

ТРАНСПОРТ LOGISTICS

КАЗАХСТАН

№1 (28) 2020

TRANSPORT • BUSINESS • ECONOMY



Отвечая на новые вызовы

Meeting the challenges

运输业需要系统方法

12

Транспорт на карантине

Transportation under
quarantine

检疫运输

30

ОРГАНИЗАТОР:



МЕДИАПАРТНЕРЫ:



Международная конференция

Эксплуатация и модернизация портов и терминалов России 2020

9 ноября

Ростов-на-Дону

www.ports.shipping.ru

+7 (958) 58-155-98

info@viva-consult.ru



Март 2020 March 2020

Редакционный совет общетранспортного делового журнала
«Транс-LOGISTICS Казахстан»

Председатель

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

Заместители председателя

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

Члены редакционного совета:

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

Генеральный директор ТОО «TLK Media»

Жанна Исингарина
Главный редактор
Мария Юрьева
Выпускающий редактор
Любовь Говорукина
Корреспондент
Бекболат Рахимбеков
Дизайн
Вера Табашникова
Редактура английских текстов
Макс Ее
Главный консультант
SCMi Group LLP
Административная группа
Айжан Амирова
Аида Турлубекова
Гаухар Аменкеева

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

Chairman

First Deputy Chairman of the Board JSC NC KTZ
Kanat Almagambetov

Deputies Chairman

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

Editorial Board members:

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

„TLK Media“ LLP General Director

Zhanna Issingarina
Chief editor
Mariya Yuryeva
Publishing editor
Lyubov Govorukhina
Reporter
Bekbolat Rakhimbekov
Designed by
Vera Tabashnikova
English proof-reading
Max Ee
Principal consultant
SCMi Group LLP
Administration group
Ayghan Amirova
Aida Turlubekova
Gaukhar Amenkeyeva

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



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

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

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

The magazine is re-registered in the Ministry of Communication and
Information of the Republic of Kazakhstan
Certificate No. 16896-Ж dated february 12, 2018
Since July, 2013.
Frequency: once in a quarter
Run of 5 500 copies
The editorial staff's opinion may differ from the opinion of publication
authors. Copying of articles is allowed only with editorial staff's written
permission. The advertiser is responsible for the advertising content.

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

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

4	Транспорт в режиме ЧП
6	ИНФОПОРТАЛ / INFOPORTAL Новости / News
12	ГОСТЬ НОМЕРА / GUEST OF USSUE Отвечая на новые вызовы / Meeting the challenges / 运输业需要系统方法
22	Эволюция транспортного комплекса / Development of the transport system / 运输综合产业的演变。
30	ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC Транспорт на карантине / Transportation under quarantine / 检疫运输 Комментарий эксперта / Expert Commentary
42	Коронавирус и логистика Германии / Coronavirus and logistics of Germany
50	АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ / CURRENT PROJECT Новые перспективы сотрудничества для континентальных железнодорожных перевозок в регионе ШОС / New opportunities for cooperation on continental railway transport in the SCO region / 上海合作组织陆上铁路运输合作的新 前景
54	Развитие национального флота
58	Дорогу осилит идущий
64	ПАРТНЕРЫ / PARTNERS Реалии времени в деятельности АНЭК и КазАПО Комментарии
70	РЫНКИ И ПРОГНОЗЫ / MARKETS AND FORECASTS Аналитический обзор и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года (в сокращении)



Отвечая на новые вызовы

12

Meeting the challenges



Транспорт на карантине

30

Transportation under quarantine



Коронавирус и логистика Германии

42

Coronavirus and logistics of Germany

ОТ ОБЩЕГО К ЧАСТНОМУ

FROM GENERAL TO SPECIFIC

从主题到专题

От общего к частному: наши корреспонденты описали ключевые события в мировой транспортной отрасли с переходом к ситуации в Казахстане, которая продолжает оставаться достаточно напряженной. Поговорили с крупными логистами о том, как они организовали удаленный режим работы своих сервисов. Главный вывод здесь – кто успел всерьез цифровизовать бизнес-процессы и документооборот, тот легче адаптировался к повсеместному карантину.

Европейские сборкоры подготовили подробный аналитический обзор о ситуации в воздушном и железнодорожном транспорте Германии, который также находится в сложнейшем положении из-за последствий пандемии. Там даже появилось понятие «коронакризис» для описания всего происходящего, порой напоминающего апокалиптические фильмы.

From general to specific: our correspondents described key events in the global transport industry with the transition to the situation in Kazakhstan, which continues to be quite tense. We have talked with major logistics experts about how they have organized the remote operation of their services. The main conclusion here is that those who have managed to digitalize business processes and document flow intently have adapted more easily to the widespread quarantine.

European staff reporters have prepared a detailed analytical review of the situation in air and railway transport in Germany, which is also in a difficult situation due to the consequences of the pandemic. The concept of «corona-crisis» is the dominant topic now and used to describe everything that happens, sometimes resembling apocalyptic movies.

从主题到专题：随着哈萨克斯坦局势的持续紧张，我们的记者描述了全球运输业的重大事件。我们与大型后勤人员讨论了他们如何组织其服务的远程操作模式。这里的主要结论是，企业对业务流程和工作流进行了认真的数字化，他便更容易适应这期间的隔离。

欧洲委员对德国的航空和铁路运输情况进行了详细的分析性审查，由于瘟疫的后果，该情况也处于困境。甚至出现了“皇冠危机”的概念来描述所发生的一切，有时让人想起世界末日的电影。



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

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

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

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

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

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

ТРАНСПОРТ В РЕЖИМЕ ЧП

Наша жизнь кардинальным образом изменилась за последний месяц: все мы то и дело следим за сводками борьбы с COVID-19, проверяем свои адреса на карте распространения вируса и пытаемся осмыслить то, как нам жить дальше.



Жанна Исингарина,
генеральный директор TLK Media,
президент Ассоциации отраслевых
медиа Казахстана

Zhanna Issingarina,
Director General of TLK Media
President of the Association of Industrial
Media of Kazakhstan

加纳 伊斯尼尕理纳 (Zhanna
Issingarina)
TLK Media总经理
哈萨克斯坦工业媒体协会主席。

Пандемия оказала беспрецедентное влияние на мировую экономику, которое уже сравнивают с последствиями второй мировой войны и Великой депрессии. Транспорт как глобальная логистическая артерия оказался на передовой сражений за непрерывность цепочек поставок. Работая над этим выпуском, мы несколько раз обновляли материалы: настолько стремительно и непредсказуемо менялась обстановка в сфере перевозок. В итоге решили оставить основные акценты и тенденции в журнальных статьях, сосредоточив оперативную информацию на страницах издания в социальных сетях (FB: Zhanna Issingarina Ttans Logistics Media).

Мое личное наблюдение – транспортная отрасль Казахстана в сравнении с европейской и даже российской, остается достаточно консервативной и закрытой в плане доступа к информации. Мало качественной отраслевой аналитики, а для получения самого простого комментария чиновника от транспорта нужно пройти семь кругов ада. «Коронакризис» еще больше проявил эту проблему. Думаю, настало время для трансформации устаревших подходов в сторону открытости, прозрачности, активизации использования современных средств коммуникаций. И наша редакция готова стать партнером и проводником новой информационной политики на транспорте путем создания интерактивной онлайн площадки.

TRANSPORT IN EMERGENCY MODE

Our lives have changed dramatically over the past month: we are all constantly monitoring the reports of the fight against COVID-19, checking the latest locations on the spread of the virus and trying to figure out how to lead a normal life.

The pandemic has had an unprecedented impact on the world economy, which has already been compared to the consequences of the World War II and the Great depression. Global transport and logistics has been at the forefront of the battle for supply chain continuity. The ever-changing situation and developments of COVID-19 required the editorial team to update the publication drafts continuously. As a result, we decided to report key aspects of the COVID-19 impact in this magazine, while offering real-time updates in social media, such as the Facebook page of Zhanna Issingarina Trans Logistics Media).

My personal observation is that the transport industry in Kazakhstan, in comparison with the European and even Russian, remains quite conservative and closed in terms of access to information. There is not enough high-quality industry analytics, and to get the simplest comment from a transport official, it is necessary to go through seven circles of hell. The «corona crisis» has further exposed this problem. I think it's time to transform obsolete approaches towards openness, transparency, and increased use of modern means of communication. And our editorial staff is ready to become a partner and guide of the new information policy on transport by creating an interactive online platform.

特殊情况下的运输

在过去的一个月中，我们的生活发生了翻天覆地的变化：我们所有人都在关注与COVID-19病情与应对的报道，时时查询在病毒传播的领域，并试图理解如何有效的保护个人，团体和社会。

这个瘟疫对全球经济产生了前所未有的影响，大家已经与第二次世界大战和大萧条的后果进行了比较。运输物流连接全球，供应链每天都一直寻找最直接有效的方法把物资送到医疗人员的手中。这次的疫情讯息万变，编辑队多次更新了材料。鉴于交通领域的状况变化如此之快且不可预测，结果，编辑队决定在杂志文章中保留主要重点和趋势，将实时的细节转发在社交网络出版物的页面上 (FB: Zhanna Issingarina Trans Logistics Media)。

我个人的看法是，与欧洲甚至俄罗斯相比，哈萨克斯坦的运输业仍然相当保守，在获取信息方面是封闭的。没有足够的高质量行业分析，并且要从运输官员那里获得最简单的评论，您需要花费大量的精力。新冠病毒危机更加体现了这个问题。我认为现在已经到了将陈旧的方法转变为开放，透明和增加使用现代交流手段的时候了。我们的编辑准备通过创建交互式在线平台，成为交通新信息政策的合作伙伴和引导者。

TRANSESTONIA 2020

TRANSESTONIA 2020



С древних времен Эстония была важными воротами между Северными странами Скандинавии и Востоком. Для дальних викингов Эстония была началом восточного торгового пути Austrvegr, который пересекался с Шелковым путем в Персии.

Инициатива «Пояс и дорога» возвращает этот древний торговый путь обратно на карты. Современные железнодорожные системы с контейнерными маршрутными поездами обеспечивают гораздо более быстрое, надежное и безопасное регулярное сообщение по сравнению с любым наземным и водным транспортным решением, которое использовалось в прошлом.

11-я международная транспортная конференция TRANSESTONIA 2020 посвящена развитию транспортного коридора Северного пояса от Китая до Швеции. В связи с объявлением ВОЗ пандемии коронарного вируса и введением чрезвычайного положения в Эстонии мы организуем веб-конференцию TRANSESTONIA 2020 13-14 мая.

Основная цель конференции – обсудить и достичь договоренностей о дальнейшем развитии транспорта между Китаем и Швецией через Казахстан, Россию и Эстонию. Рабочие языки конференции – английский и русский с синхронным переводом.

Из-за очень агрессивного распространения коронарной пандемии в Норвегии, Швеции и Эстонии предвидятся крупные остановки в различных секторах экономики. Многие запасы либо ниже критических

From ancient times, Estonia has been an important gateway between the Scandinavian countries and the East. For Vikings in the past, Estonia was the beginning of the eastern trade route known as “Austrvegr”, which intersected with the Silk Road in Persia.

“The Belt and Road” Initiative brings this ancient trade route back to the maps. Modern rail systems with container block trains provide much faster, more reliable and safer regular connections than any land and water transportation solutions that has been used in the past.

The 11th international transport conference TRANSESTONIA 2020 is dedicated to the development of the transport corridor of the Northern Belt from China to Sweden. In connection with the announcement of the World Health Organization (WHO) corona-virus pandemic and the introduction of the state of emergency in Estonia, we are organizing the web conference TRANSESTONIA 2020 on May 13-14 instead of holding a physical meeting.

The main purpose of the conference is to discuss and reach agreements on advancing

уровней из-за кризиса в Китае, либо полностью отсутствуют. Распространение кризиса на страны Северной Европы усугубит ситуацию.

В результате потребность в скоростных контейнерных поездах между Китаем и Швецией возросла как никогда. Из-за ограниченных возможностей морских и воздушных перевозок в конце кризиса запуск высокоскоростного соединения контейнерных поездов между Китаем и Швецией станет первоочередной задачей.

Мы проинформируем вас о деталях подготовки и проведения веб-конференции, как только мы подготовим виртуальную конференционную среду, и сможем поделиться подробной информацией о процессах и технических параметрах конференции.



爱沙尼亚2020

自古以来，爱沙尼亚一直是北欧斯堪的纳维亚半岛与东方国家之间的重要门户。对于古远的维京人而言，爱沙尼亚是东部贸易路线奥斯维格（Austrvegr）的起点，该路线与波斯的丝绸之路相连。

可以说“一带一路”倡议将这条古老的贸易路线带回到了地图上。与过去使用的任何陆上和水上运输解决方案相比，集装箱列车的现代铁路系统提供了更快，更可靠和更安全的连接。

第十一届国际运输大会“TRANSESTONIA 2020”致力于发展从中国到瑞典的北部带运输走廊。鉴于世界卫生组织宣布冠状病毒大流行并在爱沙尼亚实行紧急状态，我们于5月13日至14日组织“TRANSESTONIA 2020”网络会议，而取消了现场的活动，以防疫情的扩散。

development of transportation between China and Sweden through Kazakhstan, Russia and Estonia. English and Russian will be used at the conference with simultaneous translation.

Due to the very aggressive spread of the corona-virus pandemic in Norway, Sweden and Estonia, major impacts are expected in various sectors of the economy. Many businesses are critically affected due to the crisis in China, or are completely shut down. The spread of the virus to the countries of Northern Europe will aggravate the situation.

As a result, the need for high-speed container trains between China and Sweden has increased more than ever. Due to the limited capabilities of sea and air transportation, the launch of a high-speed connection of container trains between China and Sweden has become a top priority.

We will inform you about the details of the preparation and holding of the web conference as soon as we prepare the virtual conference environment, and we will be able to share detailed information about the processes and agenda of the conference.

会议的主要目的是讨论和达成关于中国和瑞典之间通过哈萨克斯坦，俄罗斯和爱沙尼亚的运输进一步发展的协议。会议的工作语言为英语和俄语，并提供同时翻译。

由于冠状病毒在挪威，瑞典和爱沙尼亚快速蔓延，预计经济的各个领域将受到重大的影响。这源于中国的危机致使许多企业受到重创，甚至停工。危机蔓延到北欧国家预计将加剧。

今天由于海上和空中运输具有局限性，中国和瑞典之间对高速集装箱列车的需求比以往任何时候都增加了。在中国和瑞典之间建立高速集装箱运输列车成为当务之急。

准备虚拟会议环境后，我们将立即通知您有关准备和举行网络会议的详细信息，并且可以分享有关参加会议的流程和议程的详细信息。

АНТИКРИЗИСНЫЕ МЕРЫ В АВТОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Штрафные санкции к дорожным компаниям из-за ненадлежащего исполнения договорных обязательств во время действия чрезвычайного положения применяться не будут.

Автодорожная сфера поддерживает отечественных товаропроизводителей в это непростое время и осуществляет закуп строительных материалов у казахстанских компаний. Приняты меры по продлению сроков предоставления подрядами организациями банковских гарантий. Эта мера существенно облегчит работу компаний во время режима чрезвычайного положения.

Сегодня на всех объектах реконструкции и строительства автомобильных дорог республиканского значения действуют санитарно-эпидемиологические нормы и правила, на каждом участке имеется медицинский персонал, а также усилена охрана объектов строительства.

В частности, дважды в день проводятся медицинские обследования и действует масочный режим. Все медицинские пункты обеспечены масками, перчатками, респираторами, антисептиками, дезинфицирующими средствами и термометрами. Всего в медицинских пунктах на участках реконструкции и строительства в наличии имеется 28 тысяч медицинских масок. Кроме того, ограничен въезд и выезд, за исключением поставок материалов и дорожно-строительной техники.

На сегодняшний день на участках реконструкции трудятся более 11 тысяч человек персонала и задействовано порядка 6700 единиц техники. Стоит подчеркнуть, что в рамках дорожной карты занятости в 2020 году на строительные работы в автодорожную отрасль будут привлечены 1300 человек из числа казахстанской молодежи.

CRISIS COUNTER- MEASURES IN THE ROAD TRANSPORT INDUSTRY

Penalties will not apply to road companies for their non-fulfilment of contractual commitments during this period of emergency.

The road transport sector supports domestic manufacturers in this difficult time and completes purchase of construction materials from Kazakhstani companies. Measures have been taken on the term extension for submission of bank guarantees by contractors. This measure would greatly facilitate the work of companies during the state of emergency.

Health and disease control standards and rules are in force at all rehabilitation and construction of national highways. There is a medical staff at each site. Safety and security of construction projects are strengthened today.

In particular, medical examinations are carried out twice a day and wearing mask is in operation. All medical facilities are provided with masks, gloves, respirators, antiseptics, sanitizers and thermometers. In total, there are 28 thousand medical masks available at health posts in rehabilitation and construction sites. And furthermore, entry and exit is restricted with the exception of delivery of materials and road-building machinery.

Currently, over 11 thousand people of staff work at the reconstruction sites and about 6,700 pieces of equipment are used. It is worth emphasizing that as part of the employment roadmap in 2020 1,300 people from among Kazakhstani youth will be involved in construction work in the road transport industry.



ҚТЖ: ПЕРЕВОЗКИ ПОД КОНТРОЛЕМ

С первых дней борьбы с пандемией железные дороги Казахстана делают максимум для обеспечения бесперебойных перевозок грузов и пассажиров. Особая нагрузка и ответственность сейчас легла на руководителей производственного блока ҚТЖ, напрямую организующих эксплуатацию стальной магистрали.

Среди них – главный инженер компании Батыр Котырев, член оперативного штаба ҚТЖ и акимата Нур-Султана по противодействию COVID-19. Несмотря на большую загруженность по решению организационных и технических вопросов в период ЧП, он дал комментарий TLK о текущем положении дел.

По его словам, ҚТЖ выделило свыше 900 млн. тенге на обеспечение своих сотрудников необходимыми средствами защиты и дезинфекции.

«Но это не означает, что на железной дороге решены все проблемы. Количества масок, перчаток, антисептиков все еще недостаточно для всех структур и филиалов ҚТЖ. Мы очень большая разветвленная организация, мы самый большой работодатель страны. Вопросы профилактики COVID-19 для нас №1 на повестке дня, мы ими занимаемся круглосуточно», – подчеркнул Батыр Котырев.

В структурах АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» трудится более 120 тысяч



казахстанцев, а это почти 1 процент населения страны.

Как пояснил главный инженер, по центральному аппарату 98% сотрудников находятся вне офиса, т.е. переведены на удаленную работу или вышли в отпуск. Что касается «дочек» и филиалов, то в них 44% сотрудников работают вне офиса. Еще 18% железнодорожников находятся на вынужденном простое. Речь идет, в основном, о работниках АО «Пассажирские перевозки» и АО «КТЖ – Грузовые перевозки», так как в связи с ЧП отменилось много пассажирских и грузовых поездов. На время карантина было принято решение – оплачивать сотрудникам 50% зарплаты, что больше сумм, прописанных в коллективном договоре.

KTZ: TRANSPORTATION UNDER CONTROL

From the beginning of the fight against the pandemic, the railways of Kazakhstan have been doing their best to ensure uninterrupted transportation of goods and passengers. Particular burden and responsibility now fell on the heads of the KTZ production unit, directly organizing the operation of the rail tracks.

Among them are Batyr Kotyrev, the Chief Engineer of the company, a member of the KTZ operational headquarters and the Nur-Sultan Akimat on countering COVID-19. Despite the heavy workload on solving organizational and technical issues during the emergency, he gave TLK commentary on the current state of affairs.

According to him KTZ allocated over 900 million tenge to provide its employees with the necessary means of protection and disinfection.

Batyr Kotyrev said: “But this does not mean that all problems have been solved on the railway. The number of masks, gloves, antiseptics is still not enough for all subsidiaries and branches of KTZ. We are a very large organization with many entities, we are the largest employer in the country. Issues of prevention COVID-19 for us is No.1 on the agenda, we deal with them around the clock.”

More than 120 thousand people of Kazakhstan work in the different entities of the JSC “National Company “Kazakhstan Temir Zholy” which is almost 1 percent of the country’s population.

As the chief engineer explained, 98% of employees in the central office are out of the office, i.e. transferred to remote work or went on vacation. As for the “subsidiaries” and branches, 44% of employees work outside the office. Another 18% of railway workers are on leaves. We are talking mainly about the employees of JSC “Passenger Transportation” and KTZ - JSC “Freight Transportation”, as many passenger and freight trains were canceled due to the emergency. At the time of quarantine, a decision was made - to pay employees 50% of the salary which is more than the amounts prescribed in the collective agreement.

АЭРОПОРТЫ ПРОСЯТ О ПОМОЩИ

Руководители столичной воздушной гавани, а также 14 региональных аэропортов Казахстана направили коллективное обращение на имя премьер-министра Аскара Мамина и главе МИИР РК Бейбуту Атамкулову с просьбой о поддержке отрасли в кризисной ситуации.

В письме отмечается, что с отменой авиасообщений в Нур-Султане, Алматы, Шымкенте и снижением пассажиропотока, теряют свою финансовую устойчивость все субъекты авиационной отрасли.

В связи с остановкой рейсов и закрытием пассажирских терминалов практически сведены к нулю доходы от неавиационной деятельности аэропортов (аренда, реклама и т.д.).

«В ближайшей перспективе, наряду с падением доходов, отрасль столкнется с риском возникновения неплатежей, угрозой вынужденных масштабных сокращений производственного персонала, а

аэропорты окажутся на грани банкротства ввиду невозможности выплаты заработной платы, налогов и обслуживания задолженности по кредитным соглашениям», – говорится в обращении.

Самостоятельно предпринятые меры по оптимизации расходов (на обучение, командировки, канцтовары, запчасти, коммуналку и т.д.) не спасают ситуацию.

По словам подписантов, средства, предусмотренные на ремонт, покупку запчастей, оборудования, поддержание технической годности основных и производственных мощностей, вынуждены направлять на приобретение дезинфицирующих средств, защитных масок, костюмов и другие непроизводственные расходы. При этом затраты и услуги организаций по химической и противоэпидемиологической обработке зданий и сооружений аэропорта не предусмотрены в бюджете аэропортов и не включены в тарифы аэропортовых услуг.



AIRPORTS REQUEST ASSISTANCE

The leaders of the capital's gateway, as well as 14 regional airports of Kazakhstan sent a collective appeal to the Prime Minister Askar Mamin and the head of the Ministry of Industry and Infrastructural Development of the Republic of Kazakhstan Beibut Atamkulov with a request to support the industry suffering in a crisis situation.

The letter notes that with the cancellation of flights in Nur-Sultan, Almaty, Shymkent and a decrease in passenger traffic, airlines lose their financial viability and this affects all the stakeholders in the aviation industry.

The halt in flights and the closure of passenger terminals, all incomes are practically reduced to zero from non-aeronautical activities of airports (rental, advertising, etc.) as well.

The statement says that “in the near future, along with a drop in income, the industry will face the risk of non-payments, the threat of involuntary large-scale

retrenchment, and airports will be on the verge of bankruptcy due to the inability to pay for labor costs, taxes and debt servicing under loan agreements.”

The other discretionary sources of income (such as training, business trips, stationery, spare parts, communal services, etc.) do not salvage the grave situation as their revenue will not be sufficient to make up the losses from the main business of passenger and cargo flights.

According to the authorities, the funds provided for the repair, the purchase of spare parts, equipment, technical maintenance of the main and production capacities have to be directed to the purchase of disinfectants, protective masks, suits and other non-revenue generating items. At the same time, the costs and services of chemical and anti-epidemiological treatment of buildings and structures of the airport are not considered previously in the budget of airports and are not included in the tariffs of airport services and will require additional funding.

futuroad expo ASTANA

licensed by
Messe Frankfurt Exhibition GmbH

2 – 4 июля 2020

Международный Выставочный Центр «ЭКСПО»,
г. Нур-Султан, Казахстан

Центрально-азиатская выставка коммерческого
транспорта и дорожно-строительной техники

В одно время и на одной
площадке с выставкой
Automechanika Astana
www.automechanika.kz



ЗАБРОНИРУЙТЕ СТЕНД!

WWW.FUTUROAD.KZ

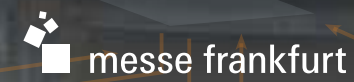
Организатор:



Соорганизатор:



При поддержке:



ОТВЕЧАЯ НА НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

MEETING THE CHALLENGES



Мария Юрьева
Mariya Yuryeva

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ КАЗАХСТАНА, КАК И ДРУГИЕ СФЕРЫ ЭКОНОМИКИ, В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ ЭТОГО ГОДА СТОЛКНУЛАСЬ С НОВЫМИ КРИЗИСНЫМИ УСЛОВИЯМИ, ВЫЗВАННЫМИ ПАНДЕМИЕЙ КОРОНАВИРУСА И СНИЖЕНИЕМ ЦЕН НА НЕФТЬ. КАК РЕАГИРОВАЛИ НА НИХ РЕГУЛИРУЮЩИЕ СТРУКТУРЫ И КАКИЕ АКЦЕНТЫ СОХРАНЯЮТСЯ В ДОЛГОСРОЧНОМ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА – НА ЭТИ ВОПРОСЫ МЫ ПОПРОСИЛИ ОТВЕТИТЬ МИНИСТРА ИНДУСТРИИ И ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН БЕЙБУТА АТАМКУЛОВА.

THE TRANSPORT SECTOR OF KAZAKHSTAN JUST LIKE OTHER ECONOMIC SECTORS FACED NEW CRISIS CONDITIONS IN THE FIRST QUARTER OF THIS YEAR CAUSED BY CORONAVIRUS PANDEMIC AND DECLINE IN OIL PRICES. WE ASKED MINISTER OF INDUSTRY AND INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN BEIBUT ATAMKULOV TO ANSWER THESE QUESTIONS: WHAT IS THE RESPONSE FROM POLICY MAKERS AND WHAT IS THE EMPHASIS TO CONTINUE THE LONG-TERM DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM.

эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры и так далее.

Учитывая это, на сегодняшний день существует необходимость обеспечения определенных условий для полноценного функционирования транспортной инфраструктуры путем создания мягкой инфраструктуры, цифровизации, институциональной среды и др.

Необходимо отметить, что в 2006 году была принята Транспортная стратегия, которая предусматривала долгосрочное развитие транспортной отрасли до 2015 года. С принятием Государственной программы по

With this in mind, currently there is a need to provide certain clarity and regulations to address disjoint operation of transport sector. This is achieved through the establishment of soft infrastructure, digitalization, institutional environment, etc.

It must be noted that Transport strategy was adopted in 2006 which provided for the long-term development of the transport industry until 2015. With the adoption of State Program of Accelerated Industrial and Innovative Development (AIID) of the Republic of Kazakhstan for 2010-2014, Transport strategy became part of AIID.

Thus, to date, the development of a long-term transport

Final goal of the comprehensive plan is to modernise transport and logistics system in Kazakhstan

форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы Транспортная стратегия утратила самостоятельность и стала ее частью по направлению «Обеспечение транспортной инфраструктурой».

Таким образом, на сегодняшний день разработка долгосрочной транспортной стратегии в виде Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса РК до 2030 года видится актуальной.

Комплексный план, разработанный на основе анализа и консолидированного взгляда на текущее состояние, будет логическим дополнением Государственной программы «Нурлы жол» на 2020-2025 годы и учитывать современные вызовы и перспективы развития отраслей транспорта Республики Казахстан.

Конечной целью Комплексного плана является формирование современной транспортно-логистической системы Казахстана, обеспечение ее органичной интеграции в мировую транспортную систему и реализация транзитного потенциала страны на основе актуального экономического прогноза, мировых тенденций и передовых цифровых технологий, применения интеллектуальных транспортных систем, создания навигационно-информационной системы по контролю движения транспортных средств.

Динамика основных показателей в гражданской авиации демонстрирует рост. Тем не менее, к сожалению, мы помним об имевшей место катастрофе пассажирского самолета в конце минувшего года в городе Алматы. Какие выводы были сделаны из данной трагедии?

– После катастрофы воздушного судна авиакомпании АО «Бек Эйр» 27 декабря 2019

strategy in the form of a Comprehensive Plan for the development of the transport and logistics sector of the Republic of Kazakhstan until 2030 seems necessary and pressing.

Comprehensive plan developed on sound analysis and a comprehensive view of the current state will be a necessary input to the state program “Nurly Zhol” for 2020-2025 and take into account the current challenges and prospects for the development of transport sectors of the Republic of Kazakhstan.

