

КАК НАБРАТЬ ВЫСОТУ?
Факторы роста
казахстанской авиации

34

HOW TO GAIN ALTITUDE?
Growth drivers of the
Kazakhstani aviation

УКРЕПЛЯЯ БЕРЕГА.
Какие перемены ждут
водный транспорт Казахстана?

40

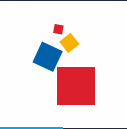
FIXING THE COAST
What changes await waterborne
transport in Kazakhstan?

Состояния дорог и
развитие автотранспорта:
проблемы и решения

56

Транспорт Казахстана – 2030: цифровая трансформация отрасли от стратегии к практике

Transport of Kazakhstan – 2030:
digital transformation of the industry
from strategy to practice



automechanika
ASTANA

licensed by
Messe Frankfurt Exhibition GmbH

17 – 19 апреля 2024
IEC EXPO, Astana, Kazakhstan

Единственная
выставка бренда
Automechanika
в Средней Азии
и Каспийском
регионе

Контакты



messe frankfurt

bmca



Март 2024 March 2024

Редакционный совет общетранспортного делового журнала «Транс-LOGISTICS Казахстан»:	Editorial Board of «Trans-LOGISTICS Kazakhstan» Transport Business Magazine:
Зам. Председателя Правления Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко	Deputy Chairman of the Union of Transporters of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» Yuriy Lavrinenko
Заместитель Председателя Правления АО «НК «КТЖ» Канат Альмагамбетов	Deputy Chairman of the Management Board of NC KTJ JSC Kanat Almagambetov
Руководитель аппарата АО «НК «КТЖ» Серик Кеулимжаев	Chief of staff of NC KTJ JSC Serik Keulimzhayev
Управляющий директор по логистике АО «НК «КТЖ» Ерлан Койшибаев	Managing Director for Logistics of NC KTJ JSC Yerlan Koishibayev
Генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Ерлан Абсатов	Director General of the Union of Transporters of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» Erlan Absatov
Председатель Наблюдательных советов АНЭК и КазАПО Илья Сегал	Deputy, Kazakhstan Freight Forwarders Association and Kazakhstan Association of Carriers and Wagon (Container) Operators Ilya Segal
Президент КазАТО Махсат Сактаганов	President, International Road Carriers Union of the Republic of Kazakhstan Mahsat Saktaganov
Председатель Ассоциации предпринимателей морского транспорта Николай Юдин	Chairman, Maritime Transport Entrepreneurs' Association Nikolay Yudin
Шеф-редактор ТОО «TLK Media» Нигматжан Исингарин	Editor-in-Chief, TLK Media LLP Nigmatzhan Issingarin

Генеральный директор ТОО «TLK Media» Жанна Исингарина Главный редактор Даурен Молдахметов Корреспондент Мария Юрьева Дизайн Вера Табашникова Редактура английских текстов Макс Ее Главный консультант SCMi Group LLP Административная группа Ляззат Иманбаева Фото Наталья Андреева	«TLK Media» LLP General Director Zhanna Issingarina Chief editor Dauren Moldakhmetov Reporter Maria Yuryeva Designed by Vera Tabashnikova English proof-reading Max Ee Principal consultant SCMi Group LLP Administration group Lyazzat Imanbayeva Photo Natalya Andreyeva
--	---

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



Журнал перерегистрирован в Министерстве информации и коммуникаций Республики Казахстан. Свидетельство - № KZ40VPY00067209 от 31.03. 2023 г.	The magazine is re-registered in the Ministry of Communication and Information of the Republic of Kazakhstan Certificate № KZ40VPY00067209 dated march 31. 2023
Периодичность выхода: 1 раз в квартал Тираж: 4 000 экз. Мнение Редакции может не совпадать с мнением авторов. Перепечатка материалов возможна только с письменного разрешения редакции. За содержание рекламных публикаций ответственность несет рекламодатель.	Frequency: once in a quarter Run of 4 000 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.
Адрес редакции: Республика Казахстан, 050000, г. Алматы, пр. Нұрсұлтан 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 Астана, ул. Конаева, 6, каб.511 Тел./факс +7 (7172) 60-08-25 E-mail: tek-astana@mail.ru Собственник: ТОО «TLK Media», (город Алматы) Главный редактор: Даурен Молдахметов	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 Konaev street, Office 511, Astana Tel./fax +7 (7172) 60-08-25 E-mail: tek-astana@mail.ru Owner: TLK Media LLP (Almaty) Chief editor: Dauren Moldakhmetov
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	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	ИНФОПОРТАЛ / INFOPORTAL Новости / News
18	ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC Максат Калиакпаров: Мы будем использовать инновации в развитии транспортной отрасли Казахстана / Maksat Kaliakparov: We will use innovations in the development of the transport industry in Kazakhstan / 马克萨特·卡利亚克帕罗夫 (MAKSAT KALIAKPAROV) : 我们将利用创新来发展哈萨克斯坦的运输业
30	АКЦЕНТЫ / ACCENTS Лучшие в своем деле
34	Факторы роста казахстанской авиации / Growth drivers of the Kazakhstani aviation / 哈萨克斯坦航空的增长因素
40	Какие перемены ждут водный транспорт Казахстана? / What changes await waterborne transport in Kazakhstan? / 哈萨克斯坦水运等待什么变化?
46	Отрасль пассажирских автобусных перевозок: остановка без требования
50	Сбалансированное развития системы железнодорожного транспорта: проблемные аспекты и пути решения
56	КНИГА ПРОБЛЕМ / PROBLEM BOOK Состояние дорог и развитие автотранспорта: проблемы и решения
60	ПАРТНЕРЫ / PARTNERS Итоговое собрание: ставка на открытый диалог в отрасли



Максат Калиакпаров: мы будем использовать инновации в развитии транспортной отрасли Казахстана

18

Maksat Kaliakparov: we will use innovations in the development of the transport industry in Kazakhstan

马克萨特·卡利亚克帕罗夫：我们将利用创新来发展哈萨克斯坦的运输业



Отрасль пассажирских автобусных перевозок: остановка без требования

46



Итоговое собрание: ставка на открытый диалог в отрасли

60

СЛОВО РЕДАКТОРА
EDITOR'S COLUMN

Цифровизация транспорта в мире оказала положительное влияние на отрасль, обеспечив повышение ее эффективности, безопасности и экономии затрат. В рамках стоящих перед отечественной отраслью транспорта задач ее цифровая трансформация должна также сыграть значительную роль. Текущему состоянию и перспективам внедрения новых технологий посвящена главная тема очередного номера нашего издания.

Большим ежегодным событием прошедшего квартала стало Итоговое годовое общее собрание (Съезда) Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS». О чем говорили эксперты, какие проблемы и перспективы обсуждали представители казахстанского транспортного рынка читайте в нашей постоянной рубрике «Партнеры».

Наряду с заметными достижениями авиационной отрасли Казахстана, многие вопросы по-прежнему замедляют скорость «взлёта» отечественной авиации. В нашем обзоре мы постараемся обобщить основные производственные показатели отрасли и выводы экспертов. Об этом в нашей статье «Как набрать высоту? Факторы роста казахстанской авиации».

В центре внимания остается и отрасли морского и речного транспорта республики. В планах государства множество важных и перспективных проектов в этих сферах. О них и о многом другом мы расскажем в материале «Укрепляя берега: какие перемены ждут водный транспорт Казахстана?».



The digitalization of transportation worldwide has had a positive impact on the industry, ensuring increased efficiency, safety, and cost savings. Within the challenges facing the domestic transportation sector, its digital transformation is also expected to play a significant role. The main theme of our latest issue is devoted to the current state and prospects of implementing new technologies.

A major event of the past quarter was the Annual General Meeting (Congress) of the Union of Transport Workers of Kazakhstan «KAZLOGISTICS.» Read about the discussions among experts and the problems and prospects discussed by representatives of the Kazakhstani transport market in our regular column «Partners.»

Alongside notable achievements in the aviation industry of Kazakhstan, many issues continue to impede the pace of the domestic aviation's «takeoff.» In our overview, we will attempt to summarize the key production indicators of the industry and the conclusions of experts. Read about this in our article «How to Gain Altitude? Factors of Growth in Kazakhstani Aviation.»

The focus remains on the maritime and river transportation sectors of the Republic. The state has numerous important and promising projects planned in these areas. We will discuss them and much more in the article «Strengthening the Shores: What Changes Await the Water Transport of Kazakhstan?»



Минтранспорта разрабатывает Комплексный план развития морской инфраструктуры до 2030 года

В 2024 году будет проведено дноуглубление акватории порта Курык, а в 2025-м аналогичные работы запланированы в Актау. Об этом на расширенной коллегии Министерства транспорта РК сказал глава ведомства Марат Карабаев.



Также в целях развития отрасли морского транспорта совместно с компаниями «Ляньюньган порт» начнется строительство «контейнерного хаба» в морском порту Актау, что увеличит возможности контейнерных перевозок до 300 тысяч в двадцатифутовом эквиваленте.

В рамках увеличения пропускной способности запланирована модернизация причальной инфраструктуры порта Актау и строительство 3 новых терминалов в Курыке.

Общий объем инвестиций на развитие терминалов Актау и Курык составит порядка \$618 млн. Указанные меры будут учтены в разрабатываемом Комплексном плане развития морской инфраструктуры до 2030 года.

«В рамках развития торгового флота в нынешнем году изучается возможность строительства собственного судостроительного завода на побережье Каспия. В целом имеется потребность в строительстве 10 новых судов, в том числе 3 танкеров, 3 сухогрузов и 4 универсальных паромов», сообщил министр.

В целях полноценного использования потенциала речного транспорта министерством предлагается создание мультимодального транзитного коридора РФ – Казахстан – КНР с использованием трансграничной реки Иртыш. Это позволит соединить соседние государства новым транспортным сообщением. Для решения вопроса с малыми глубинами проводятся консультации с научно-исследовательскими институтами.

Наряду с этим в районе поселка Тугыл предполагается построить речной порт и проложить железную дорогу

до границы с Китаем на участке Тугыл - Майкапчагай протяженностью 99 км.

Ожидаемый объем перевозок по перспективному маршруту составляет 2-2,5 млн тонн. Проект также предусматривает возможность выхода к Северным морям Российской Федерации через Обь-Иртышский бассейн.

Еще одним перспективным проектом является восстановление экспортных перевозок через Урало-Каспийский канал.

«В этом году мы планируем начать дноуглубительные работы на морской части канала, а в последующем приобрести собственный морской земснаряд для поддержания его судоходных параметров. В ближайшие два года мы планируем восстановить судоходные параметры Урало-Каспийского канала. Потенциальный объем перевозок составит 1 млн тонн. Также имеется потенциал возобновления двухсторонних речных перевозок грузов между Атырау и городом Астрахань», отметил М.Карабаев.

The Ministry of Transport is developing a comprehensive plan for the development of marine infrastructure until 2030

In 2024, dredging of the water area of the Kuryk port will be carried out, and in 2025, similar work is planned in Aktau. This was stated by the head of the Department Marat Karabayev at the expanded board of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan.

Also, in order to develop the maritime transport industry, together with the Lianyungang Port companies, the construction of a "container hub" in the Aktau seaport will begin, which will increase the capacity of container transportation to 300 thousand in twenty-foot equivalent unit.

As part of increasing capacity, it is planned to modernize the berth infrastructure of the Aktau port and build 3 new terminals in Kuryk.

The total volume of investments for the development of Aktau and Kuryk terminals will amount to about \$618 million. These measures will be taken into account in the Comprehensive Plan for the Development of Marine Infrastructure until 2030.

"As part of the development of the merchant fleet, the possibility of building its own shipbuilding yard on the Caspian coast is being studied this year. In general, there is a need to

build 10 new watercraft, including 3 tankers, 3 bulk carriers and 4 universal ferries," the minister said.

In order to fully use the potential of river transport, the ministry proposes the creation of a multimodal transit corridor between the Russian Federation - Kazakhstan - the People's Republic of China using the transboundary Irtysh River. This will allow connecting neighboring states with a new transport link. Consultations with research institutes are being held to resolve the issue of shallow depths.

Along with this, it is planned to build a river port in the area of the village of Tugyl and lay a railway to the border with China on the Tugyl - Maikapchagai section with a length of 99 km.

The expected volume of traffic on the prospective route is 2-2.5 million tons. The project also provides for the possibility of access to the Northern Seas of the Russian Federation through the Ob-Irtysh basin.

Another promising project is the restoration of export traffic through the Ural-Caspian Canal.

"This year we plan to start dredging on the offshore part of the canal, and subsequently purchase our own marine dredger to maintain its navigable parameters. In the next two years, we plan to restore the navigable parameters of the Ural-Caspian Canal. The potential volume of transportation will be 1 million tons. There is also a potential for the resumption of bilateral river cargo transportation between Atyrau and Astrakhan city," noted M. Karabayev.

Транспортная разрабатывает комплексный план развития морской инфраструктуры до 2030 года

В 2024 году, будет проведено дноуглубление акватории порта Курык, в 2025 году, планируется аналогичные работы в Актау. Об этом на расширенной коллегии Министерства транспорта РК сказал глава ведомства Марат Карабаев.

Кроме того, для развития морского транспорта совместно с компаниями «Ляньюньган порт» начнется строительство «контейнерного хаба» в морском порту Актау, что увеличит возможности контейнерных перевозок до 300 тысяч в двадцатифутовом эквиваленте.

В рамках увеличения пропускной способности запланирована модернизация причальной инфраструктуры порта Актау и строительство 3 новых терминалов в Курыке.

Общий объем инвестиций на развитие терминалов Актау и Курык составит порядка \$618 млн. Указанные меры будут учтены в разрабатываемом Комплексном плане развития морской инфраструктуры до 2030 года.

«В рамках развития торгового флота в нынешнем году изучается возможность строительства собственного судостроительного завода на побережье Каспия. В целом имеется потребность в строительстве 10 новых судов, в том числе 3 танкеров, 3 сухогрузов и 4 универсальных паромов», сообщил министр.

В целях полноценного использования потенциала речного транспорта министерством предлагается создание мультимодального транзитного коридора РФ – Казахстан – КНР с использованием трансграничной реки Иртыш. Это позволит соединить соседние государства новым транспортным сообщением. Для решения вопроса с малыми глубинами проводятся консультации с научно-исследовательскими институтами.

Наряду с этим в районе поселка Тугыл предполагается построить речной порт и проложить железную дорогу

до границы с Китаем на участке Тугыл - Майкапчагай протяженностью 99 км.

Ожидаемый объем перевозок по перспективному маршруту составляет 2-2,5 млн тонн. Проект также предусматривает возможность выхода к Северным морям Российской Федерации через Обь-Иртышский бассейн.

Еще одним перспективным проектом является восстановление экспортных перевозок через Урало-Каспийский канал.

«В этом году мы планируем начать дноуглубительные работы на морской части канала, а в последующем приобрести собственный морской земснаряд для поддержания его судоходных параметров. В ближайшие два года мы планируем восстановить судоходные параметры Урало-Каспийского канала. Потенциальный объем перевозок составит 1 млн тонн. Также имеется потенциал возобновления двухсторонних речных перевозок грузов между Атырау и городом Астрахань», отметил М.Карабаев.

«В этом году мы планируем начать дноуглубительные работы на морской части канала, а в последующем приобрести собственный морской земснаряд для поддержания его судоходных параметров. В ближайшие два года мы планируем восстановить судоходные параметры Урало-Каспийского канала. Потенциальный объем перевозок составит 1 млн тонн. Также имеется потенциал возобновления двухсторонних речных перевозок грузов между Атырау и городом Астрахань», отметил М.Карабаев.

«В этом году мы планируем начать дноуглубительные работы на морской части канала, а в последующем приобрести собственный морской земснаряд для поддержания его судоходных параметров. В ближайшие два года мы планируем восстановить судоходные параметры Урало-Каспийского канала. Потенциальный объем перевозок составит 1 млн тонн. Также имеется потенциал возобновления двухсторонних речных перевозок грузов между Атырау и городом Астрахань», отметил М.Карабаев.



АО «НК «ҚТЖ» ведет поэтапную работу по обновлению подвижного состава

Одно из стратегических направлений деятельности КТЖ – это обновление парков пассажирских, грузовых вагонов и локомотивов.

Грузовые вагоны

АО «Қазтеміртранс» планомерно обновляет парк грузовых вагонов. В 2023 году было приобретено 242 полувагона. В 2021 году - 1000 вагонов. В январе этого года парк пополнился еще 33 новыми полувагонами. Всего за последнее десятилетие приобретено более чем 25 тыс. вагонов.

Вагоны отвечают всем современным требованиям и обладают необходимыми техническими характеристиками. Грузоподъемность составляет 70 тонн.

До 2025 года будет приобретено около 3 тыс. грузовых вагонов, которые будут использоваться для перевозки социально-значимых грузов (зерно, уголь, строительные грузы и др.).



JSC NC KTZ is conducting phased work on updating the rolling stock

One of the strategic activities of KTZ is the renewal of fleets of passenger, freight cars and locomotives.

Freight cars

Kaztemirtrans JSC is systematically updating the fleet of freight cars. In 2023, 242 low-sided cars were purchased. In 2021 - 1000 cars. In January of this year, the fleet was replenished with 33 new low-sided cars. In total, more than 25 thousand cars have been purchased over the past decade.

The cars meet all modern requirements and have the necessary technical characteristics. The load capacity is 70 tons.

By 2025, about 3 thousand freight cars will be purchased, which will be used to transport socially significant goods (grain, coal, construction goods, etc.).

Locomotives

In 2023, the largest procurement of locomotives was carried out - 112 units, which allowed reducing the wear of the locomotive fleet from 68% in 2020 to 52% in 2023. By 2029, 359 locomotives will be acquired, including 75 mainline diesel locomotives of the ТЭ33АС series, 36 mainline diesel locomotives of the 2ТЭ25КМ series, 130 electric locomotives of the КЗ8А series, 18 shunting diesel locomotives of the ТЭМ11А series, 37 passenger diesel locomotives of the ТЭП33А series, and 63 passenger electric locomotives of the КЗ4АТ series.

Modern locomotives are assembled at factories in Astana city. This is a reliable technique capable of activating the transportation of goods by heavy trains.

As part of the cooperation agreement between KTZ and the CRRC Corporation Limited Chinese corporation, 100 shunting and 100 mainline locomotives will also be acquired.

Локомотивы

В 2023 году произведен крупнейший закуп локомотивов – 112 единиц, что позволило снизить износ локомотивного парка с 68% в 2020 году до 52% в 2023 году. До 2029 года будет приобретено 359 локомотивов, в том числе 75 магистральных тепловозов серии ТЭ33АС, 36 магистральных тепловозов серии 2ТЭ25КМ, 130 электровозов серии КЗ8А, 18 маневровых тепловозов серии ТЭМ11А, 37 пассажирских тепловозов серии ТЭП33А, 63 пассажирских электровоза серии КЗ4АТ.

Современные локомотивы собираются на заводах в г. Астана. Это надежная техника, способная активизировать перевозки грузов тяжеловесными поездами.

В рамках соглашения о сотрудничестве КТЖ с китайской корпорацией «CRRC Corporation Limited» также будет приобретено 100 маневровых и 100 магистральных локомотивов.

«哈萨克斯坦铁路» 国家公司正在进行更新机车车辆的分阶段工作

"哈萨克斯坦铁路"活动的战略方向之一是客运, 货运汽车和机车车队的更新。

货车/货车

«Kaztemirtrans»公司正在系统地更新货车车队。在2023中, 购买了242辆敞车。在2021年为1000货车。今年1月, 车队补充了33新的贡多拉汽车。在过去十年中, 总共购买了超过25千辆货车。

货车符合所有现代要求, 并具有必要的技术特征。载重量为70吨。

到2025年, 将购买约3千辆货车, 用于运输具有社会意义的货物(粮食, 煤炭, 建筑货物等)。

机车

在2023中, 最大的机车购买量-112单位, 这将机车车队的磨损从68的2020%减少到52的2023%。到2029年, 将采购机车359台, 其中TE33AS系列干线机车75台、2TE25KM系列干线机车36台、KZ8A系列电力机车130台、TEM11A系列调车机车18台、TEP33A系列客运机车、KZ4AT系列的63台客运电力机车。

现代机车在阿斯塔纳的工厂组装。这是一种可靠的技术, 能够激活重型火车货物运输。

作为«哈萨克斯坦铁路» 国家公司与中国«CRRC Corporation Limited» 合作协议的一部分, 还将购买100辆调车和100辆干线机车。



Достигнуты стратегические договоренности по увеличению транзита в рамках инициативы «Один Пояс - Один Путь»

29 февраля текущего года в городе Чунцин (КНР) заместитель председателя правления по логистике АО «НК «КТЖ» Ерлан Койшибаев встретился с руководителями портовой логистической зоны муниципалитета г. Чунцин и логистической платформы Yuxinou (Chongqing) Logistics Co., Ltd.

В ходе встречи АО «KTZ Express» и Yuxinou подписали Соглашение об организации и отправке 200 контейнерных поездов через Казахстан, в том числе по Транскаспийскому Международному Транспортному Маршруту (TMTM) с объемом грузов более 20 тысяч ДФЭ.

Уже с начала текущего года Yuxinou и КТЖ организован совместный сервис по ТМТМ из Чунцина в Потти (Грузия) со сроками доставки в среднем до 14 дней.

Напомним, что с начала 2024 года АО «НК «КТЖ» достигнуты до-

говоренности с логистическими платформами Сиань, Цзянсу, Пекин, Чжэнжоу, Чунцин по организации и отправке 3500 транзитных контейнерных поездов по территории Казахстана, что составляет порядка 350 тысяч ДФЭ.

Strategic agreements have been reached regarding the increase in transit within the framework of the «One Belt, One Road» initiative

On February 29 of this year, in Chongqing (China), Deputy Chairman of the Logistics Board of JSC NC KTZ Yerlan Koishibayev met with the heads of the port logistics zone of the municipality of Chongqing and the logistics platform Yuxinou (Chongqing) Logistics Co., Ltd.

During the meeting, KTZ Express JSC and Yuxinou signed an Agreement on the organization and dispatch of 200 container trains through Kazakhstan, including along the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) with a cargo volume of more than 20 thousand TEU.

Since the beginning of this year, Yuxinou and KTZ have organized a joint TITR service from Chongqing to Poti (Georgia) with delivery times of up to 14 days on average.

