, а на практике их реализует SNCF. В 2010 году Еврокомиссия даже подавала на Францию в Европейский суд в связи с неприменением Первого железнодорожного пакета, но ситуация так и не изменилась. Реальных конкурентов основному игроку в стране нет, так как новые компании просто не рискуют состязаться с таким сильным холдингом.

Во втором полугодии 2013 года министерство транспорта Франции планирует провести реформу, направленную на объединение функций управления железнодорожной инфраструктурой и управления перевозками под ответственностью единого центра с холдинговой организационной структурой на базе Национального общества железных дорог Франции (SNCF).

Самый трудный «орешек» – Германия, железные дороги которой с 1993 года пребывают в собственности и управлении одной-единственной акционерной компании-холдинга Deutsche Bahn (DB) со стопроцентным государственным участием.

В Германии разделения функций нет, но зато немецкая инфраструктура давно открыта для новых игроков перевозочного бизнеса, в том числе как отечественных, так и зарубежных. При этом, чтобы получить доступ к немецкой инфраструктуре, железнодорожные компании должны отвечать ряду критериев: иметь раздельное управление подвижным составом и инфраструктурой или

осуществлять эту деятельность не в пределах одного и того же юридического лица. Кроме того, они должны иметь лицензию, которая предоставляется только тем, кто докажет свою надёжность и техническую компетентность.

Подобные им старые или крупные новые компании, объединенные в «Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой», оказываются не менее серьезным оппонентом «четвёртой директивы», чем профсоюзы. Потому что они рады приветствовать приватизацию и разукрупнение управления железными дорогами везде, в любой точке мира, но только не в своих владениях.

Проведенное аналитической компанией Roland Berger по заказу двух крупных железнодорожных компаний исследование эффективности предстоящих реформ стало для Еврокомиссии весомым аргументом против. И чиновники под давлением крупнейших игроков пока сдались.

SNCF и DB настолько активно отстаивали свои интересы, что Еврокомиссия всё же решила сделать для них по сути исключение, позволив традиционно государственным компаниям сохранить свои функции по управлению железнодорожной инфраструктурой, а также грузовыми и пассажирскими перевозками. То есть DB и SNCF могут продолжать своё существование в таком виде, пока их финансовые и управленческие операции разделены.

Противники вертикального разделения инфраструктурного

и перевозочного видов бизнеса ссылаются, в том числе, на опыт таких стран, как США, Китай и Япония, где модель вертикально интегрированных железнодорожных компаний показала себя весьма эффективной.

Правда, отмечается, что в США и Японии железнодорожный рынок предусматривает множественность перевозчиков, владеющих и инфраструктурой и подвижным составом. Что же касается Китая, то попытка реформирования железных дорог здесь была признана неудачной. В 1998 году эксперимент по разделению двух видов деятельности привёл к появлению многих дополнительных должностей, которые часто дублировали друг друга. Кроме того, работники, которые после разделения оказались в сфере оперирования инфраструктурой, зарабатывали существенно меньше, чем те, кто работал, например, с подвижным составом в высокодоходном сегменте пассажирских перевозок. Начались забастовки, и снизилась эффективность работы. Поэтому было решено вернуться к традиционной организации.

В итоге Еврокомиссия предлагает европейцам брать за основу структуры железных дорог Великобритании и Швеции. Согласно мнению Еврокомиссии, в Швеции и Великобритании после ряда проведённых реорганизаций, в конечном счёте явно улучшились качество перевозок и инвестиционный климат, что позволяет говорить об успешности реформ. В то же время противники разделения железных дорог на инфраструктуру и эксплуатацию ссылаются на негативный опыт применения Первого пакета в Бельгии, где в результате сильно ухудшились производственные и экономические показатели.

Еврокомиссия предлагает европейцам брать за основу структуры железных дорог Великобритании и Швеции.

Реформы, проведенные на железных дорогах некоторых стран

Великобритания

В странах, где железнодорожная инфраструктура принадлежит государству, правительство ежегодно выделяет значительные суммы на содержание и развитие инфраструктуры. Предположение, что в результате разделения и, возможно, частичной приватизации инфраструктуры расходы на содержание снизятся, не имеет под собой реальных оснований. В результате разделения появляется риск потери производительности, связанный с разобщенностью действий и стимулов участников рынка. Классический пример – Великобритания. Железнодорожная система этой страны – старейшая в мире сеть железнодорожных путей длиной 34 тыс. км.