Final goal of the comprehensive plan is to modernise transport and logistics system in Kazakhstan, ensure its natural integration into the world transport system and realize the country's transit potential based on current economic forecasts, global trends and advanced digital technologies, the use of intelligent transport systems, and the creation of a navigation and information system for controlling vehicle traffic.



Транспортники Казахстана неоднократно обращали внимание на проблему отсутствия долгосрочного планирования в отрасли. Притом, что соседние страны активно работают в этом направлении, в частности, подготовлен проект транспортной стратегии России до 2036 года. У нас сейчас разрабатывается Комплексная программа по развитию отраслей транспорта до 2021-2030 гг. Что будет представлять собой данный документ? Достаточен ли он для формирования стратегического видения развития транспорта Казахстана?

– 31 декабря 2019 года принята Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020-2025 годы, предусматривающая осуществление ряда задач, в том числе инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними, содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития

Transport workers of Kazakhstan have repeatedly drawn attention to the lack of long-range planning in the industry. While the neighboring countries are actively working in that direction, inter alia, a draft transport strategy of Russia until 2036 has been prepared. Comprehensive program for the development of transport sectors until 2021-2030 is currently being developed. What will this document represent? Is it sufficient to design a strategic vision for transport development in Kazakhstan?

– State program of infrastructure development “Nurly Zhol” for 2020-2025 was adopted on December 31, 2019. The program focused on the implementation of a number of tasks, including provision of land to build infrastructure and strengthen transport links between different stakeholders to promote transit and export through policy implementation by developing effective legislation and logistics infrastructure and so forth.



<14

года АО «Авиационная администрация Казахстана» незамедлительно приостановила действие сертификата эксплуатанта и сертификатов летной годности воздушных судов авиакомпании.

Авиационная администрация Казахстана завершила внеплановую проверку совместно со специалистами Британского агентства гражданской авиации (UKCAA) и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) по соблюдению требований безопасности полетов и авиационной безопасности в деятельности АО «Бек Эйр», проведенную под координацией Главной транспортной прокуратуры.

Проверкой охвачены вопросы организации летной эксплуатации, летной годности, процедуры противообледенительной обработки, соответствия стандартам системы управления безопасностью полетов, а также соблюдения норм авиационной безопасности,

14 The trend of the main indicators in civil aviation shows growth. Unfortunately, we remember the crash of a passenger plane at the end of last year in Almaty. What conclusions were drawn from this tragedy?

– After the aircraft accident of airline “Bek air” JSC on December 27, 2019, JSC “Aviation authority of Kazakhstan” immediately suspended validity of the operator’s certificate and certificates of airworthiness of the airline’s aircraft.

Aviation authority of Kazakhstan has completed an unscheduled inspection jointly with specialists of United Kingdom Civil Aviation Agency (UKCAA) and the European Aviation Safety Agency (EASA) on compliance with flight safety and aviation security requirements in the activities of JSC “Bek air” conducted under the coordination of Principal Transport Prosecutor’s Office.

« По предварительным результатам основной версией причины крушения явилось обледенение воздушного судна »

в ходе которой выявлены существенные замечания по безопасности полетов. В случае, если нарушения не будут устранены в течение 6 месяцев, сертификат эксплуатанта и сертификаты летной годности будут отозваны.

В настоящее время комиссией ведется расследование данной авиакатастрофы и по предварительным результатам основной версией причины крушения явилось обледенение воздушного судна.

В целях приведения в соответствие с международными стандартами регламента по проведению противообледенительной обработки воздушных судов в отечественных аэропортах в рамках сотрудничества с экспертами UKCAA будут выработаны предложения для внесения в действующее законодательство, которые вступят в силу с нового осенне-зимнего навигационного периода.

В целях повышения безопасности полетов во исполнение поручения Президента Республики Казахстан Авиационной администрацией инициирована проверка всех авиакомпаний, осуществляющих регулярные

Audit covers the organization of flight operations, airworthiness, de-icing procedures, compliance with the standards of the safety management system, as well as compliance with aviation safety standards, during which significant safety concerns were identified. If violations are not corrected within 6 months, operator’s certificate and airworthiness certificates will be revoked.

Currently, Commission is investigating this crash and according to preliminary results the main version of cause of the crash was icing of the aircraft.

In order to bring the regulations on de-icing of aircraft at domestic airports in line with international standards, proposals will be developed in cooperation with UKCAA experts to amend the current legislation which will come into force at the beginning of the new autumn-winter navigation period.

In order to improve flight safety, in accordance with the instructions of the President of the Republic of Kazakhstan Aviation authority initiated an audit of all airlines that carry out regular passenger air transportation during the first half of this year.

пассажирские авиаперевозки в течение первого полугодия текущего года.

Работа по повышению безопасности полетов будет продолжена в рамках новой модели регулирования. Авиационной администрацией в рамках сотрудничества с экспертами Британского агентства гражданской авиации (UKCAAi) продолжится работа по приведению системы регулирования отрасли гражданской авиации в

Work on improving flight safety will continue under the new regulatory model. Aviation authority will continue working with experts from United Kingdom Civil Aviation Agency (UKCAA) to bring the civil aviation industry’s regulatory system in line with European requirements and international best practices. By June of this year, Aviation authority will be completed with highly qualified specialists and the necessary training of inspectors will be provided.

« By June of this year, Aviation authority will be completed with highly qualified specialists and the necessary training of inspectors will be provided »

соответствие с европейскими требованиями и лучшими мировыми практиками. До июня этого года завершится укомплектование Авиационной администрации высококвалифицированными специалистами и будет обеспечено необходимое обучение инспекторов.

По оценкам специалистов UKCAAi, для устойчивого функционирования нового подхода регулирования отрасли гражданской авиации с учетом полной подготовки авиационных инспекторов в соответствии со стандартами ИКАО необходимо проведение комплексных мероприятий в течение 2-3 лет.

15 Какие приоритеты в вопросах автомобильного транспорта на 2020 год могли бы выделить?

– В 2019 году основные показатели автомобильного транспорта составили 2% роста по грузовым, 3% роста по пассажирским перевозкам.

На сегодня 3,5 тыс. отечественных перевозчиков с парком АТС свыше 17 тыс. единиц осуществляют международные грузовые автоперевозки. Перед нами стоит задача по увеличению их доли на рынке перевозок с 47% до 49%. Основным фактором повышения конкурентоспособности перевозчиков является увеличение парка грузовых автотранспортных средств.

С этой целью в рамках принятого Закона по вопросам транспорта в 2019 году ставка сбора за госрегистрацию седельных тягачей возрастом от 3 до 7 лет составила 350 МРП (ранее сбор за госрегистрацию ТС возрастом от 5 лет и выше был 2500 МРП). Это позволило довести долю казахстанских грузовых перевозчиков на

According to UKCAA experts for a new approach to regulate civil aviation industry to function in a sustainable way taking into account the full training of aviation inspectors in accordance with ICAO standards it is necessary to conduct comprehensive measures within 2-3 years.

16 What are the priorities for road transport in 2020?

– In 2019, the road transport accounted for 2% growth in freight and 3% growth in passenger transport.

Today, 3,500 domestic carriers with a truck fleet equipped with Private Branch Exchange (PBX) of more than 17,000 units carry out international cargo transportation. Our goal is to increase their share in the transport market from 47% to 49%. The main factor in increasing the competitiveness of carriers is the increase in the fleet of cargo vehicles.

For this purpose, the adopted law on transport in 2019 fee for state registration of tractors aged 3 to 7 years was 350

15>



международном рынке автотранспортных услуг до 47,2% (за 2019 год общий объем перевозок грузов составил 4,9 млн. тонн, из них казахстанскими перевозчиками было перевезено 2,4 млн. тонн).

В 2019 году подписан Протокол о внесении изменений в межправительственное Соглашение с Грузией для введения разрешительной системы на осуществление перевозок грузов, которое направлено на защиту интересов отечественных перевозчиков. В настоящее время проводится работа по его ратификации.

Также Комитетом транспорта за прошлый год открыты 17 международных автобусных маршрутов с Россией, Узбекистаном и Кыргызстаном.

Были усовершенствованы нормативные документы в сфере пассажирских перевозок, регламентирующие деятельность

MCI (previously, fee for state registration of vehicles aged 5 years and above was 2500 MCI). This made it possible to increase the share of Kazakh cargo carriers in the international market of road transport services to 47.2% (in 2019, the total volume of cargo transportation amounted to 4.9 million tons of which 2.4 million tons were transported by Kazakh carriers).

Protocol was signed in 2019 on amendments to the intergovernmental Agreement with Georgia for the introduction of a permit system for cargo transportation, which is aimed at protecting the interests of domestic carriers. Work is currently underway to ratify it.

К примеру, в секторе перевозок грузов на данный момент участвуют несколько частных перевозчиков, и АО «КТЖ-Грузовые перевозки» стало не единственным перевозчиком грузов на всей сети. В связи с этим сейчас мы приняли направление на практическую отработку всех неурегулированных вопросов при непосредственном функционировании перевозок в условиях множественности перевозчиков.

До 2021 года будет идти тестовый режим по доступу частных перевозчиков грузов на МЖС, где отрабатываются

Urban passenger transport is of great social importance, as it accounts for 76% of passengers by all modes of transport, or 17 billion passengers per year. One of the problems in this area is the wear and tear of the bus fleet due to the low profitability of bus transport and the lack of full subsidies for losses of carriers in the regions.

On January 24, this year, the President at an extended session of the Government of the Republic of Kazakhstan

« In 2019, the total volume of cargo transportation amounted to 4.9 million tons of which 2.4 million tons were transported by Kazakh carriers »

« Одной из проблем является износ парка автобусов из-за низкой рентабельности автобусных перевозок и отсутствие полноценного субсидирования убытков перевозчиков в регионах »

мобильных приложений заказа такси. Кроме того, нами ведется работа по внедрению электронной диспетчеризации автобусов, позволяющей усилить контроль над нелегальными перевозками.

Городские пассажирские перевозки имеют важное социальное значение, так как на их долю приходится 76% пассажиров от перевозок всеми видами транспорта, или 17 млрд. пассажиров в год. Одной из проблем в этой сфере является износ парка автобусов из-за низкой рентабельности автобусных перевозок и отсутствие полноценного субсидирования убытков перевозчиков в регионах.

24 января текущего года Президентом на расширенном заседании Правительства Республики Казахстан дано поручение навести порядок в сфере городских пассажирских перевозок. Для исполнения указанного поручения Комитетом разработан Комплекс мер по решению проблем в этом секторе.

« Продолжается реформирование железнодорожного транспорта, где одним из дискуссионных моментов является появление частных перевозчиков. Какой Вы видите целевую модель рынка? »

– Говорить сейчас об определенном акценте, правилах игры или целевой модели преждевременно. В целом, основополагающие принципы функционирования железнодорожной отрасли, основанные на соблюдении Конституционных прав, остаются неизменными. Мы придаем импульс для проактивного развития отрасли и интеграции ее в мировую транспортную систему для последующего стимулирования развития экономики.

Так, к примеру, в железнодорожной сфере давно сложившиеся принципы функционирования требуют тщательной проработки с акцентом на долгосрочный период. В этой связи для бизнеса и государства в целом важно пересмотреть нормы законодательства, недостаточно регламентирующие взаимную ответственность и объективность обязанностей участников перевозки.

Transport Committee also opened 17 international bus routes with Russia, Uzbekistan and Kyrgyzstan last year.

Regulatory documents in the field of passenger transport that regulate the activities of mobile taxi ordering applications have been improved. In addition, we are working on the introduction of electronic dispatching of buses which allows us to strengthen control over illegal traffic.

и анализируются все вопросы взаимоотношений участников перевозочного процесса.

Также создан ряд рабочих групп, в том числе при Правительстве, на заседаниях которых проводится обсуждение нововведений и рассматриваются расчетные показатели участников перевозки для выработки оптимальных законодательных поправок.

« Казахстан, к сожалению, не остался в стороне от последствий пандемии коронавируса. Каков Ваш прогноз влияния данного фактора на рынок грузоперевозок? »

– В сфере автомобильного транспорта с 27 января все 13 регулярных автобусных маршрутов с КНР приостановлены.

instructed to regulate urban passenger transport. To implement this instruction Committee has developed a set of measures to address problems in this sector.

« The reform of railway transport continues where one of the discussion points is the emergence of private carriers. How do you see the target market model? »

– It is too early to talk about a certain legislation, rules of the game, or target model. In general, the fundamental principles of the railway industry based on respect for Constitutional rights remain unchanged. We are giving an impetus to the proactive development of the industry and its integration into the global transport system to further stimulate the development of the economy.

For example, in the railway sector, long-established operating principles require careful study with an emphasis on the long-term period. In this regard, it is important for business and the state as a whole to review the legal norms that do not sufficiently regulate the mutual responsibility and objectivity of the obligations of transport participants.

For example, several private carriers are currently involved in the cargo transportation sector, and JSC “KTZ-Freight transportation” is not the only cargo carrier on the entire network. In this regard, we have now taken the direction of practical testing of all outstanding issues in the direct operation of transport in the conditions of multiple carriers.

Until 2021, there will be a test mode for the access of private cargo carriers to the train-interstation communication where all issues of mutual relations between participants in the transportation process are worked out and analyzed.

A number of working groups have also been set up including those under the Government, where innovations are discussed and estimated indicators of transport participants are considered in order to develop optimal legislative amendments.





26 января казахстанские перевозчики, обслуживающие регулярные маршруты, были информированы посредством телефонной связи. В свою очередь казахстанские перевозчики проинформировали своих китайских партнеров.

Направлено письмо в Департамент транспорта СУАР КНР, пограничную службу, таможенные органы, перевозчикам и автовокзалам о временном приостановлении с 27 января всех автобусных перевозок между двумя странами. Вопрос их возобновления будет решен по мере улучшения ситуации.

По экспертным оценкам, предполагаемая недополученная прибыль казахстанского автоперевозчика от одной поездки в направлении КНР составляет порядка 250 тыс. тенге, в том числе перевозчика грузов – в среднем 100-200 тыс. тенге, перевозчика пассажиров – 50 тыс. тенге.

В сфере железнодорожного транспорта с 1 февраля приостановлены маршруты Урумчи – Алматы, Нур-Султан/Алматы – Урумчи. На ж/д вокзалах размещены памятки о мерах профилактики коронавируса, с сотрудниками ежедневно проводятся инструктажи по мерам безопасности.

В настоящее время снижения объема перевозимых грузов между Республикой Казахстан и КНР не наблюдается. Согласно информации АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», за 12 дней марта текущего года объем груза в импортном сообщении увеличился на 15% в сравнении с прошлым годом, а в экспортном рост составил 9%.

Ввиду отсутствия прогноза изменений текущей ситуации расчет суммы недополучения прибыли железнодорожной отрасли не представляется возможным.

Чтобы не допустить распространения коронавирусной инфекции на территории Республики Казахстан, с 5 марта 2020 года временно остановлен прием морских судов в портах Актау и Кuryk, осуществляющих перевозку легковых автотранспортных средств с сопровождающими лицами. Данное требование не распространяется на перевозку грузовых автотранспортных средств с экипажем, за исключением тех, что зарегистрированы и следуют из Ирана.

Принимаемые меры носят временный характер, и при улучшении ситуации по распространению коронавируса данные перевозки будут возобновлены.

❶ Kazakhstan, unfortunately, could not stay away from the consequences of coronavirus pandemic. What is your forecast of the impact of this factor on the cargo transportation market?

– In the field of road transport, all 13 regular bus routes from P. R. China have been suspended since January 27. On January 26, Kazakh carriers serving regular routes were informed by telephone. In turn, Kazakh carriers informed their Chinese partners.

A letter was sent to the Department of transport of People's Republic of China of Xinjiang Uygur Autonomous Region, border service, customs authorities, carriers and bus stations about the temporary suspension of all bus transport between the two countries from January 27. The issue of resuming them will be resolved as the situation improves.

According to expert estimates, the estimated profit loss of a Kazakh road carrier from one trip to People's Republic of China is about 250 thousand tenge, including a cargo carrier – on average 100-200 thousand tenge, a passenger carrier – 50 thousand tenge.

In the sphere of railway transport, the routes Urumqi – Almaty, Nur-Sultan/Almaty – Urumqi have been suspended since February 1, 2020. At railway stations, there are reminders on measures to prevent coronavirus, and employees are given daily instructions on security measures.

Currently, there is no decrease in the volume of cargo transported between the Republic of Kazakhstan and People's Republic of China. According to the information of JSC “National Company “Kazakhstan Temir Zholy” for 12 days of March this year, the volume of cargo in import traffic increased by 15% compared to last year, and the export growth was 9%.

Due to the absence of a forecast of changes in the current situation, it is not possible to calculate the amount of profit loss by the railway industry.

In order to prevent the spread of coronavirus infection on the territory of the Republic of Kazakhstan, since March 5, 2020, the reception of sea vessels in the ports of Aktau and Kuryk that transport passenger vehicles with accompanying persons has been temporarily stopped. This requirement does not apply to the carriage of cargo vehicles with a crew, except for those registered and coming from Iran.

The measures taken are temporary and if situation with the spread of coronavirus improves these shipments will be resumed.

运输业需要系统方法



❷ 哈萨克斯坦的运输工人一再关注该行业缺乏长期规划的问题。 尽管事实上邻国正在朝这个方向积极努力, 尤其是俄罗斯已拟定了一项到2036年的运输战略草案。 我们目前正在制定一项全面的计划, 以发展2021-2030年之前的运输业。 该文件内容是什么? 是否足以形成哈萨克斯坦交通运输发展的战略远景?

– 至2019年12月31日, 2020-2025年国家“光明大道”计划规定了许多任务的执行, 包括基础设施的土地分配和它们之间的运输联系, 促进大过境运输以及通过发展高效的过境, 出口和物流基础设施来实施出口政策等。

鉴于此, 今天需要通过创建软基础设施, 数字化, 机构环境等来为运输基础设施的全部功能提供某些条件。

应当指出, 2006年通过了《运输战略》, 该战略规定了运输业到2015年的长期发展。 随着哈

萨克斯坦的运输业与经济的其它产业一样, 在今年第一季度也面临着由冠状病毒传播和油价下跌引起的新危机挑战。监管机构如何应对危机状况以及运输和物流综合体的长期发展仍保留哪些重点 - 我们将这些问题与哈萨克斯坦共和国工业和基础设施发展部长北部特 阿塔姆库洛夫 (BEIBUT ATAMKULOV) 讨论。

萨克斯坦共和国2010-2014年国家强迫工业和创新国家计划的通过, 运输战略已失去其独立性, 已成为“提供运输基础设施”方向的一部分。

因此, 迄今为止, 以哈萨克斯坦共和国直至2030年发展运输和物流综合体的全面计划的形式制定长期运输战略似乎是有意义的。

在分析和对当前状态的综合看法的基础上制定的全面计划将是对2020-2025年“光明大道”计划的逻辑补充。 该计划将考虑到哈萨克斯坦共和国运输部门当前的挑战和发展前景。

全面计划的最终目标是在哈萨克斯坦建立现代运输和物流系统, 以确保将其有机整合到全球运输系统中, 并基于当前的经济预测, 全球趋势和先进的数字技术以及使用智能运输系统, 实现该国的运输潜力以及创建用于监视车辆运动的导航和信息系统。

民航主要指标的动态正在显示增长。然而，不幸的是，我们记得去年年底一架客机在阿拉木图坠毁。从这场悲剧中得出什么结论？

— 在BekAir 航空公司于2019年12月27日发生事故后，哈萨克斯坦航空局立即暂停了运营人的合格证业务和该航空公司飞机的适航证书。

哈萨克斯坦航空管理局与英国民航局（UKCAA）和欧洲航空安全局（EASA）的专家共同完成了计划外的审核，以确保符合Bek Air航空公司运营中的飞行安全要求。这项计划外的审计是在首席运输检察官办公室的协调下进行的。

审核涵盖飞行运行的组织，适航性，除冰程序，对安全管理体系标准的遵守以及对航空安全标准的遵守，在此过程中确定了重要的安全说明。如果在6个月内仍未解决违规问题，则将吊销运营人证书和适航证书。

该委员会目前正在调查坠机事故，根据初步结果，坠机的主要原因是飞机结冰。

为了使国际机场的飞机除冰法规符合国际标准，在与UKCAA专家合作的框架内，将制定提案以引入现行法规，该法规将从新的秋冬季航海时期开始生效。

为了根据哈萨克斯坦共和国总统的命令改善飞行安全，航空管理局已对今年上半年所有进行定期客运的航空公司进行了审计。

在新的监管模式下，安全改进工作将继续。航空管理局将与英国民航局（UKCAAi）的专家合作，继续使民航业监管体系与欧洲要求和国际最佳实践保持一致。到今年6月，航空管理局的人员配备将由高素质的专家完成，并将为检查员提供必要的培训。

UKCAAi的专家认为，要想稳定地运行一种新的规范民航业的方法，并考虑到按照国际民航组织的标准对航空检查员进行了全面培训，则有必要开展2-3年的全面活动。

2020年公路运输领域的哪些重点可以突出？

— 2019年，公路运输的主要指标占货运量增长2%，客运量增长3%。

我们确信增加承运人竞争力的主要因素是增加货运车队。本国如今拥有3,500运输车辆，安装了一万七千多个单位的自动电话交换机进行国际货运。我们的目标是支持他们将在运输展业中的市场份额从47%增加到49%。

为此，在2019年通过的《运输法》的框架内，对3至7岁的卡车拖拉机的国家注册收取的费用为350个月度计算指标（较早的5岁及以上车辆的国家注册费为2500个每月的计算指标）。这使哈萨克斯坦货运公司在国际公路运输服务市场中的份额达到47.2%（2019年，货运总量达到490万吨，其中240万吨是由哈萨克斯坦运输商运输的）。

2019年，与格鲁吉亚签署了一项议定书以修正政府间协定，以引入货物运输许可证制度，旨在保护国内承运人的利益。目前，正在批准该文件。

此外，运输委员会去年还开通了通往俄罗斯，乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦的17条国际巴士路线。

旅客运输领域的法规文件，对移动出租车订购应用程序的活动进行了改善。此外，我们正在努力引进公共汽车的电子调度，这使我们能够加



强对非法交通的控制。

城市旅客交通具有重要的社会意义，因为它们占有所有运输方式的旅客的76%，即每年170亿人。该领域的问题之一是由于公交运输的低利润率以及该地区缺乏对运营商损失的充分补贴而导致的公交车队贬值。

今年1月24日，哈萨克斯坦总统在哈萨克斯坦共和国政府扩大会议上指示恢复城市客运领域的秩序。为了履行指定的命令，委员会制定了一套解决该部门问题的措施。

铁路运输的改革仍在继续，其中争论的焦点之一是私人承运人的出现。您如何看待市场化的改革和进展？

—现在要谈论一个特定的问题，游戏规则或目标模型还为时过早。总体而言，在遵守宪法权利的基础上，铁路行业运作的基本原则保持不变。我们推动该行业的积极发展及其与全球运输系统的融合，以进一步刺激经济发展。

因此，例如在铁路部门，长期的功能原理需要长期仔细研究。在这方面，对于企业和整个国家而言，重要的是修改不能充分规范运输参与者义务的相互责任和客观性的立法规范。

例如，目前有几家私营承运人参与了货运领域，哈萨克斯坦铁路货运公司已不再是整个网络上唯一的货运承运人。在这方面，我们现在已朝着在多种运输工具的条件下使运输具有直接作用的所有未解决问题的实际发展方向发展。

到2021年，将有一种测试方式来测试主要铁路网络上的货物私人承运人，在该模式下，将解决并分析运输过程中参与者关系的所有问题。

还成立了许多工作组，包括政府领导的工作组，在这些会议上进行了有关创新的讨论，并考虑了交通参与者的计算指标以制定最佳的立法修正案。

不幸的是，哈萨克斯坦没有摆脱冠状病毒传播带来的后果。您对这个危机对货运市场的影响有何预测？

—自1月27日起，在汽车运输领域，从中国出发的所有13条常规巴士路线均已暂停。1月26日，通过电话通知了定期航线的哈萨克航空公司。反过来，哈萨克斯坦航空公司也通知了其中国合作伙伴。

自1月27日起，两国之间的所有公交车流量暂时中止，致函中国新疆维吾尔自治区交通运输部，边防局，海关，承运人和公交车站。随着局势的改善，恢复他们的问题将得到解决。

据专家估计，哈萨克斯坦卡车司机一次往返中国的估计损失利润约为25万坚戈，其中包括货运公司（平均100-200,000坚戈，客运公司-5万坚戈）。

在铁路运输领域，从2月1日起，乌鲁木齐-阿拉木图，努尔苏丹/阿拉木图-乌鲁木齐路线被暂停。在火车站，张贴了有关预防冠状病毒的措施的备忘录，并每天与员工进行有关安全措施的简报。

目前，哈萨克斯坦共和国和中国之间的运输量没有减少。根据“哈萨克斯坦国家铁路公司”的信息，今年3月的12天内，进口货物量比去年增长了15%，出口量增长了9%。

在没有对当前情况变化的预测的情况下，无法计算铁路行业的利润短缺额。

为了防止冠状病毒感染在哈萨克斯坦共和国境内传播，从2020年3月5日起，暂时停止在阿克陶和库鲁克港口接待海上船只，并随身携带乘用车运输。该要求不适用于乘员运输货运汽车，但已登记并从伊朗出发的除外。

所采取的措施是暂时的，如果随着冠状病毒传播情况的改善，这些运输将恢复。



Мария Юрьева
Mariya Yuryeva

ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM



<22

● **Ерлан Сембекович, в феврале состоялось второе заседание Координационного совета по научно-исследовательской, образовательной, инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики, который был создан при СТК «KAZLOGISTICS». Можете рассказать о предварительных результатах его работы и в целом поделиться своим видением положения транспортной науки в Казахстане?**

– В первую очередь хотелось бы подчеркнуть, что без соответствующего развития науки не будет развиваться и транспортный сектор. На сегодняшний день нет достаточного уровня взаимодействия государственных структур, общественных организаций и научно-исследовательского сообщества по формированию заказа на проведение актуальных научно-исследовательских работ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ МЫ НАБЛЮДАЕМ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ПЕРЕМЕНЫ, СВЯЗАННЫЕ С РАЗВИТИЕМ НАУЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА, СИСТЕМАТИЗАЦИЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ, ФОРМИРОВАНИЕМ НОВЫХ ПЛОЩАДОК И ИНСТРУМЕНТОВ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ ПОЗИЦИЙ ОТРАСЛИ. ВО МНОГОМ ЭТО СВЯЗАНО С АКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ СТК «KAZLOGISTICS», ИНТЕГРИРОВАВШЕГО В СЕБЕ КЛЮЧЕВЫХ УЧАСТНИКОВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО БИЗНЕСА. О ТЕКУЩЕЙ ОТРАСЛЕВОЙ ПОВЕСТКЕ И ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРСПЕКТИВАХ МЫ ПОГОВОРИЛИ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА ЕРЛАНОМ АБСАТОВЫМ.

RECENTLY, WE HAVE SEEN CERTAIN CHANGES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SECTOR RELATED TO THE DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC APPROACH, FORMALIZING PROFESSIONAL STANDARDS, DEVELOPMENT OF NEW PLATFORMS AND TOOLS TO STRENGTHEN THE INDUSTRY'S POSITION. THIS IS LARGELY DUE TO THE EFFORTS OF THE «KAZLOGISTICS» STC, WHICH HAS INVOLVED ALL KEY PARTICIPANTS OF THE DOMESTIC TRANSPORT BUSINESS. WE TALKED ABOUT THE CURRENT INDUSTRY AGENDA AND FUTURE PROSPECTS WITH THE GENERAL DIRECTOR OF THE UNION OF TRANSPORT WORKERS OF KAZAKHSTAN YERLAN ABSATOV.

● **Yerlan Sembekovich, the second meeting of the Coordination Council for scientific-research, education, innovation in the field of transport and transport logistics, which was created under the «KAZLOGISTICS» STC, was held in February 2020. Can you tell us about the preliminary results of its work and generally share your vision of the state of transport science in Kazakhstan?**

– First of all, I would like to emphasize that the transport sector will not develop without the necessary development of science. To this date, there is no sufficient level of interaction between government institutions, public organizations and the scientific-research community to create a conducive environment for conducting relevant scientific research in the transport and logistics sector. The mechanism for their financing has not been developed.