Recall that since the beginning of 2024, JSC NC KTZ has reached agreements with the logistics platforms of Xi'an, Jiangsu, Beijing, Zhengzhou, Chongqing on the organization and dispatch of 3,500 transit container trains through the territory of Kazakhstan, which is about 350 thousand TEU.



在«一带一路»倡议的框架内, 已经达成了增加过境的战略协议

今年2月29日, 在中国重庆, "哈萨克斯坦铁路" 国家公司物流委员会副主席叶尔兰·括依舍巴耶夫会见了重庆市港口物流区和重庆物流平台Yuxinou (Chongqing) Logistics Co., Ltd. 的负责人。

会议期间, KTZ Express 股份公司JSC和Yuxinou公司签署了关于组织和派遣200集装箱列车通过哈萨克斯坦的协议, 包括沿着跨里海国际运输路线(跨里海运线), 货物量超过20千TEU。

自今年年初以来, Yuxinou和«哈萨克斯坦铁路»联合举办了从重庆到波蒂(格鲁吉亚)的跨里海运线服务, 平均交货时间可达14天。

回想一下, 自2024年开始以来, «哈萨克斯坦铁路» 国家公司已与西安, 江苏, 北京, 郑州, 重庆的物流平台达成协议, 组织和调度通过哈萨克斯坦境内的3,500过境集装箱列车, 约为350千TEU。

В 2025 году парк казахстанских авиакомпаний пополнится 25 пассажирскими самолетами

Также в текущем году запланировано завершение строительства новых пассажирских терминалов аэропортов Шымкента, Кызылорды и Алматы.

На расширенном заседании коллегии Министерства транспорта РК глава ведомства Марат Карабаев озвучил основные задачи развития отечественной авиации, запланированные на 2025 год.

По словам министра, ведомством продолжается работа по модернизации инфраструктуры аэропортов. В этом году запланировано завершение строительства новых пассажирских терминалов аэропортов Шымкента, Кызылорды и Алматы. В результате, пропускная способность аэропорта Алматы увеличится в 5 раз (до 14 млн пассажиров), Кызылорды - в 6 раз (до 2 млн) и Шымкента - в 7 раз (до 6 млн).

Инвестор из ОАЭ приступит к ремонту взлетно-посадочной полосы столичного аэропорта за счет собственных средств, что является одной из первоочередных задач, поставленных перед новой управляющей компанией.

Также по поручению Главы государства начнутся работы по реконструкции ВПП аэропорта города Павлодара и перрона и рулежной полосы аэропорта города Балхаш.

Для создания мультимодальных центров в аэропортах страны проводится комплексная работа по привлечению частных инвесторов.

До конца 2025 года планируется увеличить парк воздушных судов на 25 единиц.

Для решения вопроса дефицита авиатоплива будет увеличено количество импортируемого авиатоплива, в том числе марки JET A-1. С этой целью топливозаправочный комплекс аэропорта Алматы после модернизации - с июня 2024 года - переходит на использование данного вида авиатоплива.

Остальные аэропорты будут переходить на использование этой марки топлива последовательно, с учетом своих возможностей и потребностей.

Для исключения посреднических структур, влияющих на конечную стоимость авиатоплива, министерством прорабатывается вопрос прямых закупок у НПЗ.

«В целом, все поручения Главы государства и задачи, стоящие перед отраслью, будут выполнены своевременно, в том числе меры по обеспечению авиатопливом, созданию мультимодальных хабов, повышению доступности авиaperевозок и пополнению парка воздушных судов. В результате в ближайшие 6 лет увеличим в 2 раза количество перевезенных пассажиров и в 7 раз - объем обработанного груза», сказал руководитель МТ РК.

In 2025, the fleet of Kazakhstani airlines will be replenished with 25 passenger aircraft

It is also planned to complete the construction of new passenger terminals at Shymkent, Kyzylorda and Almaty airports this year.



At an expanded meeting of the Board of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, Head of the Department Marat Karabayev announced the main tasks for the development of domestic aviation planned for 2025.

According to the minister, the department continues to work on the modernization of airport infrastructure. This year, it is planned to complete the construction of new passenger terminals at Shymkent, Kyzylorda and Almaty airports. As a result, the capacity of Almaty airport will increase 5 times (up to 14 million passengers), Kyzylorda - 6 times (up to 2 million) and Shymkent - 7 times (up to 6 million).

An investor from the UAE will commence the repair of the runway at the capital airport using their own funds, which is one of the top priorities set by the new management company.

Also, on behalf of the Head of State, work will begin on the reconstruction of the runway of the Pavlodar airport and the apron and taxiway of the Balkhash airport.

To create multimodal centers at the country's airports, comprehensive work is being carried out to attract private investors.

By the end of 2025, it is planned to increase the fleet of aircraft by 25 units.

To solve the issue of jet fuel shortage, the amount of imported jet fuel, including JET A-1 brand, will be increased. For this purpose, the fueling complex of Almaty

Airport, after modernization, will switch to using this type of aviation fuel starting from June 2024.

The remaining airports will switch to using this grade of fuel step-by-step, taking into account their capabilities and needs.

In order to exclude intermediary structures that affect the final cost of jet fuel, the Ministry is working on the issue of direct purchases from refineries.

"In general, all the instructions of the Head of State and the tasks facing the industry will be fulfilled up to time, including measures to provide aviation fuel, create multimodal hubs, increase the availability of air transportation and replenish the fleet of aircraft. As a result, in the next 6 years, we will double the number of passengers transported and increase the volume of processed cargo by 7 times," said the head of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan.

В 2025-м, Казахстанская авиационная компания пополнит парк 25 пассажирскими самолетами

В этом году планируется завершение строительства новых пассажирских терминалов аэропортов Шымкента, Кызылорды и Алматы.

В результате, пропускная способность аэропорта Алматы увеличится в 5 раз (до 14 млн пассажиров), Кызылорды - в 6 раз (до 2 млн) и Шымкента - в 7 раз (до 6 млн).

Инвестор из ОАЭ приступит к ремонту взлетно-посадочной полосы столичного аэропорта за счет собственных средств, что является одной из первоочередных задач, поставленных перед новой управляющей компанией.

Казахстан предлагает партнерам переход на электронные ИБР при осуществлении международных автоперевозок

Председатель Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Минтранспорта РК принял участие во встрече глав делегаций Специальной программы для экономик Центральной Азии (СПЕКА) в рамках 86-сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в городе Женева.

В ходе мероприятия обсуждены вопросы внедрения цифровых инструментов в перевозочном процессе, ход реализации мероприятий, предусмотренных Дорожной картой по цифровизации коридора СПЕКА, а также проект Стратегии КВТ по сокращению парниковых газов в внутреннем транспорте.

В рамках встречи глав делегаций со стороны Казахстана предложено рассмотреть вопрос по переходу на электронный формат бланков разре-

шений при международных автомобильных перевозках грузов.

Также председатель КАТТК Алтай Али провел ряд двусторонних встреч с исполнительным секретарем ЕЭК ООН - заместителем генсека ООН Татьяной Молчан, генеральным секретарем IRU Умберто де Претто и делегацией Польши, в ходе которых были обсуждены актуальные вопросы транс-континентальных автомобильных перевозок и развития транспортной отрасли Республики Казахстан.

Министерством будет продолжена работа по реализации мер, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, содействию цифровизации Транскаспийского коридора и внедрению цифровизации процесса перевозок грузов (переход на электронные цифровые сопровождающие документы (e-CMR, e-TIR) и осуществление контрольных процедур).

Kazakhstan is proposing to its partners to transition to IRT (electronic International Road Transport) permits for international road transportation

The Chairman of the Committee on Road Transport and Transport Control of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan took part in the meeting of the heads of delegations of the Special Program for the Economies of Central Asia (SPECA) within the framework of the 86th session of the UNECE Inland Transport Committee in Geneva.

During the event, discussions took place on the implementation of digital tools in the transportation process, the progress of activities outlined in the Roadmap for the Digitalization of the SPECA Corridor, as well as the project of the SPECA Transport Strategy aimed at reducing greenhouse gas emissions in inland transportation.

During the meeting of the heads of delegations, Kazakhstan proposed to consider the issue of switching to the electronic format of permit forms for international road transport of goods.

Additionally, Altai Ali, the Chairman of the Committee of Automobile Transport and Transport Control of Kazakhstan, held a series of bilateral meetings with the Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) - Deputy Secretary-General of the United Nations, Tatiana Molchan, the Secretary-General of the International Road Transport Union (IRU), Umberto de Pretto, and a delegation from Poland. During these meetings, they discussed current issues related to transcontinental road transportation and the development of the transportation industry in the Republic of Kazakhstan.

The Ministry will continue to work on the implementation of measures aimed at reducing the negative impact of trans-

port on the environment, promoting the digitalization of the Trans-Caspian corridor and the introduction of digitalization of the cargo transportation process (transition to electronic digital accompanying documents (e-CMR, e-TIR) and implementation of control procedures).



哈萨克斯坦为合作伙伴提供转换到国际公路运输实施电子外国许可证表格

哈萨克斯坦共和国运输部公路运输和运输管制委员会主席参加了在日内瓦举行的欧洲经委会内陆运输委员会第86届会议框架内举行的中亚经济体特别方案代表团团长会议。

在活动期间，讨论了在运输过程中引入数字工具的问题，中亚经济体特别计划走廊数字化路线图规定的措施的实施，以及国内运输委员会减少国内运输温室气体的战略草案。

在代表团团长会议期间，哈萨克斯坦提议审议国际公路货物运输许可证表格电子格式的问题。

此外，阿勒泰阿里主席还与欧洲经委会执行秘书-联合国副秘书长塔季扬娜·莫尔尚、IRU Umberto de Pretto秘书长和波兰代表团举行了多次双边会议，讨论了横贯大陆公路运输和哈萨克斯坦共和国运输业发展的专题问题。

该部将继续努力执行旨在减少运输对环境的负面影响的措施，促进跨里海走廊的数字化和货物运输过程的数字化（转换到电子数字随附文件（e-CMR, e-TIR）和实施控制程序）。



В текущем году ожидается сдача в эксплуатацию 2 091 км новых и обновленных автодорог республиканского значения

Об этом на расширенном заседании коллегии Минтранспорта сообщил вице-министр Сатжан Абдалиев.

В 2024 году продолжатся ремонт, строительство и реконструкция 5,3 тыс. км дорог республиканской сети (строительство и реконструкция – 3,1 тыс. км, ремонт – 2,2 тыс. км). В итоге доля республиканских дорог в хорошем и удовлетворительном состоянии вырастет до 93%.

«В соответствии с поручением Президента основные усилия будут направлены на завершение реконструкции основных коридоров «Астана – Балхаш – Алматы», «Талдыкорган – Усть-Каменогорск», «Актобе – Кандыагаш» и «Атырау – Астрахань». В целом планируется сдача в эксплуатацию 2 091 км дорог и открытие движения 419 км», - сказал замминистра.

Для дальнейшего развития транспортно-транзитного потенциала и модернизации транспортной инфраструктуры с 2024 по 2030 годы планируется начать поэтапную реализацию новых проектов общей протяженностью 4,7 тыс. км.

На первом этапе в 2024 году предусмотрено начало работ на проектах «Кызылорда-Жезказган» (участок по Улытауской области), «Актобе-Кызылорда» (участки «Актобе-Улгайсын», «Кызылор-



да-Саксаульский»), «Караганда-Жезказган» и «Обход г.Сарыагаш».

На втором этапе - 2024-2026 годы - СМР начнутся на дорогах «Атырау-Доссор», «Астана-Костанай-гр. РФ», «Атырау-Уральск» («Атырау-Индер», «Уральск-Чапаево») и «Обход г.Туркестан».

Третий этап предусматривает модернизацию оставшихся проектов общей протяженностью 1 434 км после 2026 года.

По отдельным проектам с меньшей интенсивностью движения, учитывая дефицит финансирования, предлагается проведение ремонта с усилением конструкции и возможно-

стью уширения до 4-х полос движения. Это дороги «Павлодар-Успенка» и «Семей-Барнаул».

«Кроме этого необходимо привести в нормативное состояние существующие дороги, где ремонтные работы не проводились с момента их строительства. Для этого впервые будут привлечены средства ЕАБР на проведение масштабной программы по среднему ремонту с усилением конструкции на протяженности 5 тыс. км», отметил С.Абдалиев.

По его словам, планируемые работы по среднему ремонту не требуют разработки ПСД, что положительно сказывается на сроках их реализации.

This year, 2,091 km of new and updated highways of national importance are expected to be put into operation

It is also planned to complete the construction of new passenger terminals at Shymkent, Kyzylorda and Almaty airports this year.

At an expanded meeting of the Board of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, Head of the Department Marat Karabayev announced the main tasks for the development of domestic aviation planned for 2025.

According to the minister, the department continues to work

on the modernization of airport infrastructure. This year, it is planned to complete the construction of new passenger terminals at Shymkent, Kyzylorda and Almaty airports. As a result, the capacity of Almaty airport will increase 5 times (up to 14 million passengers), Kyzylorda - 6 times (up to 2 million) and Shymkent - 7 times (up to 6 million).

An investor from the UAE will commence the repair of the runway at the capital airport using their own funds, which is one of the top priorities set by the new management company.

Also, on behalf of the Head of State, work will begin on the reconstruction of the runway of the Pavlodar airport and the apron and taxiway of the Balkhash airport.

To create multimodal centers at the country's airports, comprehensive work is being carried out to attract private investors.

By the end of 2025, it is planned to increase the fleet of aircraft by 25 units.

To solve the issue of jet fuel shortage, the amount of imported jet fuel, including JET A-1 brand, will be increased. For this purpose, the fueling complex of Almaty

今年，预计将有2091公里的新建和更新的具有国家重要性的高速公路投入运营

副部长萨特站●阿布拉利耶夫在交通部董事会扩大会议上宣布了该内容。

在2024中，共和国路网的5.3千公里道路的修复，建设和重建将继续（建设和重建 - 3.1千公里，修复 - 2.2千公里）。因此，在良好和令人满意的条件下，共和国道路的份额将增长到93%。

«根据总统的指示，主要努力将针对完成»阿斯塔纳 - 巴尔喀什 - 阿拉木图«，»塔尔德库尔干 - 乌斯季卡缅诺戈尔斯克«，»阿克托别 - 坎德阿各持«和»阿特劳 - 阿斯特拉罕«的主要走廊的重建。一般来说，计划委托2,091公里的道路和开放419公里的交通，»副部长说。

为了进一步开发运输和过境潜力并使运输基础设施现代化，计划从2024年到2030年开始分阶段实施总长度为4.7千公里的新项目。

在第一阶段，在2024，计划开始»克孜勒奥尔达 - 杰兹卡兹甘«（乌璐套州区的部分），»阿克托别 - 克孜勒奥尔达«（»阿克托别 - 吴里埃森«，»克孜勒奥尔达 - 萨克萨吴勒«部分），»卡拉干达 - 杰兹卡兹甘«和»萨利阿拉各持的绕行道路«项目的工作。

在第二阶段-2024-2026- 施工安装工作将在»阿特劳 - 多斯索尔«开始，»阿斯塔纳-科斯塔奈-俄罗斯边境«，»阿特劳 - 乌拉尔«（»阿特劳 - 银德尔«，»乌拉尔斯克 - 恰巴耶沃«）和»突厥斯坦绕行道路«开始。

第三阶段规定了2026年后总长度为1,434公里的其余项目的现代化。

对于交通强度较低的个别项目，由于缺乏资金，建议进行结构加固和扩大到4车道的可能性的维修。这些是»巴甫洛达尔-吴斯兹克«和»塞米-巴尔瑙尔«道路。

«此外，有必要使现有的道路进入一个标准的条件，其中维修工作，因为他们的建设没有进行。为此，欧亚开发银行资金将首次筹集，用于进行中型维修的大型计划，结构加固长度超过5千公里，»阿布拉利耶夫指出。

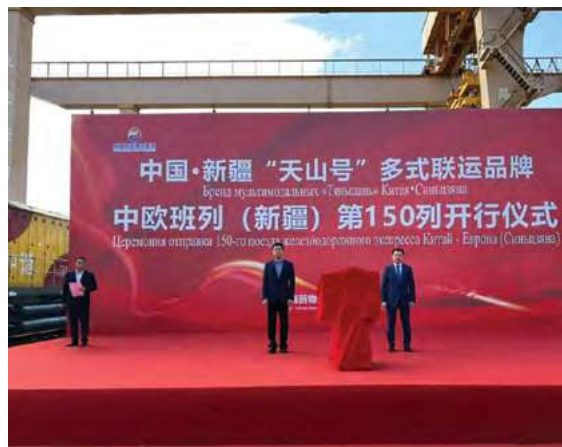
据他介绍，中等修理的计划工作不需要拟定设计预算文件，这对其实实施的时间有积极的影响。

За 10 лет Китай отправил в Европу 85 тыс. контейнерных поездов, из них 80% прошли через Казахстан

Находясь с рабочим визитом в КНР министр транспорта РК ознакомился с транспортно-логистической инфраструктурой Синьцзян-уйгурского автономного района.

Казахстанская делегация во главе с министром транспорта РК Маратом Карабаевым посетила ряд объектов транспортной инфраструктуры города Урумчи, в т.ч. Международный сухой порт, Центр экспресс доставки (Jitu Express), Железнодорожный экспресс хаб «Китай-Европа» и офис Синьцзянской торгово-логистической корпорации.

Кроме того, глава Минтранса Казахстана принял участие в церемонии отправки юбилейного 150 контейнерного поезда «Тяньшань» по маршруту «КНР-ЕС».



На церемонии было отмечено, что за 10 лет образования инициативы «Один пояс – один путь» (с 2013 года) из Китая отправлено порядка 85 тыс. контейнерных поездов в западном направлении, из них 80% прошли через Казахстан.

В ходе посещения вышеуказанных объектов сторонами были согласованы планы организации совместных инвестиционных проектов, нацеленных на стимулирование и улучшение инфраструктуры логистики.

10多年来，中国向欧洲发送了85千辆集装箱列车，其中80%通过哈萨克斯坦

哈萨克斯坦共和国交通部长在对华进行工作访问时，了解了新疆维吾尔自治区的运输和物流基础设施。

哈萨克斯坦共和国交通部长马拉特●卡拉巴耶夫率领的哈萨克斯坦代表团访问了乌鲁木齐的一些交通基础设施，包括国际干港、快递中心（Jitu Express）、中欧铁路快递枢纽和新疆贸易物流总公司办公室。

此外，哈萨克斯坦交通运输部负责人参加了在»中欧«路线上发送第150周年纪念装箱列车»天山«的仪式。

仪式上注意到，在»一带一路«倡议形成的10年中（自2013年以来），大约有85千辆集装箱列车从中国向西方向发送，其中80%通过哈萨克斯坦。

在访问上述设施期间，双方商定了组织旨在刺激和改善物流基础设施的联合投资项目计划。

据他介绍，中等修理的计划工作不需要拟定设计预算文件，这对其实实施的时间有积极的影响。

Over 10 years, China has sent 85 thousand container trains to Europe, of which 80% passed through Kazakhstan

While on a working visit to China, the Minister of Transport of the Republic of Kazakhstan got acquainted with the transport and logistics infrastructure of the Xinjiang Uygur Autonomous Region.

A Kazakhstani delegation led by Minister of Transport Marat Karabayev visited several transportation infrastructure facilities in the city of Urumqi, including the International Dry Port, Jitu Express Delivery Center, China-Europe Railway Express Hub, and the office of the Xinjiang Trade and Logistics Corporation.

In addition, the head of the Ministry of Transport of Kazakhstan took part in the ceremony of sending the jubilee 150 container train "Tianshan" on the route "China-EU".

It was noted at the ceremony that over the 10 years of the formation of the "One Belt, One Road" initiative (since 2013) About 85 thousand container trains were sent from China in the western direction, of which 80% passed through Kazakhstan.

During the visit to the above-mentioned facilities, the parties agreed on plans for the organization of joint investment projects aimed at stimulating and improving logistics infrastructure.

Международный аэропорт Астана получил международный сертификат аудита ISAGO

АО «Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев» успешно прошел первый международный аудит по безопасности наземного обслуживания (ISAGO). Благодаря этому аэропорт столицы стал единственным в Казахстане аэропортом, имеющим сертификат ISAGO.

Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев успешно прошел свой первый аудит по безопасности наземного обслуживания (ISAGO)

Аудиторы международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) провели проверку процедур наземного обслуживания в аэропорту, выданный ассоциацией

сертификат свидетельствует тому, что аэропорт соответствует всемирно признанным стандартам безопасности, наземного обслуживания и рекомендованной международной практики.

Аэропорт таким образом показал высокое качества обслуживания авиакомпании и пассажиров

что подтверждается успешной сдачей всех 6 возможных разделов аудита, это: ORM (организация и управление); LOD (контроль загрузки); PAB (обслуживание пассажиров и багажа); HDL (обслуживание ВС на земле); AGM (наземное движение ВС) и CGM (обслуживание груза и почты).

Требования аудита состояли из 277 пунктов, с которыми аэропорт справился на «отлично».

В данном аудите принимали участие – отдел контроля качества, подразделение сервисного обслуживания воздушного судна, служба организации перевозок, подразделе-

ние наземного транспорта, подразделение перронных грузчиков, инспекция безопасности полетов, служба авиационной безопасности, служба противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов, учебный центр и другие.

Преимуществом наличия сертификата о прохождении аудита ISAGO является подтверждение высокого уровня безопасного наземного обслуживания, предупреждение несчастных случаев, обеспечение качества обслуживания, а также привлечение авиакомпаний.

Astana International Airport has received the international ISAGO Audit Certificate

Nursultan Nazarbayev International Airport JSC has successfully passed its first international audit for Ground Operations Safety (ISAGO). Due to this, the airport of the capital has become the only airport in Kazakhstan with an ISAGO certificate.

Nursultan Nazarbayev International Airport has successfully passed its first Ground Handling Safety Audit (ISAGO).

The auditors of the International Air Transport Association (IATA) conducted an audit of ground handling procedures at the airport, the certificate issued by the association indicates that the airport complies with internationally recognized safety standards, ground handling and recommended international practices.

Thus, the airport showed high quality of service to the airline and passengers, which is confirmed by the successful completion of all 6 possible audit sections, these are: ORM (organization and management); LOD (load control); PAB (passenger and baggage service); HDL (aircraft maintenance on the ground); AGM (aircraft ground traffic) and CGM (cargo and mail service). The audit requirements consisted of 277 items, which the airport coped with "perfect".