Первоначально она представляла собой множество локальных железнодорожных сообщений, организованных небольшими частными компаниями. В течение XIX – начале XX вв. компании постепенно объединялись или выкупались конкурентами, пока не осталось лишь несколько крупных компаний. Во время Первой мировой войны вся сеть перешла под контроль правительства, что позволило увидеть преимущества централизованного управления объединенной сетью.

Инфраструктура и перевозочный процесс в Великобритании были разделены в 1990-е годы. В 1994 году была создана инфраструктурная компания Railtrack, а грузовые и пассажирские перевозки отданы частным компаниям. Но уже к концу XX века состояние отрасли значительно ухуд-

шилось. Во-первых, даже в Великобритании с ее высоким качеством регулирования не удалось установить тарифы так, чтобы создать стимулы к инвестициям. Во-вторых, произошел целый ряд серьезных катастроф, случившихся из-за того, что отдельные участники перевозочной цепочки не имели полного объема информации и не могли выработать согласованную стратегию по предотвращению сбоев в работе и уменьшению вероятности аварий. Все



это, а также спад инвестиций привело, в конце концов, к банкротству инфраструктурной компании Railtrack в 2002 году и пересмотру итогов реформы, в следующем направлении:

- контроль над деятельностью компаний – операторов пассажирских перевозок передается министерству транспорта;
- за эксплуатацией сети и качественными характеристиками перевозочного процесса – владельцу инфраструктуры компании «Network Rail» (заменившая компанию Railtrack), которая будет отвечать за планирование, разработку графиков движения и восстановление нормальной работы в случае сбоев.
- изменится порядок и структура финансовых санкций за нарушения договорных обязательств.

Принципиальной целью правительства Великобритании является восстановление контроля над стремительным ростом субсидий, необходимых «Network Rail» и пассажирским компаниям-операторам. С целью снижения расходов министерство транспорта в перспективе будет принимать все стратегические решения, а «Network Rail», невзирая на частную форму собственности, выполнять задачи, поставленные Минтрансом.

Швеция

Общественная железнодорожная сеть Швеции в начале 90-х годов поделена на государственную компанию, занимающуюся перевозками (SJ), и Banverket – администрацию железных дорог, несущую ответственность за инфраструктуру.

Железнодорожные перевозки фактически дотируются правительством, поскольку платежи за пользование инфраструктурой составляют всего 30% от необходимых затрат на ее содержание и развитие. Правительство сознательно идет на это, чтобы обеспечить конкурентоспособность железнодорожного транспорта с перевозками автомобильным, авиационным и морским транспортом.

В условиях дотирования пассажирских перевозок правительство Швеции организует своеобразную форму конкуренции. На местных линиях объявляется конкурс на получение контракта на пассажирские перевозки. Тендер выигрывает та компания, которая минимизирует государственные дотации из бюджета.

Правительство Швеции считает нецелесообразным делать систему пассажирских перевозок полностью открытой для конкуренции, ибо ожидает, что это окажет отрицательное воздействие на уровень обслуживания и кошелек пассажиров. По их мнению, конкуренция в этой сфере не приведет к выигрышу клиентов.

США и Канада

Реформы в США и Канаде сводятся, по существу, к мероприятиям по совершенствованию государственного управления и регулирования отношений на железнодорожном транспорте. В США и Канаде железные дороги исторически, со времен создания паровоза, находятся в частной собственности. Частные компании, занятые перевозками грузов, владеют инфраструктурой (железнодорожными путями) и подвижным составом. Грузовые перевозки в значительной мере монополизированы. Так, одной из американских компаний – «Конрейл» – принадлежат 60% железных путей и значительная доля локомотивов и вагонов, обеспечивающих основной грузооборот. Канадская национальная и Канадская тихоокеанская железнодорожные компании (дороги федерального значения) перевозят основную массу грузов в своей стране, хотя, кроме них, перевозками заняты региональные и местные железные дороги. Их более сорока.

Пассажирские перевозки осуществляют государственные компании. В США это «Амтрак». Ей принадлежат средства перевозки (подвижной состав), а также часть инфраструктуры – 20% железнодорожных путей. Проезд относительно дешев, и оплата не покрывает расходы по перевозкам пассажиров. Компания дотируется из федерального бюджета.

В Канаде новый этап реформирования железных дорог начат принятием в 1996 г. Закона о транспорте. В нем прописаны механизмы конкурентного доступа, включающие регулируемую и расширенную взаимную коммутацию дорог и конкурентные тарифы, механизмы решения споров, а также расширены права федеральных дорог, позволяющие им уходить с неприбыльных рынков.