в транспортно-логистическом комплексе. Не выработан и механизм их финансирования.

Для объединения и координации совместных усилий в этом направлении в прошлом году на заседании Президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» было принято совместное решение с МИИР РК о создании Координационного совета по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики.

Хотелось бы поблагодарить Министерство индустрии и инфраструктурного развития, поддержавшего нашу инициативу. Вице-министр МИИР РК Б.С. Камалиев является сопредседателем созданного Координационного совета по науке. Почему так важно было подключить к этой работе государственную структуру? Во-первых, нужен государственный подход и понимание значимости транспортной науки для дальнейшего социально-экономического развития. Во-вторых, для проведения научных исследований необходима финансовая поддержка. Да, мы привлекаем транспортный бизнес, крупные компании, тем не менее, без государственного финансирования такого стратегического направления, как транспортная наука, не обойтись.

● **Если сравнивать транспортный сектор с другими отраслями промышленности в части развития научного потенциала, то в каком положении мы сегодня находимся?**

– В этом плане транспорт у нас находится на позиции догоняющего. Долгое время не уделялось должного внимания развитию транспортного сектора с научной точки зрения. Если, к примеру, в горно-металлургической или нефтяной отрасли это направление постоянно поддерживалось, то у нас был тайм-аут в течение нескольких лет. Сейчас из этого вакуума мы пытаемся выйти.

В феврале в Алматы прошло второе заседание Координационного совета по науке. Именно в этом городе сосредоточены ключевые организации, которые занимаются развитием транспортной науки. Принято решение по формированию актуальных тем научных исследований, которые после нескольких этапов отбора получают финансовую поддержку.

Важно, что эта работа проводится в соответствии с приоритетными направлениями развития науки, определенными Высшей научно-технической комиссией при Правительстве РК.

Координационным советом будет инициировано формирование отдельного приоритетного направления «Развитие транзита, транспортной инфраструктуры и логистики» в рамках работы данной комиссии.

A joint decision was made between «KAZLOGISTICS» Presidium of the Union of transport workers of Kazakhstan the Ministry of Industry and Infrastructural Development of the Republic of Kazakhstan last year unite and coordinate joint efforts in this direction. Both parties agreed to create a Coordination Council for scientific-research, education and innovation in the field of transport and transport logistics.

I would like to thank the Ministry of Industry and Infrastructural Development for supporting our initiative. Vice-Minister of Ministry of Industry and Infrastructural Development of the Republic of Kazakhstan B. S. Kamaliyev is the co-chairman of the established Coordination Council for science. Why was it so important to involve the government institution in this work? First, we need a common understanding of the importance of transport science for further socio-economic development. Second, scientific research requires financial support. Yes, we attract transport businesses, large companies, but we cannot do without government funding for such a strategic area as transport science.

● **If we compare the transport sector with other industries in terms of developing scientific applications and innovation, what is our current position?**

– In this regard, our transport is in the position of catching up. For a long time, due attention has not been paid to the development of the transport sector from a scientific point of view. For example, scientific innovation in the mining and smelting or oil industry was constantly supported, while the transport and logistic sector lagged behind several years. Now we are trying to get out of this under-developed situation.



23>

Более того, обоснование необходимости создания Комиссии по транспортной политике в Мажилисе Парламента РК, проведения Транспортной недели в Казахстане на ежегодной основе, содействие в создании интерактивных площадок, сайтов для консолидации научного потенциала и заинтересованных сторон в развитии транспортно-логистического комплекса – эти и многие другие задачи возложены сегодня на Координационный совет по науке.

Одним из практических примеров масштабных исследовательских работ СТК «KAZLOGISTICS» является «Аналитический обзор и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 г.», который мы в сокращенном виде будем публиковать на страницах журнала в течение этого года. Он был направлен в МИИР РК для использования в качестве рабочего материала при подготовке Комплексной программы по развитию отраслей транспорта на 2021-2030 годы. Какие принципиальные аспекты, на Ваш взгляд, необходимо отразить в программном документе?

– Комплексная программа – это логическое продолжение государственной программы «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы. Она будет носить более детализированный характер по каждой отрасли с упором на реализацию транзитного потенциала и цифровизацию. Сейчас повсеместно внедряются элементы Индустрии 4.0., и транспорт, как сфера услуг, не должен отставать от этого технологического тренда.

Услуги транспортной отрасли необходимы практически на каждом этапе производства и потребления продукции,

A second meeting of Coordination Council for science was held in Almaty during February 2020. This city was chosen as there is a concentration of stakeholders in the scientific community and the transport sector. A decision has been made to identify relevant scientific research topics that will receive financial support after a multi-stage evaluation process³.

It is important that this work is carried out in accordance with the priority directions of science development defined by the Higher Scientific and Technical Commission under the Government of the Republic of Kazakhstan.

The Coordination Council will initiate the formation of a separate priority area «Development of transit, transport infrastructure and logistics» within the framework of this Commission. Moreover, the creation of a Commission on transport policy in the Mazhilis of the Parliament of the Republic of Kazakhstan was justified to organize several programs and activities. This includes holding a Transport week in Kazakhstan on an annual basis, assistance in creating interactive platforms, sites for consolidating scientific potential and concerned parties in the development of the transport and logistics sector - these and many other tasks are assigned to the Coordination Council for science today.

One of the practical examples of large-scale research works of the «KAZLOGISTICS» STC is the «Analytical review and conceptual proposals for the formation of a comprehensive plan for the development of the transport and logistics sector of Kazakhstan until 2030», which we will publish a summary in the magazine during this year. It was sent to the Ministry of Industry and Infrastructural Development of the Republic of Kazakhstan for

Для проведения скоординированной единой транспортной политики целесообразно создать отдельное профильное Министерство транспорта

начиная с добычи и переработки сырья и ресурсов, и заканчивая доставкой готовой продукции её конечному потребителю, в том числе на внешние рынки.

Транспорт вносит огромный вклад в формирование цепочек добавленной стоимости и производственных издержек и таким образом оказывает существенное влияние на конкурентоспособность продукции и экономики государства в целом. При этом функционирование транспортной отрасли невозможно без обеспечения населения и бизнеса эффективной и достаточной транспортной инфраструктурой общего пользования, что является прямой обязанностью и функцией государства.

В этой связи профессиональное сообщество возлагает большие ожидания на созданный недавно Совет по

use as a working material in the preparation of a Comprehensive program for the development of transport industries for 2021-2030. What fundamental aspects do you think should be reflected in the program document?

– The comprehensive program is a logical continuation of the «Nurly Zhol» state program for 2020-2025. It will be more detailed for each industry, focusing on the implementation of transit potential and digitalization. Elements of Industry 4.0 are now being introduced everywhere and transport, as a service sector, should not lag behind this technological trend.

Transportation services are required at almost every stage of production and consumption of products, starting

транспорту при премьер-министре РК, в состав которого от Союза транспортников Казахстана вошел заместитель председателя Ю.И. Лавриненко. Это позволит более оперативно и системно решать вопросы, препятствующие поступательному развитию отрасли.

В новой формирующейся Комплексной программе по развитию отраслей транспорта на 2021-2030 годы должна отразиться проработка всех вопросов с согласованием приоритетов по отраслям, с последующим отражением основных мер для их решения.

Важна четкая постановка задач в рамках интеграционных процессов и международных обязательств. Это связано с

from the extraction and processing of raw materials and resources, and ending with the delivery of finished products to its final consumer, including foreign markets.

Transport makes a huge contribution to the formation of value chains and production costs, and thus has a significant impact on the competitiveness of products and the economy of the state as a whole. At the same time, the functioning of the transport industry is impossible without providing the population and business with an effective and sufficient public transport infrastructure, which is a direct responsibility and function of the state.

Elements of Industry 4.0 are now being introduced everywhere and transport, as a service sector, should not lag behind this technological trend

тем, что наступает фаза принятия ключевых решений по чувствительным для экономики и бизнеса вопросам.

Исходя из текущих вызовов развития транспортного сектора в мире, а также проведения скоординированной единой транспортной политики целесообразно создать отдельное профильное Министерство транспорта.

Не меньшее значение имеет усиление кадрового потенциала во всех отраслях транспорта и многие другие мероприятия, отраженные нами в вышеупомянутом анализе.

In this regard, the professional community has high expectations for the recently created Transport Council under the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, which includes Deputy Chairman Yu. I. Lavrinenko from the Union of transport workers of Kazakhstan. This will allow us to solve issues that hinder the progressive development of the industry more quickly and systematically.

The new emerging Comprehensive Program for the Development of Transport Industries for 2021-2030 should reflect the elaboration of all issues with the coordination of priorities by industry, followed by the reflection of the main measures to resolve them.

It is important to set clear goals within the framework of integration processes and international obligations. This is due to the fact that the phase of making key decisions on issues that are sensitive to the economy and business is coming.

Если продолжить тему развития кадрового потенциала, то хотелось бы спросить Вас о работе Союза по подготовке отраслевых профессиональных стандартов. Как обстоит ситуация в этом направлении сегодня?

– Всего Союзом транспортников «KAZLOGISTICS» было разработано 98 профстандартов, в прошлом



году – 87, из которых 85 были подготовлены по заказу Министерства труда и социальной защиты населения РК, а 2 – в рамках нашего сотрудничества с USAID.

Прошло несколько раундов публичных обсуждений на площадках Министерства, НПП «Атамекен» с максимальным охватом всех заинтересованных лиц, только после этого они были окончательно утверждены. Проекты ПС прошли экспертизу Ernst&Young, в результате которой также были получены положительные заключения.

Утвержденные в минувшем году профстандарты охватывают 592 профессии (всего в сфере транспорта их насчитывается чуть больше тысячи).

Профстандарты должны стать неким мостом между производством и учебным заведением. Выпускники вузов и колледжей зачастую не соответствуют требованиям работодателей. В результате компании вынуждены тратить время и средства на дополнительное обучение молодых сотрудников, закреплять за ними наставников.

Based on the current challenges of developing the transport sector in the world, as well as conducting a coordinated unified transport policy, it is advisable to create a separate specialized Ministry of Transport.

Equally important is the strengthening of human resources in all sectors of transport and many other activities that we have reflected in the above-mentioned analysis.

■ If we continue the topic of human resources development, I would like to ask you about the work of the Union on preparing industry professional standards. What is the situation in this direction today?

– In total, «KAZLOGISTICS», Union of transport workers, has developed 98 professional standards, last year 85 of which were prepared by order of the Ministry



■ В завершение нашей беседы давайте затронем тему защиты интересов казахстанских транспортников на международных площадках, в том числе в рамках Евразийского экономического союза. Какие проблемные вопросы требуют своего решения?

– Как таковых проблемных вопросов на сегодняшний день нет, есть вызовы, на которые нам нужно взвешенно и принципиально отвечать. К примеру, в сфере авиации необходимо применить единый стартовый подход, проведя соответствующую гармонизацию законодательства. Нужно имплементировать определенные положения в законодательные нормы согласно рекомендациям ICAO.

Нужно пересмотреть терминологию. Допустим, в каждой стране ЕАЭС разные списки состава авиационного персонала: где-то он шире, где-то достаточно ограничен. Нам же нужно найти усредненную формулировку, которая бы устраивала всех. Для этого и функционируют рабочие группы из числа отраслевых экспертов.

Подчеркну, что ЕАЭС – это не политический, а экономический союз. Во главу угла ставится именно экономика. При интеграции наша задача – найти ключевые точки соприкосновения, от согласования которых выиграет бизнес всех стран-участниц.

Защита прав наших автоперевозчиков при проезде по территории России, повышение эффективности Евразийских транспортных коридоров, использование трансграничной реки Иртыш, привлечение иностранных авиакомпаний в отечественные аэропорты, где введен режим «Открытое небо», цифровизация документооборота при осуществлении таможенных операций – эти и многие другие вопросы международного взаимодействия находятся в рабочей повестке Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS». И защита интересов отечественного транспортного бизнеса при их решении для нас является первостепенной задачей.

We cannot say that the introduction of professional standards will solve all the problems and immediately increase the level of competence. This requires a systematic approach and a certain amount of time. But over the past two years, you can see that our professional standards are being applied, particularly in the aviation training center. The Kazakhstan branch of the British Royal Institute of Transport and Logistics conducts trainings and training seminars on their basis.

It should be noted that when developing professional standards, we applied the best international practice and studied the latest trends in the field of transport. In particular, the recommendations of the ICAO were used in civil aviation, and the International Conventions on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers were used in maritime transport.

■ At the end of our conversation, let's touch on the topic of protecting the interests of Kazakhstan transport workers in international communities, including within the framework of the Eurasian Economic Union. What problematic issues need to be addressed?

– Although there are no problematic issues today, there are challenges that we need to respond to in a balanced and principled manner. For example, in the field of aviation, it is necessary to apply a single starting approach, having carried out the appropriate harmonization of legislation. It is necessary to implement certain provisions in the legislation, according to the recommendations of the ICAO.

It is necessary to revise the terminology. Let's say that each country of the EEU has different requirements of aviation personnel: Some requirements are strict and some are not as stringent. We need to find a mutually acceptable minimum standard that suits everyone. For this purpose, working groups of industry experts are created to resolve this issue.

I would like to emphasize that the EEU is not a political, but an economic Union. It is the economy that is at the forefront. During integration, our task is to find key points of contact which will benefit the business of all participating countries.

Protecting the rights of our road hauliers when traveling through the territory of Russia, improving the efficiency of the Eurasian transport corridors, using the cross-border Irtysh river, attracting foreign airlines to domestic airports where the «Open sky» mode has been introduced, digitalizing document flow during customs operations - these and many other issues of international cooperation are on the working agenda of the «KAZLOGISTICS» Union of transport workers of Kazakhstan. And protecting the interests of the domestic transport business in solving them is a priority for us.

«Если обратиться к экспертному мнению транспортного сообщества, «узким звеном» транспортно-логистического комплекса Казахстана являются именно компетенции»

В сфере разработки профессиональных стандартов, согласно проведенному нами анализу, неохваченными остались еще порядка 30% профессий. Тем не менее, мы считаем, что пора переходить к следующему этапу – на основании уже подготовленных стандартов пересматривать существующие образовательные программы.

Если обратиться к экспертному мнению транспортного сообщества, озвученного в том числе и в ходе международной выставки «TransLogistica» в прошлом году в Алматы, «узким звеном» транспортно-логистического комплекса Казахстана являются именно компетенции. Особенно это касается специалистов, работающих на границе, в сфере транспортных услуг. В условиях ставки на развитие транзита исправление ситуации приобретает особое значение.

Нельзя говорить о том, что внедрение профстандартов решит все задачи и сразу повысит уровень компетенций. Здесь нужен системный подход и определенное время. Но по итогам последних двух лет мы видим, что наши профессиональные стандарты применяются, в частности, в авиационном учебном центре. Казахстанский филиал британского Королевского института транспорта и логистики проводит на их основе тренинги и обучающие семинары.

Нужно отметить, что при разработке профстандартов мы применяли лучшую международную практику, изучали последние тенденции в сфере транспорта. В частности, в сфере гражданской авиации использованы рекомендации ICAO, в морском транспорте – Конвенции ПДНВ.

of Labor and Social Protection of the population of the Republic of Kazakhstan, and 2 in the framework of our cooperation with USAID.

Several rounds of public discussions were held at the sites of the Ministry, «Atameken» National Chamber of Entrepreneurs with maximum coverage of all interested parties, only then would a standard be finally approved. The PS projects were reviewed by Ernst & Young, which also resulted in favourable conclusions. The professional standards approved last year covered 592 professions (there are just over a thousand of them in the transport sector).

Professional standards should become a bridge between production and educational institutions. Graduates of universities and colleges often do not meet the requirements of employers. As a result, companies are forced to spend time and money on additional training of young employees and assign mentors to them.

There is still a certain potential in the development of professional standards: according to our analysis, the non-compliance is about 30%. In addition, we believe that it is time to move to the next stage – to review existing educational programs based on the defined standards.

If we turn to the expert opinion of the transport community, voiced among other things during the «TransLogistica» international exhibition last year in Almaty, the «weak link» of the transport and logistics sector of Kazakhstan are precisely the competences. This is especially true for specialists working at the border, in the field of transport services. In the context of assessing transit development, the correction of this skills gap is of particular importance.

运输综合产业的演变。

最近，在运输和物流产业中，我们一直在关注科学研究的发展，专业的建设，新型科技和技术的应用，以加强行业的地位。这主要归功于哈萨克斯坦运输工人工会“KAZLOGISTICS”的积极推广使该工会协调了国内运输业务的主要参与者迈向同一个方向。我们与哈萨克斯坦运输工人工会总干事埃尔兰阿布萨托夫（Erlan ABSATOV）讨论了当前行业专题和未来前景。

● 埃尔兰 斯亚木别克维特（Yerlan Sembekovich），哈萨克斯坦运输工人联合会“KAZLOGISTICS”于2月举行了运输和物流领域的研究，教育，创新活动协调理事会的第二次会议。您能否谈谈工作的初步结果，并大致分享您对哈萨克斯坦运输的技术水平的看法？

—首先，我想强调的是，没有科学技术的相应支持，运输业就不会发展。迄今为止，政府机构，公共组织和研究机构之间的互动水平不足，无法有效推动运输和物流产业充分研究与应用新型技术。行业尚未开发适当的融资机制，吸引资金进入这个领域。

哈萨克斯坦运输工人联盟主席团“KAZLOGISTICS”与哈萨克斯坦共和国工业和基础设施发展部去年在会议上为了协调了各个同行朝着统一方向，共同决定成立一个协调委员会。这个新成立的协调委员会宗旨在于运输领域的研究，并主办教育和创新活动。

我要感谢基础设施发展工业部，它支持我们的倡议。基础设施发展工业部副部长卡马里耶夫（Kamaliev）是成立的科学协调委员会的联席主席。为什么在这项工作中配合政府部门那么重要？首先，公共部门和民营企业需要统一态度和做法，了解运输科学对进一步社会经济发展的重要性。其次，进行研究需要资金支持。是的，我们吸引了运输行业的大公司，但是，如果没有国家对运输科学等战略方向的资助，我们就无法做到。

● 如果在技术应用的发展方面将运输部门与其他行业进行比较，那么我们今天处于什么位置？

—在这方面，我们的运输不如其他领域。长期以来，从科学的角度来看，人们并未对运输业的发展给予应有的重视。例如，技术的应用在采矿，冶金或石油行业中得到不断的提升，而运输领域则停滞不前，我们需要几年的时间才能赶上其他领域。现在，我们正试图摆脱这个问题，加快步伐。

科学协调理事会第二次会议于2月在阿拉木图举行。这个城市集中了运输行业的各个参与者，为运输交通科学的发展提供关键的影响。科学协调理事会决定相关的研究主题，经过几个阶段的审核，确定的研究主题将获得财政支持。

这方面的努力必须配合哈萨克斯坦共和国政府下属的高级科学和技术委员会确定的科学发展优先领域开展这项工作。

协调理事会将在该委员会的框架内着手设立一个单独的优先领域“发展运输，运输基础设施和物流”。此外，有必要在哈萨克斯坦共和国议会的组织成立一个运输政策委员会，每年在哈萨克斯坦举办一次运输活动周，协助建立互动场所，巩固科学潜力的项目以及利益相关者在运输和物流综合体发展中的利益，还有其他今天分配给科学协调委员会的任务。

● 哈萨克斯坦运输工人联合会“KAZLOGISTICS”大规模研究工作的实际例子之一是“为形成到2030年的哈萨克斯坦运输和物流综合体的全面发展计划而进行的分析性审查和概念性建议”，我们将在今年以简写形式发布在这些页面上杂志。简报被送往工业和基础设施发展部，用作准备2021-2030年运输业发展综合计划的工作材料。您认为计划文件需要反映哪些基本方面？

—该综合计划是2020-2025年“明光大道”国家计划的逻辑延续。每个行业将对此进行更详细的介绍，重点在于实现运输潜力和数字化。现在，工业4.0的元素正被无处不在，作为服务业的运输业不应落后于这一技术趋势。

在产品生产和消费的几乎每个阶段都需要运输行业的服务，从原材料和资源的提取和加工开始，到将成品交付给最终消费者（包括到国外市场）为止。

运输为价值链的形成和生产成本做出了巨大贡献，因此，对产品的竞争力和整个国家经济产生了重大影响。同时，如果不为人口和企业提供有效和足够的公共交通基础设施，运输业的运作是不可能的，这是国家的直接责任和职能。

在这方面，专业人士对哈萨克斯坦共和国总理领导下最近成立的运输委员会寄予厚望，其中包括哈萨克斯坦运输工人联盟的副主席拉夫里年科。这将允许更快，更系统地解决阻碍行业逐步发展的问题。

新的2021-2030年运输部门发展综合计划正在形成，这将反映出所有问题的拟订与协调部门的优先事项，并随后提出解决这些问题的主要措施。

在一体化进程和国际义务的框架内明确陈述任务很重要。每个阶段都有即对经济和商业敏感的问题，需要政府做出关键决策。

基于当前世界运输业发展的挑战以及实施统一的统一运输政策，我们建议创建一个专业的专业交通部。

同样重要的是，国家必须加强运输业各个部门的人力资源以及我们在上述分析中反映的许多其他活动。

● 我们继续探讨人力资源这一主题，我想问您关于运输工人联盟在准备针对特定行业的专业标准方面的工作。今天这个方向的情况如何？

—KAZLOGISTICS运输工人联盟总共制定了98项专业标准，去年有87项专业标准，其中85项是根据哈萨克斯坦共和国劳动和社会保护部的命令制定的，其中2项是我们与美国国际开发署合作的一部分。

在该部，“ATAMEKEN”国家商会所在地进行了几轮公开讨论，并在所有有关方面获得同意，才最终获得批准。专业标准草案通过了安永会计师事务所的审查，结果也收到了肯定的结论。去年批准的专业标准涵盖592个专业（在运输领域中，总共有1000多个专业）。

专业标准应该成为生产与教育机构之间的桥梁。高校毕业生通常不符合工作环境的要求。结果，

公司被迫花费时间和金钱对年轻员工进行额外的培训，以为其指派导师。

专业标准的开发仍有潜力：根据我们的分析，覆盖率约为30%。此外，我们认为是时候进入下一阶段了—根据已制定的标准，审查现有的教育计划。

如果我们转向运输界的专家意见，包括去年在阿拉木图举行的国际展览会TransLogistica期间所表达的话，恰恰是人力资源才是哈萨克斯坦运输和物流领域的“薄弱环节”。对于在运输服务领域中在边界工作的专家来说尤其如此。在押注发展过境的情况下，纠正情况尤为重要。

我们不能说专业标准的实施将解决所有问题并立即提高能力水平。在这里，我们需要一种系统的方法和一定的时间。但是根据最近两年的结果，我们看到我们的专业标准得到了应成果，尤其是在航空培训中心。英国皇家运输和物流学院的哈萨克斯坦分支机构在其基础上进行培训和研讨会。

应当指出，在制定专业标准时，我们采用了最佳的国际惯例，研究了运输领域的最新趋势。特别是，国际民航组织的建议被用于民用航空领域，以及《海员培训和发证和海上值班国际公约》。

● 在对话结束时，让我们谈谈在国际场所（包括在欧亚经济联盟框架内）保护哈萨克斯坦运输工人利益的主题。需要解决哪些问题？

—目前没有问题：我们需要以稳健和有原则的方式应对挑战。例如，在航空领域，有必要采用一种统一的启动方法，并进行相应的立法协调。有必要根据国际民航组织的建议在立法中执行某些规定。

需要修改术语。假设每个国家的欧亚经济联盟都有对航空人员不一致的要求：在某个地方更广阔，在某个地方相当有限。我们需要找到适合的共同点建立一个统一的标准。为此，行业专家中的工作组将发挥作用。

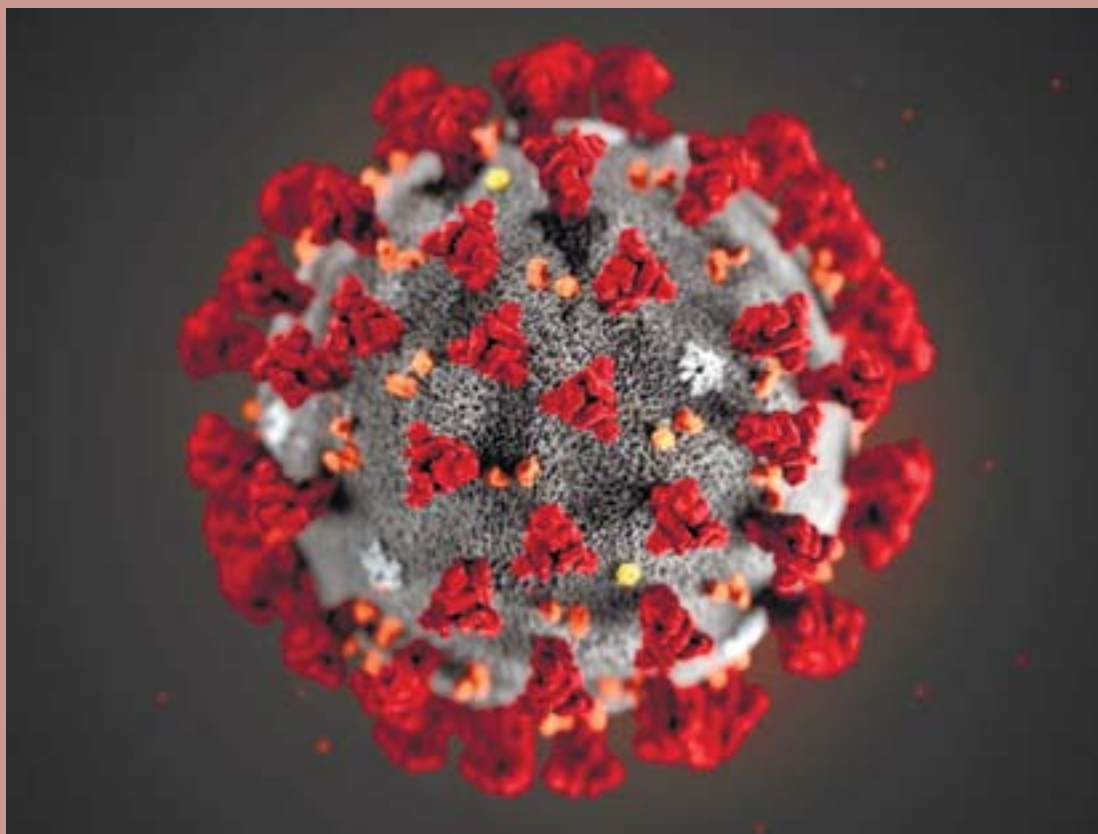
我强调，欧亚经济联盟不是政治联盟，而是经济联盟。重点是经济。通过整合，我们的任务是找到关键共同点，所有参与国的业务将从这些联系的协调中受益。

在穿越俄罗斯时保护卡车司机的权利，使用跨界的额尔齐斯河提高欧亚运输走廊的效率，吸引外国航空公司飞往引入了“开放天空”模式的国内机场，在海关运营过程中将文件流数字化，以及其他许多国际问题互动是哈萨克斯坦KAZLOGISTICS运输联盟的工作议程。保护国内运输业的利益以解决这些利益对我们来说是一项首要任务。

ТРАНСПОРТ НА КАРАНТИНЕ

Как повлиял коронавирус на логистические цепи поставок?

Мировая экономика в начале нового десятилетия переживает трудные времена, оказавшись под негативным влиянием затянувшихся торговых войн, Brexit и обострившихся геополитических проблем. Дополнительным фактором, повышающим вероятность рецессии и замедление экономического роста, стала вспышка неизвестной пневмонии в китайском городе Ухань, возбудителем которой впоследствии был признан новый коронавирус под названием COVID-2019. Эпидемия серьезно нарушила торговлю и производственные связи между Китаем и остальными странами мирового сообщества.



The world economy is going through difficult times at the beginning of the new decade, being negatively affected by the prolonged trade wars, Brexit and exacerbated geopolitical issues. An additional factor that increases the chances of recession and slowing economic growth was an outbreak of unknown pneumonia in the Chinese city of Wuhan, the causative agent of which was later recognized as a new coronavirus called COVID-2019 (COVID-19). The epidemic has severely disrupted trade and production ties between China and other countries of the world community.

TRANSPORTATION UNDER QUARANTINE

How did the coronavirus affect the logistics supply chain?