The Quality control department, the aircraft maintenance department, the transportation organization service, the ground transport division, the apron loaders division, the flight safety inspection, the aviation security service, the fire and rescue flight support service, the training center and others took part in this audit.

The advantage of having an ISAGO audit certificate is to confirm a high level of safe ground handling, accident prevention, service quality assurance, as well as the involvement of airlines.



阿斯塔纳国际机场获得国际ISAGO审计证书

"努尔苏丹纳扎尔巴耶夫国际机场" 成功通过了第一次国际地勤安全审计 (ISAGO)。由于这一点, 首都机场已成为哈萨克斯坦唯一拥有ISAGO证书的机场。

努尔苏丹●纳扎尔巴耶夫国际机场成功通过首次地勤安全审核 (ISAGO)。

国际航空运输协会 (IATA) 的审计师对机场的地勤程序进行了审计, 该协会颁发的证书表明机场符合国际公认的安全标准, 地勤和建议的国际惯例。

因此, 机场向航空公司和乘客展示了高质量的服务, 所有6可能的审计部分都成功完成了这一点, 这些部分是: ORM (组织和管理); LOD (负载控制); PAB (乘客和行李服务); HDL (地面飞机维护); AGM (飞机地面交通) 和CGM (货物和邮件服务)。审计要求包括277个项目, 机场«完美地»应对了这些项目。

质量控制部、飞机维修部、运输组织处、地面运输司、停机坪装载机司、飞行安全检查、航空保安处、消防及救援飞行支援处、训练中心等参加了本次审核。

拥有ISAGO审计证书的好处是确认高水平的安全地勤, 事故预防, 服务质量保证以及航空公司的参与。

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

3-4-5
АПРЕЛЯ
2024



UZTECH
TRANS
EXPO #15

СПЕЦТЕХНИКА
ТРАНСПОРТ
АВТОИНДУСТРИЯ
ЛОГИСТИКА

f InternationalExpoGroup

IEGuz

IEG_uz

www.ieg.uz



(+998 71) 238-59-59

УЗЭКСПОЦЕНТР

INTERNATIONAL
EXPO GROUP

На пути к широким перспективам и потенциальным возможностям сотрудничества

4-6 июня 2024 года в Азербайджане состоится важное для региона событие – 21-я Каспийская Международная Выставка «Транспорт, Транзит и Логистика» Translogistica Caspian. Мероприятие, совпадающее с Бакинской Энергетической Недели, пройдет в Баку Экспо Центре.

Расположенный в стратегическом положении на пересечении Европы и Азии, Азербайджан является значимым транспортным узлом. На протяжении веков страна играла роль моста, соединяющего многие важные транспортно-логистические маршруты. Традиционная выставка «TransLogistica Caspian» уже много лет фокусируется на основных направлениях транспортно-логистического сектора и еще раз подчеркивает существенную роль страны как транспортного узла.

Помимо Азербайджана, свое участие в трехдневной выставке, которая пройдет в июне, уже подтвердили компании из Германии, Казахстана, Латвии, Объединенных Арабских Эмиратов, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Турции, Украины и Швейцарии. С ростом интереса к успешно организованной выставке в 2023 году, в число стран-участниц в этом году вошли Германия, Латвия и Соединенные Штаты Америки.

Выставка «TransLogistica Caspian» — это эффективная платформа, объединяющая многие направления транспортной сферы. Традиционно в этом году на мероприятии также будут обсуждаться основные направления транспортных отраслей, таких как авиация, железнодорожная инфраструктура, морская отрасль, коммерческий транспорт и транспортно-логистические услуги. Кроме того, выставка охватит ряд таких новых направлений, как оптимизация логистических процессов, разработка программного обеспечения для среднего и крупного бизнеса и внедрение IT-решений, а также разработка программного обеспечения для автоматизации процессов управления цепями поставок, что, безусловно, открывают путь к новым и полезным дискуссиям.

Одним из ярких моментов выставки этого года является участие в мероприятии государственных структур наряду с коммерческими компаниями. Выставка предоставляет возможность встретиться с руководителями и экспертами, представляющими государственные транспортные структуры, как Азербайджана, так и стран региона. Кроме того, продемонстрировать новейшие образцы транспортных технологий, ознакомиться с перспективными государственными инфраструктурными проектами, заключить новые коллаборации, познакомиться с деятельностью новых компаний, получить доступ к потенциальным клиентам, а также предлагает множество других уникальных возможностей.

«TransLogistica Caspian» поддерживается Агентством Развития малого и среднего Бизнеса Азербайджанской Республики (KOBİA), Агентством поощрения экспорта и инвестиций Азербайджанской Республики (AZPROMO), Национальной Конфедерацией Организаций Предпринимателей (Работодателей) Азербайджанской Республики (ASK) и Постоянного секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА.

В 2024 году также, как и в прошлом году, выставка активно поддерживается Ассоциацией Организаторов Выставок Азербайджана (ASTA). Организация, отметившая в 2024 году 1 год своей деятельности, уже насчитывает более 40 членов. Компании, входящие в ассоциацию, имеют более чем двадцатилетний опыт проведения крупных международных мероприятий. ASTA активно сотрудничает с государственными учреждениями, бизнес-сектором и общественными организациями для обеспечения высокого уровня организации мероприятий в рамках конгрессно-выставочной деятельности, проводимой в Азербайджане.

Организатором мероприятия выступает компания «Caspian Event Organisers».
Всю подробную информацию о выставке «TransLogistica Caspian» можно получить на сайте <https://transLogistica.az> и в социальных сетях.



В рамках выставки будет организована продуктивная деловая программа, пройдут встречи формата «B2B» и «B2G», различные тематические мероприятия и дискуссии с участием местных и зарубежных компаний. Планируется проведение панельных дискуссий на темы «Страхование международных грузов при перевозке», «Роль железнодорожного транспорта в развитии логистических центров», «Таможенное оформление грузов», «Прозрачность грузоперевозок в рамках транспортной логистики», «Образование в области логистики» и др.

Ряд ключевых аспектов, определяющих роль Азербайджана как транспортного узла, повышают актуальность выставки. Так как, Азербайджан расположен на пересечении Кавказских гор и Каспийского моря и является важным центром транспортных маршрутов между Европой и Азией. Также являясь основной частью Транскаспийского международного транспортного коридора, страна обеспечивает перевозку товаров между Китаем и Европой через Каспийское море. Республика развивает железнодорожную инфраструктуру, в том числе автомагистрали, соединяющие ее с соседними странами, обеспечивает эффективный транзит грузов. Азербайджан имеет развитые порты на Каспии, которые позволяют ему обслуживать морские пути и обеспечивать транзит между регионами. В то же время страна активно инвестирует в проекты развития транспортной инфраструктуры, такие как строительство новых дорог, расширение портов и усовершенствование железнодорожной системы. Самое главное, Азербайджан имеет развитую инфраструктуру для транзита энергии благодаря своим энергетическим ресурсам, таким как нефть и газ. В связи с этим организация выставки «TransLogistica Caspian» параллельно с Бакинской Энергетической Недели открывает компаниям-участникам путь к широким перспективам и потенциальным возможностям сотрудничества.

21-я Каспийская Международная ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



Организаторы:



Тел : +994 12 404 10 00
: +994 55 224 10 00
E-mail : transport@ceo.az

TransLogistica
CASPIAN

4 | 5 | 6 ИЮНЯ 2024

БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР / БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

[f TransLogisticaCaspian](https://www.facebook.com/TransLogisticaCaspian)

[trans_logistica_caspian](https://www.instagram.com/trans_logistica_caspian)

#TransLogistica

www.translogistica.az

МАКСАТ КАЛИАКПАРОВ:

Мы будем использовать инновации в развитии транспортной отрасли Казахстана



MAKSAT KALIAKPAROV:

We will use innovations in the development of the transport industry in Kazakhstan

<18

Транспортно-логистическая отрасль играет особую роль в казахстанской экономике и привлечении транзитных грузопотоков через территорию республики. В целях дальнейшего сохранения лидерства нашей страны в Центральном-Азиатском и Прикаспийском регионе сегодня в республике реализуется ряд масштабных мер, направленных на становление Казахстана транспортно-транзитным хабом, объявленное одной из стратегических задач государства. Немаловажную роль в этом должна сыграть цифровая трансформация транспортной отрасли Казахстана. О реализации государственных мер в этом направлении мы поговорили с вице-министром транспорта Республики Казахстан Максатом КАЛИАКПАРОВЫМ.

■ Максат Кайржанович, в стране продолжается работа по созданию национальной интеллектуальной транспортной системы. Расскажите, пожалуйста, о проводимой министерством работе в этом направлении сегодня? И каких результатов уже удалось добиться?

– Да вы правы, Министерство движется в направлении создания интеллектуальной транспортной системы (ИТС). Ожидается,

The transport and logistics industry plays a special role in the Kazakhstan economy and attracting transit cargo flows through the territory of the Republic. In order to further preserve our country's leadership in the Central Asian and Caspian region, a number of large-scale measures are being implemented in the Republic today aimed at establishing Kazakhstan as a transport and transit hub. This industry is now declared as one of the strategic tasks of the state. The digital transformation of Kazakhstan's transport industry should play an important role in this. We've discussed the implementation of government measures in this direction with Vice Minister of Transport of the Republic of Kazakhstan, Maksat KALIAKPAROV.

■ Maksat Kairzhanovich, the country is developing the creation of a national intelligent transport system. Please tell us about the work carried out by the Ministry in this direction?

And what results have been achieved so far?

– Yes, you are right, the Ministry is moving towards the creation of an intelligent transport system (ITS). It is expected that the existing information systems,

что существующие информационные системы, аппаратно-программные комплексы и планируемые к внедрению цифровые проекты будут взаимосвязаны в одной аналитической системе.

Обработка больших данных, аналитика и мониторинг в ИТС, в том числе с применением искусственного интеллекта, позволит нам принимать качественные управленческие решения, повысит безопасность при дорожном движении, а также даст толчок в переходе на автоматизированный транспортный контроль.

На сегодня нами совместно с заинтересованными госорганами разрабатывается подробная техническая документация на создание системы. При этом мы рассматриваем каждый аспект транспортной отрасли, учитывая при этом результаты проводимого реинжиниринга функций и цифровой трансформации сферы транспорта. Планируем в текущем году утвердить необходимые документы и начать фактическую реализацию ИТС.

■ Внедрение цифровых решений для взаимного обмена информацией между всеми участниками перевозочного процесса, включая контрольно-надзорные органы в сфере различных видов транспорта является одним из актуальных вопросов в отрасли и к тому же влияет на привлекательность Казахстана в качестве транзитного хаба. И здесь хотелось бы остановиться на тех мерах, которые принимаются сегодня минтрансом по переходу на оформление и обмен перевозочными документами по безбумажной технологии в сфере различных видах транспорта как во внутриреспубликанском, так и в международном сообщении. И как эта работа выстраивается с учетом активного развития мультимодальных перевозок – на стыке различных видов транспорта?

– Переход на электронные транспортные документы – это одна из основных цифровых задач министерства.

На сегодня в каждой сфере транспорта существуют свои системы, соответствующие данной цели. К примеру:

- «Единая система управления транспортными документами» в автотранспорте;
- система «E-Freight» в грузовых авиаперевозках;
- система управления движением судов в морском транспорте;
- «Автоматизированная система управления «Договорная и коммерческая работа» в железнодорожных перевозках.

hardware and software and digital projects planned for implementation will be interconnected in one analytical system.

Processing big data, analytics, and monitoring in ITS, including the use of artificial intelligence, will enable us to make quality managerial decisions, enhance road traffic safety, and propel the transition to automated transport control.

Today, together with interested government agencies, we are developing detailed technical documentation for the creation of the system. At the same time, we consider every aspect of the transport industry, taking into account the results of the ongoing reengineering of functions and the digital transformation of the transport sector. We plan to approve the necessary documents this year and commence the actual implementation of ITS.

■ The introduction of digital solutions for the mutual exchange of information between all participants in the transportation process, including control and supervisory authorities in the field of various modes of transport is one of the topical issues in

the industry and also affects the attractiveness of Kazakhstan as a transit hub. And here I would like to focus on the measures that are being taken today by the Ministry of Transport to switch to the registration and exchange of transportation documents using paperless technology in the field of various types of transport both in domestic and international traffic. This work is being structured to accommodate the active development of multimodal transportation, at the intersection of various modes of transport.

– The transition to electronic transport documents is one of the main digital tasks of the Ministry.

Today, each transport sector has its own systems that meet this goal. For example:

- «Unified transport document management system» in motor transport;
- «E-Freight» system in air cargo transportation;
- ship traffic management system in maritime transport;
- «Automated management system «Contractual and commercial work» in railway transportation. This year, we are switching to the exchange

>19

В текущем году, мы переходим на обмен и выдачу электронных иностранных бланков разрешений в автомобильных международных грузовых перевозках с Республикой Узбекистан. В дальнейшем планируем масштабировать подобный опыт и с другими странами, уже имеется устная договоренность с Китаем и Турцией.

Касаемо мультимодальных перевозок, мы подробно изучаем международный опыт. Уже начато тесное сотрудничество с Сингапуром и Объединенными Арабскими Эмиратами.

Понимая всю важность мультимодальных перевозок, мы поставили перед собой задачу по их оптимизации для обеспечения «бесшовных» транзитных грузоперевозок путём внедрения единой цифровой платформы.

Говоря об единой цифровой платформе стоит отметить и так называемый «зеленый коридор» для транзитных грузов, о котором говорят не первый год и, который планирует реализовать на основе данной платформы. Как выстраивается эта работа внутри Казахстана, а также со странами партнерами, а главное, будет ли обеспечиваться безопасность и сохранение цифрового суверенитета государства?

– Как я упомянул ранее, мы сотрудничаем с Сингапуром, а именно с сингапурской компанией PSA, который является ведущим мировым портовым оператором. В конце прошлого года совместно с

and issuance of electronic foreign permit forms in international road freight transport with the Republic of Uzbekistan. In the future, we plan to scale up similar experience with other countries, and there is already a verbal agreement with China and Türkiye.

Regarding multimodal transportation, we are thoroughly studying international experience. Close cooperation has already begun with Singapore and the United Arab Emirates.

Understanding the importance of multimodal transportation, we have set ourselves the task of optimizing them to ensure «seamless» transit freight transportation by implementing a unified digital platform.

Speaking of a single digital platform, it is worth noting the so-called «green corridor» for transit cargo, which has been discussed for several years and which is planned to be implemented on the basis of this platform. How is this work organized within Kazakhstan, as well as with partner countries, and most importantly, will security and the preservation of the state's digital sovereignty be ensured?

– As I mentioned earlier, we cooperate with Singapore, namely with the Singapore PSA company, which is the world's leading port operator. At the end

министерствами финансов, сельского хозяйства, цифрового развития республики и АО «НК «КТЖ» проведено пробное тестирование их системы Tez Customs на двух железнодорожных маршрутах страны.

Пилотный проект показал возможность автоматической регистрации и автовывпуска транзитной декларации при сквозном транзите в третьи страны. Данная работа продолжается и находится на особом контроле. Также, к проекту уже подключились Азербайджан, Грузия и многие китайские логистические платформы.

Конечно же, обеспечение безопасности и цифрового суверенитета являются основными вопросами при пилотных проектах подобного масштаба. Они на постоянной основе прорабатываются со всеми уполномоченными госорганами.

Максат Каиржанович, давайте поговорим об автотранспортной отрасли. Как известно она представлена в Казахстане различными частными субъектами рынка. При этом отрасль отличается отсутствием современных информационных систем для сбора, обработки и анализа данных. Согласно принятой Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, планируется обеспечить ведение реестра регулярных маршрутов и перевозчиков, выдачу разрешительных документов на выполнение

of last year, together with the Ministries of Finance, Agriculture, digital development of the Republic and NC KTZ JSC, a trial test of their Tez Customs system was conducted on two railway routes of the country.

The pilot project demonstrated the feasibility of automatic registration and issuance of a transit declaration seamlessly during transit to third countries. This work is ongoing and is under special control. Also, Azerbaijan, Georgia and many Chinese logistics platforms have already joined the project.

Of course, ensuring security and digital sovereignty are the main issues in pilot projects of this scale. They are being worked out on an ongoing basis with

all authorized government agencies.

Maksat Kairzhanovich, let's talk about the automotive industry. As it is known, it is represented in Kazakhstan by various private market entities. At the same time, the industry is characterized by the lack of modern information systems for data collection, processing and analysis. According to the adopted Concept for the development of the transport and logistics potential of the Republic of Kazakhstan until 2030, it is planned to ensure the maintenance

КОММЕНТАРИИ



Генеральный директор ОЮЛ «Саморегулируемая организация «Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков»
Рамия САРАЕВА

В конце февраля текущего года Глава государства открыл новый Инновационный центр, созданный АО «НК «КТЖ» совместно с китайской компанией «Huawei», в целях реализации проекта «Умная железная дорога».

Помимо этого, Национальной компанией совместно с сингапурской компанией «PSA» разработан и запущен «бесшовный» цифровой коридор на Транскаспийском

международном транспортном маршруте, который позволит сделать процесс перевозок по коридору максимально «прозрачным», а постоянный доступ к сервису системы в режиме 24*7*365 – экономить время и обеспечить сохранность грузов.

Ключевыми цифровыми технологиями в контексте эффективности и интеграции различных видов транспорта являются развитие искусственного интеллекта, 5G, Big Data, облачных вычислений, Интернет вещей (IoT) и Block chain.

В рамках поручения Президента по активному развитию IT-сферы каждому министерству в Казахстане необходимо создать собственную карту цифровой трансформации экономики страны с горизонтом планирования в пределах ближайших пяти лет. В то же время, сегодня частный бизнес разрабатывает собственные IT-системы.

Так, компании, чьи интересы представляет Ассоциация – ТОО «Dag Rail» разработала собственную Автоматизированную систему управления перевозками (АСУП), не имеющую аналогов в стране и на пространстве СНГ по решению целого ряда задач. Ключевой основой при построении собственных IT-решений компании являются технологическая производственная и стратегическая

независимость, а также гибкость всех систем планирования, организации, управления и контроля бизнес-процессов. Одним из преимуществ подобной автоматизации станет организация движения грузовых поездов по твердым ниткам графика.

Свои информационные системы активно развивает и компания «Silk Way Transit». Среди них автоматическое формирование ведомости подачи и уборки вагонов, график движения поездов и автоматизации диспетчерской работы, сервис выбора перевозчика по доставке грузов для грузополучателя по выгодным для него условиям, и многое другое.

В целом, необходимо отметить, что цифровизация железнодорожного транспорта меняет бизнес-модель, объединяя при этом различных

участников транспортной системы. Изменение менталитета может быть сложным для отраслевых организаций, поскольку им придется действовать более открыто и сотрудничать в обмене данными и объединении ресурсов.

Вместе с достижениями в отрасли нельзя не отметить существующие барьеры, препятствующие интенсивной цифровизации отрасли. В первую очередь – цифровизация проходит неоднородно, отсутствует качественная интеграция информационных систем между собой. В этой связи министерствам предлагается совместно с бизнес-сообществом разработать долгосрочный отраслевой документ по развитию цифровизации отраслей экономики с разработкой стратегического плана по принципу «единого окна».

Неоднородность между частным и государственным сектором проявляется при разработке новых продуктов и инициатив, которые исходят от государства и финансируются квазигосударственным сектором, который в свою очередь диктует основную политику в цифровом пространстве.

Частный сектор готов принять участие в производстве и внедрении данных цифровых продуктов совместно с квазигосударственным сектором. Государство должно создавать для этого условия. Необходимо развивать конкуренцию. Только благодаря такой совместной интеграции в исполнении поручений Правительства республики страна будет развиваться.

перевозок и многие другие процессы. Расскажите, пожалуйста, об этом.

– Все мы понимаем, что для принятия качественных и своевременных решений государственному органу в первую очередь необходимо владеть достоверными и актуальными данными. Стоит признать, что в настоящее время мы получаем лишь частичную информацию в разрозненном виде и не видим 100%-ой актуальной ситуации в транспортной отрасли.

Для исправления сложившейся ситуации, в первую очередь потребуется внести ряд поправок в нормативные правовые документы и реализовать информационно-аналитическую систему, отвечающей всем требованиям современных технологий. Как я уже упомянул ранее, эта работа запланирована в разработке интеллектуальной транспортной системы.

■ Большой пласт мер в рамках вышеуказанной Концепции запланирован и в автодорожной сфере, в частности в части дальнейшего развертывания систем взимания платы. Кроме того, продолжается работа по цифровизации процессов управления дорожными активами, а также использованию специальных измерительных средств, мониторингу перевозок грузов тяжеловесной техникой и цифровизации объектов придорожного сервиса. Каковы результаты принятых в этих направлениях мер? И что планируется сделать в перспективе?

– Автодороги и внедрение цифровых решений на них, является неотъемлемой частью нашей деятельности. На сегодняшний день платность внедрена на 17 участках автодорог протяженностью

of a register of regular routes and carriers, the issuance of permits for transportation and many other processes. Please tell us about it.

– We all understand that in order to make high-quality and timely decisions, a public authority first of all needs to have reliable and up-to-date data. It's worth acknowledging that currently we only receive partial information in a fragmented form and do not have a 100% accurate picture of the situation in the transportation industry.

To correct the current situation, first of all, it will be necessary to make a number of amendments to regulatory legal documents and implement an information and analytical system that meets all the requirements of modern technologies. As I mentioned earlier, this work is planned

in the development of an intelligent transport system.

■ A significant set of measures within the aforementioned Concept is planned in the road transport sector, particularly regarding the further deployment of toll collection systems. In addition, work continues on digitalization of road asset management processes, as well as the use of special measuring instruments, monitoring of cargo transportation by heavy machinery and digitalization of roadside service facilities. What are the results of the measures taken in these areas? And what is planned

более 3 тысяч км. Подобная практика будет масштабироваться только при приведении качества и состояния автодорог в соответствие с уровнем платности.

Как вы и сказали, продолжается работа по внедрению Системы управления дорожными активами. Её полномасштабное функционирование позволит нам повысить качество планирования ремонтных работ и их бюджетирования, на основе данных диагностики мобильными лабораториями.