Нежелание проводить структурные реформы, подобные странам ЕС (разделение инфраструктуры и перевозок), объясняется тем, что США и Канада – страны с наиболее эффективными и рентабельными железнодорожными



системами грузоперевозок в мире, которые базируются на интегрированной структуре железных дорог. Решающим фактором высокой эффективности является «экономия масштаба» то есть масштаба крупного производства, которое позволяет более рационально и комплексно использовать ресурсы, а также большая степень управляемости единым технологическим процессом перевозок, в котором все составные звенья – дорога, вагоны и локомотивы – находятся в полном распоряжении и под контролем единого центра.

Выводы экспертов по проводимой реформе в ЕС

Пока вокруг Четвёртого пакета идёт дискуссия, и заинтересованные стороны пытаются внести в

документ свои изменения. При этом многие эксперты убеждены, что на сегодняшний момент данных, которые бы подтверждали универсальную успешность какой-либо единой модели железнодорожного транспорта, не существует. Нельзя предписать всем странам следовать одной модели, поскольку на эффективность её работы влияет много факторов, в том числе национальные особенности.

В частности, и специалисты Мирового банка представили аналитическую работу, где исследовали несколько моделей реформирования. Как отметила старший специалист Всемирного банка по транспорту в Европе и Средней Азии Марта Лоуренс, главный вывод заключается в том, что единой модели железнодорожной реформы, которую можно рекомендовать всем, сегодня действительно нет. В то же время ясно и то, что железные дороги более эффективны, когда они работают в целом как коммерческие структуры.

Даже сам Сим Каллас, европейский комиссар по вопросам транспорта и активный инициатор реформы, пересмотрев ранее предложенные положения, признал их слишком радикальными и резко поменял точку зрения, заявив в одном из последних выступлений: «Само по себе разделение функций ничего не решает. Если мы просто заставим все компании разделить две функции, но они при этом ничего не сделают для реального открытия рынка или не будут способствовать взаимодействию, то какой в этом смысл?»

Многие эксперты признают, что реформа, которая признана способствовать равноправной конкуренции, теперь, наоборот, рискует превратиться в некую дискриминацию. Словом, поиски оптимальных путей продолжаются.

**ОСНОВНЫЕ ОРИЕНТИРЫ
Макроэкономической политики государств-членов
Таможенного союза и Единого экономического пространства
на 2013-2014 года**

III. Основные ориентиры макроэкономической политики Единого экономического пространства

2. Создание условий для стабильного экономического роста

Развитие транспортной инфраструктуры и реализация транзитного потенциала Единого экономического пространства.

Развитие реального сектора экономики, внутрирегиональной и международной торговли обуславливает потребность в развитии транспортной инфраструктуры.

Особенность географического положения государств-членов, связывающих два крупнейших мировых рынка – Европы и Азии, предоставляет широкие возможности для эффективного использования государствами-членами своего транзитного потенциала.

В связи с этим особую роль в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства приобретают развитие транспортных коридоров и создание логистических центров и транспортных объединений, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки грузов, а также контроль за всеми операциями, осуществляемыми на пути следования грузов, с использованием современных информационных технологий.

Для решения поставленных задач необходимо:

- выработать принципы и подходы к проведению скоординированной транспортной политики в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства;
- развивать систему международных транспортных коридоров;
- содействовать объединению железнодорожных активов государств-членов, задействованных в транзитных перевозках крупнотоннажных контейнеров;
- развивать транспортно-таможенные технологии, информационные системы, ускоряющие доставку грузов;
- внедрять интеллектуальные транспортные системы, в том числе на основе глобальных навигационных спутников систем ГЛОНАСС/GPS.

Развитие транспортной инфраструктуры и реализация транзитного потенциала Единого экономического пространства будут способствовать созданию евразийской транспортной сети, включению государств-членов в систему международных транспортных коридоров, а также использованию их транзитного потенциала.

Структура Евразийской экономической комиссии



**СОСТАВ КОНСУЛЬТАТИВНОГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ И ИНФРАСТРУКТУРЕ ЕЭК
(ОТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН)**