В настоящее время практически единственный доступный способ борьбы с распространением вируса – ограничение контактов с потенциальными больными, введение карантина и ограничение пассажиро- и грузоперевозок в страны, где выявлено значительное количество случаев заражения. Это не может не нанести серьезного удара по всей глобальной экономике. Если эпидемия затянется, международным компаниям придется выстраивать новые производственные цепочки, а это связано с большими издержками. Из-за этого пострадает не только экономика Китая, но и завязанные на нее производственные цепочки в других странах, а вместе с ними торговая и транспортная логистика.

УГРОЗА ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Для понимания масштаба возможных потерь можно использовать данные по влиянию вспышки атипичной пневмонии (SARS), которая произошла в Азии в 2003 году. Общие потери экономик наиболее пострадавших стран – Китая, Гонконга, Южной Кореи и Тайваня – составили около \$20 млрд, а Азии в целом – \$28 млрд, из которых \$11 млрд потеряла туристическая отрасль. Общий ущерб, понесенный мировой экономикой, составил \$59 млрд, по оценке Азиатского банка развития.

Новый коронавирус по масштабам урона для экономики может оказаться значительно более разрушительным. Ведь людей пострадало в 10 раз больше, чем при SARS, а география распространения гораздо шире.

При оценке потенциального ущерба стоит учитывать и тот факт, что за прошедшие 16 лет роль Китая в мировой экономике существенно изменилась: ВВП национальной экономики вырос в 8,5 раз, превратив Китай из страны на периферии во вторую экономику мира, объем национального экспорта увеличился в 5,5 раз. Многие транснациональные корпорации перенесли свое производство в Китай ради экономии на рабочей силе. Вдобавок покупательская способность граждан существенно возросла, благодаря чему в стране сформировался значительный платежеспособный спрос на товары и услуги, который неизбежно сократится на фоне вызванной вспышкой вируса паники: множество международных компаний сообщают о падении продаж и многомиллионных убытках.

Согласно прогнозам Bloomberg Economics, мировая экономика может потерять 0,416 процентных пункта (п.п.) в I квартале 2020 года. Замедление Китая означает сокращение экспорта продукции, таких, как Бразилия и Австралия. Рост Южной Кореи, зависимый от Китая в основных товарах, в I квартале года может составить 0,4 п.п., меньше, чем ожидалось.

Из-за недостатков в поставках товаров из Китая южнокорейская автомобильная компания решила приостановить свою деятельность. Ожидается, что

Currently, almost the only available way to control the spread of the virus is to limit contacts with confirmed and suspected patients, impose a quarantine, and restrict passenger and cargo transportation to countries where a significant number of cases of infection have been detected. This inevitably imposes a heavy toll on the entire global economy. If the epidemic persists, international companies will have to build new supply chains, and incurs huge expenses in the process. The Chinese economy will suffer due to this reconfiguration of global supply chains tied to other countries, as well as re-shape trade and transport logistics.

THREAT TO THE GLOBAL ECONOMY

To estimate the scale of possible losses, the historical data on the impact of the Severe Acute Respiratory Syndrome outbreak (SARS) that occurred in Asia in 2003 offered some clues. The total losses of the economies of the most affected countries – China, Hong Kong, South Korea and Taiwan amounted to about \$20 billion, and Asia as a whole – \$28 billion, of which the tourism industry lost \$11 billion. The total damage to the global economy was estimated at \$59 billion by the Asian Development Bank.

The new coronavirus may be much more devastating in terms of economic damage. After all, the number of people affected were 10 times more than with SARS, and the geography of distribution is much wider.

When assessing the potential damage, it is also worth taking into account the fact that over the past 16 years, China's role in the world economy has changed significantly: The GDP of the national economy grew 8.5 times, turning China from a peripheral country to the second largest economy in the world, and the volume of national export increased 5.5 times. Many multinational corporations have moved their production plants to China to save labour cost. In addition, the purchasing power of citizens has increased significantly, which has resulted in a significantly higher aggregate demand for goods and services in the country, which will inevitably decrease due to the panic caused by the outbreak of the virus: many international companies report on decreasing sales and multi-million losses.

According to forecasts of Bloomberg Economics, the global economy may lose 0.416 percentage points (PP) in the first quarter of 2020. A slowdown in China means a reduction in product exports, and this will affect major product exporters such as Brazil and Australia. South Korea's growth, which is dependent on China for basic goods, may reach 0.4 percentage points only in the first quarter of the year, less than expected.

Due to short supply of goods from China, the South Korean automobile company decided to suspend its activities. It is expected that the problems caused by the coronavirus and the violation of contract in the global supply chain will have a negative impact on the US and

проблемы, вызванные коронавирусом, нарушение ожиданий в отношении глобальной цепочки поставок окажут негативное влияние на США и различные страны ЕС, среди которых наибольшее негативное влияние может ощутить Германия. Большинство германских предприятий, которые работают в Китае, уже столкнулись с трудностями. Об этом заявил в Берлине глава департамента по внешнеэкономическим связям Союза германских промышленно-торговых палат (DIHK) Фолькер Трайер.

По его словам, в Китае работают 5 тыс. немецких компаний, среди 600 был проведен опрос. «Не было ни одной, которая не ощущала бы вообще никаких последствий, – сказал Ф. Трайер. – 90% компаний назвали воздействие последствий вируса существенным или очень существенным».

С обеспокоенностью DIHK наблюдает и за ситуацией в Италии. «Быстрое распространение вируса на севере Италии затрагивает экономический центр страны и представляет собой дополнительный фактор беспокойства для германского экспорта. Торговый оборот итальянской области Ломбардия с Германией почти такой же крупный, как и наш торговый оборот с Японией», – отметили в союзе.

А вот о чем месяц назад еще мало говорили, так это проблемы компаний, занимающихся промышленным производством. Жесткие, но нередко противоречивые карантинные меры, введенные как центральными китайскими властями, так зачастую и местными, нарушили отлаженные глобальные цепочки поставок. От этого все более остро страдают как немецкие фирмы в КНР,



various EU countries, among which Germany may feel the greatest negative impact. Most German enterprises that operate in China have already encountered difficulties. This was stated in Berlin by Volker Treier, Head of the Department for Foreign Economic Relations of the Union of German Chambers of Commerce and Industry (DIHK).

According to him, five thousand German companies operate in China, and a survey was conducted among 600 companies. «There wasn't one that didn't feel any consequences at all,» V. Treier said. «90% of companies described the impact of the virus as significant or very significant.»

DIHK is also monitoring the situation in Italy with concern. «The rapid spread of the virus in the North of Italy affects the economic center of the country and represents itself as an additional risk factor for German exports. The

предупредил он, в Европе могут возникнуть задержки при производстве лекарств. Это особенно тревожно для тех, кто в них нуждается, но тут есть и немаловажный макроэкономический аспект: в Германии и некоторых других странах ЕС фармацевтика вносит ощутимый вклад в создание ВВП, так что простои в этой отрасли будут усиливать рецессионные тенденции.

Эксперты «Capital Economics» рассчитывают, что рост китайской экономики по итогам первого квартала 2020 года замедлится до 3% против ранее ожидавшихся 5,7%. Возможные потери для глобальной экономики аналитическая компания «Oxford Economics» оценивает в 1,1 трлн долларов США или 1,3% от величины мирового ВВП в случае широкого распространения вируса по миру, и в этом

the past four weeks. Such vessels go to European ports for about six weeks, so the problem has not yet been realized in Europe, the expert believes. This will happen in March, when suddenly there will be a shortage of all kinds of products in various industries.

As an example, Jörg Wuttke mentioned the European pharmaceutical industry, for which China is a major supplier of substances. He warned that soon there may be delays in the production of medicines in Europe. This is especially worrying for those who need them, but there is also an important macroeconomic aspect: in Germany and some other EU countries, pharmaceuticals make a significant contribution to GDP, therefore delays in this industry will strengthen the recessionary trends.

« The average spot rate on Asia – Europe routes fell by more than 12%, to \$850 per 1 TEU to Northern European ports and \$1,031 per 1 TEU to Mediterranean ports »

случае очень высок риск начала полномасштабной рецессии в экономике США и стран Еврозоны. Более оптимистичный прогноз предполагает ущерб мировой экономике в 0,4 трлн \$ (0,5% мирового ВВП).

КОРОНАВИРУСНЫЕ ПЕРИПЕТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Эпидемия коронавируса оказывает существенное влияние и на транспортную отрасль. Китайские новогодние каникулы плавно перешли в карантин, и отгрузки из Китая замерли практически на месяц. Еще до китайского Нового года производители старались отгрузить как можно больше товаров, успеть на суда и железнодорожные поезда по любым ставкам. В период эпидемии китайские агенты пытались обеспечить онлайн-работу, но ситуация была вялотекущей из-за закрытия китайских производств.

Ставки на контейнерные перевозки из Китая снизились на всех основных направлениях перевозок, согласно данным фрахтового индекса Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). Китайская экономика начала медленно перезапускаться после новогодних каникул, которые были вынужденно продлены в попытке остановить распространение новой коронавирусной инфекции. Однако после динамичного роста в конце 2019-го и в начале 2020 года, поддержанного, с одной стороны, оптимистичными ожиданиями в связи с перемирием в торговой войне между Пекином и Вашингтоном, а с другой – ростом цен на бункер из-за вступления в силу новых экологических нормативов ИМО, ставки почти на всех направлениях резко снизились.

Средняя спотовая ставка на маршрутах Азия – Европа упала более чем на 12%, до \$850 за 1 TEU в порты Северной Европы и \$1031 за 1 TEU в порты Средиземного моря. Индексы для транстихоокеанских маршрутов снизились на

Capital Economics experts expect that the growth of the Chinese economy in the first quarter of 2020 will slow down to 3% against the previously expected 5.7%. Oxford Economics analytical company estimates possible losses for the global economy at \$1.1 trillion or 1.3% of global GDP in the event of a widespread virus in the world, and in this case there is a very high risk of a full-scale recession in U.S. economy and Eurozone countries. A more optimistic forecast assumes damage to the world economy of \$ 0.4 trillion (0.5% of world GDP).

IMPACT OF CORONAVIRUS OF TRANSPORT LOGISTICS

The coronavirus epidemic also has a significant impact on the transport industry. The quarantine imposed in China started at the beginning of the Chinese New Year Holidays, and continued even after the holidays were over, and shipments from China froze for almost a month. Even before the Chinese New Year, manufacturers tried to ship as many goods as possible, to catch ships and railway trains at any rate. During the epidemic, Chinese agents tried to provide online work, but the situation was inactive due to the closure of Chinese production facilities.

Rates for container shipments from China have fallen on all major shipping routes, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). The Chinese economy has started to slowly restart after the new year's holiday, which was forced to be extended in an attempt to stop the spread of a new coronavirus infection. However, after dynamic growth in late 2019 and early 2020, supported on the one hand by optimistic expectations due to the cease-fire in the trade war between Beijing and Washington, and on the other -the increase in bunker prices due to the entry

« Эксперты «Capital Economics» рассчитывают, что рост китайской экономики по итогам первого квартала 2020 года замедлится до 3% против ранее ожидавшихся 5,7% »

так и компании в Германии, получающие от китайских поставщиков сырье, компоненты, запчасти, готовую продукцию.

«Перебои в поставках в реальном секторе экономики куда более значительные, чем большинство предполагает», – уверяет президент Европейской торговой палаты в Китае Йорг Вуттке (Jörg Wuttke). Он отметил, что всего лишь два крупнейших парохозяйства, Cosco и Maersk, за последние четыре недели отменили отправку из Китая по 70 контейнеровозов. Такие суда идут до европейских портов примерно шесть недель, так что пока еще в Европе проблему просто не осознали, считает эксперт. Это произойдет в марте, когда вдруг в самых разных отраслях начнет ощущаться нехватка всевозможной продукции.

В качестве примера Йорг Вуттке привел европейскую фармацевтическую промышленность, для которой Китай является крупным поставщиком субстанций. Уже скоро,

trade turnover of the Italian region of Lombardy with Germany is almost as large as our trade turnover with Japan,» the Union noted.

But what little was said about a month ago was the problems of industrial companies. Strict but often controversial quarantine measures imposed by both Central and local Chinese authorities have disrupted well-established global supply chains. Both German firms in China and Germany that receive raw materials, components, spare parts, and finished products from Chinese suppliers are suffering more and more significantly from this.

«Supply dislocations in the real economy are much more significant than most assume,» says Jörg Wuttke, President of the European Chamber of Commerce in China. He noted that only two major shipping companies, Cosco and Maersk, have canceled 70 container ships from China in

8 и 6% на порты Западного и Восточного побережья, до \$1423 и \$2768 за 40-футовый контейнер соответственно. В среднем с начала этого года значение этих четырех субиндексов SCFI опустилось на 13%. Стоимость доставки контейнера в Северную Европу подешевела на четверть, менее всего пока упали ставки из Китая на порты Восточного побережья США (-1,4%).

Крупнейшие контейнерные порты Китая, такие, как Шанхай, Нинбо и Синган, перегружены из-за дефицита грузовиков для местной доставки вследствие карантинных мероприятий. В результате рефрижераторные контейнеры, которые в нормальном режиме быстро вывозятся вглубь страны, застревают на терминалах и создают дефицит площадей и розеток для вновь прибывающих рефконтейнеров.

Однако ситуация постепенно стала улучшаться, и заторы в крупнейших контейнерных портах Китая,

into force of the new IMO environmental regulations, rates in almost all directions fell sharply.

The average spot rate on Asia – Europe routes fell by more than 12%, to \$850 per 1 TEU to Northern European ports and \$1,031 per 1 TEU to Mediterranean ports. Indexes for Transpacific routes fell by 8 and 6% for West and East coast ports, to \$1,423 and \$2,768 for a 40-foot container, respectively. On average, the value of these four SCFI sub-indexes has fallen by 13% since the beginning of this year. The cost of shipping a container to Northern Europe has fallen by a quarter, while rates from China to East coast ports of the United States have fallen the least so far (-1.4%).

China's largest container ports, such as Shanghai, Ningbo and Xingang, are overloaded due to a shortage of trucks for local delivery due to quarantine measures. As a result, reefer containers, which are quickly transported inland in normal

Китайские заводы постепенно возобновляют производство, и, чтобы вывести товары из Китая, экспедиторы рекомендуют грузоотправителям переключиться на железнодорожную доставку. Китайские Airbus, General Motors, Toyota, Volkswagen, Hyundai и другие производители постепенно возвращаются к работе, однако пока карантин ограничивает свободу перемещения более половины населения Китая, неясно, как быстро товары смогут попасть в Европу и США.

Многие грузоотправители готовы переключиться на авиафрахт, чтобы нагнать упущенное время. Экспедиторы также рекомендуют железнодорожную доставку, отмечая,

customs officers, pilots and other key professionals return to their jobs.

Chinese factories are gradually resuming production, and to get goods out of China, freight forwarders recommend shippers to switch to rail delivery. China's Airbus, General Motors, Toyota, Volkswagen, Hyundai and other manufacturers are gradually returning to work, but while the quarantine restricts the freedom of movement of more than half of China's population, it is unclear how quickly goods will be able to get to Europe and the US.

Many shippers are ready to switch to air freight in order to make up for lost time. Freight forwarders also recommend

« В феврале 2020 года по сравнению с февралем 2019 года импорт из Китая снизился на 11%, а его физический объем снизился на 27% »

вызванные ограничениями на передвижение людей в связи с эпидемией коронавируса, плавно сокращаются по мере того, как сотрудники возвращаются на свои рабочие места. Китай является крупнейшим центром контейнерной индустрии в мире: в прошлом году порты страны переваливали около трети мирового контейнерного трафика, или около 715 тыс. контейнеров в день.

Из-за недостатка персонала (из-за карантина работники не могли вернуться с новогодних каникул) значительно увеличилось среднее время ожидания судна в порту Чжоушань – третьем крупнейшем контейнерном порту в мире. Его скорость работы, как и других портов Китая, увеличивается по мере того, как все больше операторов контейнерных кранов, таможенников, лоцманов и других ключевых специалистов возвращаются на свои рабочие места.

mode, delayed at terminals and create a shortage of space and outlets for newly arriving reefers.

However, the situation has gradually started to improve, and congestion at China's largest container ports caused by restrictions on the movement of people due to the coronavirus epidemic is gradually reducing as employees return to their jobs. China is the largest center of the container industry in the world: last year, the country's ports transshipped about a third of the world's container traffic, or about 715,000 containers a day.

Due to the lack of staff (because of the quarantine, workers could not return from the new year holidays), the average waiting time for a ship in the port of Zhoushan, the third largest container port in the world, has significantly increased. Its operating speed, like that of other ports in China, is increasing as more container crane operators,

что многие маршруты работают по расписанию, несмотря на некоторые перебои. Глава подразделения CH Robinson, занимающегося организацией железнодорожных перевозок в Европе, Вуутер Мариес сообщил, что многие железнодорожные сервисы между Китаем и Европой продолжают стабильно работать.

Так, поезда из Хэфэя в Нойс и из Сямыня в Дуйсбург и Гамбург отправляются в соответствии с расписанием. Последние могут принимать транзитные грузы из Юго-Восточной Азии и Японии. В. Мариес добавил, что, несмотря на большой спрос, операторы маршрутов не спекулировали на ставках.

«Я считаю, что это очень умно со стороны перевозчиков, поскольку это открывает возможности для привлечения грузоотправителей/клиентов, которые никогда ранее не пробовали железнодорожную доставку. Теперь обстоятельства могут подтолкнуть их к этому решению».

Он добавил, что клиентам нужно как можно быстрее доставить свой груз в Европу, чтобы обеспечить непрерывность своих цепочек поставок. Железнодорожная доставка в Европу занимает около 3 недель. Таким образом, говорит В. Мариес, они еще вполне могут успеть заполнить свои склады. Железная дорога также и значительно дешевле авиафрахта, добавил он.

«ДОСТАЛОСЬ» И КАЗАХСТАНСКИМ ТРАНСПОРТНИКАМ

Свое негативное влияние эпидемия коронавируса оказала и на экономику Казахстана. Одним из показателей стало снижение поступлений НДС от импорта. Первый заместитель премьер-министра – министр финансов Аликхан Смаилов заявил, что в феврале 2020 года по сравнению с февралем 2019 года импорт из Китая снизился на 11%, а его физический объем снизился на 27%. Как следствие, поступления таможенных пошлин

rail delivery, noting that many routes operate on schedule, despite some interruptions. Wouter Maries, Head of the CH Robinson division that organizes railway transportation in Europe, said that many railway services between China and Europe continue to operate steadily.

For example, trains from Hefei to Neuss and from Xiamen Duisburg and Hamburg depart according to the schedule. The latter can accept transshipment cargo from South-East Asia and Japan. W. Maries added that, despite the large demand, the operators of the routes did not speculate on rates.

«I think this is very smart on the part of carriers, as it opens up opportunities to attract shippers/customers who have never tried rail delivery before. Now circumstances may attract them to use rail for freight movement .»

He added that customers need to get their cargo to Europe as quickly as possible to ensure the continuity of their supply chains. Rail delivery to Europe takes about 3 weeks. Thus, says W. Maries, they may still have time to fill their storage facilities. The railway is also significantly cheaper than air freight, he added.

KAZAKHSTAN TRANSPORT WORKERS ALSO CAUGHT IT BAD

The coronavirus epidemic also had a negative impact on the economy of Kazakhstan. One of the indicators was a decrease in VAT receipts from imports. The First Deputy Prime Minister - Finance Minister Alikhan Smailov said that in February 2020, compared to February 2019, imports from China decreased by 11%, and its physical volume decreased by 27%. As a result, receipts from customs duties and taxes received from imports of goods from China decreased by 12%, or 2.1 billion tenge (from 17 billion tenge in February 2019 to 15 billion tenge in February 2020). In addition, there has been a 24% reduction in the number of vehicles and 14% reduction in the number of



и налогов от импорта товаров из Китая уменьшились на 12%, или на 2,1 млрд. тенге (с 17 млрд тенге в феврале 2019 года до 15 млрд тенге в феврале 2020 года). Кроме того, за 2 месяца наблюдается снижение количества автотранспорта на 24% и ж/д транспорта на 14% из КНР.

С другой стороны, было решено, что в морских портах Казахстана будет временно приостановлено обслуживание судов, прибывающих из Азербайджана и Ирана и осуществляющих перевозку людей и автотранспортных средств с водителями. Такая мера введена для предотвращения распространения коронавируса.

Санитарно-эпидемиологическими службами будет ужесточен контроль за членами экипажей казахстанских судов, осуществляющих международные перевозки, при их смене в портах.

«Для экипажей иностранных грузовых судов вводится ограничение на сход с судов в портах Актау и Курык», – сообщили в пресс-службе Министерства индустрии и инфраструктурного развития.

Комментируя решение Министерства индустрии и инфраструктурного развития, заместитель председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» по логистике Павел Соколов отметил, что железнодорожное сообщение на паромов и на фидерных судах сохранено. Кроме того, железнодорожная компания намерена осуществить перевозку грузов из Азербайджана в направлении стран Центральной Азии не только в контейнерах, но и в крытых вагонах. Глава нацкомпании Сауат Мынбаев заявил, что грузовые перевозки не останавливались, но, тем не менее, снижение грузооборота есть.

«Мы не можем отрицать влияние коронавируса. Иногда оно существенное. Если говорить о контейнерном транзите, то в феврале по сравнению с прошлым годом снизился на 39%. Это большая сумма», – отметил руководитель АО «НК «Қазақстан темір жолы». По его словам, это, безусловно, скажется на финансовом состоянии КТЖ, поскольку контейнерный транзит – наиболее доходная статья. В то же время он не исключил, что компания может нарастить грузооборот в последующем.

Подводя итоги, следует отметить, что в мировой экономике за последние годы скопилось значительное количество нерешенных серьезных проблем, и многие индикаторы сигнализировали о том, что есть риск скорой рецессии еще до того, как началась вспышка коронавируса. Теперь же можно с большой долей уверенности утверждать, что если развитие эпидемии продолжится, то она может стать катализатором для нового кризиса в



railway transport from People's Republic of China for 2 months.

On the other hand, it was decided that the service of vessels arriving from Azerbaijan and Iran and transporting people and vehicles with drivers will be temporarily suspended in the seaports of Kazakhstan. This measure was introduced to prevent the spread of the coronavirus. The sanitary and epidemiological services will tighten the control over the crew members of Kazakh vessels performing international transportation when they change ports.

«For the crews of foreign cargo ships, a restriction is imposed on the departure from vessels in the ports of Aktau and Kuryk,» the press service of the Ministry of Industry and Infrastructure Development reported.

Commenting on the decision of the Ministry of Industry and Infrastructure Development, Deputy Chairman of the Board of NC «Kazakhstan Temir Zholy» JSC for logistics Pavel Sokolov noted that railway service on ferries and feeder vessels has been preserved. In addition, the railway company intends to transport cargo from Azerbaijan to the Central Asian countries not only in containers, but also in covered wagons. The Head of the National Company, Sauat Mynbayev, said that cargo transportation did not stop, but, nevertheless, there is a decrease in cargo turnover.

«We cannot deny the impact of the coronavirus. Sometimes it is significant. If we talk about transit container, it decreased by 39% in February compared to last year. This is a large amount», - said the Head of NC «Kazakhstan Temir Zholy» JSC. According to him, this will certainly affect the financial condition of KTZ, since transit container is the most profitable item. At the same time, he did not rule out that the company may increase cargo turnover in the future.

To sum up, it has to be mentioned that the global economy has accumulated a significant number of unresolved serious problems in recent years, and many indicators have signaled that there is a risk of a forthcoming recession even before the coronavirus outbreak began. Now

ослабленной глобальной экономике. С другой стороны, эпидемия может стать отправной точкой для нового толчка в развитии транспортной логистики как в международном масштабе, так и в Казахстане.

Уже сейчас начинаются активные отгрузки из Китая, морские линии снижают фрахт, чтобы заполнить суда, ставки по сравнению с предновогодними отличаются существенно, но, по оценке экспертов, к концу марта ставки вернутся на прежний уровень, так как отгрузки продолжаются. Для казахстанской железной дороги следует учесть, что сегодня складывается тенденция к изменению направлений грузопотоков. Часть отгрузок будут переводить с моря на железную дорогу из-за более привлекательного транзитного времени, так как дефицит продукции в связи с перебоями в поставках в один месяц скажется и не останется незамеченным. Для многих логистических компаний любая кризисная ситуация – это возможность проявить свой опыт, профессионализм и компетенцию в предложении альтернативных маршрутов.

we can say with a greater confidence that if the epidemic continues to develop, it can become a catalyst for a new crisis in the weakened global economy. On the other hand, the epidemic can become a starting point for a new push in the development of transport logistics both internationally and in Kazakhstan.

Active shipments from China are already beginning, sea lines are reducing freight in order to fill ships, rates differ significantly compared to new year's eve rates, but according to experts, by the end of March, rates will return to the previous level, as shipments continue. For Kazakhstan's railway, it should be noted that today there is a trend towards changing the direction of cargo flows. Part of the shipments will be transferred from the sea to the railway because of the more attractive transit time, since the shortage of products due to interruptions in deliveries in one month will affect and will not remain unnoticed. For many logistics companies, any crisis situation is an opportunity to show their experience, professionalism and competence in offering alternative routes.

Комментарии

Дмитрий Лагун

Генеральный директор логистической группы компаний AsstrA



Возможность удаленной работы в AsstrA появилась еще в 2008 году. Поэтому сейчас, при вынужденном переходе некоторых офисов на домашний режим, для сотрудников ничего экстраординарного не происходит. Рабочий процесс никак не меняется. Это плюс, ведь нет лишнего стресса, особенно, когда во многих регионах атмосфера и так близка к панической.

Первыми на home office перешли сотрудники шанхайского офиса – в первой половине января 2020 года. С середины февраля удаленно начал работать офис в Бергамо. Недавно такой формат введен для офисов в Варшаве, Вильнюсе и Праге. Управляющие филиалов внимательно следят за ситуацией в своем регионе и придерживаются рекомендаций властей.

Спасает, что задумались о будущем в технологиях и использованию открывающихся перспектив еще 12 лет назад. Объективные трудности – пропускные способности

интернет-провайдеров, выстраивание отношений с дата-центрами, организация дублирования каналов связи, устойчивость работы систем и скорость отклика.

Это те задачи, которые необходимо решить, выстраивая централизованную IT-фраструктуру. И, конечно же, – особое внимание безопасности.

Сегодня главное – сохранять спокойствие. Все пройдет, и это тоже. В Китае ситуация продлилась 2,5 месяца, после которых напряжение спало. Сотрудники филиала в Шанхае после карантина вернулись к работе в офисе, как и большинство китайских компаний. Ситуация в Китае постепенно нормализуется. Рассчитываем, что и в Европе все продлится не дольше. Наша команда продолжает работать. Сегодня логистика по-прежнему чрезвычайно важна, ведь кто-то должен доставить товары первой необходимости на полки магазинов и потребителям.