Совместно с местными исполнительными органами начата работа по установке Автоматизированных станций измерения на автодорогах областного и местного значения. Это позволит обеспечить дороги автоматизированным весовым контролем за тяжеловесным грузовым автотранспортом и значительно уменьшить уровень наносимого ими разрушения дорожного полотна. На сегодняшний день установлено 26 подобных станций на дорогах республиканского значения. По итогам работы с местными исполнительными органами мы планируем установить около 200 станций на областных и местных дорогах, тем самым увеличить охват цифрового транспортного контроля.

Также стоит отметить и разработанное мобильное приложение Sapar, где граждане могут в режиме реального времени ознакомиться какие участки дорог закрыты из-за погодных условий, ремонта и т.д. В нем же доступна информация о придорожных сервисах, медпунктах, снегозаносимых участках дорог республиканского значения. В дальнейшем планируется масштабировать приложение на областные и районные дороги. Sapar уже можно

to be done in the future?

– Highways and the implementation of digital solutions on them is an integral part of our business. To date, the toll has been introduced on 17 sections of highways with a length of more than 3 thousand km. The use of toll will increase when the quality and condition of the roads justify the implementation.

As you said, work continues on the implementation of the Road Asset Management System. Its full-scale operation will allow us to improve the quality of repair work planning and budgeting, based on diagnostic data from mobile laboratories.

Work has begun in collaboration with local executive bodies on installing Automated Measurement Stations on regional and local roads. This will make it possible

to provide roads with automated weight control for heavy trucks and significantly reduce the level of destruction of the roadway caused by them. **To date, 26 similar stations have been installed on roads of national importance. Based on the results of our work with local executive bodies, we plan to install about 200 stations on regional and local roads, thereby increasing the coverage of digital transport control.**

It is also worth noting the Sapar mobile application was developed, where citizens can see in real time which sections of roads are closed due to weather conditions, repairs, etc. It also provides information about roadside services, medical posts, snow-bearing sections of roads of national importance. In the future, it is planned to scale the application to regional and district roads. Sapar

КОММЕНТАРИИ

CEO «Global DTC Pte Ltd» (член группы PSA)
Ви Тан Йонг



Ограниченность ресурсами стимулирует быстрое развитие. Этого можно достичь только за счет внедрения цифровых технологий. В Казахстане и Центральной Азии мы хотим внести свой вклад и внедрить технологии, которые произвели революцию в развитии нашей терминальной сети.

Global DTC Pte Ltd является разработчиком и оператором платформы DTC platform_это глобальная мультимодальная цифровая платформа, предназначенная для облегчения

транзитной торговли по Транскаспийскому международному транспортному маршруту между Азией и Европой.

Основными функциями проекта являются:

1. 100% Цифровой документооборот

Точные и эффективные цифровые процессы: онлайн-заключение договоров с клиентами и поставщиками услуг, формирование

счетов-фактур, автоматическое формирование транспортных документов.

2. Соблюдение таможенных требований

Система автоматически заполняет транзитную декларацию и оптимизирует сложные таможенные

процедуры, обеспечивая прямую интеграцию с таможенными органами.

3. Отслеживание в режиме реального времени

«Прозрачность» и возможность отслеживания груза в режиме реального времени через страны Среднего коридора.

4. Экосистема сотрудничества

Сотрудничество между грузоотправителями, перевозчиками, экспедиторами и другими ключевыми заинтересованными сторонами в сфере логистики и торговли.

В целом, в части стандартизации, мы пытаемся объединить всех участников маршрута. Каким образом свести их вместе с учетом того, что у каждого участника свои интересы, своя повестка дня, цели и задачи? Как сделать так, чтобы каждый из них мог получать выгоду от увеличения грузопотоков? Платформа DTC предоставляет возможность правительствам стран-членов маршрута повысить «прозрачность» перевозок, компаниям-перевозчикам, грузоотправителям и грузополучателям _отслеживаемость, повысить эффективность, снизить расходы и увеличить бизнес-деятельность.

Примечание:

Global DTC Pte Ltd _ член PSA Group, ведущего мирового портового оператора, является технологической компанией со штаб-квартирой в Сингапуре и активами в Сингапуре и Центральной Азии. Компания является разработчиком и оператором платформы DTC platform.

По итогам 2023 года, компания PSA International обработала порядка 98,8 млн ДФЭ, обеспечив продвижение 260 тыс. контейнеров в день или 3 контейнера в секунду.

использовать в качестве помощника водителям при планировании дальних поездок.

❶ Как известно, Национальная компания «КТЖ» активно развивает различные цифровые сервисы, в том числе и с привлечением международных игроков. Принимает ли участие в этой работе профильное министерство, и какие проекты в железнодорожной отрасли являются сегодня приоритетными?

– Да мы принимаем активное участие в разработке и реализации цифровых проектов «Қазақстан темір жолы», каждое из них проходит через наше предварительное согласование.

Сегодня в приоритете находятся следующие проекты железнодорожной отрасли:

- во-первых, это озвученное ранее мною сотрудничество с сингапурской компанией PSA и внедрение мультимодальной платформы Tez Customs;
- во-вторых, мы нацелены на улучшение качества обслуживания при пассажирских перевозках путем создания национальной системы с расширенным функционалом;
- в-третьих, планируется оптимизировать внутренние перевозки грузов, реализовав Единое окно услуг, предоставляемых АО «НК «КТЖ». Здесь же будут предусмотрены экспедиторские и складские услуги;
- и конечно же особое внимание уделяется цифровой инфраструктуре. На сегодня АО «НК «КТЖ» начало сотрудничество с компаниями Huawei и Wabtec Corporation. Поэтапно внедряются облачные решения, алгоритмы искусственного интеллекта, системы контроля и мониторинга подвижного состава и другие.

❷ Максат Каиржанович, отдельно хотелось бы остановиться на авиационной отрасли. Развитие цифровых решений здесь имеет множество актуальных вопросов. Среди других – надежная идентификация личности, качественный учет подтверждающей документации и пр. К слову, известно также, что ИКАО объявил 2024 год Годом упрощения формальностей. Расскажите о мерах предпринимаемых в направлении развития цифровых технологии в отечественной авиации. Какие проекты реализуются сегодня здесь?

– Несомненно, цифровизация не обходит стороной и авиационную отрасль. Сегодня в целях оптимизации бизнес-процессов грузовых авиаперевозок нами используется информационная система «E-freight», к которой подключены все аэропорты и авиакомпании. Через электронное

can already be used as an assistant for drivers when planning long-distance trips.

❶ As you know, the KTZ National company is actively developing various digital services, including with the involvement of international players. Is the relevant ministry involved in this work, and which projects in the railway industry are priorities today?

– Yes, we are actively involved in the development and implementation of digital projects «Kazakhstan Temir Zholy», each of them goes through our preliminary approval.

Today, the following railway industry projects are a priority:

- firstly, this is the cooperation I announced earlier with the Singapore-based PSA company and the introduction of the Tez Customs multimodal platform;
- secondly, we aim to improve the quality of service in passenger transportation by creating a national system with expanded functionality;
- thirdly, it is planned to optimize the internal transportation of goods by implementing a Single window of services provided by NC KTZ JSC. Forwarding and warehousing services will also be

provided here;
- and of course, special attention is paid to digital infrastructure. Today, NC KTZ JSC has started cooperation with Huawei and Wabtec Corporation. Cloud solutions, artificial intelligence algorithms, rolling stock control and monitoring systems, among others, are being phased in step by step.

❷ Maksat Kairzhanovich, I would like to specifically focus on the aviation industry. The development of digital solutions here has many topical issues. Among others, reliable personal identification, high – quality accounting of supporting of documentation, etc. By the way, it is also known that ICAO has declared 2024 the Year of Simplification of Formalities. Tell us about the measures being taken in the development of digital technologies in the domestic aviation industry. What projects are being implemented here today?

– Undoubtedly, digitalization does not bypass the aviation industry either. Today, in order to optimize the business processes of air cargo transportation, we use the E-freight information system, to

оформление и сопровождение грузов нам удалось значительно сократить временные потери при организации воздушных грузоперевозок. Эти меры позволили Казахстану на 100% соответствовать международным стандартам ИКАО.

Касательно пассажирских перевозок, для всех уже стало обыденностью покупка электронных билетов, онлайн бронирование, использование цифровых документов. Считаем, что следующим шагом в цифровизации должна стать биометрическая идентификация пассажиров при посадке на рейс. Это в разы облегчит и ускорит посадку пассажиров в аэропортах. В настоящее время, мы совместно с аэропортами и авиакомпаниями рассматриваем международный опыт.

В текущем году планируем внедрить биометрию в тестовом режиме в столичном аэропорту. В случае положительных эффектов будем масштабировать проект на другие аэропорты страны.

К слову, сфера авиации в Казахстане построена в основном из частных и конкурентных авиакомпаний и аэропортов. Министерство же со своей стороны оказывает всестороннюю поддержку и создает необходимые условия для развития цифровизации воздушной отрасли.

❶ Поделитесь, пожалуйста, своим видением цифровой трансформации транспортной отрасли Казахстана в перспективе? И каковы, по вашему мнению, наиболее прорывные технологические инициативы, реализуемые или планируемые к реализации в стране?

– Все мы должны понимать, что цифровая трансформация любой отрасли – это долгосрочная работа. Та же вышеупомянутая Концепция развития предусматривает наши шаги до 2030 года.

Сейчас мы ведем реинжиниринг функций и бизнес-процессов транспортной отрасли с учетом существующих технологий и разрабатываем подробную карту цифровой трансформации на 5 летний период. В ней естественно предусматриваем применение искусственного интеллекта, обработку больших данных BigData и т.д.

Учитывая, что еще пару лет назад мы и представить не могли, что в наше время ИИ станет чем-то обычным, я уверен в ближайшем будущем нас ждет еще больше прорывных технологий.

Совместно с Министерством цифрового развития мы продолжим на постоянной основе мониторить развитие таких инноваций и в дальнейшем использовать их в развитии транспортной отрасли Казахстана.

which all airports and airlines are connected. Through electronic registration and cargo support, we have managed to significantly reduce time losses in the organization of air cargo transportation. These measures allowed Kazakhstan to comply 100% with ICAO international standards

Regarding passenger transportation, it has already become commonplace for everyone to buy electronic tickets, book online, and use digital documents. We believe that the next step in digitalization should be the biometric identification of passengers when boarding a flight. This will make it much easier and faster for passengers to board at airports. Currently, together with airports and airlines, we are considering international experience.

This year, we plan to introduce biometrics in a test mode at the capital's airport. If the results are favourable, we will scale the project to other airports in the country.

By the way, the aviation sector in Kazakhstan is built mainly from private and competitive airlines and airports. The Ministry, for its part, provides comprehensive support and creates the necessary conditions for the development of digitalization of the air industry.

❶ Please share your vision of the digital transformation

of the transport industry in Kazakhstan in the future? And what, in your opinion, are the most breakthrough technological initiatives being implemented or planned to be implemented in the country?

– We all need to understand that the digital transformation of any industry is a long-term job. The same above-mentioned Development Concept outlines our steps until 2030.

We are currently reengineering the functions and business processes of the transport industry, taking into account existing technologies and developing a detailed map of digital transformation for a 5-year period. It naturally considers the use of artificial intelligence, big data, and processing, etc.

Considering that a couple of years ago we could not have imagined that AI would become so integrated with our life, I am sure that even more breakthrough technologies are waiting for us in the near future.

Together with the Ministry of Digital Development, we will continue to monitor the development of such innovations on an ongoing basis and further use them in the development of the transport industry in Kazakhstan.

马克萨特·卡利亚克帕罗夫 (MAKSAT KALIAKPAROV) :

我们将利用创新来发展哈萨克斯坦的运输业

运输和物流行业在哈萨克斯坦经济中发挥着特殊作用，并引入过境货物流经共和国领土。 为了进一步维护我国在中亚和里海地区的领导地位，今天，哈萨克斯坦正在实施一系列大规模措施，旨在使哈萨克斯坦成为一个运输和过境枢纽，这被宣布为国家的战略任务之一。 哈萨克斯坦运输业的数字化转型应该在这方面发挥重要作用。 我们与哈萨克斯坦共和国交通部副部长马克萨特·卡利亚克帕罗夫讨论了在这方面实施国家措施的问题。

● 马克萨特·卡利亚克帕罗夫，本国继续努力创建国家智能交通系统。 请告诉我们该部今天在这方面开展的工作吗？ 已经取得了哪些成果？

– 是的，你是对的，该部正在着手创建智能交通系统（ITS）。 预计实施的现有信息系统、硬件和软件系统和计划的数字项目将在一个分析系统中相互连接。

智能交通系统中的大数据处理、分析和监控，包括使用人工智能，将使我们能够做出高质量的管理决策，提高道路安全，同时往自动化运输控制的过渡。

迄今为止，我们正在与感兴趣的机构一起为创建该系统提供详细的技术文档。 与此同时，我们考虑了运输业的方方面面，也考虑到运输部门正在进行的职能再造和数字化转型的结果。 所以我们计划今年批准必要的文件，并开始实际实施智能交通系统。

● 引入数字解决方案，让运输过程的所有参与者，包括各种运输方式领域的控制和监督机构，当局相互交流信息，是该行业的紧迫问题之一，也影响了哈萨克斯坦作为过境枢纽的吸引力。 在这里，我想详细谈谈交通部今天采取的措施，在国内和国际交通的各种运输方式领域转向无纸化技术运输单证的注册和交换。

考虑到多式联运在各种运输方式交汇处的积极发展，这项工作是如何构建的？

– 过渡到电子运输文件是该部的主要数字化任务之一。

今天，每个运输领域都有自己的系统，与这一目标相对应。例如：

- 汽车运输中的“统一运输文件管理系统”；
- 空运中的“电子货运”系统；
- 海运中的“船舶交通管理系统”；
- 铁路运输中的“合同和商业工作”自动控制系统。

今年，我们将转向与乌兹别克斯坦共和国交换和签发电子形式的外国公路国际货运许可证。 将来，我们计划继续与其他国家的积累类似经验，已经与中国和土耳其达成了口头协议。

至于多式联运，我们详细研究了国际经验，并与新加坡和阿拉伯联合酋长国已经开始密切合作。

认识到多式联运的重要性，我们为自己设定了优化它们的任务，通过引入统一的数字平台来确保“无缝”过境货物运输。

● 说到统一的数字平台，值得注意的是所谓的过境货物“绿色走廊”，这不是第一年计划在该平台的基础上实施。 这项工作



如何在哈萨克斯坦内部以及与伙伴国家建立的，最重要的是，是否会确保国家安全和维护数字主权？

– 正如我之前提到的，我们与新加坡合作，即新加坡公司“PSA”，这是世界领先的港口运营商。 去年年底，与共和国财政部、农业部、数字发展部和哈萨克斯坦国家铁路股份公司（JSC NC “KTZ”）一起，在该国两条铁路线上对“Tez Customs”系统进行了试点测试。

试点项目显示了自动注册和自动签发过境申报单到第三国的可能性。 这项工作仍在继续，并受到特别重视。 此外，阿塞拜疆、格鲁吉亚和许多中国物流平台已经加入了该项目。

当然，确保安全和数字主权是这种规模试点项目的主要问题。 它们不断与所有授权的国家机构一起改进。

● 马克萨特·卡利亚克帕罗夫，让我们谈谈汽车运输行业。 如你所知，它在哈萨克斯坦由各种私人市场实体代表。 与此同时，该行业的特点是缺乏用于数据收集、处理和分析的现代信息系统。 根据通过的《到2030年开发哈萨克斯坦共和国运输和物流潜力的方案》，计划确保维护常规路线和承运人的登记册，发

放运输许可证和许多其他流程。 请告诉我们这件事。

– 我们都明白，为了做出高质量和及时的决定，国家机构首先需要有可靠和最新的数据。 值得承认的是，目前我们只收到不同形式的部分信息，没有看到运输行业100%的现状。

为了纠正这种情况，首先，有必要对规范法律文件进行一些修订，并实施一个满足现代技术所有要求的信息和分析系统。 正如我之前提到的，这项工作计划在开发智能运输系统时进行。

● 在上述方案的框架内，道路工程也计划采取大量措施，特别是在进一步部署收费系统方面。 此外，道路资产管理流程的数字化，以及特殊测量仪器的使用、重型设备货物运输的监测和路边服务设施的数字化工作仍在继续。 在这些领域采取的措施有什么结果？ 你们未来打算做什么？

– 高速公路和在高速公路上引入数字解决方案是我们项目不可分割的一部分。 迄今为止，已经对超过3000公里的17段道路进行了付费管制。 只有当道路的质量和状况与通行费水平保持一致时，才会扩大这种做法。

正如你所说，道路资产管理系统的实施工作仍

在继续。它的全面运营将使我们能够根据移动实验室的诊断数据提高维修规划和预算的质量。

我们与地方执行机构已经开始在州和地区重要性的道路上安装自动测量站。这将为道路提供对重型卡车的自动重量控制，并显著降低它们对道路造成的破坏程度。迄今为止，在国家重要性的道路上安装了26个这样的测量站。由于与当地执行机构合作，我们计划在州和地区道路上安装约200个测量站，从而扩大数字交通控制的覆盖范围。

还值得注意的是开发的“Sapar”移动应用程序，公民可以实时了解哪些路段因天气、维修等而关闭。它还提供有关路边服务、医疗中心、国家重要性道路的积雪路段的信息。未来，计划将应用程序扩展到州和地区道路。在长途旅行时，“Sapar”已经可以用作司机的助理。

● 众所周知，哈萨克斯坦国家铁路股份公司（JSC NC “KTZ”）正在积极开发各种数字服务，包括国际参与者。相关部门是否参与了这项工作，以及铁路行业的哪些项目是当今的优先事项？

– 是的，我们积极参与了数字项目“哈萨克斯坦国家铁路股份公司（JSC NC “KTZ”）”的制定和实施，每个项目都经过我们的初步批准。

目前，以下铁路行业项目是优先事项：

– 首先，这是我早些时候宣布的与新加坡“PSA”公司的合作，以及“Tez Customs”多式联运平台的引入；

– 其次，我们旨在通过创建具有先进功能的国家系统来提高客运服务质量；

– 第三，计划通过实施哈萨克斯坦国家铁路股份公司（JSC NC “KTZ”）提供的统一服务窗口来优化国内货物运输。这里还将提供转发和仓储服务；

– 当然，还特别关注数字基础设施。迄今为止，哈萨克斯坦国家铁路股份公司（JSC NC “KTZ”）已经开始与“华为”和“Wabtec”公司合作。云解决方案、人工智能算法、机车车辆控制和监控系统等正在逐步实施。

● 马克萨特·卡利亚克帕罗夫，我另外想谈谈航空业。这里数字解决方案的开发有很多热

门问题。除此之外 – 可靠的身份识别、支持文件的高质量核算等。顺便说一句，国际民航组织宣布2024年为简化手续年。请告诉我们，为发展国内航空数字技术正在采取哪些项目？

– 毫无疑问，数字化并没有绕过航空业。今天，为了优化货运航空运输的业务流程，我们所有机场和航空公司都连接到的“电子货运”信息系统。通过电子注册和护送货物，我们大大减少了航空货运组织中的时间浪费。这些措施使哈萨克斯坦能够100%遵守国际民航组织的国际标准。

关于客运，每个人购买电子机票、在线预订、使用数字文件已经司空见惯。我们认为，数字化的下一步应该是登机时乘客的生物识别。这将使机场的乘客登机变得容易很多倍，并加快乘客的登机速度。目前，我们正在与机场和航空公司分析国际经验。

今年，我们计划在首都机场引入测试模式的生物识别技术。如果产生积极影响，我们将把该项目扩展到该国的其他机场。

补充一句，哈萨克斯坦的航空部门主要由私营和有竞争力的航空公司和机场组成。就该部而言，它为航空业数字化的发展提供全面支持并创造必要条件。

● 请分享您对哈萨克斯坦运输业未来数字化转型的愿景？在您看来，该国正在实施或计划实施的最具突破性的技术举措是什么？

– 我们都必须明白，任何行业的数字化转型都是长期的工作。上述发展方案规定了我们到2030年的计划。

现在，我们正在重新设计运输行业的功能和业务流程，同时考虑到现有技术，并正在制定一份为期5年的数字化转型的详细示意图。它自然规定使用人工智能、大数据处理等。

鉴于几年前，我们无法想象在我们这个时代，人工智能会变成平凡的东西，我相信在不久的将来，更多的突破性技术在等着我们。

我们将与数字发展部一起，继续监测此类创新的发展，并进一步将其用于哈萨克斯坦运输业的发展。

9-11 OCTOBER 2024**"EXPO" IEC, ASTANA, KAZAKHSTAN**

KAZAKHSTAN TRANSPORT WEEK

- NEW SILK WAY Business Forum
- TransLogistica Kazakhstan Exhibition
- Specialized conferences
- Expert Talks on the results of the Kazakhstan Transport Week



TransLogistica Kazakhstan
Exhibition



ЛУЧШИЕ В СВОЕМ ДЕЛЕ

Под занавес прошедшего года в Астане прошла первая Национальная премия в области транспорта и логистики «Магистраль Awards», ключевой задачей которой стало не только поощрение достижений в сфере транспорта и логистики, но и повышение инвестиционной привлекательности отрасли, общественного признания, внимания к ее проблемам.

Мероприятие проведено при поддержке Министерства транспорта Республики Казахстан, «Фонда транспортных инициатив Н.К. Исингарина», АО «НК «КТЖ», Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics» и Ассоциации корпоративных коммуникаций Республики Казахстан. Спонсорами мероприятия выступили АО «НК «КТЖ», ТОО «СП «Сине Мидас Строй», ТОО «БАКАД Инвестиции и Операции», АО «KLV İNŞAAT ANONİM ŞİRKETİ», ТОО «АБК-Автодор НС» и ТОО «Научно-исследовательский и проектный институт транспорта и коммуникаций».

В торжественной церемонии награждения лауреатов премии приняли участие представители государственных органов, транспортного бизнеса, отраслевых ассоциаций и зарубежных партнеров.

С поздравительным словом к участникам Национальной премии по видеосвязи обратился глава Министерства транспорта М.Карабаев. Отмечая важную роль повышения в обществе статуса транспортно-логистического комплекса и позиционирования страны, как центра пересечения ключевых транзитных маршрутов, крупного регионального инфраструктурно-логистического хаба, аккумулирующего международные проекты на евразийском пространстве, он подчеркнул, что премия «Магистраль Awards» нацелена на выполнение этих задач и развитие созидательного духа и конкуренции в отрасли.