Д.К. Ахметов	член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре
А.Б.Баталов	директор Департамента транспорта и инфраструктуры
А.Б. Бектуров	вице-министр транспорта и коммуникаций
А.А.Асавбаев	заместитель председателя Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций
А.Е. Абылкасымов	директор Департамента анализа транспорта, связи и агропромышленного комплекса Агентства Республики Казахстан по защите конкуренции
М.М. Бибасов	директор Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций
Е.Е.Джумашев	директор Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
Н.Б.Есембаева	заместитель директора Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
Е.О.Жолдасбаев	заместитель директора Департамента по регулированию в сфере железнодорожного транспорта, гражданской авиации и портов Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий
Ю.И.Лавриненко	советник президента АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», председатель Президиума транспортно-логической ассоциации «KazLogistics», независимый эксперт
Е.Н.Мейрбеков	заместитель председателя Комитета транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций
С.Х.Мухтыбаев	заместитель председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций
Д.Г.Нурманов	заместитель председателя Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций
Р.С.Султанов	генеральный директор акционерного общества «Центр развития торговой политики» (независимый эксперт)
М.А.Туякбаева	заместитель директора Департамента анализа транспорта, связи и агропромышленного комплекса Агентства Республики Казахстан по защите конкуренции

ПОДКОМИТЕТ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЛОГИСТИКЕ

Д.Х. Байдосов	главный эксперт Управления развития транспорта и коммуникаций, жилищно-коммунального хозяйства и нефтегазовой отрасли Департамента развития отраслей экономики Министерства экономического развития и торговли
С.А.Башимов	начальник Управления транзитной политики и логистики Министерства транспорта и коммуникаций
Р.Ж.Дженалинов	президент Акционерного общества «Национальный центр развития транспортной логистики», независимый эксперт
Е.Т.Жакишев	управляющий директор по маркетингу Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», независимый эксперт
М.А.Жырымбаев	главный эксперт Управления строительства и реконструкций Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций
Д.О.Исенова	начальник Управления развития транспорта и коммуникаций, жилищно-коммунального хозяйства и нефтегазовой отрасли Департамента развития отраслей экономики Министерства экономического развития и торговли
С.С.Неталиев	начальник Управления международных организаций Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций

ПОДКОМИТЕТ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ

Е.С.Абсатов	главный эксперт Управления международных перевозок и сотрудничества Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
М.Б.Баграмов	начальник Управления международных перевозок и сотрудничества Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
А.А.Денисенко	заместитель генерального секретаря Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан, независимый эксперт
Т.Л.Каплан	генеральный секретарь Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан, независимый эксперт
К.Н.Омаров	главный эксперт Управления контроля на автомобильном транспорте Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций
О.Б.Сутемгенов	заместитель директора Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
А.Т.Шеркешбаев	эксперт Управления аналитической работы Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций

ПОДКОМИТЕТ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Р.К.Адамова	президент Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской индустрии, независимый эксперт
Г.Е.Дауешова	начальник Управления формирования государственной политики в области морского транспорта Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
К.Н.Тлепов	начальник Управления развития морских портов и внутреннего водного транспорта Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
А.Т.Уалиева	директор представительства АО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» в г. Астана, независимый эксперт
Н.В.Юдин	исполнительный директор Ассоциации предпринимателей морского транспорта, независимый эксперт

ПОДКОМИТЕТ ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

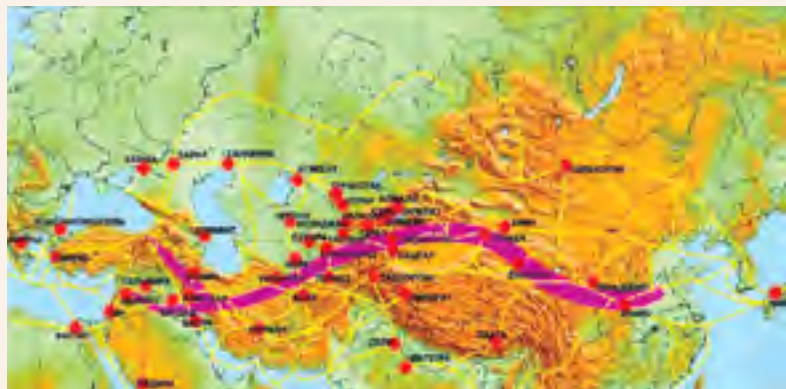
О.А.Авдеев	начальник Управления поисково-спасательного обеспечения полетов и мобилизационной подготовки Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций
Г.М.Асанқулова	главный эксперт Управления аналитической работы Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций
А.Ахметова	эксперт по международным отношениям АО «Эйр Астана», независимый эксперт
И.Джаниель	вице-президент по маркетингу и продажам АО «Эйр Астана», независимый эксперт
Т.К.Тоғамбаев	начальник Управления аналитической работы Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций
Д.Г.Хамзин	вице-президент АО «Авиакомпания» SCAT», независимый эксперт

ПОДКОМИТЕТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

А.М.Жумабаева	директор Департамента интеграционной политики Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», независимый эксперт
Т.М.Журсинов	главный эксперт Управления железнодорожных перевозок Комитета транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций
Е.С.Жусанбаев	управляющий директор по корпоративному развитию Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», независимый эксперт
А.М.Мешитбаев	начальник Управления железнодорожных перевозок Комитета транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций
И.П.Сегал	генеральный директор Ассоциации национальных экспедиторов, независимый эксперт

МАРШРУТАМИ

Великого шелкового пути



Казахстанский участок Шелкового пути, если по нему двигаться с запада на восток, шел из Шаша (Ташкент) через перевал Турбат в Исфиджаб, Сайрам. Название древнего города сохранилось до сих пор. Его носит поселок рядом с Шымкентом, в центре которого находятся остатки средневекового городища. Из Исфиджаба караваны шли на восток в город Тараз.