检疫运输

新型冠状病毒如何影响供应链？

在新的十年开始之初，世界经济因为受到长期的贸易战，英国脱欧（Brexit）和更加紧张的地缘政治问题的不利影响，正处于艰难时期。导致经济衰退和经济增长放缓的另一个因素是中国武汉市爆发了未知的肺炎，其病原体随后被确认为一种名为COVID-2019的新型冠状病毒。这种流行病严重破坏了中国与国际社会之间的贸易和生产连系。

当前，几乎唯一可用来抵抗病毒传播的方法是限制与潜在患者的接触，进行检疫并限制将旅客和货物运送到已发现大量感染病例的国家。这不仅会对整个全球经济造成严重打击。如果流行病继续蔓延，跨国公司不得不建立新的生产链，这会增加运营成本。因此，不仅中国经济将遭受损失，其他国家的生产链以及贸易和运输物流也将遭受损失。

对全球经济的威胁

要了解可能造成的损失的程度，可以参考有关2003年在亚洲发生的非典型肺炎（SARS）爆发影响的数据。经济受影响最严重的国家（中国，香港，韩国和台湾）其中旅游业损失110的经济损失总计约为200亿美元，而整个亚洲的经济损失总计280亿美元，亿美元。据亚洲开发银行称，全球经济遭受的总损失达590亿美元。

新的冠状病毒对经济的损害可能更具破坏性。毕竟，遭受的人数要十倍多，而且分布的地理范围要广得多。

在预估经济的影响时，值得考虑的一个事实是在过去的16年中，中国在全球经济中的作用发生了巨大变化：国民经济的GDP增长了8.5倍，使中国从外围国家变成了世界第二大经济体，国民出口总量增加了5.5倍。许多跨国公司为了节省劳动力把生产转移到了中国。此外，国民的购买力显著提高，因此在该国已经形成了对商品和服务的显着有效需求，在恐慌性病毒爆发的背景下，不

可避免地会减少：许多国际公司报告其销售下降和数百万美元的损失。

根据Bloomberg Economics的预测，2020年第一季度的全球经济可能损失0.416个百分点。中国放缓意味着进口减少，这将影响巴西和澳大利亚等主要产品出口国。依赖中国的基本商品的韩国第一季度的增长可能达到0.4个百分点，低于预期。

由于来自中国的商品供应短缺，韩国汽车公司决定暂停其活动。预测，由冠状病毒引起的问题影响全球供应链的预期将对美国和欧盟各个国家，其中德国可能首当其冲。德国工商业联合会（DIHK）沃尔克·特雷耶（Volker Treier）对外经济关系部负责人在柏林表示，在中国经营的大多数德国企业已经遇到困难。

该联合会针对5000家德国公司在中国开展业务向600家进行了调查。特里尔说：“没有公司表示不被疫情影响，而且90%的公司表示该病毒的影响是明显的或非常明显的。

DIHK也在关注意大利的情况。“该病毒在意大利北部的迅速传播影响了该国的经济中心，这也是德国出口的又一担忧。联盟指出，意大利伦巴底地区与德国的贸易额几乎与我们与日本的贸易额一样大。

但是一个月前很少有人提涉及工业生产的公司的问题。中国中央政府和地方政府实施的严格但经常相互矛盾的检疫措施破坏了运转良好的全球供应链。在中国的德国公司和从中国供应商那里接收原材料，零部件，备件和制成品的德国公司，都在日益遭受损失。

“实体经济的供应中断比大多数人想象的要严重得多，”中国欧洲商会会长约格·伍克（Jörg Wuttke）说。他指出，在过去的四个星期中，只有两家最大的航运公司中远和马士基取消了从中国的70艘集装箱船的装运。专家说，这类船只进入欧洲港口大约需要六个星期的时间，因此在欧洲还未意识到问题。这种情况将在三月份发生，那时各个行业突然开始感觉到各种产品的短缺。

约格·伍特克（Jörg Wuttke）以欧洲制药业为例，中国是该国主要的物质供应国。他警告说，很快，欧洲的药品生产可能会延迟。这对于需要它们的人来说尤其令人震惊，但是还有一个重要的宏观经济方面：在德国和其他一些欧盟国家，制药业为GDP的创造做出了重大贡献，因此该行业的停工将加剧衰退趋势。

«Capital Economics» 专家估计，到2020年第一季度，中国经济增长将放缓至3%，而此前的预期为5.7%。«Oxford Economics» 分析公司估计，如果病毒在世界范围内传播，全球经济可能遭受的损失为1.1万亿美元，占全球GDP的1.3%，在这种情况下，美国和欧元区国家经济全面衰退的风险非常高。更为乐观的预测表明，这种流行病只会在亚洲广泛传播，表明对全球经济的损害为0.4万亿美元（占世界GDP的0.5%）。

运输物流冠状病毒起伏

冠状病毒的流行对运输业具有重大影响。中国人在庆祝春节假期后马上进入隔离期，从中国出口的货物延迟了将近一个月。其实在春节之前，制造商都试图提高采购货物的数量，并以高于市场价格将其挂在轮船和火车上。在该流行病期间，中国代理人试图提供在线工作，但由于中国产品停产，情况充满不确定性。

根据上海集装箱货运指数（SCFI），中国所有主要航运公司的集装箱运输费率均下降。新年假期过后，中国经济开始缓慢复苏，为了阻止新的冠状病毒感染的传播，人们不得不对其进行强制性延长。然而，在2019年底和2020年初的动态增长之后，一方面是由于人们对北京和华盛顿之间贸易战停火的乐观预期，另一方面是由于新协议生效导致地堡价格上涨。根据IMO环境法规，几乎所有地区的费率均急剧下降。

亚欧航线的平均即期运费下降了12%以上，在北欧港口为850美元/1 TEU，在地中海港口为1031美元/1 TEU。跨太平洋航线的指数在西海岸和东海岸的港口分别下降了8%和6%，分别为40英尺集装箱的价格为1423美元和2768美元。平均而言，自今年年初以来，这四个SCFI子指数的价值下降了13%。将集装箱运往北欧的成本下降了四分之一，尤其是从中国运往美国东海岸港口的运价下降了（-1.4%）。

中国最大的集装箱港口，例如上海，宁波和新港，由于采取检疫措施而无法运送到当地的卡车致使有部分的卡车超载。卡车的短缺导致通常迅速移入该国的冷藏集装箱停留在码头处，并造成了新到达的冷藏集装箱没有适当的存放空间和出口的延期。

但是，情况开始逐步改善，由于冠状病毒的流行导致人员流动受到限制，中国最大的集装箱港口的拥堵状况随着员工的重新就业而逐渐减少。

中国是世界上最大的集装箱工业中心：去年，中国的港口处理了世界约三分之一的集装箱运输量，即每天约71.5万个集装箱。

由于人员不足（检疫，工人无法从新年假期返回），世界第三大集装箱港口舟山港的平均轮船等待时间大大增加。随着越来越多的集装箱起重机操作员，海关官员，飞行员和其他关键专家重返工作岗位，其速度与中国其他港口一样，正在不断提高。

中国工厂正在逐步恢复生产，为了从中国运出货物，货运代理公司建议托运人改用铁路运输。中国的Airbus, General Motors, Toyota, Volkswagen, Hyundai和其他制造商正在逐步恢复工作，但是尽管检疫放宽了中国一半以上人口的行动自由，但目前尚不清楚货物能以多快的速度到达欧美。

许多托运人准备转向空运，以缩短运输的时间。货运代理还建议使用铁路运输，要注意尽管有一些障碍，但许多路线仍能按计划进行。CH Robinson欧洲铁路运输组织负责人Wouter Maries说，中欧之间的许多铁路服务继续稳定运行。

因此，从合肥到诺伊斯以及从厦门到杜伊斯堡和汉堡的火车都按照时间表发车。后者可以接收来自东南亚和日本的过境货物。W. Maries补充说，尽管需求量很大，但路线运营商并未提高运费。

“我相信对于承运人来说这是非常明智的，因为它为吸引从未尝试过铁路运输的托运人/客户提供了机会。现在情况可以促使他们做出这个决定。”

他补充说，客户需要尽快将货物运送到欧洲，以确保其供应链的连续性。铁路运输到欧洲大约需要3个星期。因此，Maries说，他们仍然有时时间来填补仓库。他补充说，铁路也比空运便宜得多。

哈萨克斯坦运输工人也受到影响

冠状病毒的流行也对哈萨克斯坦的经济产生了负面影响。一项指标是进口增值税的下降。第一副总理-财政部长阿里克汗·斯迈洛夫（Alikhan Smailov）表示，2020年2月与2019年2月相比，从中国的进口减少了11%，实物量减少了27%。结果，从中国进口商品的关税和税收减少了12%，即减少了21亿坚戈（从2019年2月的170亿坚戈减至2020年2月的150亿坚戈）。此外，在过去的

两个月中，来自中国的车辆数量减少了24%，铁路运输量减少了14%。

另一方面，政府已决定从哈萨克斯坦海港暂时中止从阿塞拜疆和伊朗抵达的船只以及由驾驶员运送人员和车辆的服务。这种措施以防止冠状病毒的传播而采取。当哈萨克斯坦从事国际运输的船只抵达港口时，检验检疫将加强对船员的控制。

工业和基础设施发展部的发言人说：“阿克套和库里克港口将对于外国货船的船员和驶出的船舶实行限制。”

在评论工业和基础设施发展部的决定时，哈萨克斯坦铁路股份公司物流委员会副主席帕维尔·索科洛夫（Pavel Sokolov）指出，轮渡和支线船的铁路通信得以保留。此外，铁路公司打算将货物从阿塞拜疆运送到中亚国家，不仅以集装箱形式，还以棚车形式。国家公司萨瓦特民巴耶夫（Sauat Mynbayev）的负责人说，货运量没有停止，但是货运周转量却减少了。

“我们不能否认冠状病毒的影响。有时非常明显。如果谈论集装箱运输，那么2月与上一年相比下降了39%。哈萨克斯坦铁路股份公司负责人说：“这是一笔很大的数目。他说，这无疑将影响哈萨克斯坦铁路公司的财务状况，因为集装箱运输是最具盈利的项目。同时，他不排除该公司将来可以增加货物周转率。

总结一下，应该指出的是，近年来，全球经济中已经积聚了许多尚未解决的严重问题，许多指标表明，甚至在冠状病毒爆发之前，就有即将经济衰退的风险。现在我们可以肯定地说，如果流行病继续发展，它将成为全球经济疲软中新危机的导火线。另一方面，这种流行病可能促使国际上和哈萨克斯坦发展和改革运输物流的新动力的起点。

从中国已经开始积极恢复运输，海上航线的运费与新年相比运价有显著差异，但专家称，随着运输的继续，运价将在3月底回到以前的水平。对于哈萨克斯坦的铁路，应该考虑到当今有改变物流流向的趋势。由于运输时间更具吸引力。部分货物将从海上转移到铁路。预计一个月的供应中断会导致的产品短缺的影响因为时间的短暂也不会引起人们太大的注意。对于许多物流公司而言，任何危机情况都会促使他们新的路线，提升专业知识和能力的机会。

СОГЛАСНО ПЛАНУ МЕРОПРИЯТИЙ ОЧЭС

BSEC

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

XIX ВЫСТАВКА

ИНТЕР ТРАНСПОРТ

ОДЕССА 27 - 29 МАЯ | 2020

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ГП «АМПУ»

Организатор Ukrainian Ports Forum

НА ВЫСТАВКЕ:

- ✦ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ✦ ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ✦ СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ, ПРОЕКТИРОВАНИЕ МОРСКИХ И ПОРТОВЫХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ
- ✦ ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ✦ ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ✦ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЗЕРНОВОГО РЫНКА

УЧРЕДИТЕЛИ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ОРГАНИЗАТОР

“ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ”

Тел./факс: +38 (048) 777 45 56

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Галина Нуртазинова и Петер Эндерс, Берлин

КОРОНАВИРУС И ЛОГИСТИКА ГЕРМАНИИ

РАЗРАЗИВШАЯСЯ ЭТОЙ ЗИМОЙ ЭПИДЕМИЯ КОРОНАВИРУСА СТАЛА ИСПЫТАНИЕМ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ КИТАЯ И ЕВРОПЫ, НО И УСТРАШАЮЩИМИ ТЕМПАМИ РАСПОЛЗАЕТСЯ ПО ВСЕМУ МИРУ. БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ МЕРЫ ПО ЕЁ ОБУЗДАНИЮ ПРИВЕЛИ К КОЛЛАПСУ МНОГИХ ОТРАСЛЕЙ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА И ПОТРЕБУЮТ ОГРОМНЫХ УСИЛИЙ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ КРИЗИСНЫХ ПРОЦЕССОВ.

Наши корреспонденты по Западной Европе, Галина Нуртазинова и Петер Эндерс, делятся первыми впечатлениями о влиянии коронакризиса на воздушный и железнодорожный транспорт Германии.

Журавли Lufthansa на «зимовке/карантине» во Fraport

Наверняка, читатели TLK хотя бы раз да бывали в аэропорту Франкфурта-на-Майне. И потому, что здесь приземляются машины национальной авиакомпании Казахстана «Эйр Астана», и потому, что это мировой воздушный перекресток континентальных

Galina Nurtasinova and Peter Enders, Berlin

CORONAVIRUS AND LOGISTICS OF GERMANY

THE CORONAVIRUS PANDEMIC, WHICH HAD STARTED IT'S OUTBREAK IN WINTER OF 2019, BECAME A CHALLENGE NOT ONLY FOR CHINA AND EUROPE, BUT SPREAD ALL OVER THE WORLD AT INTIMIDATING RATE. UNPRECEDENTED RESTRAINT MEASURES LED TO DISRUPTION OF THE GLOBAL ECONOMY. INTENSIVE EFFORTS AGAINST CRISIS IS STILL ONGOING TILL THIS TIME OF WRITING.

Our correspondents in Western Europe, Galina Nurtasinova and Peter Enders, exchange their impressions on impact of corona crisis on the air and railway transport of Germany.

Lufthansa cranes on „wintering/quarantine“ in Fraport

Certainly that readers of TLK have been in the airport of Frankfurt am Main this once. Because aircrafts of the national airline company Air Astana land there, and because this is the global air hub for continental and intercontinental flights. Main airport operator Fraport

и межконтинентальных перелетов. Главный оператор аэропорта Fraport AG является одной из ведущих международных компаний в области аэропортового бизнеса, участвуя помимо Франкфурта в эксплуатации ещё 31 аэропорта мира. Только во Франкфурте в 2018 году Fraport принял более 69,5 миллионов пассажиров и обработал около 2,21 миллиона тонн грузов. Это ставит аэропорт Франкфурта на первое место в грузовом секторе и на четвертое место по пассажиропотоку среди европейских аэропортов. В летнее время отсюда совершают полеты 94 авиакомпании в 306 пунктов назначения в 98 странах мира. 137 межконтинентальных направлений 2019 года говорят о значении Франкфурта как важного международного авиационного центра. Поэтому нынешний кризис, когда из-за эпидемии коронавируса практически прекращено воздушное сообщение, сильно скажется на положении компании, ежедневно несущей миллионные убытки.

Последние данные о воздушном трафике во Франкфурте показали значительное снижение, особенно в пассажирском секторе. Многие авиакомпании, в том числе Lufthansa Group, почти полностью прекратили пассажирские перевозки. О глубине кризиса говорит и тот факт, что, несмотря на небывало успешный 2019 год, Fraport AG не сможет выплатить своим акционерам обещанные дивиденды в размере 2 евро за акцию. Из-за неопределенности с эпидемиологической ситуацией трудно прогнозировать, каким окажется високосный год для концерна.

Опустевшие залы аэропорта и притихшие взлетно-посадочные полосы уже не радуют жителей прилегающих



AG is one of the leading international companies in the airport business, participating in operation of 31 international airport operators besides Frankfurt. Fraport received more 69,5 million of passengers and processed about 2,21 million tons of cargo in Frankfurt in 2018. This puts Frankfurt airport on the first place in cargo sector and on the fourth place on passenger traffic among European airports. 94 airline companies carry out flights from here to 306 destinations in 98 world countries during summer time. 137 intercontinental routes in 2019 are indicative of Frankfurt importance as important international air hub. The present crisis which led to the suspension of air traffic due to epidemic of coronavirus will have strong adverse impact on status of the company, suffering losses worth millions every day.

«Журавлиная стая» из 700 – при общей численности всего флота в 763 самолета – Lufthansa Group теперь должна оставаться на неопределенное время на земле»

районов, страдающих от шума и загрязненного воздуха. Ведь Fraport – крупнейший работодатель в регионе: здесь работает 450 компаний с числом занятых около 81 000 человек. Аэропорт продолжает наращивать свои мощности, возводя третий терминал. Несмотря на коронакризис, строительные работы не прекращаются. Конечно, это обнадеживает.

Сильно пострадала от эпидемии основной пользователь франкфуртского аэропорта компания **Lufthansa**, вынужденная на 95% сократить число полетов. Немецкая авиакомпания начала парковать незадействованные машины в аэропорту Франкфурта, где находится её головной офис. Для этого с понедельника, 16 марта 2020 г., была закрыта северо-западная взлетно-посадочная полоса, где началась парковка джетов с узнаваемым во всем мире логотипом Lufthansa – черным журавлем

Most recent data on air traffic in Frankfurt demonstrated dramatic decline, especially in passenger sector. Many airline companies, including Lufthansa Group, almost completely suspended passenger services. The fact that in spite of a successful year 2019, Fraport AG cannot pay the promised dividends in the amount of 2 EUR per share indicates due to the gravity of the crisis. It is difficult to predict which what will be the outcome for the group of companies due to uncertainty with the pandemic situation.

Empty halls of airport and quiet air strips ironically may not please nearby residents despite suffering from noise and polluted air. This is because Fraport is the largest employer in the region: 450 companies work with employees numbering about 81 000 people. In spite of corona crisis, the airport continues to increase its capacities, building a third terminal. Of course, this inspires hope.



в желтом круге. Для Франкфуртского аэропорта это беспрецедентная операция: как можно компактнее разместить джеты, ставя их перпендикулярно к движению на взлетной полосе. «Журавлиная стая» из 700 – при общей численности всего флота в 763 самолета – Lufthansa Group теперь должна оставаться на неопределенное время на земле. Часть самолетов планируется разместить также в аэропортах Мюнхена и Берлина. Трудно сказать, когда и в каком количестве «журавли» Lufthansa снова взмоют в небо.

Пока же национальный авиаперевозчик выполняет спецполеты по заказу МИД Германии, возвращая на родину немецких туристов. Зачастую это непривычные для компании маршруты, как, например, новозеландский Окленд, куда в конце марта был отправлен Boeing 747-430 Jumbo. Ранее Lufthansa не летала по этому маршруту. Полет был выполнен через Токио с дозаправкой топливом и сменой экипажа. Осуществление полета потребовало от дипломатических представительств Германии и Евросоюза немало согласований с властями Новой Зеландии и руководством аэропорта Окленда.

Lufthansa Cargo продолжает осуществлять грузоперевозки, спрос на которые будет расти. Поэтому Lufthansa иногда использует для этого и пассажирские самолеты. Пресса Германии писала недавно о таком случае, когда пассажирский авиалайнер при обратном полете во Франкфурт из Шанхая загрузили медицинским оборудованием, защитными масками и лекарствами, разместив груз не только в багажном отделении, но и в салоне самолета.



Main user of Frankfurt airport Lufthansa Company suffered heavily due to the epidemic, as it was forced to decrease number of flights by 95%. German Airline Company began to park unused aircrafts in the airport of Frankfurt, where its main office is situated. For this purpose north-west air strip had been closed since Monday, March 16, 2020, where parking of jets with the recognizable logotype of Lufthansa - hooded crane in yellow circle entered. This is unprecedented operation for Frankfurt airport: to place jets as compact as possible, placing them perpendicular to movement at the take-off strip. Nowadays “flock of cranes”, consisting of 700 aircrafts, with total number of the crafts – 763 shall be on the ground for an indefinite period. Some

« Nowadays “flock of cranes”, consisting of 700 aircrafts, with total number of the crafts – 763 shall be on the ground for an indefinite period »

С некоторой отсрочкой влияние кризиса скажется на технической дочке концерна – Lufthansa Technik AG. После рекордного роста в предшествующем году правление ожидает значительное снижение объема предоставляемых услуг. Всё зависит от продолжительности кризиса и от того, насколько быстро отойдут от него авиакомпании.

Пока же предпринимается широкий спектр мер, чтобы не только смягчить его последствия для сотрудников, но и быть готовым для выполнения новых заказов своих клиентов. А таковых у ведущей в мире компании по техническому обслуживанию самолетов немало. Только в 2019 году Lufthansa Technik AG, на которой по всему миру занято более 26 000 человек, обслужил более 5 000 воздушных судов для 850 фирм. В интернационализации концерна его руководство видит не риск, а возможность скорейшего выхода из кризиса.

aircrafts will be placed in airports of Munich and Berlin. Nowadays the national airline company carries out special flights through the order of the Ministry of Foreign Affairs of Germany, repatriating German tourists. Often these are unusual routes for the company, such as Auckland in New Zealand, where Boeing 747-430 Jumbo had been forwarded at the end of March. Lufthansa did not fly along this route earlier. The flight had been carried out across Tokyo with refuelling operation and crew change. The flight required a lot of agreements with the authorities of the New Zealand and management of Auckland airport from diplomatic representative offices of Germany and the European Union.

Lufthansa Cargo continuously provides freight and cargo transportation, to meet ever-growing demand. Sometimes Lufthansa uses passenger aircrafts for

Для этого Lufthansa Technik AG имеет и достаточный запас прочности, закончив прошлый год с рекордной выручкой в 6,9 млрд евро, что на 13% выше показателей 2018 года. Ну что ж, одно только «расконсервирование» припаркованных самолетов потребует их быстрого технического осмотра и введения в эксплуатацию.

Deutsche Bahn: преимущества государственной компании

Полеты отменены, автобусное сообщение между городами прекращено, и только одна компания продолжает перевозить пассажиров: Deutsche Bahn – железные дороги Германии. Немецкие налогоплательщики в эти дни оценили свою железную дорогу, по-прежнему на 100 процентов принадлежащую федеральному правительству. Несмотря на нарекания из-за частых задержек и отмены поездов в докризисные времена, теперь мы радуемся, что часто планируемая приватизация так и не произошла. Будь иначе, движение поездов уже прекратилось бы. Потому что все транспортные компании, ориентированные на получение прибыли, например, Flix Train или Flix Bus, прекратили работу из-за резкого сокращения числа пассажиров. Однако DB как государственная компания продолжает работать, как, впрочем, и те частные железнодорожные компании, которые осуществляют региональные перевозки по заказу федеральных земель.

«Железные дороги – важная жизненная артерия страны. Каждый день мы доставляем миллионы людей надежно и экологично к местам их назначения. Вот почему мы хотим и будем вносить свой вклад в функционирование нашего общества и обеспечивать бесперебойную работу железных дорог как можно дольше и насколько это возможно», – заверяет председатель правления концерна Рихард Лутц на вебсайте Deutsche Bahn AG. Кстати, он сам сейчас на домашнем карантине, поскольку у одного из его коллег по правлению был выявлен коронавирус.



transporting cargoes. The German press wrote about the case when passenger jet, flying back to Frankfurt from Shanghai, had been loaded with medical equipment, face masks and drugs, placed cargo not only in the baggage compartment, but in the cabin.

Crisis will have an impact on subsidiary of the group of companies - Lufthansa Technik AG which is not apparent immediately. The Management Board expects dramatic decline in the scope of rendered services after unprecedented growth during the last year. Everything depends on crisis duration and how soon the airline companies will resume flying after it. Meanwhile wide range of measures is adopted in order not only to mitigate its consequences for employees and to be ready for fulfilment of new orders of their customers, as well as the maintenance of aircrafts h. As recent as 2019, Lufthansa Technik AG employ more 26 000 people all over the world, serviced more 5 000 aircrafts for 850 companies.

Management of the group of companies is not only cognizant of the risk in internationalization but is also keenly aware of the opportunity post crisis which can drive a quick recovery. For this purpose Lufthansa Technik AG has sufficient resources, having completed the last year with unprecedented revenue in the amount of 6,9 bln. EUR, which is 13% higher than the level of 2018. Well, only “reactivation” of parked aircrafts requires their quick maintenance inspection and commissioning.

Deutsche Bahn: advantages of public companies

Flights are cancelled, bus service between cities is terminated, and only one company continues to carry passengers: Deutsche Bahn – railways of Germany. German taxpayers accessed their railway on these days, which is fully owned by the federal government. In spite of complaints due to frequent delays and cancellation of trains during pre-crisis period, nowadays we are glad that planned privatization had not been implemented.

В условиях резкого ограничения передвижения гражданского населения движение поездов в настоящее время сокращено до 75-80 процентов, что вызвало критику со стороны профсоюза машинистов, требовавшего сразу наполовину сократить движение. К этому постепенно идет, поскольку федеральное правительство приняло решение о прекращении международного пассажирского сообщения практически со всеми европейскими соседями. Кроме того, возникает проблема с персоналом: всё большее число сотрудников не могут выйти на работу как по причине заражения, так и из-за детей, которые не могут посещать детсады и школы. Пока сохраняется до 50% пассажирских сообщений, что позволяет добираться на работу врачам, медсестрам, полицейским и работникам других жизненно важных служб, а также добираться домой репатрируемым туристам.

Вызовом для Deutsche Bahn стало обеспечение инфекционной безопасности пассажиров и сотрудников DB. Повсеместно вводятся санитарно-гигиенические правила, рекомендуемые Институтом Роберта Коха. Пассажиры должны соблюдать безопасную дистанцию как на вокзалах, так и в поездах, благо это позволяет сократившееся число путешествующих: иногда в скоростных поездах InterCity Express, рассчитанных на 350 человек, едут всего 50-70 пассажиров. Для максимального снижения риска заражения сотрудников установлены панели из плексигласа в вокзальных кассах. Посадка и высадка в автобусах осуществляется только через задние двери. Проводники в поездах проверяют билеты только визуально, не беря их в руки, а в региональных поездах их контроль пока вообще отменен. Правда, такой фактор риска, как вокзальные и бортовые туалеты, могут свести к нулю все эти усилия, поскольку устроены так, что всё ещё предполагают тактильное соприкосновение и с ручкой входной двери, и с крышкой унитаза, и с кнопкой смыва, и с краном с водой и мыльным дозатором. Возможно, Deutsche Bahn да и другие железнодорожные компании мира после уроков коронакризиса переоснастят эти «места уединения» сенсорной техникой. Нам, налогоплательщикам, да и самим государствам, это обойдется во стократ дешевле!

Поезда дальнего следования резко сократили обслуживание пассажиров во избежание лишних контактов между клиентами и сотрудниками. Больше не предлагаются услуги по присмотру и развлечению детей во время поездки, сопровождение самостоятельно путешествующих детей, поскольку здесь обычно заняты люди старшего и даже пожилого возраста. Отменено распространение газет и бортовых журналов.

С 18 марта 2020 года DB закрыла залы ожидания, включая VIP Louänge.

Ограничилось и гастрономическое обслуживание пассажиров. Прежде всего, полностью перестали работать бортовые рестораны, в них можно только удобно разместиться за столиками, опять же сохраняя



Otherwise, train traffic would be terminated. Because all shipping companies, focused on profits, for example, Flix Train or Flix Bus, ceased work due to dramatic reduction in number of passengers. However DB, being a public company with social obligation, continues its operation by the order of federal lands.

“Railways are important lifeline of the country. Every day we transport millions of people to their destinations reliably and in an environmentally friendly manner. Therefore we want and will contribute to operation of our society and provide continuous operation of railways as long as possible and as far as possible”, – assures Chairman of the Management Board of group of companies Richard Lutz on web page of Deutsche Bahn AG. Nowadays he is at home quarantine, as coronavirus had been detected among one of his colleagues.

Nowadays train traffic decreased by 75-80% due to restriction of the civil population movement resulting in criticism from the drivers' labour union, which hoped to permit the movement by half. This will be achieved gradually because the Federal government made a decision on termination of the international passenger service almost with all European neighbours. Moreover there is a problem with the staff: a growing number of employees cannot go to work due to infection and also because of children, who cannot visit kindergartens and schools. About 50% of passenger service is maintained, which makes it possible for physicians, nurses, police officers and employees of other vital services to come to work in time, and also to send home the repatriated tourists. Challenge for Deutsche Bahn was provision of infectious passenger safety and employees of DB. Hygienic and sanitary regulations, recommended by the Institute of Robert Koch, are introduced everywhere.

Passengers shall observe safe distance at railway stations, and in trains, this is possible due to decreased number of travellers: sometimes in high-speed trains such as InterCity Express, designed for 350 people, there are only 50-70 passengers. Plexiglass panels are installed

дистанцию. Еду и напитки в одноразовой посуде предлагают только быстро. Неиспользованные продукты решено использовать в благотворительных целях. Отделение Deutsche Bahn в Гамбурге пожертвовало 15 европаллет продуктов стоимостью в 17 000 евро местной инициативе «Готовим для героев повседневности». В рамках кампании рестораторы, включая знаменитых поваров, обеспечивают едой людей, которые помогают населению в повседневной жизни в сложных условиях эпидемии: врачам, медсестрам, сотрудникам аптек и супермаркетов, а также нуждающимся одиноким пожилым людям.

В отличие от пассажирских перевозок у Deutsche Bahn растет спрос на транспортировку грузов. Прежде всего, это продукты питания. Только за последнюю неделю марта DB Cargo доставила в Германию около 100 вагонов с макаронами и консервированными

in railway box offices for maximum mitigation of risk of contamination of the employees. Entry and alighting of buses is carried out only through back doors. Train hosts check tickets only visually, not taking them, and control in regional trains is cancelled. Such risk factor, as railway and lavatory service units, can come to naught, if they maintain tactile contact with handle of entrance door, with water-closet lid, and with wash out button, with tap and soap dispenser. Maybe Deutsche Bahn and other international railway companies will re-equip these “private places” with sensing technologies after lessons of corona crisis. It will be a hundred times cheaper to us, taxpayers, and states themselves!