В целом, более 60 заявок от разных видов транспорта, из разных уголков Казахстана и стран-партнеров рассматривал в формате открытого обсуждения экспертный совет премии, состоящий из признанных авторитетных деятелей транспортной отрасли страны. Их бескомпромиссным решением в номинации **«Надежный международный партнер»** победила компания АО «ОТАК ЕРА», давно закрепившая за собой статус лидера трансевразийских железнодорожных контейнерных перевозок. Также в данной номинации свою премию получило ТОО «СП «Сине Мидас Строй» – одна из лидирующих компаний в области строительства и реконструкции автодорог.

Дипломами в данной номинации отмечены партнеры Казахстана из Азербайджана, с которыми страна тесно

взаимодействует в развитии потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута – ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство», а также казахстанская компания – ТОО «Транспортно- экспедиционная компания «АРС-Внешсервис».

В номинации **«Лучшие HR-инициативы в транспортном комплексе Казахстана»** признан Департамент управления человеческими ресурсами АО «НК «КТЖ», который представил проекты «Прогрессивное премирование - вместе к новым вершинам», «Модульная программа обучения «Первая линия» для главных инженеров КТЖ», передвижную школу развития «Bilim экспресс» и «HR-Хакатон». HR-проекты Национальной

компания направлены на развитие профессиональных и личностно-деловых качеств ее работников и реализованы в комбинированном формате (онлайн/оффлайн/ с выездом в регионы) с привлечением внешних и внутренних тренеров компании.

Также Дипломами в данной номинации отмечены: внутренний тренер АО «НК «КТЖ», менеджер Департамента управления человеческими ресурсами филиала Национальной компании - «Дирекция магистральной сети» Д. Карыбаева (проект «HR-Хакатон»), а также главный менеджер группы по взаимодействию с учебными заведениями филиала АО «НК «КТЖ» - «Центр оценки и развития работников железнодорожного транспорта» А.Карманова (проект «Передвижная школа развития «Bilim экспресс»). Дипломом в данной номинации награжден и ректор АО «Казахстанско-Британский технический Университет» М. Габдуллин.

«Лучшим проектом года» назван масштабный проект Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги ТОО «БАКАД Инвестиции и Операции». Проект нацелен на разгрузку улично-дорожной сети Алматы и вывод транзитного потока транспортных средств из мегаполиса. Это первый в республике проект государственно-частного партнерства по договору концессии, являющийся частью программы «Нұрлы Жол» и связывающий основные транспортные артерии коридоров Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества и «Западная Европа – Западный Китай».

В номинации **«Народный выбор»** отмечена компания ТОО «NEFTEK Operating», внесшая значительный вклад



в развитие современных объектов придорожного сервиса в Атырауской и Западно-Казахстанских областях, которые соответствуют требованиям национального стандарта.

В номинации **«Лучший проект года»** награждены ТОО «Актюбинский рельсобалочный завод» в лице директора по логистике Е.Медунцов за проект «Передовые технологии перевозки длинномерной продукции», а также ТОО «РТС Cargo» за развитие терминала для перевалки контейнерных грузов «Dostyk TransTerminal».

ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» стало лауреатом номинации **«За развитие международных транспортных коридоров»**. Порт расположен на пересечение транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг, где сходятся ключевые железнодорожные и автомобильные сети Азербайджана.

В номинации **«За особый вклад в транспортное образование»** награждено АО «Академия логистики и транспорта» – ведущее высшее-техническое учебное заведение страны по подготовке кадров для железнодорожной и автотранспортной отрасли, информационных технологий и телекоммуникаций.

Компания «РТС Holding» удостоена награды Национальной премии в номинации **«Мастерство транспортного управления»**. Компания – один из крупнейших в Центральной Азии собственников и операторов различного железнодорожного подвижного состава и инфраструктуры. Под руководством Т.Карабаева холдинг пополнил свой инфраструктурный парк многофункциональным грузо-перевалочным терминалом на станции Достык с проектной мощностью 320 тыс. ДФЭ в год и соответствующей железнодорожной инфраструктурой.

Дипломы вручены председателю правления АО «Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев» Е.Жолдасову, начальнику центра формирования тарифов филиала АО «Грузинская железная дорога» – «Грузовые перевозки» Т.Цихелашвили, президенту АО «Актауский международный морской порт» А.Турикпенбаеву, председателю Наблюдательного совета группы компаний «Шыңғар Транс» Е.Аутову, коммерческому директору ТОО «Транспортная компания «АРКТУР» Е.Караилдиз.

В номинации **«За расширение сети авиамаршрутов»** победил Комитет Гражданской Авиации Министерства транспорта РК. Авиационная отрасль страны



показала достойные результаты в прошедшем году: отечественный авиапарк пополнился девятью новыми бортами, международное авиасообщение налажено с 28-ю государствами, возобновлены и открыты новые рейсы в 13 стран по 23-м маршрутам. В рамках модернизации авиационной инфраструктуры ведется строительство новых пассажирских терминалов в аэропортах Алматы, Шымкента и Кызылорды. Их реализация позволит увеличить пропускную способность объектов отечественной авиации.

Дипломами также награждены представители двух авиакомпаний «Air Astana» и «Fly Arystan», получивших высокую оценку экспертного совета премии. От АО «Эйр Астана»: менеджер проекта А.Саду, старший менеджер офиса управления корпоративным портфелем И.Толеуова, директор по продажам и грузовым перевозкам Ж.Шаяхметова, старший менеджер по обучению безопасности полетов и наземных служб Д.Турганов, старший менеджер Отдела бронирования и продаж Ю.Фёдоров. От авиакомпании «FlyArystan»: специалист по корпоративным коммуникациям А.Кузнецова, старший менеджер по инновациям Е.Ахметжанов.

В номинации «За развитие транспортной науки Казахстана» по итогам голосования членов экспертного совета победу одержал «Казахский научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения» в лице генерального директора А.Масанова. Институт результативно решает задачи в области повышения безопасности дорожного движения, эффективности транспортных потоков, снижению экономических потерь и уменьшению загрязнения окружающей среды, вызванного транспортными средствами.



Дипломами награждены: директор по науке ТОО «Научно исследовательская и производственная компания «Каздоринновация» Б.Асмагулаев, президент «Казахстанской национальной ассоциации профессиональных инженеров и консультантов» представительства FIDIC в Казахстане У.Алипов, директор ТОО «Дорожный научно-производственный центр» Б.Телтаев.

ТОО «АБК-Автодор НС» одержало победу в номинации **«Лидер автодорожной отрасли»**. За более чем десятилетнюю историю компания приняла участие в масштабных республиканских проектах, строительстве цементно- и асфальто-бетонных дорог, мостов, путепроводов и многоуровневых автодорожных развязок.

Статуэтка Национальной премии в номинации **«Лучшая медиа инициатива»** вручена программе «Транспорт и логистика» медиахолдинга «Atameken Business», выпустившее в эфир с 2016 года уже более 300 программ. Дипломы также вручены номинантам: директору по развитию бизнеса и анализу рисков АО «ОТАК ЕРА» М. Селютину за проект «Информационно-аналитический портал индекса ERAI»,

профессору АО «Академия логистики и транспорта» Г.Аширбаеву за медиапроект «Академияга қатысты 100 дерек».

Номинацией «За мастерство общественного диалога» отмечен генеральный директор Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics» Е.Абсатов, под руководством которого отраслевой Союз укрепил свои позиции, как эффективная площадка отраслевого взаимодействия. В 2023 году «Kazlogistics» успешно провел VI Международный транспортно-логистический бизнес форум «New Silk Way», в ходе которого был подписан ряд стратегических документов о сотрудничестве. В этой номинации Дипломом также награждена директор Научно-исследовательского центра АО «КаздорНИИ» А.Нугманова за проект «Электронная база дорожно-строительных материалов и новых технологий».

В номинации «За конструктивную защиту транспортного бизнеса» награждена генеральный директор Казахстанской Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) С.Адамбаева. Диплом вручен председателю Наблюдательного совета ТОО «Шыңғар Транс» А.Хону.

Номинацией «За общественную значимость проекта» отмечены профессор и ассистент профессора «Казахского автомобильно-дорожного института им. Л.Б.Гончарова» О.Рабат и Д.Агабекова, представившие проект научно-исследовательской работы по разработке концепции развития общественного транспорта на примере городов Казахстана. Исследование направлено на анализ существующего состояния городского пассажирского транспорта, а также разработку предложений по улучшению качества обслуживания населения городов. Проект позволит повысить эффективность работы пассажирского транспорта путем внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Региональному директору Х.Ишджану и руководителю проекта Б.Юкселю филиала АО «KLV İNŞAAT ANONİM ŞİRKETİ» вручена статуэтка Национальной премии в номинации **«Успешный старт»**. Компания представила проект «Курты-Бурылбайтал» автомобильной дороги республиканского значения Астана-Алматы. Дипломы вручены ТОО «ENGINEERING SERVICES» (проект «Система технического надзора Digital Engineering Services»), Национальному Комитету Всемирной дорожной Ассоциации PIARC в Казахстане и руководителю Управления цифровизации АО «КаздорНИИ» Т.Құрманғазы.

Председатель Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен», руководитель компании «Конкурент-Б» Б.Кадилов отмечен **номинацией «Транспортный прорыв года»**.

В номинации «Золотой фонд транспорта» награжден ведущий научный сотрудник отдела стандартизации филиала

АО «КаздорНИИ» в г.Алматы, кандидат технических наук Е.Айдарбеков за вклад в реформирование нормативной базы автодорожной отрасли. Цель его научных изысканий – структуризация, актуализация и гармонизация нормативных документов автодорожной отрасли с учетом новых технологий и мировой практики. Дипломы вручены президенту «DARU TRANS-S» Ж.Жунусовой, директору по организационному развитию АО «ОТАК ЕРА» О.Баруздиной, профессору АО «АЛТ» М.Шалабаеву, советнику председателя правления АО «Dosjan Temir Joly» Б.Исинаманову, ведущим научным сотрудникам АО «КаздорНИИ» А.Шалкарову и К.Айтбаеву.

Статуэткой в номинации **«Транспорт Профи»** награжден заместитель директора ТОО «Дорожный научно-производственный центр», кандидат технических наук Е.Айтбаев, имеющий 20-летний опыт работы в автодорожной отрасли и активно участвующий в совершенствовании нормативно-технической документации, а также выполнении научно-исследовательских работ по дорожно-строительным материалам, оценке состояния, ремонту и содержанию дорог и искусственных сооружений. Дипломы вручены президенту «ATASU Group Company» М.Жуману, профессору «Казахского автомобильно-дорожного института им. Л.Б.Гончарова» А.Киялбаеву, председателю правления ТОО «СК-Фармация» Е.Искалиеву.

«За верность отраслевым традициям» заслуженная статуэтка победителя досталась ОО «Казахстанский отраслевой профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта».

Главный менеджер Департамента подвижного состава и механизации Дирекции магистральной сети АО «НК «ҚТЖ» УОнабаев, представивший проект изменения технологического цикла работ путевых машин на однопутных участках посредством обеспечения работы 3-4 единиц щетноочистительных машин РМ в одно «окно», отмечен в номинации **«За генерацию эффективных транспортных решений»**. Дипломы вручены заместителю генерального директора по перевозкам АО «ОТАК ЕРА» А.Беседину за проект по объединению контейнерных поездов с применением оптимальных схем на пространстве 1520 мм в сообщении Китай-Европа-Китай и советнику ТОО «Шыңғар Транс» А.Киялбаеву, директору Департамента пути и сооружений Дирекции магистральной сети АО «НК «ҚТЖ» А.Бубиканову за проект «Алюминотермитная сварка рельс в пути без первого бокового отверстия» и начальнику участка Павлодарского отделения магистральной сети АО «НК «ҚТЖ» К.Темиргалиеву за проект «Разработка систем энергоснабжения на основе солнечных панелей для подвижного состава».

Первая Национальная премия в области транспорта и логистики «Магистраль Awards» получила высокую оценку от участников мероприятия, выразивших большую признательность организаторам и спонсорам мероприятия. Ожидается, что отраслевая премия, целью которой является повышение статуса транспортного комплекса, как системообразующей отрасли экономики в условиях роста геостратегической значимости транспортной-логистической отрасли и транзитных возможностей Казахстана в евразийском регионе, станет ежегодной.

Алена Джаимбаева

КАК НАБРАТЬ ВЫСОТУ?

Факторы роста казахстанской авиации

Авиационная отрасль находилась в центре внимания прошедших Коллегии министерства транспорта и общего собрания Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» по итогам 2023 года. Наряду с заметными достижениями, многие вопросы по-прежнему замедляют скорость «взлёта» отечественной авиации. В обзоре «TLK» обобщим основные производственные показатели и выводы экспертов.



HOW TO GAIN ALTITUDE?

Growth drivers of the Kazakhstani aviation

The aviation industry has taken center-stage position of the past Collegium of the Ministry of Transport and the general meeting of the «KAZLOGISTICS» Union of Transport Workers of Kazakhstan based on 2023 results. Along with notable accomplishments, a number of issues still slow down the «takeoff speed» of domestic aviation. In this TLK review, we will summarize key performance indicators and the experts' findings.

Летаем больше

Руководитель рабочей группы по гражданской авиации СТК «KAZLOGISTICS» Даулет Хамзин считает прошедший 2023 год успешным для отрасли: практически на 99% были восстановлены как внутренние, так и международные маршруты. Ряд системных вопросов был решен, по многим наметился значительный прогресс.

Вот некоторая статистика: отечественными авиакомпаниями перевезено 13,3 млн пассажиров, что на 21% больше предыдущего года. По информации Министерства транспорта Казахстана, количество обслуженных пассажиров в аэропортах увеличилось на 24% - до 26,1 млн человек. Значительный рост наблюдается в аэропортах Алматы и Астана, где в прошлом году зафиксировано рекордное обслуживание – 9,6 млн (+31%) и 7,5 млн пассажиров (+27%), соответственно. На 15% вырос объем обработанных грузов в воздушных гаванях - до 145 тыс. тонн.

В минувшем году были открыты и возобновлены 16 международных маршрутов. В планах этого года открытие новых рейсов в Куала-Лумпур, Сингапур, Токио и другие города.

Еще из хороших новостей: в 2023 году казахстанскими авиакомпаниями приобретено 11 воздушных судов. В результате вместимость парка увеличилась на 28% – до 15 тыс. 400 мест.

Что касается нареканий в адрес авиакомпаний, то основные из них связаны с систематическими задержками рейсов и уровнем сервиса. Эти вопросы уже не раз поднимались на правительственном

Fly more

The Head of working group in civil aviation of the «KAZLOGISTICS» UTW, Daulet Khamzin considers the past year 2023 a successful one for the industry: both domestic and international routes have been restored by almost 99%. A number of system-related issues have been addressed, there is visible progress in many areas.

Here are the specific statistics: domestic airlines carried 13.3 mln passengers, which is 21% more than the previous year. According to the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, the number of passengers served at airports has increased by 24% to 26.1 mln people. The considerable increase is observed at the Almaty and Astana airports, where last year there was a record-breaking service 9.6 mln (+31%) and 7.5 mln of passengers (+27%), accordingly. The volume of cargo handled at gateways increased by 15%, up to 145 ths. tons.

In the past year, 16 international routes were opened and renewed. The plans for this year include opening new flights to Kuala Lumpur, Singapore, Tokyo and other cities.

More good news: 11 aircraft were purchased by the Kazakhstani airlines in 2023. As a result, the fleet capacity has increased by 28% to 15,400 seats.

The key issues and complaints of the aviation sector are related to system-related flight delays and service level. These issues have already been raised many times at the governmental level, but so far, unfortunately, there has been no massive improvement. Perhaps, this is partly due to what has already become a rather sensitive problem of domestic aviation – shortage of skilled personnel. The industry does not have enough pilots, engineers, or maintenance personnel. Nowadays, additional grants are allocated for the training of specialized specialists, and foreign internships are organized, however, this process requires greater intensification.

”

Для полноценного обновления инфраструктуры аэропортов требуются механизмы льготного кредитования, внедрение понятия «концессия» для эффективного управления со стороны инвесторов, необходим пересмотр нормативно-правовой базы в части условий распоряжения землей вокруг воздушных гаваней



уровне, но пока, к сожалению, кардинальных улучшений не наблюдается. Возможно, отчасти это вызвано уже ставшей довольно чувствительной проблемой отечественной авиации – нехваткой квалифицированных кадров. У отрасли нет достаточного числа пилотов, инженеров, технического персонала. Сегодня выделяются дополнительные гранты для подготовки профильных специалистов, организовываются зарубежные стажировки, однако этот процесс требует большей интенсификации.

Аэропорты: акцент на регионы

Если текущее состояние казахстанских авиакомпаний в целом можно считать удовлетворительным, то, по признанию Даулета Хамзина, аэропорты существенно отстают. В этом вопросе, по его мнению, нужна стратегия развития, меры тарифного регулирования. Для полноценного обновления аэропортовой инфраструктуры требуются механизмы льготного кредитования, внедрение понятия «концессия» для эффективного управления со стороны инвесторов, необходим пересмотр нормативно-правовой базы в части условий распоряжения землей вокруг воздушных гаваней.

На этой теме акцентировал внимание и заместитель председателя Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко, отметивший важность своевременного обновления технологического оборудования региональных аэропортов. Стоит отметить, что 2023 год ознаменовал определенные положительные тенденции: практически решены вопросы субсидирования региональных аэропортов с малой загрузкой.

Первой «ласточкой» стал аэропорт города Павлодар, аналогичные механизмы прорабатываются и в отношении воздушных гаваней Петропавловска и Семей. В 2024 году, в соответствии с поручением Главы государства, в Павлодаре уже начнутся работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, а также рулежной полосы и перрона аэропорта в Балхаше.

Как сообщил министр транспорта Марат Карабаев, в аэропорту Караганды инвестор планирует модернизировать взлетно-посадочную полосу и оснастить его необходимой спецтехникой. Также ведутся переговоры о передаче аэропортов Актобе, Туркестана и Кызылорды в доверительное управление крупным глобальным инвесторам, имеющим опыт работы в этой сфере.

Airports: emphasis on regions

If the current state of the Kazakhstani airlines in general can be considered satisfactory, then, by Daulet Khamzin's admission, the airports are lagging far behind. In his opinion, the country needs a development strategy and tariff regulation measures. The full-fledged upgradation of the airport infrastructure requires materials handling vehicles, introduction of the concept of «concession» to attract investors, and it is necessary to revise the regulatory framework with regard to the conditions for the acquire land near the airport.

Yuri Lavrynenko, Deputy Chairman of the «KAZLOGISTICS» Union of Transport Workers of Kazakhstan has also paid special attention on that subject and noted the importance of timely renewal of the technological equipment of regional airports. It is noteworthy that 2023 has marked certain positive trends such as resolving the issues of subsidizing small-capacity regional airports.

The first progress was reported at the airport of Pavlodar, and the similar mechanisms are being developed for the airports at Petropavlovsk and Semey. As directed by the Head of State, in Pavlodar, work on the reconstruction of the runway, as well as the taxiway and apron of the airport in Balkhash will already begin in 2024.

As reported by the Transport Minister, Marat Karabayev, at Karaganda airport, the investor plans to modernize the runway and equip it with the necessary special machinery. The negotiations are also underway to transfer the airports of Aktobe, Turkestan and Kyzylorda to the trust management of large global investors, with experience in this field.

The construction of new passenger terminals in Shymkent, Kyzylorda and Almaty is expected to be completed. As a result, Almaty airport capacity will increase 5 times to 14 mln. people, Kyzylorda - 6 times to 2 mln., Shymkent - 7 times to 6 mln.

This year, an investor from the United Arab Emirates will start reconstruction of the runway of the capital's airport using investment funds, which is one of the primary objectives of the new management company.

The state has set a challenging task to increase the volume of cargo handled from 130,000 to 1 million tons per year by 2030, as well as increase passenger traffic to



Ожидается завершение строительства новых пассажирских терминалов в Шымкенте, Кызылорде и Алматы. В результате пропускная способность аэропорта Алматы увеличится в 5 раз до 14 млн. человек, Кызылорды – в 6 раз до 2 млн., Шымкента – в 7 раз до 6 млн.

В этом году инвестор из ОАЭ приступит к реконструкции взлетно-посадочной полосы столичного аэропорта за счет собственных средств, что является одной из первоочередных задач новой управляющей компании.

Государством ставится амбициозная цель посредством модернизации инфраструктуры, автоматизации процедур оформления грузов и пассажиров увеличить к 2030 году объем обрабатываемых грузов со 130 тыс. до 1 млн тонн в год, а также увеличить пассажиропоток до 25 млн человек.

Большой потенциал, по словам экспертов, есть и в возможности использования мультимодального транспорта на территории аэропортов, упрощении процедур оформления транзитных грузов. Активизированы процессы по созданию мультимодальных хабов проводится в аэропортах Астаны, Алматы и Шымкента (там будет функционировать большой карго-распределительный

“ 11 aircraft were purchased by the Kazakhstani airlines in 2023. As a result, the fleet capacity has increased by 28% to 15,400 seats

25 million people, through infrastructure modernization, automation of cargo and passenger clearance procedures.

According to experts, there is also high potential in the possibility of using multimodal transportation within the territory of airports, simplification of transit cargo clearance procedures. The processes for multimodal hubs establishment at the Astana, Almaty and Shymkent airports have been activated (large cargo distribution center will operate there). It is planned to use mechanisms for the formation of a Special Economic Zone in the above-mentioned gateways, as well as at Aktobe and Aktau airports.

Empty airplane tanks?

One key problem that still remains as a significant impediment despite discussions at annual meetings is the shortage, price and quality of aviation fuel. Experts point out that Kazakhstan has to import 40% of the aviation

” Государством ставится амбициозная цель посредством модернизации инфраструктуры, автоматизации процедур оформления грузов и пассажиров увеличить к 2030 году объем обрабатываемых грузов со 130 тыс. до 1 млн тонн в год, а также увеличить пассажиропоток до 25 млн человек

центр). Планируется задействовать механизмы формирования Специальной экономической зоны в вышеуказанных воздушных гаванях, а также в аэропортах Актобе и Актау.

Пустые баки авиации?

Из года в год на отраслевых совещаниях одна проблема всё же остаётся константой: нехватка, цена и качество авиатоплива. Эксперты отмечают, что 40% потребляемого авиатоплива Казахстан вынужден импортировать. Хотя в минувшем году и удалось избежать острых пиков топливного дефицита, тем не менее стране не хватает порядка 300 тысяч тонн ежегодно.