В Таласскую долину караваны попадали также по дороге из Ферганской долины. Этот отрезок дорог соединил «Ферганское» и «Семиреченское» направления Шелкового пути.

Из города Тараза на восток путь шел к Кулану. От Кулана далее на восток на расстоянии четырех фарсахов друг от друга стояли города Мирки и Аспара. Затем караваны двигались в сторону Джуля. Оттуда дорога вела в Сарыг, затем в «селение тюркского кагана» и в Кирмирау. Из Кирмирау путь шёл в Навакет (Китайский Синчэн). Из Навакета дорога приводила в крупнейший город Семиречья Суяб – столицу западных тюрков (затем тюркешей, карлуков).

На южном отрезке караваны проходили крупный город Верхний Барсахан, а северный отмечен остатками небольших караван-сараев, названия которых до нас не дошли. Затем эти пути соединялись у перевала Бедель, и Шелковый путь приводил к Кашгару и Аксу.

В X–XII вв. одно из ответвлений Шелкового пути пересекало всю Илийскую долину с юго-запада на северо-восток. Ответвление начиналось в Навакате, затем шло на Бунджикет и приводило на северные склоны Заилийского Алатау. На перевал вела еще одна дорога – из Баласагуна. Трасса

проходила через небольшие городки в предгорьях Заилийского Алатау, находившиеся на месте Кастека, Каскелена и Алматы, и достигала города Тальхиза, который расположен на северной окраине города Талгар.

В Тальхизе Шелковый путь разветвлялся. Южная часть шла через Иссык, Тургень, Чилик к переправе через Или в районе Борохудзира, а затем она проходила через Хоргос на Алмалык, соединяясь с маршрутом, шедшим сюда из долины Иссык-Куля.

Северная дорога из Тальхиза тянулась вдоль реки Талгар до переправы на реке Или в районе Капчагайского ущелья. После нее путь вел на Чингильды, затем дорога спускалась в долину Коксу и достигала города Икиогуз, находившегося на месте современного с. Дунгановка. Затем путь шёл к Каялыку. Далее он следовал в долину Тентека и через Джунгарские ворота приводил в долину Шихо и отсюда – в Дунхуан и внутренний Китай.

Из Исфиджаба шла также караванная дорога в Арсубаникет на Арыси, в Отрар и далее вниз по Сырдарье – в Приаралье. Город Отрар был узлом многих караванных путей. Отсюда одна дорога вела в Шавгар, а дру-

Великий Шелковый путь служит сегодня символом связи веков и тысячелетий, памятником человеческих цивилизаций, взаимодействия кочевых и оседлых культур. Как же пролегал этот легендарный маршрут?

гая – на переправу через Сырдарью к городу Васиджу. Из него шел путь вверх по Сырдарье в Шаш, а вниз – в Дженд. Отсюда же через Кызыл-Кумы была проложена трасса в Хорезм, Ургенч, а оттуда – в Поволжье и на Кавказ.

От основной трассы Шелкового пути, проходившей через Южный Казахстан и Семиречье, отходили дороги на север и восток, которые вели в районы Центрального

и Восточного Казахстана в степь Дешт-и-Кыпчак, к берегам Иртыша, на Алтай и в Монголию.

Восстановление Великого Шелкового пути не теряет своей актуальности и сегодня. Именно поэтому так важно обращение к истории – прошлому, объединяющему, связывающему наши народы.

Отмечу, что в наши дни автомобильные дороги международного сообщения в Казахстане тяготеют к трем основным направлениям:

- северное – на Россию и далее транзитом на страны Европы и Восточной Азии;
- восточное – на Китай и далее на страны Юго-Восточной Азии;
- южное – на страны Центральноазиатского региона и далее – на Закавказье, Иран, Турцию.

Алтайбек УРАЗБЕКОВ,
доктор технических наук,
профессор, директор ГОУ «Научно-исследовательский институт развития путей сообщения»