Long distance trains drastically reduced passenger services in order to avoid excess contacts between clients and employees. Services on supervision and entertainment of children during the trip, and families

« В условиях резкого ограничения передвижения гражданского населения движение поездов в настоящее время сокращено до 75-80 процентов »

томатами. Поступили заказы на транспортировку из промышленных портов Нидерландов целлюлозы, так необходимой сегодня для изготовления защитных масок и других гигиенических продуктов. Дополнительные заказы у DB Cargo появились и из-за длительных простоев грузовиков на перекрытых границах стран Евросоюза. Экспедиционные компании теперь все чаще склоняются к перевозкам по железной дороге.

Государственная помощь

В период кризиса на авансцену всегда выходит государство. Как хороший капитан, оно должно суметь не потерять управление в период шторма и правильно определить курс на спасение. Федеральное правительство Германии в этом смысле пока довольно оперативно реагировало на развитие эпидемиологической ситуации и решительно принимало меры, в большинстве своем положительно воспринятые населением. Это, прежде всего, относится к принятому в конце марта пакету государственной помощи, охватывающему все категории населения и бизнеса, и беспрецедентному по своим размерам, направленному на поддержание платежеспособности населения, предотвращение банкротств и сохранение рабочих мест.

В первую очередь федеральные министры финансов (Олаф Шольц) и экономики (Петер Альтмайер) пообещали «быструю и небюрократическую неотложную помощь» малым предприятиям, индивидуальным предпринимателям и фрилансерам в ходе коронакризиса. Для этой цели на безвозмездной

with children, who travelled independently, are not offered as the service providers consist of people of middle and even elder age. Distribution of newspapers and in-flight magazines had been cancelled.

DB closed waiting rooms, including VIP Louänge, since March 18.

Food and beverage service of passengers had been restricted. On-board restaurants ceased to work; people can take a seat in them, but need to observe the distance. Only fast-food restaurants offer food and beverages in disposable tableware. It was decided to deploy unused products for charitable purposes. Division in Hamburg contributed 15 euro-pallets of products at the cost of 17 000 EUR to the local initiative “Train heroes for everyday life”. A campaign started by restaurant owners, including famous chefs, provide food to individuals, who help population in everyday life in terms of epidemic: physicians, nurses, employees of pharmacies and supermarkets, and also very poor lonely elderly people.

In contrast to passenger services, demand for cargo transportation is growing in Deutsche Bahn. First of all these are food products. DB Cargo delivered about 100 cars with pasta and canned tomatoes only during the last week. There orders for transportation of cellulose from industrial ports of the Netherlands which is so necessary nowadays for manufacturing of face masks and other hygienic products. DB Cargo has additional offers due to lengthy downtime of lorries at closed borders of the countries of the European Union. Forwarding companies are increasingly tends to rail shipment.

основе будет выделено до 50 миллиардов евро. Это означает, что небольшие компании из всех секторов экономики со штатом до пяти человек, индивидуальные предприниматели и фрилансеры смогут получить разовый платеж в размере 9 000 евро в течение трех месяцев; а фирмы с числом занятых до десяти сотрудников – 15 000 евро. В общей сложности на перечисленные выше меры предусмотрено 122,5 млрд. евро. Кроме того, федеральное правительство ожидает снижения налоговых поступлений на 33,5 миллиарда евро, для компенсации чего потребуется взять кредиты.

Во-вторых, для оказания крупномасштабной помощи компаниям, пострадавшим от кризиса, будет создан фонд в размере 600 миллиардов евро. Из них 400 млрд. евро составят государственные гарантии, с помощью которых предприятия смогут рефинансироваться на рынке капитала. А 100 млрд. евро предусмотрено для прямых государственных инвестиций в те стратегически важные предприятия, которым в результате кризиса грозит поглощение. Эта программа будет осуществляться через Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), являющийся крупнейшим в мире национальным банком реконструкции и третьим по величине банком Германии по размеру совокупных активов. В свое время он был основан для финансирования восстановления немецкой экономики после второй мировой войны. Сегодня KfW содействует созданию новых предприятий малого и среднего бизнеса, строительству жилья, инвестиционной поддержке МСБ и инфраструктуры.

Public assistance

The state always comes to the fore during the crisis. As a good policy makers, they shall not lose control during the storm and determine correct focus on recovery. Federal Government of Germany rather quickly responded to development of pandemic situation and took radical steps which were perceived by the population positively largely. First of all this is related to the package of government aid, which had been adopted at the end of March, covering all categories of population and business, and unprecedented in its size. The package focused on supporting the financial solvency of the country and businesses, preventing bankruptcy and preservation of jobs.

Firstly, federal ministers of finance (Olaf Scholz) and economy (Peter Altmaier) promised “quick and non-bureaucratic emergency aid” to small enterprises, individual entrepreneurs and freelancers during corona crisis. 50 bln. EUR will be allocated for this purpose on a non-reimbursable basis. It means that small companies from all economic sectors with the staff up to five individuals, individual entrepreneurs and freelancers can get one-time payment in the amount of 9 000 EUR during three months; and companies with number of employed up to ten individuals – 15 000 EUR. 122,5 bln. EUR is stipulated for the abovementioned measures. Moreover, the Federal Government expects decline in tax revenues by 33,5 bln. EUR, for compensation of which it is necessary to get loans.

Secondly, fund in the amount of 600 bln. EUR will be created in order to render wide-scale assistance to companies, which were hit by crisis. 400 bln. EUR among them will be state guarantees, by means of which companies can be refinanced at the capital market. 100 bln. EUR is stipulated for direct public investments to the same strategically important enterprises, which can face with merger in the result of the crisis. This program will be implemented through Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), which is the world's largest national Bank for Reconstruction and third largest bank of Germany by the amount of total assets. It was founded for financing of reconstruction of German economy after the Second World War. Nowadays KfW promotes creation of new small and medium-sized enterprises, housing construction, investment support of SME and infrastructure.

Все на борьбу с коронакризисом: Бундесвер помогает гражданскому населению

Борьба с эпидемией, несомненно, консолидировала общество, заставила изыскивать резервы, мобилизовала все его структуры. Не остались в стороне и вооруженные силы Германии. Бундесвер докладывает, что в борьбе с пандемией города и муниципалитеты уже около 140 раз обращались к нему за помощью. Особенно востребованы рабочие руки солдат,

Everyone on fight with corona crisis: Bundeswehr renders assistance to civil population

The fight with epidemic undoubtedly consolidated the society, and spurred to search reserves and mobilized its structures. The Armed forces of Germany has not intervened. Bundeswehr reports that cities and municipal governments request assistance 140 times during the fight against the pandemic. Labour force

Nowadays train traffic decreased by 75-80% due to restriction of the civil population movement resulting in criticism from the drivers' labour union

палатки, походные кровати, материально-техническое обеспечение, медицинская защитная одежда и респираторы. Несомненно, ресурсы и логистика армии будут все больше востребованы, поскольку вирусологи Германии предрекают ещё не скоро спад в распространении вируса.

В связи с драматическим развитием событий во французском регионе Эльзас, граничащем с Германией, теперь уже и официальный Париж обратился за помощью к Бундесверу. Армейская санавиация доставила тяжело больных французских пациентов на лечение в больницы Бундесвера. Изолируя нас друг от друга, вирус сплавивает нас в борьбе с ним.

Вместо заключения: спаржа

В Германии начинается сезон спаржи, раннего культового корнеплода немецкой кухни. Надеявшиеся на использование зарубежной рабочей силы, прежде всего опытных и сноровистых в этом деле поляков, румын и болгар, немецкие земледельцы вынуждены теперь искать другое решение. Правительство Германии закрыло границы и для сезонных рабочих из Восточной Европы, до 300 000 которых ежегодно прибывают трудиться на полях Германии. Использование безработных и мигрантов упирается в отсутствие у них навыков и квалификации. Биржи труда и многие добровольцы готовы спасать урожай, но их нельзя неподготовленными выпускать на поля. Обучение первым навыкам требует по меньшей мере двух недель. И всё равно неопытные сборщики могут больше навредить, чем помочь. Немецкие аграрии знают это и пытаются замедлить рост корней, снимая слои полиэтиленовой пленки, создающей парниковый эффект, и надеются на скорое послабление карантина и приток спасительных сезонников из Восточной Европы. Спаржу, конечно, немцы поедят и этой весной, но в меньшем количестве и по высокой цене. Ещё один аспект коронакризиса.

in form of soldiers, tents, field beds, logistics, medical protective clothing and respirators are highly demanded. Of course, resources and logistics of the army are increasingly required because virologists of Germany not predict the virus to go away any time soon.

Taking into account dramatic progress of events in French region Alsace which border with Germany, and Paris officially requested assistance from Bundeswehr. Army air medical service rushed serious French patients to hospitals of Bundeswehr. If we were isolated from each other before, the virus unite us in fight against it.

Coming to conclusion: An Interesting Aspect of Asparagus

Season of asparagus, extremely popular root crop of the German kitchen, begins in Germany. German agricultural workers also required additional of foreign labour, especially experienced and agile Poles, Romanians and Bulgarians, are forced to search for alternative labour. The Government of Germany closed the borders as well for seasoned employees from the Eastern Europe, about 300 000 of which arrived annually to work on fields of Germany. Engagement of unemployed and migrants increased despite absence of their skills and qualifications. Employment agencies and many volunteers are ready to organize the harvest, but it is impossible to field them untrained. At least two weeks is required for training of the unskilled. Unskilled pickers can do harm more than render assistance. German agricultural workers know this fact and try to decelerate the growth of roots, removing layers of polyethylene film, creating greenhouse effect, and hope for quick loosening of quarantine and inflow of more experienced workers from the Eastern Europe. Of course, the Germans will eat asparagus this spring but in smaller quantity and at higher price. This is one more aspect of corona crisis.



НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ КОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ШОС

Жасулан Алиев,
директор Департамента интеграционной и внешней политики АО «НК «КТЖ»
Ханишайм Абуова,
главный менеджер Департамента интеграционной и внешней политики АО «НК «КТЖ»

ШАНХАЙСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА (ШОС) является уникальной организацией регионального сотрудничества, основой которой являются принципы равноправия, взаимного уважения и учета интересов всех партнеров. Ключевым институтом деятельности организации является принятие решений на основе консенсуса, который гарантирует высокий уровень доверия в сотрудничестве, обуславливает стремление к решению вопросов путем многостороннего диалога.



THE SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION (SCO) IS A UNIQUE REGIONAL COOPERATION ORGANIZATION BASED ON THE PRINCIPLES OF EQUALITY, MUTUAL RESPECT AND CONSIDERATION OF THE INTERESTS OF ALL PARTNERS. THE KEY INSTITUTION OF THE ORGANIZATION'S ACTIVITIES IS DECISION-MAKING BASED ON CONSENSUS, WHICH GUARANTEES A HIGH LEVEL OF TRUST IN COOPERATION, AND THE DESIRE TO RESOLVE ISSUES THROUGH MULTILATERAL DIALOGUE.

Zhasulan Aliyev,
Director of the Department of Integration and Foreign Policy of JSC «NC «KTZ»
Khanshaim Abuova,
Chief Manager of the Department of Integration and Foreign Policy of JSC «NC «KTZ»

NEW OPPORTUNITIES FOR COOPERATION ON CONTINENTAL RAILWAY TRANSPORT IN THE SCO REGION

Страны-участницы ШОС фокусируются на упрочении стабильности и безопасности в регионе, борьбе с терроризмом, экстремизмом, развитии экономического сотрудничества, научного и культурного взаимодействия. В 2018 году лидеры государств-членов ШОС в г. Циндао (КНР) приняли Циндаоскую декларацию, определившую одним из ключевых направлений для сотрудничества – последовательное продвижение многостороннего взаимовыгодного сотрудничества в сфере транспорта, способствующего расширению транзитного потенциала и транспортно-коммуникационных возможностей региона, строительству международных отношений нового типа, воплощающих взаимное уважение, справедливость, равенство.

The SCO member countries focus on strengthening stability and security in the SCO region, fighting terrorism and extremism, developing economic cooperation, scientific and cultural interaction. In 2018, the leaders of the SCO member countries in Qingdao (P.R. China) adopted the Qingdao Declaration, which identified one of the key areas for cooperation – the consistent promotion of multilateral mutually beneficial cooperation in the field of transport, contributing to the expansion of the transit potential and transport and communication capabilities of the region, the construction

По итогам второй Встречи руководителей железнодорожных администраций в сентябре 2019 года в г. Нур-Султан (Республика Казахстан) принят ряд принципиальных для дальнейшего сотрудничества отраслевых документов

Развитие «шанхайского духа» также поддержали и железные дороги государств-членов ШОС, положительно оценив инициативу узбекской стороны по проведению на регулярной основе Встреч руководителей железнодорожных администраций (железных дорог) стран, входящих в Шанхайскую организацию сотрудничества. Безусловно, функционирование такого института обеспечит широкое содействие расширению рынка транспортных услуг в регионе ШОС, раскрытию потенциала сотрудничества в железнодорожной отрасли, обмену мнениями по вопросам снижения административных барьеров для железнодорожных перевозок, определению точек взаимного интереса в области тарифной политики, а также изучению перспектив создания на пространстве ШОС конкурентоспособных международных железнодорожных транспортных коридоров. Первая Встреча руководителей железнодорожных администраций (железных дорог) государств-членов ШОС состоялась в сентябре 2018 года в г. Ташкент (Республика Узбекистан) и стала первым шагом к установлению постоянного многостороннего формата взаимодействия железнодорожных ведомств в регионе. По итогам второй Встречи такого формата в сентябре 2019 года в г. Нур-Султан (Республика Казахстан) принят ряд принципиальных для дальнейшего сотрудничества отраслевых документов – трехлетний План работы Встречи руководителей железнодорожных администраций (железных дорог), Положение об экспертной рабочей группе при Встрече, одобрена Концепция взаимодействия

of a new type of international relations representing mutual respect, justice and equality. The development of the «Shanghai Spirit» was also supported by the railway administrations of the SCO member countries, positively evaluating the initiative of the Uzbekistan to hold regular meetings of the Heads of Railway Administrations of the SCO member countries. The functioning of such an institution will certainly provide broad assistance in expanding the transport services market in the SCO region, unlocking the potential of cooperation in the railway industry, exchanging views on reducing administrative barriers to railway transport, identifying area of mutual interest in the field of tariff policy, as well as studying the opportunities for creating competitive international railway transport corridors in the SCO space. The first Meeting of Heads of Railway Administrations of the SCO member countries was held in September 2018 in Tashkent (Republic of Uzbekistan) and was the first step towards establishing a permanent multilateral format for interaction between railway administrations in the SCO region. According to the results of the second Meeting of Heads of Railway Administrations (railway roads) of the SCO member countries



железнодорожных администраций, которая впоследствии принята Советом глав правительств стран ШОС.

Утверждение этих документов является концептуально важным шагом, существенно расширяющим возможности для сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта, объединяющим их усилия в развитии транзитного потенциала, повышении конкурентоспособности и связанности железнодорожных транспортных путей стран-участниц ШОС.

Последовательная реализация обозначенных в документах стратегических инициатив и конкретных мероприятий обеспечит функционирование в регионе технологически сопряженных транспортных сетей, что в свою очередь будет иметь высокий мультипликативный эффект для экономики стран-участниц ШОС.

Очередная Встреча руководителей железнодорожных администраций государств-членов Шанхайской организации сотрудничества запланирована на июнь 2020 года в г. Москва (Российская Федерация), на повестке дня которой, безусловно, будут обсуждаться механизмы и пути реализации Концепции и Плана работы.

Для железных дорог Республики Казахстан постоянное участие в работе Встреч руководителей железнодорожных администраций (железных дорог) государств-членов ШОС является стратегически важным и отвечает интересам как национальной железнодорожной отрасли, учитывая геополитическое положение Казахстана между двумя ключевыми государствами региона – Россией и Китаем, так и коммерческим интересам, направленным на наращивание грузопотоков через Республику Казахстан.

in September 2019 in Nur-Sultan (Republic of Kazakhstan), a number of industry documents were adopted that are fundamental for further cooperation - the three-year Work Plan for the Meeting of Heads of Railway Administrations (railway roads), the Regulations on the expert working group at the Meeting, the Concept of interaction between Railway Administrations (railway roads) of the SCO member countries was approved, which was subsequently adopted by the Council of Heads of Governments of the SCO countries.

The approval of these documents is a conceptually important step that significantly expands opportunities for cooperation in the field of railway transport between the SCO

countries, uniting the efforts of the SCO countries in the development of transit potential, increasing the competitiveness and connectivity of railway transport routes of the SCO member countries.

Consistent implementation of the strategic initiatives and specific measures outlined in the documents will ensure the functioning of connected transport networks in the SCO region, which in turn will have a high multiplier effect for the economies of the SCO member countries.

The next Meeting of the Heads of Railway Administrations of the SCO member countries is scheduled for June 2020 in Moscow (Russian Federation), the agenda of which will undoubtedly discuss mechanisms and ways to implement the Concept and Work Plan.

For the railways of the Republic of Kazakhstan, participation in the permanent Meetings of the Heads of Railway Administrations of the SCO member countries is strategically important and meets the interests of both the national railway industry, given the geopolitical position of Kazakhstan between the two key states of the region - Russia and China, and commercial interests aimed at increasing cargo flows through the Republic of Kazakhstan.

上海合作组织陆上铁路运输合作的新前景

哈萨克斯坦铁路国家控股公司整合与外交政策部主任贾素兰·阿里耶夫 (Zhasulan Aliyev)
哈萨克斯坦铁路国家控股公司整合与外交政策部总经理韩莎伊姆·阿布沃瓦 (Khanshayim Abuova)



上海合作组织 (SCO) 是一个独特的区域合作组织, 其基础是平等, 相互尊重和考虑所有合作伙伴的利益。该组织活动的关键机构是基于共识的决策, 这确保了对合作的高度信任, 并决定了通过多边对话解决问题的愿望。

上合组织成员国侧重于加强上合组织地区的稳定与安全, 打击恐怖主义, 极端主义, 发展经济合作以及科学文化互动。

2018年, 上合组织成员国在青岛的领导人通过了《青岛宣言》, 该宣言确定了合作的关键领域之一就是不断促进交通领域的多边互利合作, 这将扩大该地区的过境潜力以及运输和沟通能力, 并建立国际关系一种新的类型, 体现了相互尊重, 公正和平等。

“上海精神”的发展也得到了上海合作组织成员国铁路的支持, 赞赏乌兹别克斯坦方面主动举行上海合作组织成员国铁路管理部门负责人定期会议。

当然, 这种机构的运作将为扩大上海合作组织地区的运输服务市场, 释放铁路行业的合作潜力, 就减少铁路运输的行政壁垒交换意见, 确定关税政策领域的共同点以及探讨创造前景的机会提供广泛的帮助。SCO成员国将提升国际铁路运输走廊的竞争性。

上合组织成员国铁路主管部门首长会议于2018年9月在塔什干 (乌兹别克斯坦共和国) 举行, 这是朝着建立上合组织铁路部门互动的永久性多边形式迈出的第一步。

根据2019年9月上海合作组织成员国铁路主管首长在努尔苏丹 (哈萨克斯坦共和国) 的第二次会

议结果, 通过了进一步合作的原则性行业文件-铁路主管首长会议三年工作计划, 会议通过了关于专家工作组的条例《上海合作组织成员国铁路管理部门之间相互作用的概念》, 随后由总会通过上合组织国家的政府。

这些文件的批准是一个重要的整体的战略概念, 它大大扩大了上合组织国家之间在铁路运输领域的合作机会, 结合了上合组织国家在开发过境潜力方面的努力, 提高了上合组织成员国铁路运输路线的竞争力和连通性。

文件中指出的战略举措和具体措施的贯彻执行将确保上合组织地区技术上相互联系的运输网络的运转, 这反过来将对上合组织成员国的经济产生倍增效应。

上合组织成员国铁路管理机构负责人的下一次会议定于2020年6月在莫斯科 (俄罗斯联邦) 举行, 其议程将讨论实施概念和工作计划的机制和方式。

对于哈萨克斯坦共和国的铁路而言, 鉴于哈萨克斯坦在该地区的两个主要国-俄罗斯和中国之间的地缘政治地位以及以增加通过哈萨克斯坦共和国的货物流量为目的的商业利益, 参加上合组织成员国铁路管理机构首长的例会具有战略重要性并且符合国家铁路行业的利益。

РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ФЛОТА

Перед Казахстаном стоит задача активизации присутствия на Каспии, и уже многое сделано для ее реализации: модернизирована портовая инфраструктура, приобретены новые сухогрузные суда, открыто фидерное сообщение с Баку. Об актуальных вопросах развития отечественной морской индустрии мы поговорили с генеральным директором ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» Айдаром ОРЖАНОВЫМ.



<54

■ Айдар Есенжанович, с 2018 года национальный перевозчик «Казмортрансфлот» начал работу по развитию судоходства с коллегами из стран-участниц ТМТМ после вступления в состав ассоциации. Каких результатов удалось достичь за это время?

– Действительно, в 2018 году Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» вступила в Международную ассоциацию ТМТМ. В рамках развития Транскаспийского международного транспортного маршрута в прошлом году в апреле запущена фидерная

– Актуальность данного вопроса заключается в нехватке в Казахстане квалифицированных кадров морских профессий.

Когда в Казахстане образовалась Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» и был взят курс на развитие морской индустрии и транспортно-логистической отрасли, встал вопрос о подготовке отечественных специалистов. Это стало ключевой задачей кадровой политики КМТФ.

В соответствии с «Программой развития казахстанских кадров для танкерного флота и флота поддержки морских нефтяных операций»



План Международной ассоциации ТМТМ на 2020 год составляет 35 000 ед. контейнеров



линия контейнерных перевозок по маршруту «порт Актау – порт Алят (Баку) – порт Актау». Грузы, переваливаемые в контейнерах, преимущественно являются транзитными и транспортируются по территории Казахстана, соединяя Западный Китай и Восточную Европу.

За 2019 год Казмортрансфлотом транспортировано всего 5 864 единицы контейнеров (8 382 ДФЭ), из них из порта Актау – 4 288 ед. (5 880 ДФЭ), из порта Баку – 1 576 ед. (2 502 ДФЭ).

Стоит отметить, что с начала курсирования фидерного судна объем грузопотока увеличивался, и в последний квартал прошлого года загрузка в порту Актау была максимальной. В связи с накоплением контейнеров в данном порту, в декабре 2019 года был задействован сухогруз «Бекет Ата», идентичный сухогрузу «Туркестан». Ввод второго фидерного судна позволил ТМТМ обеспечить полную отгрузку накопившихся контейнеров в порту Актау.

Напомню, что в апреле и мае 2019 года между ТОО «КТЗ Express Shipping» и ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» были подписаны договоры бербут-чартера сухогрузов «Туркестан», «Бекет Ата», «Жибек Жолы» и «Атамекен». На сегодняшний день КМТФ оперирует данными четырьмя сухогрузами с дедевейтом 5 000 – 7 000 тонн каждый.

План Международной ассоциации ТМТМ на 2020 год составляет 35 000 ед. контейнеров. С начала текущего года нашей компанией перевезено 1 845 ед. контейнеров, это 2 542 ед. в двадцатифутовом эквиваленте.

■ На Подкомитете по водному транспорту НПП Атамекен неоднократно поднимался вопрос качества подготовки кадров для морской индустрии. Какие меры, на Ваш взгляд, нужно предпринять для улучшения ситуации? И как в КМТФ выстроена система подбора специализированного персонала?

начата масштабная работа по подготовке морских специалистов из числа граждан Республики Казахстан для формирования квалифицированного кадрового состава, в том числе посредством обучения в вузах Казахстана и России.

Заключены договоры с Казахстанско-Британским техническим университетом, Государственным морским университетом им. адмирала Ф. Ушакова в г. Новороссийск и его Каспийским филиалом в г. Астрахань, Государственным университетом морского и речного



55>

флота имени адмирала С.О. Макарова в городе Санкт-Петербург. Гражданам Казахстана предоставлена возможность получить образование по специальностям «Судовождение», «Электромеханика», «Эксплуатация судовых и энергетических установок» в данных учебных заведениях.

Уже более 110 человек обучилось за счет «Казмортрансфлота», большинство из которых теперь служит на судах национальной компании. Отличники учебы работают в открытых морях на танкерах КМТФ.

В Казахстане морских специалистов готовят Казахская морская академия на базе Казахстанско-Британского технического университета и Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга имени Ш. Есенова.

время за счет грантов КМТФ двое будущих моряков учатся в Казахстанско-Британском техническом университете. Кадеты проходят практику на судах «Казмортрансфлота». Чтобы готовить востребованных специалистов, изучаются требования и изменения в морской индустрии.

Национальный морской флот будет и дальше пополняться квалифицированным командным составом из казахстанских специалистов.

Сегодня формируется Комплексная программа развития отраслей транспорта Казахстана. Какие вопросы, касающиеся морского транспорта, по Вашему мнению, в ней необходимо отразить?

« В связи со снижением уровня Каспия возникает необходимость перехода на новые типы судов с меньшей осадкой »

Примечательно, что выпускники делают успешную карьеру в национальном флоте, начиная третьими помощниками капитанов, третьими механиками и электромеханиками, а затем растут выше, доходят до уровня командного состава.

«Казмортрансфлот» продолжает работу по подготовке собственных молодых специалистов. В настоящее

– Мы считаем, в Комплексной программе развития отраслей транспорта Казахстана должны быть отражены несколько вопросов.

Первое – финансовая поддержка со стороны государства при предоставлении льготных условий и субсидирование процентной ставки при приобретении судов.

Казахстан является ключевым игроком в Каспийском регионе как в части формирования грузовой базы, так и в вопросах организации оптимальных транзитных маршрутов. Имеющееся преимущество надлежит трансформировать в экономическую выгоду для страны. Важным звеном в этом деле станет повышение роли РК в организации и координации рынка морских перевозок на Каспии.

Как вы знаете, в 2017 году начала свое функционирование Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», объединяющая и представляющая на сегодняшний день интересы ряда стран и компаний. Тем самым возрождается маршрут исторического Великого Шелкового пути. Данный международный транспортный коридор пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

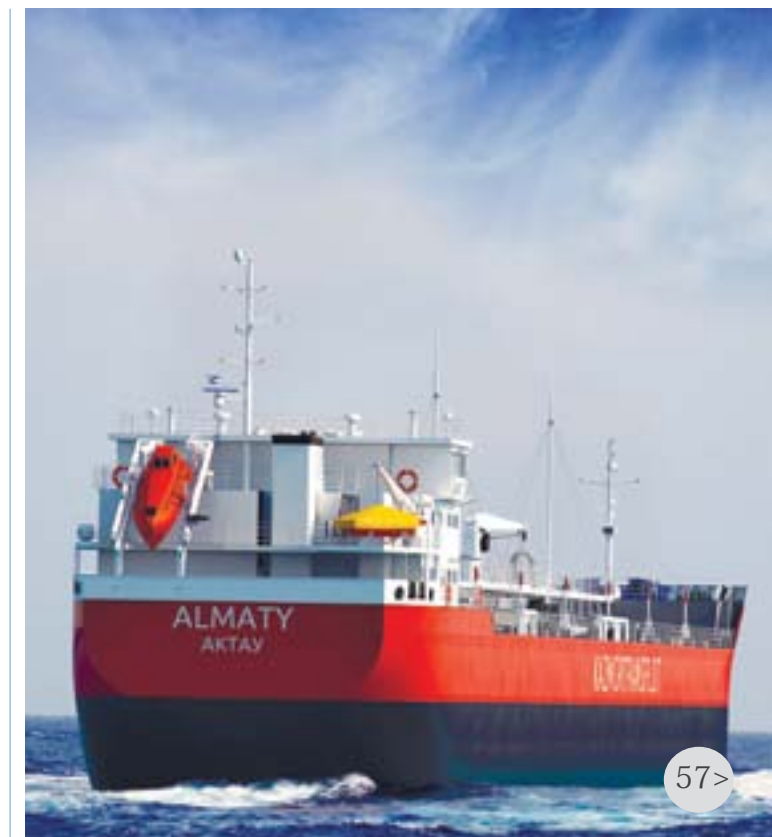
В связи с возрастающим грузопотоком из Китая в страны Европы и перспективы роста перевозок создается возможность для дальнейшего развития морского транспорта. Однако из-за недостаточности торговых судов под флагом Казахстана экспортные объемы генеральных грузов вывозятся судоходными компаниями прикаспийских государств. Ежегодная упущенная выгода Казахстана исчисляется миллиардами тенге.