Прежнее правительство видело снятие проблемы с повестки в диверсификации каналов поставок, в частности из КНР, а также создании соответствующей инфраструктуры для хранения авиакеросина. Даулет Хамзин не согласен с таким подходом:

«Решение вопроса только за счет импорта в корне неправильно. Нужно прорабатывать возможности увеличения производства авиакеросина на заводах Казахстана. Возможно, даже строительство дополнительного нефтеперерабатывающего завода», – считает он.

Остаётся надеяться, что новый кабмин под другим углом посмотрит на данную конкретную ситуацию и багаж накопившихся авиационных проблем в целом. Ведь самым транспортникам, при всем желании и концентрации ресурсов, не под силу решить вопросы, находящиеся на стыке межведомственного взаимодействия и требующих системного нормативно-организационного участия со стороны государства.

Мария Юрьева



fuel it consumes. Although the country managed to avoid the sharp spikes in prices due to fuel shortages last year, the country still lack approximately 300 thousand tons annually.

The former government considered solutions that include the diversification of supply channels, particularly from the PRC, as well as the establishment of appropriate infrastructure for the storage of aviation kerosene. Daulet Khamzin does not agree with this approach:

“Resolving an issue through imports only is fundamentally wrong. It needs to work through possibilities for scaling-up jet fuel production at Kazakhstan’s refineries. Perhaps even the construction of an additional oil refinery”, he believes.

It is to be hoped that the new Cabinet of Ministers will look at this particular situation and consider innovative solutions to the abovementioned problems. The transport workers are motivated but require resources and coordination. The government has a critical role to provide regulatory oversight and political will.

Mariya Yuryeva



ESE | ASIA 2024



The Chartered
Institute of Logistics
and Transport

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ФОРУМ В АЗИИ



24-26 АПРЕЛЯ,
АЛМАТЫ,
ОТЕЛЬ RIXOS



КОНТАКТЫ ОРГАНИЗАТОРОВ:

КАЗАХСТАН: **CILT** www.cilt.kz | info@cilt.kz | +7 777 324 53 84 **Айым**

РОССИЯ: **ЕСЭ** www.slet.su | info@slet.su | +7 904 895 77 75 **Ольга**

УКРЕПЛЯЯ БЕРЕГА

КАКИЕ ПЕРЕМЕНЫ ЖДУТ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА?

Морской и речной транспорт в последние месяцы находился в центре информационной повестки: от громких многообещающих планов до осторожного скепсиса экспертов.

Каспий и инвестиционные потоки

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) на сегодняшний день оказался востребован как никогда. Европейский банк оценил его «узкие места» в 18 миллиардов евро. Начато реальное обсуждение, принимаются меры по синхронизации государственных планов на маршруте, созданию единого оператора и реализации соответствующих дорожных карт.

При этом на Коллегии Министерства транспорта Республики Казахстан было обозначено, что именно ТМТМ выступит опорным проектом в рамках задач по преобразованию Казахстана в полноценную транзитную державу. Динамика показателей находится в русле этой тенденции: в 2023 году объемы перевозок по данному коридору выросли на 65% и составили 2,8 млн. тонн (прим. 2022 г. – 1,7 млн. тонн).

В том числе в 2,5 раза увеличился экспорт казахстанской продукции по ТМТМ, а мы знаем как критичен именно этот вид транспортировок для экономики Казахстана. К слову, впервые по коридору ТМТМ была перевезена нефть: для развития данных грузоперевозок приобретены два нефтяных танкера дефвейтом восемь тысяч тонн. Тут можно говорить о реализации поручений Главы государства Касым-Жомарта Токаева по диверсификации путей доставки сырья после двусмысленных эксцессов на классическом маршруте Каспийского трубопроводного консорциума.

В настоящее время ведутся переговоры с уполномоченными органами и компаниями соседних государств по дальнейшему привлечению экспорта на маршрут ТМТМ, в том числе по вопросам предоставления

FIXING THE COAST

WHAT CHANGES AWAIT WATERBORNE TRANSPORT IN KAZAKHSTAN?

The marine and inland water transport has been at the center of the narrative in recent months: from ambitious plans to cautious skepticism of experts.

The Caspian and investment flows

To this date, the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) was in greater demand than ever. European Bank has estimated its financing gap at 18 billion Euros. The real discussion has started and steps are being taken to synchronize country plans along the route, with the establishment of a single operator and implementation of relevant roadmaps.

In this respect, at the Collegium of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan it was stated that the TITR will act as an anchor project within the framework of tasks on transformation of Kazakhstan into a full-fledged transit nation. The dynamics of indicators supports this trend. In 2023, traffic volumes along this corridor increased by 65%, and totaled 2.8 mln. tons (approx. 2022 – 1.7 mln. tons).

Specifically, the export of Kazakhstani products under TITR has increased 2.5 times, and we know how critical this type of transportation is for the economy of Kazakhstan. By the way, oil was transported along the TITR corridor for the first time: two oil tankers with deadweight of eight thousand tons were purchased for the development of these cargo transportation services. The Head of State Kassym-Jomart Tokayev emphasized on the diversification of raw material delivery routes after the suspicious incidents along the traditional route of the Caspian Pipeline Consortium.

мер государственной поддержки данным перевозкам. Наравне с экспортом отмечается рост и импортного грузопотока. Это, в свою очередь, также показывает заинтересованность европейских компаний в транскаспийском коридоре.

Еще одно важное направление – расширение географии присутствия отечественных компаний на внешних рынках, тяготеющих к ТМТМ. Президент Казахстана не так давно дал старт открытию казахстанского терминала в городе Сиань, который является логическим продолжением инициатив по привлечению грузопотоков из Китая. Также продолжается строительство терминала в грузинском порту Поти с прицелом на раскрытие потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Параллельно происходит оттачивание современных клиентских сервисов. В частности, совместно с сингапурской компанией PSA International проводится пилотная цифровизация казахстанского участка маршрута ТМТМ. При этом интеграция с транспортными системами Азербайджана и Грузии

Currently, negotiations are underway with authorized bodies and companies of neighboring states to further attract exports to the TITR route, particularly on the issues related to the provision of state support measures for these transportation services. The growth of import cargo traffic is noted along with export growth. This in turn, also demonstrates the interest of European companies in the Trans-Caspian corridor.

Another important direction is to enlarge the geographical reach of domestic companies in foreign markets through TITR. The President of Kazakhstan not so long ago has announced the opening of a Kazakh terminal in Xi'an city, which is a logical extension of initiatives to attract cargo flows from China. The construction of a terminal at the Georgian port of Poti is also underway with an emphasis on unlocking the potential of the Trans-Caspian International Transport Route.

Sophisticated client services are being developed simultaneously. In particular, the pilot digitalization of the Kazakhstan section of the TITR route is being



будет завершена, как ожидается уже в первом полугодии текущего года.

Портовые планы

В целом за 2023 год объем перевозок через морпорты Казахстана составил 7,2 млн. тонн, что на 11% больше показателя 2022 года. Дальнейшее развитие требует существенной модернизации портовых мощностей, а также системных организационно-регуляторных мер.

Определенные шаги в этом направлении можно выделить. К примеру, в порту Курык был запущен зерновой терминал совместно с эмиратской компанией Abu Dhabi Ports, а также подписано соглашение по транспортировке чистого водорода и аммиака из порта Курык в Европу. Общий объем инвестиций на развитие терминалов порта превысит 200 млн. долларов.

По словам **Директора Ассоциации предпринимателей морского транспорта и Председателя Подкомитета по водному транспорту Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» Николая Юдина** среди принимаемых и необходимых дополнительных мер в рамках развития портовой деятельности – включение морских гаваней Актау и Курыка в состав СЭЗ «Морпорт Актау», что, безусловно, обеспечит инвестиционную привлекательность морских гаваней.

Еще одно стратегическое решение – Постановление Правительства о создании контейнерного хаба в Актау с соответствующим графиком работ и запланированной сдачей объектов в 2025 году. Именно отсутствие в порту современного контейнерного терминала с необходимым погрузочным оборудованием часто указывалось как слабое звено транскаспийских перевозок.

К моменту завершения строительства контейнерного хаба в Актау должны будут выполняться и дноуглубительные работы. В Курыке это сделают раньше – уже в текущем году. Тот факт, что сроки планирования таких необходимых процессов в Казахстане стали столь обозримыми и не растягиваются на десятилетия, не может не вселять оптимизм.

Какие обсуждаемые экспертами портовые кейсы еще можно отметить? Сегодня прорабатывается механизм финансирования установки досмотрового комплекса в порту Курык, аналогично установки в Актау. Также важный вопрос связан со снятием ограничений на складах временного хранения в портах СЭЗ, не требующий изменений в законодательстве.

carried out jointly with the Singaporean company PSA International. In this respect, integration with the transport systems of Azerbaijan and Georgia will be completed and expected as early as the first half of this year.

Port plans

In general for 2023, the volume of transportation through seaports of Kazakhstan amounted to 7.2 mln. tons, which is an 11% increase over the 2022 figure. Further development requires substantial modernization of port capacities, as well as consistent organizational and regulatory actions.

The specific steps in this direction deserved to be highlighted. For example, a grain terminal was commissioned in the Kuryk port jointly with the Emirati company Abu Dhabi Ports, and the agreement was signed for the transportation of pure hydrogen and ammonia from the Kuryk port to Europe. The total investments for the development of the port terminals will exceed 200 million dollars.

According to **Directors of the Association of Maritime Transport Entrepreneurs and Chairman of the Subcommittee on Water Transport of the Logistics and Transportation Committee of the Atameken National Chamber of Entrepreneurs of the Republic of Kazakhstan Nikolay Yudin**, inclusion of Aktau and Kuryk sea harbors into «Aktau Seaport» SEZ is among the additional measures taken and necessary within the framework of the development of port activities, which will undoubtedly ensure the investment attractiveness of maritime harbors.

One more strategic decision is the Government Resolution on the creation of a container hub in Aktau with an appropriate work schedule and the scheduled commissioning of facility in 2025. The lack of an advanced container terminal at the port with the necessary loading equipment was often cited as a weak point in Trans-Caspian transportation.

By the time the construction of the container hub in Aktau is completed, dredging works should also be completed. In Kuryk, it will be made sooner, planned to be completed in this year. The fact that the timeframe for such accomplishments in Kazakhstan in the foreseeable future encourage optimism.

What other port cases discussed by experts can be mentioned? Today a financing vehicle for the installation of inspection complex in the port of Kuryk similar

«Стоит задача по сокращению срока заходов и выходов судов в порту Актау, срока оформления. Она требует увеличения штатной численности морской администрации», – считает Н.Юдин, подняв еще одну связанную с этим проблему: недостаточную сумму грантов на морские специальности. Впрочем, кадровые и образовательные аспекты актуальны и для речного транспорта.

Что принесут воды Иртыша?

Казахстан намерен развивать транзитный потенциал трансграничной реки Иртыш и таким образом соединить Россию и Китай новым транспортным маршрутом. Для развития коридора, по словам **главы Минтранспорта Республики Казахстан Марата Карабаева**, будет предусмотрено строительство нового судоходного шлюза в районе города Семей.

«Также в районе поселка Тугыл будет построен порт и проложена железная дорога до границы с Китаем на участке Тугыл - Майкапчагай протяженностью 99 км. Ожидаемый объем перевозок – 2 - 2,5 млн. тонн», – рассказал министр.

И здесь стоит обратить внимание на еще один принципиальный вопрос, который затронул Н.Юдин: на сегодняшний день в Казахстане нет полноценного анализа по номенклатуре и объемам грузов в сфере речного транспорта. На основании чего тогда вообще можно говорить о каких-либо точных оценках и прогнозах?

Эксперт убежден, что необходимы дополнительные научные исследования для корректировки правил перевозки, особенно в нерестовый период. Профильные организации, обладающими достаточными компетенциями для этой работы, в Казахстане есть. Требуется решение со стороны государства с соответствующим финансированием.

Без научной базы в сфере внутреннего водного транспорта, который находился в последние десятилетия явно не на пике своих возможностей, будет трудно сделать качественный рывок вперед. Поэтому и здесь хотелось бы большей динамики и ясности в принятии решений, напрямую затрагивающих жителей прилегающих к водным артериям территорий. 

Мария Юрьева

to installation in Aktau is being worked out. Also an important issue is related to the removing constraints on temporary storage warehouses in SEZ ports, not requiring the legislation amendments.

“It is necessary to reduce the period of vessel calls and departures in the port of Aktau, i.e. to reduce the turnaround time. It requires an increase in the staff size of the maritime administration”, believes N. Yudin, by raising another related issue: insufficient grants for maritime specialties. However, personnel and educational aspects are also relevant for river transport.

What will the waters of the Irtysh bring?

Kazakhstan intends to develop the transit potential of the transboundary Irtysh River, and thus connect Russia and China with a new transport route. For the development of the corridor, according to the **Head of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan Marat Karabayev**, the construction of a new shipping lock will be provided near Semey.

“In addition, a port will be built in the area of Tugyl village and a railroad to the border with China will be built on the Tugyl - Maikapchagai section with a length of 99 km. Expected traffic volume is 2 - 2.5 mln. tons”, – said the Minister.

And here it is worth paying attention to another fundamental issue raised by N. Yudin: to this date, Kazakhstan does not have a full-fledged analysis of the nomenclature and volumes of cargoes in the sphere of river transport. Then on what basis can we speak of any accurate estimates and forecasts at all?

The expert is convinced that more scientific research is needed to adjust shipping regulations, especially during the spawning season. There are relevant organizations with sufficient competencies for this work in Kazakhstan. It requires a government solution with appropriate funding.

It will be difficult to achieve a quantum leap without a scientific base in the area of inland waterway transport, which has not been at the peak of its capabilities in recent decades. Therefore, we would like to see more dynamics and clarity in decision-making here as well, which directly affect residents of areas adjacent to waterways.

Mariya Yuryeva

加强水路运输

哈萨克斯坦水运等待什么变化？

<44

近几个月来，海上和河流运输一直收到广泛的关注：从高调和有希望的计划到专家的谨慎怀疑。

里海和投资

事实证明，跨里海国际运输路线（跨里海运线）今天比以往任何时候都更受欢迎。欧洲银行估计其»投资缺口为18十亿欧元。哈萨克斯坦正在采取措施同步实现国家计划，创建一个单一的运营商和执行相关的路线图。

同时，哈萨克斯坦共和国交通运输部董事会表示，跨里海运线将作为将哈萨克斯坦转变为一个成熟的过境国的任务框架内的参考项目。指标的动态符合这一趋势：2023年，沿这条走廊的交通量增加了65%，达280万吨（注：2022年 - 170万吨）。

哈萨克斯坦产品的出口增长了2.5倍，我们知道这种运输方式对哈萨克斯坦经济的重要性。顺便说一句，石油首次沿着跨里海运线走廊运

输。我方购买了两艘载重量为八千吨的油轮来运输这些货物。在这里我们可以谈谈国家领导卡西姆若马尔特•托卡耶夫的指示的执行情况，以便在里海管道联盟的传统路线上有多种路线选择去运输原材料。

目前我方正在与邻国的授权机构和公司进行谈判，以进一步吸引对跨里海运线的出口，包括为这些货物提供国家支持措施。随着出口，进口货运量也在增加。反过来，这也表明了欧洲公司对跨里海走廊的兴趣。

另一个重要领域是扩大国内公司在运用跨里海运线的国外市场的份额。哈萨克斯坦总统最近在西安启动了哈萨克斯坦码头的运作，这是吸引来自中国货物流动的举措的合乎逻辑的延续。在格鲁吉亚波蒂港建造一个码头也在继续，目的是释放跨里海国际运输路线的潜力。

同时，哈萨克斯坦的公司和部门正提升现代客户服务的专业水平。其中重中之重的项目是与新加坡PSA International公司合作，一起对跨里海运线的哈萨克斯坦部分进行数码化试点。同时，与阿塞拜疆和格鲁吉亚运输系统的整合预计将在今年上半年完成。

港口图则

总的来说，2023年通过哈萨克斯坦海港的交通量为720万吨，比2022年增加了11%。进一步发展需要港口设施的重大现代化，以及系统的组织和监管措施。

这方面实施取得一些显著的进展。例如，与阿联酋公司阿布扎比港口一起在库鲁克港口启动了一个粮食码头，并签署了一项从库鲁克港口向欧洲运输纯氢和氨的协议。港口码头开发的投资总额将超过2亿美元。

根据哈萨克斯坦共和国企业家商会»阿塔姆肯»物流和运输委员会水运小组委员会主席、海运企业家协会主任尼科莱•尤丁的说法，为发展港口活动所采取和必要的额外措施之一是将阿克套和库鲁克海港纳入“阿克套海港”自由经济区，这当然将确保海港的投资吸引力。

另一项战略决策是关于政府在阿克套建立集装箱枢纽的法令，并在2025年制定适当的工作时间表和计划调试设施。港口缺乏装载设备的现代化集装箱码头常常被指出是跨里海运输的薄弱环节。

到阿克套集装箱枢纽的建设完成后，还必须进行疏浚工作。库鲁克将在今年早些时候做到这一点。库鲁克提前完成之前定下的目标振奋人心，鼓舞了大家的工作热情。

还有哪些专家讨论的港口案例可以强调？今天正在制定一个融资机制，用于在库鲁克港安装

哈萨克斯坦打算开发跨境额尔齐斯河的过境潜力，从而以新的运输路线连接俄罗斯和中国

2023年，沿这条走廊的交通量增加了65%，达280万吨（注：2022年-170万吨）

一个检查综合体，类似于在阿克套的安装。另一个重要问题与取消对自由经济区港口临时储存仓库的限制有关，这并不需要修改立法。

«任务是减少船舶在阿克套港的进出时间，办理期限»。该任务需要增加额外海事管理局的人员，尤丁认为，提出了另一个相关问题：海洋专业奖学金不足。然而，人员和教育方面也与河流运输非常迫切的。

额尔齐斯河的水会带来什么？

哈萨克斯坦打算开发跨境额尔齐斯河的过境潜力，从而以新的运输路线连接俄罗斯和中国。根据哈萨克斯坦共和国交通运输部负责人马拉特•卡拉巴耶夫的说法，将为走廊的发展提供在塞梅伊地区建设新的航运门户。

«还将在图吉尔村附近建造一个港口，并将在图吉尔至梅卡普恰盖段铺设一条铁路到与中国接壤的边界，长度为99公里。预计运输量为200 - 250万吨，»部长说。

在这里，值得关注的是尤丁提出的另一个原则问题：目前哈萨克斯坦还没有对河流运输领域货物的命名和数量进行全面的分析。那么我们凭什么才能做出准确的估计和预测呢？

专家确信，需要额外的科学研究来调整运输规则，特别是在前期的阶段。哈萨克斯坦有专门的组织，具有足够的能力开展这项工作。需要有适当资金的国家作出决定。

最后总结是用科学求证的研究海上和河内运输和能力，然后退出有效的政策，并减少对毗邻水道的领土的居民的负面影响。

玛丽亚•尤里耶瓦

45>

ОТРАСЛЬ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК: **остановка без требования**

Проблемы развития такой социально значимой сферы, как пассажирские автобусные перевозки, не первый год обсуждаются на различных площадках. Актуальная дискуссия, посвященная этим вопросам, состоялась в эфире очередного выпуска эксперт-форума «Магистраль» на тему «Пассажирские автобусные перевозки: взгляд изнутри».

По словам депутата Мажилиса Парламента Республики Казахстан **Мурата Абенова**, по традиции поддерживавший эфир форума, тема пассажирских автобусных перевозок – большая и нерешенная проблема нашего общества. При этом отрасль не имеет четкой регламентации и крупных игроков.

«Особую актуальность проблематика получает в условиях постоянного роста цен на авиабилеты, приближающегося летнего пикового сезона на железнодорожных пассажирских перевозках, когда эту нишу могли бы закрыть автобусные перевозки», – подчеркнул спикер.

Сегодня в Казахстане насчитывается 555 пассажирских городских, внутриобластных, межобластных, а также международных перевозчиков. Как отметил **Руководитель Управления внутриреспубликанских автомобильных перевозок Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан Жәдігер Тілеген**, в стране функционирует 15 636 автобусов, занятых на 2 440 маршрутах. При этом работа по обеспечению пассажирских перевозок находится на постоянном контроле ведомства, а изменения в необходимые нормативно-правовые акты вносятся ежегодно.

«Основная проблема межобластных пассажирских автобусных перевозок связана с ежегодным снижением их рентабельности для перевозчиков, а также сменой приоритета населения в пользу легкового транспорта. Это приводит к снижению конкуренции в условиях активного развития информационных сервисов такси-агрегаторов, предлагающих перевозку пассажиров «от двери до двери», – сказал Ж. Тілеген, отметив необходимость обеспечения рентабельности перевозок.

По словам **Заместителя Председателя Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрия Лавриненко**, все вопросы отрасли автомобильного транспорта и, в частности, пассажирских перевозок должны быть в сфере внимания министерства транспорта республики. При этом всю их глубину и разноплановость он продемонстрировал на примере существующей проблемы созданного Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля.

«И бизнес, и общественность настоятельно требуют решения этой проблемы, потому что нельзя смешивать вопросы автомобильного транспорта



с контрольными органами. Комитет транспортного контроля – это межотраслевая контрольно-надзорная единица, которая охватывает все виды транспорта, и объединять его с комитетом автотранспорта, по крайней мере, странно», – отметил Ю.Лавриненко.

Представителя профильного госоргана поддержал в своем выступлении **Генеральный директор Объединения юридических лиц «Союз автотранспортников Казахстана» Сабит Аманбаев**, назвавший межобластные и междугородние перевозки «вымирающими».

«Если до пандемии, в 2019 году, из Караганды в Астану существовало 16 рейсов в обе стороны, то на сегодняшний день их нет. Та же ситуация существует и в других регионах страны. «Умирают» и автовокзалы. Все это происходит вследствие обращения пассажиров

к услугам нелегальных перевозчиков, работающих без соблюдения требований законодательства страны, не имеющих никакого технического, медицинского контроля, а также контроля режима труда и отдыха водителей. Все это привело к тому, что Казахстан на евразийском континенте занимает лидирующую позицию по смертности в дорожно-транспортных происшествиях, согласно статистике ООН (в 2019 году было 24,1 смертей на 100 населения)», – сетует спикер.

По его словам, с 2015 года общественные организации перевозчиков обращались в министерство по урегулированию деятельности такси и автобусных перевозок, и с 2019 года готовился соответствующий законопроект, который в прошлом году был передан на рассмотрение в Мажилис Парламента РК.

«Одним из важнейших моментов законопроекта является урегулирование деятельности

Основная проблема межобластных пассажирских автобусных перевозок связана с ежегодным снижением их рентабельности для перевозчиков, а также сменой приоритета населения в пользу легкового транспорта

цифровых платформ. В стране наблюдается олигополия таких компаний, как Yandex, Indriver, которые получают значительные доходы, привлекают огромную массу людей, но их деятельность не урегулирована. Так, например, они стимулируют совершение максимального количества рейсов водителями. К примеру, в России Yandex допускает работу водителей на протяжении 9 часов, после которых система запрещает принятие заявок на перевозку. Помимо этого в приложении имеется функция телемедицины. Такая жесткая система обеспечивает безопасность пассажира», – отметил С.Аманбаев.

В зоне риска находятся и сфера международных пассажирских перевозок, в которой также наблюдается активный уход компаний с рынка вследствие перехода пассажиров на легковой транспорт и перевозку на микроавтобусах. Проблема отразилась и на деятельности автовокзалов, потерявших пассажиропоток.

«Эти и многие другие моменты, остающиеся вне поля зрения, требуют оперативного решения с участием специалистов. При этом лучшей мировой практикой является внедрение режима самостоятельного регулирования бизнесом своих производственных вопросов и их контроль. У нас нет другого пути кроме передачи некоторых государственных функций в области автомобильных перевозок пассажиров в саморегулирование», – считает эксперт.

М.Абенев, являясь руководителем рабочей группы по защите прав потребителей, также обратил внимание на то, что, несмотря на все удобства цифровых платформ такси и обеспечение перевозок нелегалами, существуют огромное количество рисков, связанных с неорганизованностью и неопределенностью данных перевозок, а также не возможностью восполнить ущерб при возникновении каких-либо ситуаций, связанных с нанесением ущерба потребителю.

Депутат предложил совместно с присутствующими на форуме экспертами поработать вопрос внесения в законодательство

изменений об электронных и торговых платформах, предоставляющих услуги перевозок пассажиров. По его словам, необходимо наладить регламентацию отношений между потребителем и перевозчиком.

Ю.Лавриненко также остановился на проблемах субсидирования пассажирских автобусных перевозок. На сегодняшний день принята соответствующая отраслевая программа, был проведен ряд исследований, появился алгоритм по созданию тарифной комиссии в каждой области

Казахстана с оценкой затрат, которые несут перевозчики, определением социально значимых маршрутов, расчетами необходимого объема субсидирования, внедрением электронного билетирования для создания прозрачных условий. Но даже с учетом этого отрасль сталкивается с активным развитием коммунальных предприятий на рынке.

«Как известно, существуют, так называемые, правила «зеленых страниц», согласно которым есть рынки, в которых могут работать государственные предприятия, и рынки, где должен работать бизнес. В этом отношении для коммунальных предприятий должно быть какое-то разграничение их деятельности или они должны быть приватизированы», – считает Ю.Лавриненко.

Эксперт также поддержал тему создания саморегулируемых организаций в отрасли. Проведено соответствующее исследование, в Мажилисе республики подготовлена нормативная база, на новый уровень готовы выйти вопросы контроля за деятельностью пассажирского транспорта. Однако для запуска данного процесса, нужно решение министерством ряда крупных вопросов и их продвижение в Правительстве и соответствующих финансово-экономических органах.

«В рамках создания саморегулирующих организаций (СРО) обсуждается вопрос обеспечения иного уровня контроля на городском, областном и международном уровне, но нужна финансовая поддержка, хотя бы на уровне создания данных СРО, создания страховых фондов и т.д. Также цифровизации процесса – создание необходимого уровня статистического учета и информационных систем для обеспечения контроля. Кроме того, необходимы законодательные инициативы по ужесточению требований к местным исполнительным органам по исполнению ими алгоритмов, прописанных в программе по поддержке пассажирских перевозок», – сказал представитель Союза транспортников.

С.Аманбаев также остановился на вопросе появления коммунальных парков. По его мнению, в одной рыночной сфере не может быть государственной и частной собственности. Однако в настоящее время в отрасль, в которой бизнес встал на ноги,



Полную версию видео эфира эксперт-форума «Магистраль» вы можете просмотреть на странице Национальной экспертной платформы «TransExpert.kz» в социальной сети Facebook по ссылке: <https://www.facebook.com/share/v/CiV9sX2VQ8ER2HVn/?mibextid=oFDknk>

коммунальные предприятия стали массово вкладывать денежные средства.

«К примеру, в Алматы в 2022 году объем финансирования одного маршрута коммунального парка в 4 раза превысил объем средств, направляемых на один маршрут бизнеса. В 2023 году эта разница превысила в 4,8 раза. Таким образом, искореняется добросовестная конкуренция. Коммунальные предприятия сегодня также пополняются сотнями новых автобусов и вместо ремонта эксплуатируемого парка, их отвозят на «кладбище автобусов» под Алматы», – отметил С.Аманбаев, напомнив, что сроки приватизации коммунальных парков переносятся уже в пятый раз, в это же время в данные предприятия вливаются большие средства.

Вопрос обновления парка автобусов в стране также находится в тяжелом положении. По словам эксперта, он находит разрешение на городских пассажирских перевозках. Так, только за последние 2 года в регионах страны приобретено порядка 2600 новых автобусов. В целом по республике имеется 93 тысячи автобусов. Ежегодно необходимо обновлять порядка 10 тысяч из них.

«Критическая ситуация у нас наблюдается в сфере междугородних автобусных перевозок. Нет никакой возможности обновлять парк автобусов. Налог на первичную постановку на учет и утилизационный сбор ставят в заведомо невыгодные условия перевозчиков, занятых на рынке международных перевозок», – заключил генеральный директор Союза автотранспортников Казахстана.

Дальнейшее развитие отрасли и решение ее насущных проблем участники эксперт-форума видят в активизации работы профильного министерства. Также эксперты ответили на вопросы зрителей онлайн заседания.

Даурен Молдахметов

Председатель НЭС НИИ ТК, к.т.н. Эдуард КАПЛАН,
генеральный директор АНИП Гульнара БЕКМАГАМБЕТОВА,
ученый секретарь НИИ ТК Наталья СЕРБАЕВА,
президент Ассоциации Партнерство в Центральной Азии Берик БУЛЕКБАЕВ,
заместитель директора по подтверждению соответствия Учебного центра
Управления логистики на транспорте Рафаил ЗАСЛАВСКИЙ,
почетный профессор Казахстанско-Немецкого Университета Василий КОРОЛЕВ

СБАЛАНСИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

Железнодорожный транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии Казахстана. Стоящие сегодня перед отраслью задачи носят глубокий, системный характер и требуют комплексного, последовательного решения совместными усилиями всех участников перевозочного процесса, государственных органов, общественных организаций и объединений.

Признавая важность стоящих перед отраслью задач, необходимость достижения взаимопонимания по ключевым вопросам, можно сформулировать следующие предложения, касающиеся дальнейшего совершенствования и развития системы железнодорожного транспорта.

Поиск рациональной структурной модели организации железнодорожных перевозок грузов

Модель грузового железнодорожного транспорта, заложенная в транспортном законодательстве Республики Казахстан и ЕАЭС, достаточно рациональна. Она включает в себя работу Национального оператора инфраструктуры, Национального перевозчика, частных перевозчиков, железнодорожных операторов, экспедиторов, ветевладельцев, грузовладельцев, других участников перевозочного процесса.

Данная модель создаёт условия для более полного удовлетворения потребностей грузовладельцев в качественном транспортно-логистическом обслуживании, привлечения частных инвестиций в обновление и развитие локомотивного парка, стимулирует развитие магистральной сети и повышение эффективности ее эксплуатации.

Вместе с тем, необходим максимально взвешенный, поэтапный подход к дальнейшему реформированию системы грузового железнодорожного транспорта. В этой связи предлагается реализовать комплекс мер, касающихся обеспечения безопасности

движения, повышения качества и эффективности планирования и диспетчеризации перевозок, дальнейшей информатизации и цифровизации процессов управления, увеличения пропускной способности инфраструктуры, совершенствования нормативной правовой базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов. Предлагаемые мероприятия рекомендуется включить в Дорожную карту, разработка и реализация которой предусмотрены пунктом 178 Плана действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан. Важно сформулировать общепромышленный консенсус в плане единого понимания выбранной структурной модели организации грузовых железнодорожных перевозок и планов ее развития.

Национальный перевозчик грузов, в лице ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», выступает общесетевым перевозчиком, который обязан обеспечить перевозки грузов на всей сети железных дорог республики, согласно утвержденных заявок грузоотправителей, и нести ответственность за отказ в перевозке и нарушении сроков доставки. Задачей Национального оператора инфраструктуры должно являться наиболее эффективное использование мощности магистральной железнодорожной сети (МЖС), развитие пропускной способности, устранение «узких мест» транспортной инфраструктуры.

Доступ лицензированных перевозчиков к работе на МЖС осуществляется Национальным оператором инфраструктуры, исходя из ее технических и технологических возможностей. Одна из задач



государственных органов, при рассмотрении заявок на получение лицензии на перевозочную деятельность – обеспечение контроля над соблюдением перевозчиками квалификационных требований и их способностью обеспечить установленный уровень безопасности в своей деятельности.

Перевозчик вправе получить доступ к техспецификации участков МЖС, при условии соблюдения требований Закона о государственных секретах, для планирования своей работы и подачи заявки на получение доступа к услугам МЖС. Частные перевозчики, имеющие долгосрочные контракты с грузоотправителями, должны иметь право на заключение долгосрочных договоров с Национальным оператором инфраструктуры для стимулирования инвестиционной активности бизнеса.

АО «НК «КТЖ» обеспечивает необходимое взаимодействие со странами партнёрами и железнодорожными администрациями по отстаиванию с государственных позиций, государственных интересов при взаимном обмене грузопотоками, в том числе пропуску растущего транзитного потока. Кроме того, компания под непосредственным контролем Администрации Президента и Правительства страны, реализует поручение Главы государства по созданию на базе АО «НК «КТЖ»

Важно сформулировать общепромышленный консенсус в плане единого понимания выбранной структурной модели организации грузовых железнодорожных перевозок и планов ее развития

мультимодальной транспортно-логистической компании международного уровня.

Развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры

Недостаточная пропускная способность железнодорожной транспортной инфраструктуры не удовлетворяет потребности казахстанских грузовладельцев и не обеспечивает в полной мере имеющиеся и перспективные объемы перевозок грузов. В передовой мировой практике финансирование развития магистральной железнодорожной сети выделяется из государственного бюджета. Данный международный опыт предлагается использовать и в Казахстане.

Существует проблема недостаточности финансирования строительства и развития МЖС, отсутствия четкого, эффективного механизма участия частных инвесторов в содействии её решения. В этой связи положительно воспринята информация об утверждении АО «НК «КТЖ» Программы повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, согласно которой до 2030 года планируется строительство вторых путей, удлинение существующих и строительство дополнительных станционных путей, открытие новых раздельных пунктов, внедрение автоблокировки и электрификация определенных участков. Вместе с тем, крайне необходима ускоренная расшивка «узких мест» на стыке транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования с гармонизированным развитием железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру станций «КТЖ» общего пользования и крупных промышленных предприятий.

Финансирование таких проектов предлагается осуществлять на базе заключаемых меморандумов, на взаимовыгодной, паритетной основе с использованием финансовых средств «КТЖ и промышленных предприятий.

Железнодорожные промышленные транспортные узлы осваивают существующий объем перевозок на пределе своей пропускной и перерабатывающей способности.

Существенными факторами, оказывающими негативное влияние на их стабильное функционирование, являются ограниченная пропускная способность станций примыкания, значительный износ основных фондов промышленных предприятий и хозяйства железнодорожных транспортных цехов, финансирование которых осуществляется по остаточному принципу.

Ошибочным признается тезис о том, что принудить к развитию собственной транспортной инфраструктуры промышленные предприятия, находящиеся в частной собственности, никто не может. В настоящее время промышленная логистика является одним из «узких мест» всего транспортно-логистического комплекса Казахстана. Ее развитие – задача государственной важности, которую необходимо решать на уровне проведения просветительской работы, обучающих программ, направленных на повышение логистической грамотности грузовладельцев, используя экономические меры воздействия и работу госорганов, контролирующих соблюдение требований, стандартов, нормативов, мер транспортной безопасности на промышленных предприятиях.

Стоит отметить, что у транспортно-логистических компаний, частных инвесторов есть желание и возможность модернизировать и развивать существующую инфраструктуру для улучшения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев. Логистические операторы, частные инвесторы и грузовладельцы могут выступить с инициативой реализации тех или иных проектов по развитию инфраструктуры общего пользования и внутризаводской транспортной инфраструктуры. В рамках реализации точечной расшивки «узких мест» железнодорожной транспортной инфраструктуры рекомендуется использовать метод имитационного моделирования, в НИИ ТК имеются соответствующие

Частные перевозчики, имеющие долгосрочные контракты с грузоотправителями, должны иметь право на заключение долгосрочных договоров с Национальным оператором инфраструктуры для стимулирования инвестиционной активности бизнеса

наработки в данной области.

Необходимо развивать механизм привлечения частных инвестиций в развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры, практику и юридические механизмы ВОО (строительство – владение – эксплуатация), ВОТ (строительство – эксплуатация – передача), разнообразные механизмы ГЧП (государственно-частного партнерства).

Совершенствование системы планирования, прогнозирования и управления грузовыми железнодорожными перевозками

Министерству транспорта Республики Казахстан рекомендуется разработать и утвердить Методические указания по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в республике. На площадке отраслевого министерства предлагается проводить ежегодные стратегические сессии с участием представителей Министерства транспорта, других заинтересованных государственных органов, АО «НК «КТЖ», СТК «KAZLOGISTICS», КазАПО, АНЭК, АНИП, грузовладельцев, транспортно-логистических компаний для обсуждения прогнозов и сценариев развития транспортно-логистического рынка, текущих и стратегических планов его участников с целью совершенствования процессов их взаимодействия, улучшения показателей качества транспортно-логистического обслуживания казахстанских предприятий. Способствовать плодотворному сотрудничеству, улучшению работы грузового железнодорожного транспорта и транспортно-логистического комплекса в целом, позволит организация и подготовка регулярных аналитических отчетов о состоянии транспортного рынка в стране, а также систематических прогнозов по перспективным сценариям его развития, основанных на актуальных, обновляющихся статистических данных.

Перевозочный процесс целесообразно организовывать во взаимной увязке с процессами и планами производства готовой продукции. Роль координаторов взаимодействия участников перевозочного процесса на конкретных маршрутах могут взять на себя системные логистические интеграторы (3/4 PL провайдеры), организующие и постоянно оптимизирующие сквозной процесс стратегического, текущего, оперативного планирования и диспетчеризации перевозок, включая равномерную подачу вагонов под погрузку и выгрузку, непосредственно грузовые операции и др. Также в комплекс услуг могут входить услуги по управлению складскими запасами, консалтинговые услуги по разработке программ гармонизированного развития инфраструктуры, оптимизации промышленной логистики. В роли 3/4 PL провайдеров могут

выступать экспедиторы, железнодорожные операторы, частные перевозчики. В рамках данной работы целесообразно разрабатывать комплексные планы совместных действий по совершенствованию системы организации перевозочного процесса на конкретных маршрутах с разделами по развитию инфраструктуры, договорной работе, развитию промышленной логистики, диспетчерскому управлению перевозками, цифровизации, развитию ИТ и др.

В целях оптимизации логистических цепочек, повышения эффективности взаимодействия участников перевозочного процесса, их горизонтальной интеграции предлагается использовать опыт создания интеграционных логистических команд (ИЛК) с участием представителей АО «НК «КТЖ», транспортно-логистических компаний (3/4 PL провайдеров), грузоотправителей, грузополучателей, других участников перевозочного процесса (УПП). В ходе работы ИЛК целесообразна организация регулярных конференц-звонков и координационных совещаний с участием УПП и возможностью рассмотрения результатов работы на конкретных маршрутах, проведения анализа причин невыполнения суточных планов перевозок, разработки совместных управленческих решений и комплексных

У транспортно-логистических компаний, частных инвесторов есть желание и возможность модернизировать и развивать существующую инфраструктуру

планов по совершенствованию системы организации перевозочного процесса. Рекомендуется также разработка и заключение многосторонних меморандумов (регламентов, договоров) технологического взаимодействия участников перевозочного процесса с четким разграничением их ответственности на стадии планирования объемов перевозок, равномерной подачи вагонов, соблюдения временных нормативов погрузки-выгрузки вагонов и др. Стоит отметить, что разграничение ответственности формализовано в нормативных правовых актах, регулирующих деятельность грузового железнодорожного транспорта. Как показывает практика, данное распределение ответственности целесообразно конкретизировать и детализировать на уровне договорных отношений участников перевозочного процесса.

Существенным резервом повышения эффективности работы системы грузового железнодорожного транспорта является совершенствование информационного обеспечения и цифровизация процессов управления перевозками. В этой связи рекомендуется изучить опыт ОАО «РЖД» по внедрению Динамической модели загрузки инфраструктуры и формирования суточных клиентских планов погрузки. В рамках дальнейшего развития цифровизации на железнодорожном транспорте возможно прогнозировать в перспективе появление логистических интернет-платформ уровня SPL, которые будут позволять организовывать железнодорожные перевозки грузов в несколько кликов.

Целесообразно внедрить отраслевые KPI, оценивающие эффективность работы системы



грузового железнодорожного транспорта. Одними из основных КРП должны стать показатели эффективности использования локомотивного и вагонного парка, в которых заложен существенный резерв решения проблемы дефицита железнодорожного подвижного состава.

Исследованием подтверждена обоснованная необходимость привлечения отечественной транспортной науки к решению накопившихся транспортных проблем

Развитие пассажирских железнодорожных перевозок

Принимая во внимание размеры территории Казахстана, ее природно-географические, социально-экономические условия развития, железнодорожные пассажирские перевозки занимают особое место в жизни страны. Важнейшей государственной задачей является обеспечение транспортной подвижности населения, мобильности и доступности всех регионов страны в рамках реализации социальной политики и в целях эффективного использования трудовых и природных ресурсов.

Логика развития рыночных реформ на железнодорожном транспорте потребовала формирования рынка услуг пассажирских перевозчиков. Сегодня услуги пассажирских перевозок оказывают 11 перевозчиков, в том числе Национальный – АО «Пассажирские перевозки» (входит в группу АО «НК «ҚТЖ»). Перевозчиками выполняются перевозки пассажиров по социально значимым маршрутам и альтернативные экспресс-перевозки коммерческими поездами с минимальным числом остановок и сокращением времени в пути следования.

Железнодорожные пассажирские перевозки на многих маршрутах убыточны. В этой связи уполномоченным органом и местными исполнительными органами из республиканского и местных бюджетов осуществляется субсидирование расходов перевозчиков по социально значимым маршрутам. При этом, покрытие расходов Оператора локомотивной тяги в пассажирском движении в социально значимых сообщениях и расходов Национального оператора инфраструктуры на оказание услуг МЖС для пассажирских перевозок покрывается из доходов Национального перевозчика грузов посредством механизма Временной балансирующей платы.

Статья подготовлена на основе исследования, проведенного НИИ ТК в ходе выполнения проекта «Разработка предложений по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях дальнейшего ее структурного реформирования», выполненного за счет целевого финансирования Корпоративного фонда СТК «KAZLOGISTICS»

Имеет место регуляторная практика использования Комитетом по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан временных понижающих коэффициентов на услуги МЖС при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом.

Также отмечается высокий износ парка пассажирских вагонов. По информации Министерства транспорта, в периоды высокого спроса на пассажирские перевозки в стране не хватает порядка 300 вагонов. Решение проблемы возможно при поддержке уполномоченного органа и институтов развития, реализации обширной инвестпрограммы обновления и пополнения парка.

Развитие отечественной транспортной науки и образования

Исследованием подтверждена обоснованная необходимость привлечения отечественной транспортной науки к решению накопившихся транспортных проблем. Министерству транспорта республики предлагается проработать вопросы, связанные с бюджетным финансированием прикладной транспортной науки. Госорганам, общественным объединениям и другим потенциальным заказчикам на проведение НИОКР рекомендовано отдавать предпочтение отечественным научно-исследовательским, проектным и конструкторским организациям, а также учебно-производственным предприятиям, как совместным с ВУЗами площадкам взаимодействия, способным аккумулировать ресурсы студенческих НИРС, научного и отраслевого сообщества.

Необходимо продолжить совершенствование программы повышения квалификации и обучения работников отрасли. Также предлагается наладить системную практику дуального обучения, всемерно поощрять образование учебно-производственных предприятий для раннего подключения студентов к профессиональной деятельности, создавать лаборатории и институты взаимодействия с отраслью, позволить специалистам из отрасли и наставникам совместно разрабатывать и использовать опыт предприятий и гибкие подходы при организации ими совместной учебно-производственной базы.

Целесообразна организация представителями транспортной науки и образования семинаров, конференций, круглых столов, обмена передовым опытом в области создания и внедрения инновационных логистических технологий, взаимодействие в сфере реализации проектов Индустрии 5.0, обучения и повышение квалификации логистических кадров.



Организатор:



Официальная информационная поддержка:



Медиапартнеры:



Международная конференция и выставка

КАЗАХСТАНСКИЙ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ 2024

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ИНФРАСТРУКТУРА

5-6 марта 2024

Астана, Казахстан

www.rdl.group
info@rdl.group
+38 (093) 177 60 55



Специальная стоимость
для компаний из Казахстана

-50%

СОСТОЯНИЕ ДОРОГ И РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТА: проблемы и решения



Развитие автомобильных грузовых и пассажирских перевозок, как наиболее распространенных и востребованных способов транспортировки, происходит более высокими темпами по сравнению с другими видами транспорта. Однако барьером для активного развития этой отрасли в Казахстане все еще остается ряд нерешенных проблем. О них и о многом другом говорили участники очередного выпуска эксперт-форума «Магистраль» на тему «В фокусе автотранспорт и строительство дорог: текущее состояние и перспективы развития».