Второе – со стороны государства должны создаваться привлекательные условия для переориентации части грузопотоков с наземных видов транспорта на более экономичный внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы страны.

Также, как вы знаете, на сегодняшний день большая часть нефтегазовых проектов сосредоточена на морском шельфе Каспийского бассейна. В рамках интенсивного освоения казахстанского сектора Каспийского моря (КСКМ) с каждым годом растет спрос на услуги сервисного флота. Рынок услуг сервисного флота формируется, исходя из условий, задач и этапов освоения месторождений КСКМ. При этом в зависимости от этапа разработки морских нефтегазовых проектов используются специализированные виды судов (обеспечивающие исследования, разведку, снабжение, промышленную добычу и прочее).

В связи со снижением уровня Каспия возникает необходимость перехода на новые типы судов с меньшей осадкой. Следствием этого стало сокращение количества судов казахстанского флота, рост износа оставшихся судов.

Вместе с тем, важным звеном освоения морских нефтегазовых месторождений является обязательное наличие аварийно-спасательных судов ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН). Услуги по ЛАРН являются обязательной неотъемлемой частью



морских операций при проведении работ по разведке и далее добыче углеводородного сырья на морских месторождениях. Цель создания системы ЛАРН в КСКМ – недопущение и предотвращение возможных чрезвычайных аварийных ситуаций на море, связанных с возможной утечкой и последующим разливом нефти на поверхности моря.

Для развития контейнерных и смешанных перевозок необходимо формирование эффективной тарифной политики на контейнерные перевозки с учетом динамического ценообразования на вагонные перевозки. Действующий тариф на экспортные контейнерные перевозки должен быть конкурентоспособным в сравнении с повагонными отправками и с перевозками другими видами транспорта. При этом тарифные условия должны быть гармонизированы с сопредельными странами для обеспечения снижения стоимости транзита и ограничения возможностей для повышения тарифа другими странами-транзитерами за счет его оптимизации на казахстанском участке транзитного маршрута.

Таким образом, данная Комплексная программа развития отраслей транспорта Казахстана должна содержать в себе механизмы стимулирования судовладельцев к обновлению судов и расширению флота.



ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА



На очередном заседании Координационного совета по научно-исследовательской, инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики обсуждали содержание и планы реализации целевых исследований, заявленных на грант и программно-целевое финансирование на 2021-2023 гг. в соответствии с приоритетными направлениями развития науки, определенными Высшей научно-технической комиссией при Правительстве РК.

Путь к цели обозначен

Заместитель председателя Президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Иванович Лавриненко проинформировал участников заседания о темах, заявленных на грант и программно-целевое финансирование. В МОН РК направлено письмо с соответствующим обоснованием о включении в перечень приоритетных тем направления «Развитие транзита, транспортной инфраструктуры и логистики», 13 научных тем на грант и 3 темы – на программно-целевое финансирование.



Пять тем подготовлено НИИ ТК, восемь – Академией гражданской авиации, три – ими же совместно с Комитетом автомобильных дорог.

В информации Ю. Лавриненко были озвучены темы: «Подготовка национального доклада по развитию транспортно-логистической отрасли РК», «Комплексная программа развития транспортно-логистического комплекса до 2030 года», «Разработка стратегии развития авиационной отрасли, науки и технологии РК до 2030 года и на дальнейшую перспективу в соответствии с требованиями ИКАО, ИАТА», «Разработка и внедрение эффективной технологии монолитного строительства дорожно-транспортной конструкции по мировым стандартам с комплексной утилизацией промышленных техногенных отходов и вторичного сырья».

В Корпоративном фонде на 2020 год одобрено 6 тем

Юрий Иванович сообщил, какие ступени предстоит преодолеть, чтобы получить одобрение Высшего научно-технического совета. Схема сложная, но она необходима. Прежде, чем попасть в последнюю инстанцию, заявка должна получить одобрение в уполномоченном органе в лице МИИР, или по его поручению в одном из комитетов. Затем совместно с комитетом науки МОН должны отработать документацию на объявление конкурса по этому направлению и объявить его до 1 мая т.г. Документация будет проверена на соответствие существующим нормативам, отправлена в Национальный центр по научно-технической экспертизе. После заключения экспертов отправляются заявки в Высший научно-технический совет, где и принимается окончательное решение.

Также спикер рекомендовал использовать финансовые возможности Комитетов Министерства индустрии и инфраструктурного развития. Функционирует и при СТК «KAZLOGISTICS» корпоративный фонд.

По словам Ю. Лавриненко, ежегодно финансируется 4-6 работ. Заявителями выступают отраслевые ассоциации, 13 тем уже профинансированы, на 2020 год одобрено 6 тем:

1. Анализ и разработка комплексных мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте. (КазАТК)

2. Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава





<60

и разработка методики определения его потребного количества. (НИИ ТК)

3. Анализ работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов вагонов с выработкой рекомендаций по совершенствованию работы данных станций с участниками перевозочного процесса. (АНЭК)

4. Анализ проблем и путей развития экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте в РК. (Работа поручена АНЭК).



Выполнен «Аналитический обзор и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года»

5. Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование и разработка соответствующих рекомендаций для предприятий, госорганов и по совершенствованию законодательной базы). (КАО)

6. Анализ и разработка предложений по совершенствованию отраслевой системы профессиональной подготовки морских специалистов для обеспечения безопасной эксплуатации морских судов в соответствии с международными требованиями. (Ассоциация сервисных предприятий морского транспорта)

Союз транспортников Казахстана ведет активную исследовательскую работу, так как заинтересован в совершенствовании отрасли.

В 2019 году KAZLOGISTICS участвовал в разработке программы «Нұрлы жол». К сожалению, как объяснил Ю. Лавриненко, по объективным причинам выдвинутые предложения не вошли в программу, но удалось добиться включения в план

мероприятий разработку Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса до 2030 года с детальной проработкой по каждой отрасли, в том числе по логистике. Однако по нему не предусмотрено финансирование.

По Комплексному плану уже есть наработки – выполнен «Аналитический обзор и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года», который предоставлен МИИР для дальнейшей работы.

Акцент на развитие потенциала транспортной отрасли

Выступление Э.Т. Каплана, председателя научно-экспертного совета Научно-исследовательского института транспортного комплекса (НИИ ТК), стало логическим продолжением обсуждения первостепенных задач исследовательской деятельности. Эдуард Теодорович сделал уточнение по системе государственного транспортного планирования. Имеются три уровня – краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный. Краткосрочный

Должны иметь место мощные отраслевые подпрограммы развития по 4 видам транспорта

– это программа LPI. План по ней разрабатывается и утверждается каждые 2 года. Предложение НИИ ТК: эту 2-летнюю программу разрабатывать на более научной основе.

Среднесрочный уровень – программа «Нұрлы жол» до 2025 года разработана и утверждена. Долгосрочный уровень – 10-летняя программа до 2030 года. По мнению специалистов, в ней более глубоко должны быть отражены аспекты экологии и безопасности на транспорте, внедрение зеленых технологий, вопросы цифровизации и многие другие. А также должны иметь место мощные отраслевые подпрограммы развития по 4 видам транспорта.

Все недостатки в работе транспортной отрасли, как утверждает Эдуард Теодорович, имеют причину – недостаточное внимание, которое уделяется транспортной науке. Например, наиболее негативное влияние на недостаточно высокий уровень LPI в Казахстане оказал показатель индекса компетенции и качества услуг (90 место в мире). Можно предположить, что причиной этого стал невысокий уровень программ обучения в области транспорта и логистики и,

61>

ПРЕДЛОЖЕНИЯ по разработке НИР в области транспорта и логистики (top 10)	
№ п/п	Наименование предложений
1.	Разработка Комплексной программы развития транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан до 2030 года (включая подпрограммы по авиационному, автомобильному, водному, железнодорожному видам транспорта)
2.	Разработка Плана совместных действий по улучшению показателей LPI в Республике Казахстан к 2022 году
3.	Проведение исследований в области гармонизированного развития и совершенствования транспортного законодательства
4.	Исследование проблемных аспектов развития интеллектуальных транспортных систем и цифровизации транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан
5.	Проведение исследований и разработка рекомендаций по перспективным направлениям развития «зеленых» технологий на транспорте и соблюдению экологических нормативов законодательства
6.	Исследование путей повышения качества и безопасности движения транспортных потоков по автомобильным дорогам Республики Казахстан, в том числе по улично-дорожной сети крупных городов, на основе современных информационных и телекоммуникационных технологий
7.	Проведение комплексных исследований текущей ситуации и разработка рекомендаций по развитию железнодорожного транспорта (развитие инфраструктуры общего и частного пользования, повышение эффективности промышленной логистики, улучшение безопасности движения, структурирование работы железнодорожной сети и др.)
8.	Разработка Концепции эффективного функционирования и комплексного развития городского пассажирского транспорта в современных условиях Казахстана
9.	Научно-методические разработки в области практического внедрения Supply Chain Management, и модели 3/4PL провайдер в современных условиях Казахстана
10.	Совершенствование системы многоуровневого обучения в области транспорта и логистики, разработка современного курса по теме «Комплексная транспортная логистика»

соответственно, квалификации специалистов

Для целенаправленного улучшения показателей LPI в Казахстане на основе глубокого, системного анализа «узких мест» транспортно-логистического комплекса и требуется разработка и принятие Правительством РК долгосрочной Комплексной программы развития транспорта до 2030 года (КПТ).

Предлагается 5 основных направлений развития транспорта:

1. обновление и модернизация подвижного состава;
2. внедрение инновационных логистических технологий, интеллектуальных транспортных систем и цифровизации;
3. развитие транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования, современных информационных и телекоммуникационных технологий;
4. гармонизация развития транспортного законодательства;
5. обеспечение экологической и транспортной безопасности.

Как предлагает НИИ ТК, в государственных транспортных программах очень важно делать акцент не только на усиление и развитие транзитного потенциала Казахстана, но и на развитие экспортно-импортных перевозок, внедрение интеллектуальных транспортных систем, использование передовых методов управления логистическими цепочками, сокращение транспортных расходов.

Прозвучавшая на заседании информация в итоге обмена мнениями была принята к сведению его участниками. Было решено двигаться в едином направлении – развитии транспортной инфраструктуры и логистики, инициировать обсуждение необходимости рассмотрения в Совете по транспорту и принятия постановления Правительства РК о разработке Комплексной программы развития транспортно-логистического комплекса до 2030 года с финансированием в текущем году по утвержденным правилам программно-целевого финансирования вне конкурсных процедур. Как высказался Юрий Лавриненко, вспомнив известное выражение: «Дорогу осилит идущий». 



TransLogistica

KAZAKHSTAN

TransLogistica

24th Kazakhstan International Transport & Logistics Exhibition

14-16 October 2020 Almaty, Kazakhstan

Find out more at
www.translogistica.kz

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Industry and
Infrastructural Development
of the Republic of Kazakhstan



Akimat of Almaty city



ORGANISERS:



Tel. +7 727 258 34 34
E-mail: power@iteca.kz

Любовь Говорухина

РЕАЛИИ ВРЕМЕНИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АНЭК И КАЗАПО

По традиции, в конце февраля текущего года прошла отчетная конференция Ассоциации национальных экспедиторов РК (АНЭК) и Казахстанской ассоциации операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО). Знаменательно, что в этот раз она была общей для экспедиторов и операторов. Это обстоятельство, надо сказать, оживило ежегодное мероприятие, внесло свежую струю в привычный ход вещей.



О совершенствовании и исполнении законодательства РК и международных Соглашений в части государственно-частного партнерства

На мероприятии присутствовали представители структур, с которыми взаимодействуют Ассоциации: первый заместитель председателя Правления АО «НК «КТЖ» Альмагамбетов К.Е., депутат Мажилиса Парламента РК Хитуов Т.К., заместитель председателя Комитета транспорта МИИР РК Тайжанов Ж.Ж., заместитель председателя правления СТК «KAZLOGISTICS» Лавриненко Ю.И., управляющий директор - директор Департамента логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» Амрин М.А. и другие партнеры.

Председатель Наблюдательных советов АНЭК и КазАПО Сегал И.П. в своем выступлении огласил итоги

состоявшегося 23 января т.г. заседания Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» и Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS».

Так, среди **положительных итогов** Комитетом отмечена:

- конструктивная работа отраслевых ассоциаций (союзов) по решению проблемных вопросов бизнеса, разработке законов и НПА с государственными органами и депутатами обеих палат Парламента;
- важность проведенной МИИР РК работы по разработке новой Государственной программы «Нұрлы жол» на 2020-25 годы;
- положительный эффект конвенционного запрета на использование чужих порожних вагонов при избытке своих;
- прекращение заключения договоров с иностранными экспедиторами – нерезидентами Казахстана;
- повышение оперативности решения текущих

проблем клиентов, экспедиторов и операторов вагонов при осуществлении перевозок;

среди необходимых задач:

- решение концептуальных проблем сохранения условий добросовестной конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг, защиты национальных интересов, а также создание необходимых нормативно-технических условий ускоренной модернизации магистральной

законодательством РК сроки применения Типовых договоров между экспедиторами и перевозчиком об организации перевозок железнодорожным транспортом, утвержденных 19 июля 2019 года МИИР РК. Не соблюдаются Департаментом правового обеспечения АО «КТЖ-Грузовые перевозки» установленные законодательством сроки рассмотрения претензий и не уведомление заявителей о решениях по их продлению, о чем в дальнейшем на конференции был предметный разговор. Имеются проблемы, затрудняющие пропуск



Нарушаются установленные законодательством РК сроки применения Типовых договоров между экспедиторами и перевозчиком



железнодорожной сети по удовлетворению спроса на повышенные маршрутные скорости транзитных перевозок;

- создание условий для наращивания отечественного парка подвижного состава для трансграничных перевозок железнодорожным транспортом.

Вновь было сказано о сложности защиты государственных интересов и интересов отечественного бизнеса в ЕЭК из-за отсутствия в РК Министерства транспорта. Не преминули отразить в своих выводах и необходимость развития научных исследований и укрепления научно-технического потенциала.

Однако есть еще проблемы, которые нужно отработать. Нарушаются установленные

транзита и снижающие конкурентоспособность отечественных маршрутов из-за необоснованных остановок и досмотра без правовых оснований.

Есть, конечно и другие вызовы. Например, остановка по непонятным причинам работы над реализацией предусмотренной Дорожной картой НПП РК «Атамекен»: «Разработки в 1-3 кварталах 2019 года блока «Функционал для экспедиторов», предусматривающего механизм защиты кодов экспедитора от несанкционированного их использования в автоматизированной системе управления «Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР)».

Особенно выделено Ильей Павловичем то, что необходимо принять меры по совершенствованию и





исполнению законодательства РК и международных Соглашений:

Это, **во-первых**, отсутствие со стороны государства надежной защиты отечественного бизнеса от поставок в страну некачественной продукции.

Во-вторых, неисполнение установленных законодательством сроков:

- рассмотрения претензий;
- применения Типовых договоров, утвержденных МИИР РК.

В-третьих, нарушения АО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» требований законодательства РК – списание с ЕАС экспедитора в АО «ҚТЖ-ГП» в пользу АО «Қазтеміртранс» денег за перевозку в узбекских и таджикских вагонах, а также при осуществлении перевозок в вагонах АО «Қазтеміртранс» по Алтынколью и Достыку при отсутствии трехстороннего договора между АО «ҚТЖ-ГП», АО «Қазтеміртранс» и экспедитором.

Избежать финансовых потерь и увеличить объемы перевозок

Конкретно работу ассоциаций осветили их руководители – гендиректор АНЭК Сабетов М.А. и гендиректор КазАПО Адамбаева С.М.

В своем выступлении Мухамбет Ануарбекович информировал о проделанной работе. Руководители Исполнительной дирекции и специалисты АНЭК подготовили, провели и приняли участие в более 150 мероприятиях по решению проблем экспедиторского бизнеса – заседаниях рабочих групп, совещаниях, встречах и мероприятиях как в госорганах Республики Казахстан,

так и международных организаций: Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской Экономической Комиссии, ЕСТЭЛО, USAID, FIATA, ФАПЭ ЦАРЭС.

На этих мероприятиях информировали об опыте Казахстана по взаимодействию бизнеса и власти, обсуждали и намечали практические шаги устранения барьеров в ведении экспедиторского бизнеса.

Благодаря этой работе, по утверждению Сабетова М.А., удалось в 2019 году вернуть казахстанским компаниям значительные денежные средства, принять меры по недопущению в будущем финансовых потерь и дать возможность экспедиторам направить свою энергию на привлечение новых объемов перевозок.

Обратил внимание присутствующих он на то, на решение каких проблем делегированы полномочия дирекции компаниями-членами АНЭК и Комитетом НПП «Атамекен». А их, надо сказать, немало. В их числе:

1. Внесение предложений в Концепцию закона «О железнодорожном транспорте», Таможенный кодекс ЕАЭС, Налоговый кодекс, НПА по транспорту (Правила перевозок грузов и т.п.).
2. Заключение утвержденных МИИР РК Типовых договоров между перевозчиком и экспедиторами на 2020 и 2021 фрахтовые годы.
3. Совершенствование АО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» финансовых расчетов и взаимодействия с экспедиторскими компаниями.
4. Защита отечественных компаний от несанкционированного использования (воровства кодов). Внедрение современных программных продуктов, повышающих эффективность работы АО

Пограничное соглашение между КНР и РК не учитывает изменений рынка

«ҚТЖ-ГП» с экспедиторами и потребителями услуг, в том числе реализация «Блока экспедитора» в программе АСУ ДКР или ином программном обеспечении.

5. Совершенствование взаимодействия с АО «Қазтеміртранс», АО «ҚТЖ Express», АО «Кедентранссервис» и экспедиторскими компаниями.

6. Выработка предложений по упрощению для потребителей процесса заказа и осуществления

проведения процедур регистрации вагонов в АО «НК «ҚТЖ», устанавливающее, чтобы реальная длина подъездных путей позволяла разместить заявленное количество грузовых вагонов. Кроме того полностью обновлен приказ, исключены устаревшие требования.

3. Внесено понятие «полувагон» в позицию 207 приказа Министра национальной экономики Республики Казахстан «Об утверждении Перечня импортируемых



Разрешен вывоз автомобильным транспортом запасных частей для ремонта вагонов за пределами Казахстана



перевозок, а также снижения расходов экспедиторов и операторов вагонного парка при транзите грузов через Казахстан.

7. Работа с ЕЭК ЕАЭС по вопросам определения контейнеров как оборотной тары, заключения договоров с ОАО «РЖД» казахстанскими экспедиторами.

Генеральный директор АНЭК выразил уверенность, что решение указанных вопросов позволит компаниям избежать финансовых потерь и увеличить объемы перевозок.

В свою очередь, С.М. Адамбаева тоже подняла актуальные вопросы деятельности операторских компаний. Как она выразилась, стратегические задачи обозначены председателем Наблюдательных советов АНЭК и КазАПО, а ей предстоит озвучить более приземленные нужды компаний операторов.

Итак, по ее словам, удалось добиться многого в 2019 году. Например,

1. Разрешен вывоз автомобильным транспортом запасных частей для ремонта вагонов за пределами Казахстана. Внесены дополнения в правила.
2. Отменено требование железной дороги при

товаров, по которым налог на добавленную стоимость уплачивается методом зачета и правил его формирования».

4. Решения АО «НК «ҚТЖ» с 22.07. 2019 г. о курсировании инновационных вагонов с осевой нагрузкой 25 т/ось.

Тем не менее, проблемы есть. Наиболее важные, по мнению дирекции КазАПО, следующие:

- эффективное использование вагонов на пограничных станциях Достык и Алтынколь. Здесь налицо несоответствие технологии управления вагонным парком требованиям законодательства, регулирующего взаимоотношения на рынке. Вагонов много, а погрузить их нельзя, потому что каждый вагон предназначен для своего конкретного клиента. В результате станция забивается вагонами и теряет маневренность. А емкостей, где эти вагоны должны стоять в ожидании прибытия из Китая грузов, нет. Железная дорога должна выбирать между двумя противоречивыми друг другу требованиями – **как можно быстрее отправить груз с пограничной станции и при этом выполнить поручение клиента по перегрузу только в заказанный им вагон.**

К сожалению, эффективного решения найти пока не удалось.





– Пограничное соглашение между КНР и РК не учитывает изменений рынка. У нас все вагоны частные, а в Китае государственные. В результате КТЖ платит КНР за использование их вагонов на нашей территории, а они нет. Следовательно, и мотивации эффективно использовать наши вагоны у них не имеется. Это также требует решения.

– Разоборудование грузовых вагонов собственников на территории Казахстана.

Поступает много жалоб на большое количество хищений съемных деталей вагонов. Попытки решить эту проблему в течение многих лет результата не дали.

– Защита прав потребителей от поставки некачественных деталей в Казахстан.

Как считает спикер, выходом из данной ситуации является инициирование вопроса о лишении казахстанского сертификата соответствия №ЕАЭС KZ100990.22.01.00120 ЧАО «Азовэлектросталь» и обращение в ЕАЭС о приостановлении сертификатов соответствия ПАО «Кременчугский сталелитейный завод». Это позволит исключить проблемы для стран ЕАЭС во взаимоотношении с ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» и ЧАО «АзовЭлектросталь».

В заключение С. Адамбаева обратилась с просьбой к Министерству: при проработке концепции не упустить из виду необходимость разработки договора между оператором вагонов и перевозчиком, предусмотренного подпунктом 9 ст.1 Закона «О железнодорожном транспорте Республики Казахстан».

Комментарии



Жанибек Тайжанов, заместитель председателя Комитета транспорта МИИР РК

– Задача по совершенствованию нормативной правовой базы с учетом сложившейся структуры железнодорожных перевозок должна стать для бизнеса и государства одной из самых приоритетных задач, способствующих выведению Казахстана на качественно новый уровень транспортно-логистического комплекса страны. Более того, перед нами также стоит задача по увеличению транзитного потенциала, и вы как компании экспедиторов и операторов вагонов являетесь неотъемлемым и значимым звеном в ее достижении.

Мы понимаем, что сегодня меняются условия игры и давно сложившиеся принципы функционирования требуют тщательной трансформации. Для бизнеса важно пересмотреть некоторые нормы, недостаточно регламентирующие взаимную ответственность и объективность участников перевозки. На данный момент

Министерством частично проведена и проводится плодотворная работа по совершенствованию нормативно-правовой базы, направленная на улучшение показателей железнодорожной отрасли и условий взаимодействия участников перевозки.

27 декабря 2019 г. президентом страны подписан закон по вопросам жд транспорта, направленный на выстраивание прозрачной системы субсидирования пассажирских перевозок, исключения использования схем скрытого транзита и возможности дробления подъездных путей. Он также является первым подготовительным этапом к формированию отрасли для организации открытого доступа частных грузовых перевозчиков на магистральную сеть. Вместе с тем в полной мере ведется работа по второму этапу, который предусматривает собой разработку концепции и проекта закона по жд транспорту с учетом ориентирования отрасли на конкурентный рынок перевозчиков и определения роли прав и обязанностей каждого участника перевозочного процесса.

Более того, ежегодно Министерством актуализируется порядка 15 актов в сфере жд транспорта, проводятся рабочие группы по законам и нормативно-правовым актам, ведется тесное сотрудничество с компаниями по выявлению и устранению проблемных вопросов бизнеса. За 2019 год было предложено 850 поправок, что и отметил Илья Павлович Сегал. В прошлом году был утвержден типовой договор об организации перевозок грузов между перевозчиком и экспедитором, заметно улучшающий взаимодействие двух зависимых компаний, а также определяющий долгосрочные условия перевозок. При этом до настоящего времени между КТЖ и экспедиторами отсутствуют договоры на основе

типовых норм, установленных законодательством. Это говорит о том, что нам нужно в ускоренном порядке принимать компромиссное решение. Мы готовы предоставить свою площадку для обсуждения и, если будет необходимо, инициировать внесение соответствующих изменений в типовые договоры.

На прошедшем 23 января итоговом заседании комитета логистики и НПП Атамекен, о котором информировал Сегал И.П., было отмечено, что с 2015 года не исполнен ряд поручений. Во-первых, по разработке механизма компенсации расходов АО «НК «КТЖ» и других субъектов рынка, когда с учетом указания таможенных органов выполнена работа, но нарушений законодательства не выявлено. Во-вторых, по созданию в Казахстане условий для хранения задержанных по указанию полномочных органов наливных грузов или механизма недопущения их хранения в вагонах, о чем также говорил Илья Павлович. В этой связи, учитывая, что на данную конференцию приглашены представители госорганов, я предлагаю создать поэтапный план мероприятий с указанием конкретных мер для решения этих вопросов.

В заключение хотелось бы отметить вклад определенных людей в развитие экспедиторского и операторского бизнеса. Через 2 года исполняется 25 лет с того момента, как Лавриненко Ю. И., будучи министром транспорта, отдал приказ начальнику департамента железнодорожного транспорта И.П. Сегалу о создании рынка экспедиторских компаний и соответствующей ассоциации по защите их прав. С тех пор была проделана огромная работа по выстраиванию системы функционирования экспедиторского и операторского бизнеса. На сегодняшний день без этих компаний не представляется полноценного функционирования перевозочного процесса. Данными людьми был внесен огромный вклад в развитие железнодорожной отрасли. Они по сей день задают темп ее развитию и совершенствованию законодательства.

Уважаемые участники конференции, перед нами стоит непростая задача реформирования отрасли. Предпосылки для этого уже созданы, однако нужно больше совместных усилий. Мы официально приглашаем представителей Ассоциации для участия в этой работе. Вы как опытные участники перевозочного процесса можете обоснованно указать на недостатки в работе и противоречия в действующем законодательстве. Хочу отметить, что стабильно работающая транспортная отрасль вносит свой вклад в решение поставленных главой государства задач и обеспечивает достижение целевых показателей, отраженных в стратегических документах Республики Казахстан.



Канат Альмагамбетов, заместитель председателя Правления АО «НК «КТЖ»

В начале выступления Канат Есмуханович коротко доложил об итогах работы национальной железнодорожной компании за 2019 год, сделав упор на вкладе экспедиторских компаний. (Отчет об итогах работы АО «НК «КТЖ» за прошедший год см. в №1 журнала «Транс-Экспресс Казахстан» (прим. редакции). Продолжая освещать проблемные вопросы взаимодействия нацкомпании и частного бизнеса, он сообщил:

– Первое. По замечаниям, которые были высказаны и сегодня, и на заседании Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» и Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» по заключению трехстороннего договора, мы приняли меры к тому, чтобы с 1 апреля 2020 года в системе АСУ ДКР было реализовано подписание этого соглашения для взыскания денежных средств за услуги

Казтеміртранс со счетов ЕЛС плательщиков. То есть мы учли критику по этому вопросу и сделали все, что необходимо в этом направлении.

Второе. Согласно пункту 232 Правил перевозок грузов платежи за перевозку, проезд проводников, сопровождающих груз, за погрузку-выгрузку, плату за использование вагонов инвентарного парка, сборов за взвешивание средствами перевозчика, хранение – все платежи и сборы, установленные правилами тарифного руководства, будут осуществляться по договору организации расчетов. Имеются такие договоры со всеми грузоотправителями, с экспедиторами – договор экспедирования. Он, кстати, противоречит имеющимся у нас правилам. Поэтому надо переходить на указанный мною договор организации расчетов. Он практикуется во всех странах ЕАЭС, хоть условия и разные везде. Необходимо всем нам к нему подготовиться, и будет он, конечно же, в электронном виде.

Третье. По защите кодов в прошлом году была рекомендация КТЖ-ГП о том, что надо заключить договор с разработчиками Network NJ, которые гарантируют защиту кодов. Часть компаний это сделала, и у них нет ни одного случая захвата кодов. Поскольку мы сейчас находимся на доработке АСУ ДКР, то месяца через два-три дадим вам четкие рекомендации, как работать с этой компанией.

По связи с потребителями с 1 июля 2019 года создан колл-центр КТЖ-ГП по телефону 60-30-30. За июль-декабрь поступило почти 4 тысячи обращений. В начале года количество обращений составило около 800. На все мы реагируем. Более того, на сайте будет размещаться информация о задержанных по каким-либо причинам вагонах, конечно, не вся, исходя из интересов компаний.

По вопросу единого оператора КТЖ и Казтеміртранс работу проводят, так как на пограничных стыках – Достыке и Алтынкеле – он нужен в связи с тем, что и импорт возрастает, и объем грузов. Нагрузка на станции возрастает также в разы, и чтобы перевалить объемы грузов, все-таки нужен единый оператор. И решение будет принято положительное.

ДАННОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ВЫПОЛНЕНО СОЮЗОМ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА «KAZLOGISTICS» И ИНСТИТУТОМ ИССЛЕДОВАНИЙ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА (MODERN SOCIETY STUDIES INSTITUTE, MSSI) И ЯВЛЯЕТСЯ ВКЛАДОМ В РАЗРАБОТКУ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТРАТЕГИЙ И ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ. СОДЕРЖИТ КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ФОРМИРОВАНИЮ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ ТАК КАЗАХСТАНА ДО 2030 ГОДА. ПРОЕКТ ВЫПОЛНЕН ЗА СЧЁТ ЦЕЛЕВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ КОРПОРАТИВНОГО ФОНДА «KAZLOGISTICS». В ЭТОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЧИТАТЕЛЯМ ИНФОРМАЦИЮ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КАЗАХСТАНА.



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

<70

и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года (в сокращении)

Казахстан – член Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO, ИКАО), которая является специализированным учреждением ООН, созданным в 1944 году для управления Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). ИКАО работает с 193 государствами-членами Конвенции и отраслевыми группами в целях достижения консенсуса по стандартам и рекомендуемой практике (SARPS) международной гражданской авиации в поддержку безопасного, эффективного, надежного, экономически устойчивого и экологически ответственного сектора гражданской авиации. ИКАО координирует помощь и наращивание потенциала государств в поддержку многочисленных целей развития авиации, разрабатывает глобальные планы по координации многостороннего стратегического прогресса в области безопасности полетов и аэронавигации, отслеживает и сообщает о многочисленных показателях деятельности воздушного транспорта, проверяет возможности государств по надзору

за деятельностью гражданской авиации в области безопасности полетов.

Комплексный анализ развития авиационного транспорта

Роль воздушного транспорта как одного из основных перевозчиков пассажиров заметно возросла в последние годы, что подтверждается ростом пассажирооборота на этом виде транспорта. В 2018 году воздушным транспортом перевезено около 7,9 млн. пассажиров, 29,14 тыс. тонн груза, грузооборот составил 55,67 млн. ткм. Анализ показывает рост количества перевезенных пассажиров в 2014-2018 гг. на 46,3% (9,2% в среднем в год) перевезенных грузов на 48,5%. За этот период пассажирооборот вырос на 52,8%, грузооборот на 13,2%. Количество обслуженных аэропортами пассажиров выросло на 40,2%. За 2015-2018 гг. почти в 2,6 раза увеличился транзит, что достигнуто, прежде всего, за счет внедрения режима открытого неба в г. Нур-Султан и открытия новых маршрутов.

Основные экономические показатели гражданской авиации

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018
Перевезено пассажиров (тыс. чел.)	5400	5900	6000	7400	7900
Перевезено грузов (тыс. тонн)	19,6	17,0	18,1	22,4	29,1
Обслужено пассажиров (млн. чел.)	10,7	12,1	12,2	14,3	15,0
Авиатранзит (млн. тонн)	211,3	72,4	56,4	175,2	186,8
Грузооборот воздушного транспорта общего пользования (млн. ткм)	49,2	42,4	43,0	53,3	55,7
Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования, млн. пкм	10588,9	11138,6	11073,0	14384,2	16176,6
Доходы от перевозки пассажиров (млн. тенге)	175271	177537,9	227289,4	282289,9	335997,3
Доходы от перевозки грузов, багажа, грузобагажа (млн. тенге)	4899,8	4703,9	5148,3	6294,7	7287,0

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

На внутренних перевозках за 2014-2018 гг. выросли такие показатели, как выполненные пассажиро-километры на регулярных (151,6%) и нерегулярных (182,0%) перевозках, располагаемые тонно-километры на регулярных (164,3%) и нерегулярных (192,5%) перевозках. Благодаря принятым мерам по повышению привлекательности полётов в ближайшие годы ряд иностранных перевозчиков планирует выход на рынок Казахстана. В частности, ожидается приход таких авиакомпаний, как Qatar Airways (Доха, 2020), Emirates (Дубай, 2021), China Eastern (Шанхай, 2021), «Победа» и др.

В стране зарегистрировано 52 авиакомпании, из них 7 компаний осуществляют регулярные перевозки (84% воздушных судов западного производства), 10 компаний – нерегулярные перевозки, 3 компании – грузовые перевозки, 31 компания – авиационные работы.

В Казахстане имеется 20 аэропортов, из них 5 аэропортов задействовано на местных воздушных линиях, 17 аэропортов допущены к обслуживанию международных рейсов, 11 аэропортов категорированы по стандартам ИКАО.

71>





<72

Крупнейшим провайдером аэронавигационных услуг в стране является РГП «Казаэронавигация». Цели его деятельности состоят в обеспечении потребностей пользователей воздушного пространства Казахстана в аэронавигационном обслуживании и удовлетворении потребности гражданской авиации в подготовке авиационного персонала и медицинском обеспечении.

Транзит. Над территорией Казахстана проходят 90 воздушных трасс общей протяженностью 83 876 км, из них 87 международных трасс протяженностью 82 561 км, остальные три

авиакомпаний, выполняющих полеты между Европой и Юго-Восточной Азией, т.к. позволяют сократить протяженность маршрутов. Казахстан имеет 71 воздушную трассу с государствами-членами СНГ.

Сегодня Казахстан имеет авиасообщения с 26 иностранными государствами по 99 международным маршрутам. В неделю осуществляется 430 рейсов 26 иностранными и тремя казахстанскими авиакомпаниями.

Благодаря принятым мерам по обновлению и модернизации инфраструктуры в рамках

Реконструирована большая часть аэропортов, включая ВПП и пассажирские терминалы

внутренние трассы протяженностью 1 315 км. 80% воздушных транзитных перевозок иностранных авиакомпаний проходят по 18 основным маршрутам, соединяющим Европу с Юго-Восточной Азией, с выходом на кросс-полярные маршруты Азии (ОАЭ, Индия) в США и Канаду, а также на маршруты между Ближним Востоком и Европой. Одним из перспективных направлений транзитных потоков через Казахстан являются трансконтинентальные полеты по кросс-полярным маршрутам из США и Канады в Индию, ОАЭ, Пакистан, Таиланд, Сингапур. Через аэропорты Казахстана регулярно выполняют полеты авиакомпании ОАЭ, Индии, Пакистана и США. Транзитные воздушные маршруты через Казахстан являются выгодными для иностранных

государственной программы индустриально-инновационного развития страны реконструирована большая часть аэропортов, включая ВПП и пассажирские терминалы. В целях повышения привлекательности транзита в дальнейшем будет продолжена модернизация наземной инфраструктуры отечественных аэропортов. В результате в стране будет 19 категорированных ИКАО аэропортов.

С 1995 года в Казахстане проводится модернизация аэронавигационной системы. В эксплуатацию введены современные радиолокаторы, системы навигации, автоматизированные центры управления воздушным движением. Вся территория страны взята под наземный контроль. Эта модернизация позволила

Казахстану перейти на международные процедуры, что соответствует стратегии ИКАО по гармонизации национальных систем.

С 2017 г. режим «открытого неба» внедрен в столице Казахстана, а с 1 ноября 2019 г. введен в аэропортах 11 городов (гг. Нур-Султан, Алматы, Шымкент, Актау, Караганда, Усть-Каменогорск, Павлодар, Кокшетау, Тараз, Петропавловск, Семей). Режим «открытого неба» снимает ограничения по количеству рейсов и предоставляет иностранным авиакомпаниям пятую степень «свободы воздуха» по направлениям, на которых не оперируют казахстанские авиаперевозчики. Благодаря этому иностранные компании могут

В ближайшие пять лет будут построены ещё 13 аэродромов местных авиалиний

осуществлять полеты через города Казахстана в города третьих стран, что позволит повысить транзитный потенциал и увеличить транзитный пассажиропоток через отечественные аэропорты. Срок действия данного режима распространяется на три года с возможностью его продления.

Внедрение режима «Открытое небо» – важный, но не единственный фактор привлекательности рынка для перевозчиков. Задумываясь о развитии направлений, каждая компания оценивает не только доступность с точки зрения регулирования, но и ожидаемую загрузку рейсов, перспективы роста, риски, привлекательность условий конкретного аэропорта и экономический эффект. Таким образом, даже при послаблении государственных ограничений первостепенными драйверами развития авиасообщения остаются рост

экономики и уровня доходов населения, наличие профессионального менеджмента и прозрачных правил игры в аэропортах, обеспечение безопасности в стране и привлекательность Казахстана для зарубежных туристов.

В настоящее время состояние инфраструктуры аэропортов Казахстана, прежде всего региональных, не только не соответствует международным требованиям, но и находится в крайне запущенном состоянии. Это прежде всего касается спецтехники, обеспечивающей обслуживание самолетов. Следует отметить, что основная часть доходов аэропортов Казахстана формируются за счет продажи авиационных горюче-

смазочных материалов (ГСМ). Вместе с тем аэропорты покупают авиационные ГСМ в основном через посредников, цены на которые неконкурентоспособны с ценами зарубежных аэропортов.

Стоимость авиационных ГСМ в аэропортах многих стран значительно ниже, чем в аэропортах Казахстана. Казахские авиакомпании не имеют никаких льгот и при внедрении режима «Открытое небо» окажутся неконкурентоспособными и возможна вероятность вытеснения их с внутреннего рынка зарубежными авиакомпаниями. Поэтому в разделе «Перспективные направления развития гражданской авиации» рекомендовано в Казахстане проводить политику по заключению двухсторонних договоров на паритетных условиях. В таком случае возможно защитить рынок для отечественных авиакомпаний.

В Казахстане планируется введение как новшества субсидирования авиамаршрутов бесплатного авиаперелета детей по принципу «Kids go free» по схеме «1+2» (на одного родителя двое детей) при условии предоставления подтверждающего документа. Это предполагается сделать для создания положительной динамики внутренних миграционных потоков в детско-юношеском туризме. Подобная практика применяется во многих развитых странах: в Великобритании (British Airways), Катаре (Qatar Airways), Скандинавских странах (Scandinavian Airlines), Таити (Air Tahiti Nui).



73>

Для стимулирования внутреннего туризма приняты меры по развитию малой авиации. В стране функционируют три аэродрома местных воздушных линий (Ушарал, Урджар, Зайсан). На стадии ввода в эксплуатацию находится аэродром Баян аул. В ближайшие пять лет будут построены ещё 13 аэродромов местных авиалиний.

Уполномоченным органом в сфере воздушного транспорта является Комитет гражданской авиации МИИР. Функции технического контроля и надзора за безопасностью полётов осуществляет АО «Авиационная администрация Казахстана». Регулирование в сфере естественных монополий и тарифной политики выполняет КРЕМЗК МНЭ. Управление авиакомпаниями и аэропортами осуществляют акционеры через общие собрания

передовых форм управления в мире. Она представляет собой государственную корпорацию, обеспечивающую контроль и надзор в области безопасности полетов. Об эффективности британской модели свидетельствует высокий уровень соответствия Великобритании стандартам ИКАО по безопасности полетов (свыше 93%), тогда как среднемировой уровень составляет 63%, среднеевропейский уровень – 76%, а в Казахстане – 74%.

Своевременное создание в Казахстане независимой Авиационной администрации позволит обеспечить внедрение Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Внедрение в полном объеме основных принципов ГосПБП всем странам ЕАЭС в рамках ГПБП ИКАО необходимо в среднесрочной перспективе до 2022 г.

Региональные аэропорты являются убыточными или низкорентабельными. Отсутствие финансовых средств не позволяет им поддерживать инфраструктуру, соответствующую современным техническим и эксплуатационным требованиям. Аэропорты ограничены в обслуживании пассажиров и авиакомпаний. Иные источники получения доходов у них отсутствуют. Для решения вопроса нужен дифференцированный подход к формированию их доходной базы.

Отсутствие равных тарифных условий при обеспечении доступа к аэронавигационным и аэропортовым услугам. Одним из препятствий является отсутствие общих подходов к обеспечению доступа авиакомпаний других государств-членов к услугам аэропортов и аэронавигации государства-члена ЕАЭС

ЕАЭС платят в три раза больше, чем российские авиаперевозчики. Кроме того, тарифы за наземное обслуживание внутренних российских авиакомпаний в Московском авиационном узле (на примере аэропорта Шереметьево) ниже, чем тарифы аэропорта г. Нур-Султан для казахстанских авиакомпаний. Данные ограничения подлежат устранению в рамках реализации Плана мероприятий по вопросам воздушного транспорта.

Высокие таможенные пошлины на ввоз авиационной техники, запасных частей и оборудования. Существующие таможенные пошлины на ввоз авиационной техники и запасных частей не способствуют обновлению и пополнению парка воздушных судов (ВС) государств-членов ЕАЭС. Авиакомпании покупают ВС и запасные части

<74



В настоящее время в авиационной отрасли работает около 20 тыс. человек

75>



и советы директоров. Так, акционерами АО «Эйр Астана» являются АО «Самрук-Казына» (51%) и BAE Systems (Kazakhstan) Limited – дочерняя компания британской корпорации BAE Systems plc. Управлением РГП «Казэронавигация» осуществляет государство в лице КГА МИИР.

Переход гражданской авиации Казахстана на британскую модель позволит соответствовать требованиям ИКАО по наличию квалифицированных инспекторов и достичь поставленной цели по уровню безопасности полетов в 80%. Британская модель регулирования гражданской авиации одна из наиболее

Внедрение британской модели государственного регулирования гражданской авиации позволит повысить качество контроля, надзора, уровень безопасности полетов в воздушном пространстве Казахстана.

Основные проблемы в гражданской авиации

Аэропорты, кроме гг. Алматы, Астаны, не соответствуют современному уровню технического оснащения, обслуживания и безопасности.

на условиях, не менее благоприятных, чем те, которые предоставляются отечественным авиакомпаниям. Анализ ставок сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание в аэропортах России показал, что ставки для авиаперевозчиков стран ЕАЭС гораздо выше, чем для российских авиакомпаний. В частности, российские авиакомпании производят оплату за аэронавигационное и наземное обслуживание в рублях, а иностранным авиакомпаниям, в т.ч. казахстанским, все ставки выставаются в долларах США или евро. Это можно классифицировать как создание неравных рыночных условий. В итоге авиаперевозчики государств-членов

западного производства. Ввоз ВС облагается таможенной ставкой в размере 14,6%. Подпунктом 7.1.13 Решения Комиссии Таможенного союза № 130 от 27 ноября 2009 г. тарифная льгота на импорт ВС была установлена на уровне 0%. Решениями Совета ЕЭК действие данной льготы было продлено до конца 2023 г. В случае применения таможенной пошлины стоимость условного ВС типа Эйрбас А321 увеличится на \$12,8 млн., а типа Е190 на \$7,3 млн. После окончания срока действия льгот высокая пошлина приведет к удорожанию авиаперевозок для граждан государств-членов ЕАЭС, потере конкурентоспособности авиакомпаний и не позволит

своевременно обновить парк ВС. Целесообразно снизить таможенные пошлины.

Отсутствие Стратегии развития отрасли.
В Казахстане отсутствует стратегия развития гражданской авиации с определением целей, задач и планов развития, установленных ИКАО для всех стран-участниц в глобальном аэронавигационном плане и плане по безопасности полетов в

квалификации имеются только для работников аэродромной службы. Для таких аэропортовых служб, как электросветотехническое обеспечение полетов, служба спецтранспорта, горюче-смазочных материалов, служба организации пассажирских и грузовых перевозок, обучение по повышению квалификации инженерно-технического персонала не проводится. Поэтому их направляют на курсы, связанные с

« Либерализация воздушных перевозок будет способствовать появлению низкобюджетных авиакомпаний »

перспективах, требующих значительных ресурсов, на соответствие техническому прогрессу в авиационной индустрии, обеспечению безопасности, динамике роста воздушных перевозок. Стратегия должна быть гармонизирована с планами развития участников авиационной отрасли (навигация, авиакомпания, аэропорты, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации).

Отсутствие учебной и подготовительной базы для подготовки летных кадров. В настоящее время в авиационной отрасли работает около 20 тыс. чел., из них более 5,5 тыс. специалистов имеют свидетельства авиационного персонала. К ним относятся: пилоты (самолет, вертолет), авиадиспетчеры, бортпроводники, специалисты по техническому обслуживанию, бортинженеры, штурманы и др. В отрасли работают также более 3,2 тыс. специалистов службы авиационной безопасности и 1,5 тыс. специалистов аэродромной службы. Таким образом, более 10 тыс. специалистов в обязательном порядке должны проходить курсы повышения квалификации. В стране существует 18 авиационно-учебных центров, центр профессиональной подготовки на базе РГП «Казаэронавигация», который с 2016 г. вошел в систему как полноправный член международной организации «TrainAirPlus». Из-за нехватки высококвалифицированных пилотов, отвечающих международным стандартам, авиакомпании вынуждены привлекать иностранных пилотов. К примеру, из 1700 пилотов 300 иностранных, из 1200 инженеров 220 иностранных.

В отрасли существует проблема с повышением квалификации специалистов аэропортовых служб. Обязательные требования для повышения

безопасностью полетов. Однако по тематике такое обучение не подходит для них.

Выводы. В сфере авиационного транспорта необходимо:

- провести системный анализ ценообразования на авиабилеты с учетом интересов государства, населения, отечественных авиакомпаний;
- продолжить модернизацию всей наземной инфраструктуры, в т.ч. аэропортов, аэродромов, аэронавигационной системы;
- изучить и определить возможные источники

доходной базы региональных аэропортов для повышения их финансовой устойчивости, повышения уровня технического оснащения, обслуживания пассажиров и авиакомпаний, безопасности;

- провести оценку практики применения режима «открытого неба» в Казахстане и зарубежных странах и выработать меры сбалансированного подхода к развитию отечественной гражданской авиации в условиях конкуренции с зарубежными авиакомпаниями с учетом интересов государства, бизнеса, потребителей и других заинтересованных участников авиационного транспорта;

- обеспечить интеграцию и развитие гражданской авиации Казахстана в рамках ЕАЭС на основе четырех основных направлений;

- обеспечить равные тарифные условия авиакомпаниям для доступа к аэронавигационным и аэропортовым услугам в рамках ЕАЭС;

- предложить снизить таможенные пошлины на ввоз авиационной техники, запасных частей и оборудования либо продлить решение Совета Евразийской экономической комиссии о предоставлении тарифной льготы, срок которой истекает в 2023 г.;

- внедрить субсидирование авиамаршрутов бесплатного авиаперелета детей по принципу «Kids

go free» по схеме «1+2» (на одного родителя двое детей);

- оптимизировать затраты на субсидирование регулярных пассажирских авиарейсов;

- продолжить применение мер по развитию малой авиации для стимулирования внутреннего туризма путем строительства новых аэродромов местных авиалиний и содействия приобретению новых воздушных судов для этих авиалиний;

- создать учебную и подготовительную базу для системы подготовки и переобучения летных кадров гражданской авиации, а также специалистов аэропортовых служб, в т.ч. кадров инженерно-технического состава.

Перспективные направления развития

Для выработки механизма развития авиационного транспорта на долгосрочную перспективу необходимо, прежде всего, руководствоваться предложениями и рекомендациями, направленными на обеспечение соответствия законодательства государств-членов стандартам и рекомендуемой практике ИКАО, а также согласованной транспортной политикой государств-членов ЕАЭС по поэтапному формированию общего рынка услуг воздушного транспорта. Основные направления и этапы реализации согласованной транспортной политики (ОНСТП) утверждены Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 [25].

Государства-члены ЕАЭС имеют различные подходы к государственному регулированию авиационных услуг и тарифной политике при обеспечении доступа к аэронавигационным и аэропортовым услугам государств-членов союза.

Либерализация воздушного пространства.

В соответствии с Планом мероприятий (Дорожной картой) по реализации ОНСТП в 2025 г. планируется начать реализацию принципа «открытого неба» в ЕАЭС. В настоящее время данная модель действует на территории ЕС, интеграционный процесс в области воздушного транспорта которого занял примерно 40 лет.

Либерализация воздушных перевозок будет способствовать появлению низкобюджетных авиакомпаний, которые смогут эффективно конкурировать с национальными авиаперевозчиками, расширить круг потребителей и способствовать росту



объема авиаперевозок и снижению средних тарифов во всей отрасли.

Необходимо рассмотреть возможность разработки и реализации программы финансовой поддержки воздушного транспорта по опыту ЕС.

Формирование общего рынка услуг воздушного транспорта возможно только на основе двусторонних соглашений, которые послужат базой для регионального соглашения «О формировании общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС». Сторонам следует руководствоваться принципами международного права. Государства-члены ЕАЭС должны координировать усилия по единому подходу к применению стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в рамках следующих положений и подходов:

- обеспечение соответствия международным договорам, актам, нормам и принципам международного права в области гражданской авиации;



воздушным судам автоматически передавать свои координаты по четырем измерениям для точного определения их местоположения в пространстве. С учетом перспектив увеличения пассажиропотока необходимо обеспечить развитие и модернизацию

в последнее десятилетие все более активно входят различные маркетинговые инструменты, которые дают возможность партнерства с другими авиакомпаниями на рынке, в частности, кодшеринг («Codesharing») и соглашения о блоках мест («Blocked Space Agreement»).

Рост партнерства авиакомпаний и улучшение качества их предложений (по количеству направлений и частоте полетов) был поддержан наземной инфраструктурой авиационного рынка – аэропортами. Некоторые из них превратились в аэропорты-хабы.

Обеспечение высокого уровня авиационной безопасности и безопасности полетов.

Важно повышать уровень авиационной безопасности в рамках глобальных инициатив ИКАО, в т.ч. Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и его дорожной карты. ГПАБ обеспечивает основу для совместной работы государств, отрасли, заинтересованных сторон и ИКАО для повышения уровня авиационной безопасности и достижения пяти ключевых приоритетных результатов. Авиационной администрации Казахстана необходимо разработать и утвердить планы по реализации ГПАБ.

Необходимо продолжить развивать систему контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с требованиями ИКАО. Обеспечить реализацию Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). В долгосрочной перспективе необходимо, опираясь на практику

управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП, разработать усовершенствованные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включая упреждающее управление рисками.

Подготовка персонала.
Обучение персонала – важная задача, которая становится актуальной из-за нарастающего кадрового дефицита в отрасли. Необходимо сократить дефицит летного состава, в первую очередь, пилотов. Кроме того, особое внимание надо уделить подготовке наземных специалистов, организация которой зачастую оказывается на стыке разных ведомств, что привносит дополнительные сложности.

В рамках данного направления необходимо решить следующие задачи:

- создать единый орган, курирующий и координирующий подготовку авиационного персонала, с привлечением науки провести системный анализ в вопросах планирования кадрового потенциала, единого подхода к системе подготовки авиационного персонала, а также подготовку НПА по аттестации авиационного персонала и подробных профессиональных стандартов;
- разработать механизм взаимодействия отраслевых учебных заведений и предприятий гражданской авиации, изучить проблемы развития отрасли, а также недостатки в системе подготовки кадров и реальные потребности отрасли в авиационных специалистах;
- активно привлекать квалифицированных специалистов отрасли, способных принять участие в разработке учебных программ и в учебном процессе.

Необходимо сократить дефицит летного состава, в первую очередь, пилотов

- гармонизация законодательства в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации;
- обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции;
- создание условий для обновления парка ВС, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов;
- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- обеспечение недискриминационного доступа авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре;
- расширение воздушных сообщений между государствами-членами.

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта.
В сфере развития инфраструктуры воздушного транспорта необходимо продолжить внедрение современных систем управления воздушным движением и аэронавигационных систем на основе технологий спутниковой навигации, цифровой передачи сигнала, зональной навигации и систем автоматического наблюдения, позволяющих

инфраструктуры аэропортов, аэродромного оборудования, аэронавигационного и радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов. Эти меры касаются аэропортов городов Уральска, Костаная, Усть-Каменогорска, Шымкента, Атырау, Кызылорды и Алматы.

Для региональных аэропортов необходимо определить пороги безубыточной работы, разработать и принять меры их государственной поддержки и по каждому аэропорту разработать план модернизации.

Наращивание транзита.
Важно наращивать количество транзитных авиапассажиров. Драйвером роста конкуренции на рынке авиаперевозок является стремительный рост высококонкурентного рынка Азии; процесс дерегулирования и либерализации, включающий внутрирегиональные и межрегиональные соглашения; кооперация в рамках международных альянсов и др.

Повышение конкурентоспособности отечественных авиакомпаний.
В набор характеристик, определяющих конкурентоспособность перевозчика на рынке,





Цифровизация в гражданской авиации.

Важно внедрить информационную систему безбумажного документооборота в области грузовых авиаперевозок «e-freight». Система «e-freight» заменит бумажные документы электронными сообщениями и снизит время оформления. Продолжить внедрение Единой цифровой системы принятия решений, которая объединит разрозненные аэронавигационные системы и позволит в режиме реального времени скоординировать работу всех участников отрасли гражданской авиации (КГА, МО, аэропорты, авиакомпании, навигация и связь) для увеличения оперативности планирования и принятия решений в части выдачи разрешений на полеты в воздушном пространстве страны.

Малая авиация.

Важной сферой гражданской авиации становится малая авиация, которая способна обеспечить доступ населения удаленных населенных пунктов к крупным центрам и агломерациям, решение экстренных потребностей, проведение авиационно-химических сельскохозяйственных работ. Малая авиация ограничена расстоянием, на которые могут летать воздушные суда. Без дозаправки они обычно ограничиваются радиусом в 500 км. Первый аэропорт малой авиации в Алматинской области открыли летом 2017 г. в Ушарале Алакольского района. Его запуск был оправдан для обеспечения потока туристов к озеру Алаколь. Аэропорт возвели по мировым стандартам с пропускной способностью 50 чел. в час. Современный высокотехнологичный комплекс может принимать почти все виды воздушных судов и оборудован передовыми средствами навигации, безопасности и управления полетами. Необходимо продолжить развитие аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов от 10 до 50 тонн.

Для развития малой авиации необходимо взаимодействие государства и объединения юридических лиц в форме ассоциации «Казахстанская ассоциация малой авиации» (КАМА), созданной 8 февраля 2002 г. К настоящему времени малая авиация Казахстана приобрела черты новой авиационной отрасли, имеющей предпосылки для развития пяти взаимосвязанных направлений: экспериментальной авиации, авиации общего назначения, коммерческой авиации, системы дополнительного профессионального образования, системы авиаспорта. 

МИССИЯ АОМК

Развитие коммуникационного менеджмента компаний производственно-сервисных отраслей экономики Казахстана и отраслевых СМИ

Внедрение прогрессивных способов организации корпоративной культуры, основанных на лучших международных практиках

Повышение профессионального уровня и статуса отраслевых СМИ в компаниях и медиасообществе в Казахстане и за рубежом

ЗАДАЧИ АОМК

- ☒ Создание площадки руководителей компаний в области коммуникаций, маркетинга и корпоративной культуры;
- ☒ Развитие отраслевых СМИ и обмен опытом в сфере внутрикорпоративных и внешних коммуникаций;
- ☒ Повышение квалификации специалистов в области коммуникаций и отраслевых СМИ, корпоративной культуры;
- ☒ Развитие системы журналистского образования и повышение профессионального уровня казахстанских журналистов;
- ☒ Повышение профессионального уровня отраслевых изданий;
- ☒ Вхождение в мировое информационно-профессиональное пространство.

ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ

1. руководители компаний,
2. руководители отраслевых и корпоративных СМИ,
3. журналисты.

CHENGDU, it's not just PANDA BUT the whole WORLD!

Международная выставка цепочки поставок и логистики
на западном Китае 2020 год

Ярмарка импорта и экспорта западного Китая - Евразии

с 28 по 30 октября 2020 года

Международной выставочной центр Century City г.Чэнду Китай



Контакт

Кирилл 18500325512

intlsales002@transportlogisticexpo.com

www.transportlogisticexpo.com