Километры раздора

Сегодня в Казахстане 25 тыс. км. автодорог республиканского и более 70 тыс. км. дорог областного и районного значения (без учета улично-дорожной сети – 95 тыс км.). По словам Вице-министра транспорта Республики Казахстан Сатжана Аблаиева, республиканские дороги на 92% находятся в нормативном состоянии, дороги местной сети – областные и районные, соответствуют нормам на 84%. В планах профильного ведомства к 2029 году обеспечить стопроцентное нормативное состояние всех дорог.

«Если остановиться на показателях прошлого года, то различными видами ремонта было охвачено порядка 9,5 тыс. км. дорог республиканского и местного значения. Из них около 4 тыс. км. были реконструированы и построены. В текущем году различными видами ремонта будут охвачены порядка 10 тыс. км. Половина из них – это республиканские дороги, остальные – местные», – отметил С.Аблаиев, признав, что этого объема ремонта очень мало

По его словам, сеть республиканских дорог Казахстана была создана в 60-80-е годы прошлого столетия. При этом в стране существуют участки дорог, на которых с тех пор не проводились капитальные ремонты и реконструкции.

«Говоря о качестве дорог, во многих случаях наши пользователи путают его с состоянием дорог. На самом деле проблема связана не с качеством дорог, а с тем, что на данных участках дорог после распада Советского Союза и вплоть до 2001 года из-за отсутствия средств и должного внимания к отрасли

Профильное ведомство ведет работу с Евразийским банком реконструкции и развития, который планирует выделить порядка миллиарда долларов на ремонт казахстанских дорог республиканского значения и местного значения

мы пропустили несколько межремонтных сроков, ухудшив тем самым их состояние. Сейчас мы эти объемы догоняем, но они очень большие. Стоит также учитывать тот факт, что все эти дороги, построенные в прошлом столетии, были рассчитаны на совершенно другие осевые нагрузки», – подчеркнул представитель министерства транспорта, отметив, что ведомство постоянно рассматривает различные варианты улучшения состояния дорог.

Государство большое внимание уделяет развитию международных транспортных коридоров. При этом в рамках улучшения состояния местных областных и районных дорог министерством предлагается охватить их средним ремонтом, что, по мнению спикера, является наимного оптимальнее, чем их реконструкция. К слову, реконструкция 1 км четырехполосной дороги, обходится бюджету страны в 2 млрд. тг. Этот же объем можно охватить средним ремонтом в пределах 150-200 млн. тг. В настоящий момент профильное ведомство ведет работу с Евразийским банком

реконструкции и развития, который планирует выделить порядка миллиарда долларов на ремонт казахстанских дорог республиканского значения и часть дорог местного значения. Всего около 5.000 км.

По словам Депутата Мажилиса Парламента Республики Казахстан Мурата Абенова, приглашенного на форум в качестве эксперта, выделить средства из бюджета на ремонт дорог для такой страны как Казахстан с его большой протяженностью дорог является невозможным. Исходя из этого подобные компромиссные решения необходимы. Так, например, строительство автомагистрали «Западная Европа - Западный Китай», как известно, проводилось на привлеченные иностранные средства, в том числе средства Всемирного банка.

«Это огромные суммы. Однако можем ли мы говорить сегодня о самокупаемости новых дорог в рамках введения платности за проезд по ним?», – задался вопросом депутат.

По словам Вице-министра транспорта С.Аблаиева, платные дороги начали вводиться в стране с 2013 года. На сегодняшний день введено порядка 3 200 км платных дорог. В текущем году также планируется ввести платность на около 2.000 км. автодорог страны.

«Первая причина, по которой мы ввели платность дорог – это необходимость их содержания в нормативном состоянии. Однако с учетом огромной территории страны, а также количества пользователей автодорог – эти проекты не окупаются за счёт платности никогда. Единственным проектом в этой отрасли стала введенная

в эксплуатацию Большая алматинская кольцевая дорога. Изначально, согласно прогнозам, проезд по ней ожидался на уровне около 40 тыс. автомобилей в сутки. Сегодня же этот показатель достиг 50 тыс. Других подобных проектов, где дорога окупалась бы за счет платности, пока нет, и в ближайшие годы вряд ли появятся», – считает С.Абдалиев.

Развитие в открытой конкуренции и равном доступе к рынку

О развитии в стране такого важного сектора экономики, как международные автомобильные грузоперевозки рассказал Заместитель Председателя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан Селим Куанышулы. Основной задачей профильного ведомства, по его словам, является увеличение доли казахстанских перевозчиков на рынке международных перевозок и повышение их конкурентоспособности.

Сегодня Казахстан обменивается иностранными бланками разрешений с 42-мя странами мира. Главным вопросом остается, как распределить эти бланки среди перевозчиков? Ежегодно страна получает порядка 250 тыс. бланков, которые распределяются среди 2 тыс. отечественных автоперевозчиков.

«В настоящее время создана автоматизированная система распределения иностранных бланков разрешений, но, к сожалению, работает она не удовлетворительно. Дело в том, что некоторые переводчики злоупотребляют данной системой, получают бланки и перепродают

Сегодня Казахстан обменивается иностранными бланками разрешений с 42-мя странами мира. Главным вопросом остается, как распределить эти бланки среди перевозчиков?

их на теневом рынке по завышенной стоимости. С учетом того, что их цена составляет всего 1 МРП, однако из-за дефицита бланков она может варьироваться на рынке от 1 до 3 тыс. долл.», – пояснил С.Куанышулы.

В настоящее время бланки выдаются перевозчикам незаполненными. Перевозчику предоставляется 100 дней для осуществления международной перевозки грузов. Однако в случае отсутствия рейса перевозчик реализует бланк на теневом рынке.

«Перед нами стояла задача изменить данную систему. Для этого мы изучали международный опыт, но, к сожалению, в соседних странах нет успешного опыта реализации подобных проектов. В некоторых странах бланки распределяются комиссионно, где опять же имеется пресловутый «человеческий фактор». В прошлом году мы запустили пилотный проект по выдаче бланков разрешений в Китайскую Народную Республику. В рамках проекта перевозчик получает бланк по факту физического прибытия на границу с иностранным государством», – поясняет представитель Комитета.

Итоги реализации пилота были оценены положительно. Если ежегодный обмен бланками Казахстана с китайской стороны

составлял 50 тыс. единиц, при этом ощущался их постоянный дефицит, а в конце года оказывалось, что порядка 5 тыс. бланков были не использованы, то с внедрением пилотного проекта перевозки в Китай увеличились в два раза. Произведен обмен 113 тыс. бланками разрешений. В текущем году, по словам С.Куанышулы, ожидается более 200 рейсов. Данный проект в дальнейшем планируется тиражировать в направлении внешней границы Таможенного союза, а именно Узбекистана и Туркменистана.

«Мы разработали новую систему. Планируем внедрить ее до конца этого года. Бланки разрешений будет выдаваться через Центры обслуживания населения. После получения бланка перевозчик в течении 30 дней должен будет пересечь границу РК с иностранным государством, тем самым активировав бланк. После пересечения границы, перевозчик может находиться там без ограничений срока, но как только он заедет обратно в Казахстан, он должен будет сдать бланк в течение 30 дней, подтвердив тем самым его использование. При этом контроль будет осуществляться удаленно путём интеграции нашей транспортной системы с системой пограничной службы «Беркут», которая будет фиксировать номера транспортного средства, пересекающего границу, дату и название пункта пропуска», – разъяснил представитель госоргана, подчеркнув, что система обеспечивает открытую конкуренцию на рынке и дает равный доступ всем ее участникам.

Отрасль недофинансирована

Пассажирские автобусные перевозки – социально уязвимая сфера. В настоящее время в общественном транспорте

в городских маршрутах в Казахстане занято порядка 10 тыс. автобусов. 2023 год ознаменовался рекордным обновлением пассажирских автобусов в регионах страны. Перевозчики закупили порядка 2,7 тыс. автобусов, сократив тем самым износ парка до 33%.

«Отрасль пассажирских автобусных перевозок является убыточным видом бизнеса по всему миру. Тарифы на перевозку пассажиров, устанавливаемые местными исполнительными органами, всегда ниже рентабельности маршрута перевозок, что делается для создания благоприятных условий для населения. Так, например, в Астане стоимость проезда составляет 180 тенге (наличной оплатой проезда) и 90 тенге (безналичной оплатой). Во многих регионах стоимость проезда не изменялась с 2014 года. Расчётный тариф, который мог бы обеспечить рентабельность перевозок, обновление парка автобусов, оказание качественных услуг составляет порядка 400 тенге. Однако принятие такого тарифа приведет к социальному взрыву среди населения. Именно поэтому государством устанавливается тариф, составляющий половину этой суммы, вторая половина субсидируется из местного бюджета», – пояснил С.Куанышулы.

При этом если 7 лет назад, в 2017 году все регионы Казахстана субсидировали городские маршруты в объеме 18 млрд. тенге, то в 2023 году этот показатель достиг 240 млрд. тенге. Однако, несмотря на более чем 10-ти кратное увеличение объемов субсидирования, по

словам спикера, этих средств не хватает.

«Из-за своей интенсивной езды автобусы, занятые на городских маршрутах, нуждаются в обновлении каждые 5 лет. Наша задача в создании «правил игры» путём принятия правильных нормативно-правовых актов, в рамках которых будут работать в дальнейшем местные исполнительные органы. К сожалению, не все местные исполнительные органы выделяют деньги в нужном количестве. Это приводит к тому, что перевозчики экономят и оптимизируют свои маршруты. К примеру, работают не до 22:00 часов, а до 20:00, или сокращают количество рейсов, компенсируя те средства, которые они не получили от государства», – говорит спикер.

В целом, в стране в рамках обновления общественного транспорта с 2018 по 2023 годы выделено порядка 100 млрд. тенге на приобретение автобусов отечественного производства по программе льготного лизинга. Так, в ноябре 2023 года в стране принят комплекс мер по развитию машиностроения Республика Казахстан до 2028 года, в рамках которых предусмотрено выделение средств на обновление парка пассажирских автобусов в размере порядка 260 млрд. тенге.

Негативный тренд времени - нехватка водителей

Немаловажным вопросом сегодня остается обеспеченность отрасли водителями пассажирских автобусов. Данная тема и соответствующие поправки в нормативных

документах в данном направлении получили бурное обсуждение в Мажилисе Парламента Республики Казахстан.

«Как вы знаете, из-за увеличившегося количества дорожно-транспортных происшествий еще в 2014 году в стране было принято решение увеличить возраст получения водительских прав категории D с 21 до 25 лет. Если раньше ежегодно водительское удостоверение этой категории получали 25-26 тыс. человек, то после 2014 года их количество сократилось до 3 тыс. человек, а в последние годы до 2-2,5 тыс. человек. Кроме того, водителям необходимо также набраться соответствующего опыта, все это привело к тому, что рынок испытывает нехватку водителей. Только в трех городах Казахстана – Астане, Алмате и Шымкенте не хватает по 500 водителей. В других областных центрах – порядка 150. Это приводит к ухудшению качества предоставляемых услуг, аварийности, переработкам самих водителей на действующих маршрутах», – подчеркнул С.Куанышулы.

В завершении эксперт-форума «Магистраль» его участники отметили высокую актуальность обсуждаемой темы и необходимость ее дальнейшего освещения и разъяснения проводимых государством в отрасли мер. Зрители онлайн эфира имели возможность задать интересующие вопросы и получить на них ответы.

Даурен Молдахметов

Полную версию видео эфира эксперт-форума «Магистраль» вы можете посмотреть на Youtube-канале «TLK Media» и странице Национальной экспертной платформы «TransExpert.kz» в социальной сети Facebook по ссылкам: https://www.youtube.com/live/hDDnsNOViyY?si=C01u7_3X9fHVpTB2 <https://www.facebook.com/share/v/WCHnPHwspt1gt6Kz/?mibextid=oFDknk>



Итоговое собрание: ставка на открытый диалог в отрасли

В начале февраля состоялось Итоговое годовое общее собрание (Съезд) Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», в ходе которого были обсуждены итоги прошедшего года, текущие актуальные вопросы отрасли, планы на текущий 2024 год и заслушаны отчеты деятельности рабочих групп.

Развитие транспортно-логистического комплекса страны является одним из основных приоритетов деятельности Министерства и государства в целом. Об этом, открывая собрание, заявил **Вице-министр транспорта Республики Казахстан Максат Калиакпаров**. По его словам, в прошлом году профильным ведомством начата реализация ряда мероприятий в рамках Концепции развития транспортно-логистического потенциала Казахстана до 2030 года.

«От нас с вами ожидают оперативных и эффективных решений по широкому спектру вопросов. В первом полугодии 2024 года необходимо принять программный документ, направленный на решение задач железнодорожного комплекса. В частности, ускорить работу по обновлению вагонов и устранить дефицит собственного контейнерного парка. Предстоит провести тотальную цифровизацию процессов, что позволит повысить эффективность и производительность в отрасли, сэкономить бюджетные средства», – подчеркнул спикер.

Об итогах работы ОЮЛ «Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций» «KAZLOGISTICS» рассказал **заместитель Председателя Союза Юрий Лавриненко**. Так, в прошлом году объединением организованы выездные совместные заседания на площадках организаций-членов Союза – в речном порту Павлодар, аэропорту Астана, морском порту Курык. Проведен VI

Международный транспортно-логистический форум «New Silk Way», Молодежный форум транспортников «KAZLOGISTICS», организованы бизнес-сессии в Латвии и Литве, во время которых подписан ряд меморандумов с прибалтийскими партнерами и намерений о сотрудничестве.

«Союз настойчиво продвигает вопрос разработки Программы контейнеризации Республики Казахстан. Рабочая группа мониторит четыре пилотных проекта, подготовлен проект базовых вопросов Программы, проведен ряд совещаний. В этом году министерство приняло решение о разработке техзадания и финансирования разработки программы контейнеризации через Агентство USAID», – отметил спикер.

В прошедшем году Союз продолжил поддерживать и организовывать через Корпоративный фонд отраслевые исследовательские работы. Так, одна из тем исследований была посвящена внедрению механизмов и процедур в практике саморегулирования деятельности пассажирского транспорта. Результатами исследования по разработке предложений по совершенствованию нормативной базы на железнодорожном транспорте, условий дальнейшего структурного реформирования, стал меморандум по возможной консолидации участников грузовых железнодорожных перевозок в условиях устойчивого эволюционного развития отрасли.

В целом, 2023 год, по словам спикера, был переломным после испытаний, вызванных девальвацией, пандемией и необходимостью преодолевать и осваивать новые вызовы и возможности, вызванные началом военной спецоперацией на Украине, санкциями, глобальной переориентацией торговых потоков и цепочек поставок. По итогам года, Ю.Лавриненко констатирует стабилизацию ситуации и существенное увеличение объемов работ за счет предпринимательской активности в сфере транспортной логистики, а также напряженной работы компаний в отраслях.

«На железнодорожном транспорте решен вопрос дефицита локомотивного парка, приняты меры по интенсификации перевозочного процесса, улучшению качественных показателей, обеспечен существенный рост объемов перевозок, в том числе экспорта и транзита. АО «НК «КТЖ» устойчиво генерирует прибыль. Вместе с тем Национальный перевозчик грузов продолжает ориентироваться на обеспечение потребностей крупных грузоотправителей и грузополучателей, пропуск пассажирских поездов, транзитных грузов. Однако тысячи отечественных компаний малого и среднего бизнеса на малых станциях на системной основе, к сожалению, не обслуживаются, что требует безотлагательного решения», – считает эксперт.

Также, по его словам, в рамках задач по завершению трансформации АО «НК «КТЖ» в транспортно-логистическую компанию предусматривается разграничение деятельности ее бизнес-единиц с проведением процедуры анбандинга (процесса, в котором компания с разными направлениями деятельности составляет основной бизнес и продает активы или дочерние компании в целях создания более эффективной структуры).

«С учетом международного опыта этот процесс требует серьезного анализа и понимания конечной цели. Необходима разработка специальной дорожной карты, дающей возможность принимать необходимые решения по своевременному вовлечению заинтересованного отечественного бизнеса, формированию PL-инфраструктуры, создаваемого логистического комплекса, консолидированию усилий по формированию крупной отечественной интегрированной логистической компании, играющей значимую роль на

В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ, НАПРАВЛЕННЫЙ НА РЕШЕНИЕ ЗАДАЧ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА. В ЧАСТНОСТИ, УСКОРИТЬ РАБОТУ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ВАГОНОВ И УСТРАНИТЬ ДЕФИЦИТ СОБСТВЕННОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ПАРКА

рынке и использующей на легитимной основе страновую поддержку», – считает эксперт.

В автодорожной отрасли в 2023 году продолжена реализация масштабных проектов по строительству и модернизации автомобильных дорог. Завершены крупные проекты Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги, Кандыга-Макад, Ушарал-Достык. В планах строительство автодороги Шалкар-Бейнеу.

«С учетом заявленных Туркменистаном планов по строительству автодороги до границ с Казахстаном, важно ускорить решение по строительству магистрали до погранперехода Темир Баба», – считает эксперт.

Обратил внимание в своем выступлении он и на вопросы общественного пассажирского транспорта. Так, в 2023 году запущен механизм льготного лизинга на обновление городских автобусов в регионах через Фонд развития промышленности. В результате в регионы было поставлено **2500** новых автобусов. Начат процесс сокращения износа имеющегося парка. Вместе с тем не решаются вопросы засилья нелегалов на международных и областных перевозках пассажиров, остаются вопросы не достаточного субсидирования социально значимых маршрутов в регионах. Кроме того, не удается решить вопрос по снижению возраста водителей автобусов для получения ими водительских прав категории D, а также ограничения и регламентации деятельности на рынке пассажирских перевозок коммунальных автобусных парков.

«На воздушном транспорте объем внутренних и международных перевозок полностью восстановлен и увеличен за счет устойчивой, конструктивной, совместной работы Комитета гражданской авиации и бизнеса. Практически решены вопросы субсидирования региональных аэропортов с малой загрузкой местными исполнительными органами. На примере аэропорта Павлодар введены в действие разработанные принятые правила субсидирования. В работе остаются вопросы стратегии развития, перегруженности аэропорта Алматы, необходимости обновления технологического оборудования региональных аэропортов, вопросы обеспечения авиационным топливом», – подчеркнул Ю.Лавриненко.

Остановился спикер и на вопросах международных автоперевозок, тревожащих транспортное сообщество. Камнем преткновения стали основные вопросы деятельности перевозчиков: распределение выдаваемых министерством иностранных бланков разрешений, восстановление доли отечественных перевозчиков на рынке и более эффективная защита их интересов на международных площадках, принятие реальной программы поддержки отечественных автоперевозчиков по обновлению и наращиванию парка транспортных средств.

«Вызывает вопросы утвержденная структура министерства, объединившая две технологически

абсолютно разных отрасли – железнодорожную и морскую/внутреннего водного транспорта в одном комитете. В условиях необходимости развития их технологического, технического, научного, кадрового потенциала в радикально новых условиях, также при наличии специфических отраслевых проблем по всем этим параметрам в институциональной, правовой сферах, которые нужно знать и формировать правильное понимание в наших финансовых, экономических, регуляторных органах и на международных площадках – это не допустимо», – считает представитель Союза транспортников.

О тяжелом положении отрасли автомобильного транспорта говорил **руководитель Рабочей группы по автотранспорту Сабит Аманбаев**. Не удовлетворительное состояние по безопасности движения привело страну на лидирующие позиции по смертности на дорогах.

«Практически потерян контроль деятельности предпринимателей по соблюдению требований законодательства перевозчиков на дорогах, наблюдается засилье нелегальных перевозчиков. Общий фактор, который характеризует положение на рынке по всем видам перевозок автомобильным транспортом – это отсутствие добросовестной конкуренции. В частности на международных пассажирских перевозках предприниматели лишены возможности обновления своих парков из-за налога на первичную постановку на учет, что подрывает их конкурентоспособность», – сетует спикер.

«В сфере городских автобусных перевозок, по его словам, добросовестная конкуренция подрывается государственными предприятиями, демонстрирующими помимо всего коррупционность и полное отсутствие эффективности. Бизнесу необходима ясность, будут ли работать в рыночной среде коммунальные предприятия или нет. Так, в Алматы госпредприятия выдавливают бизнес с рынка», – говорит С.Аманбаев.

Спикер выступил с рядом предложений по созданию отдельных независимых департамента автотранспорта и комитета транспортного контроля министерства транспорта республики. Также по усилению координации действий методического руководства и контроля местных исполнительных органов, обеспечению в текущем году реализации программы автоматизации контроля деятельности перевозчиков на дорогах. Кроме того, предлагается возродить День работника автомобильного транспорта в целях повышения престижа профессии автомобилиста и поднятия морального духа работников, занятых в отрасли.

По словам **руководителя Рабочей группы по железнодорожному транспорту Ильи Сегаля**, в прошлом году рабочей группой Союза, представителями подкомитета Национальной палаты «Атамекен» по железнодорожному транспорту, госорганов и АО «НК «КТЖ» подготовлено более 30 предложений бизнес сообщества по алгоритму решений проблем по повышению эффективности рынка транспортных услуг.

НЕ УДАЕТСЯ РЕШИТЬ ВОПРОС ПО СНИЖЕНИЮ ВОЗРАСТА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ИМИ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ КАТЕГОРИИ D, А ТАКЖЕ ОГРАНИЧЕНИЮ И РЕГЛАМЕНТАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК КОММУНАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ ПАРКОВ

Уровень реализации принятых решений составил: по АО «НК «КТЖ» – 30%, по бывшему Министерству индустрии и инфраструктурного развития – 46%, по ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – 44%.

«К сожалению, предприниматели отмечают, что с августа 2023 года «КТЖ – Грузовые перевозки» перестало работать с Казахстанской Ассоциацией перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) и Ассоциации Национальных Экспедиторов Республики Казахстан по отработанной за многие годы технологии. В результате прекратилась работа по реализации порядка 40% мер. Это, в свою очередь, повлияло на реализацию 20% вопросов находящихся в компетенции АО «НК «КТЖ», – отметил И.Сегал, перечислив ряд проблем с которыми столкнулись предприниматели на рынке.

Подробно о принимаемых и необходимых мерах в рамках развития морской портовой деятельности в своем отчете остановился **руководитель Рабочей группы по водному транспорту СТК «KAZLOGISTICS» Николай Юдин**. Среди них включение портов Актау и Курька в состав СЭЗ «Морпорт Актау», что, безусловно, обеспечит инвестиционную привлекательность морской гаваней, а также создание контейнерного хаба в Актау с соответствующим графиком работ и запланированной сдачей объектов в 2025 году. Именно отсутствие в порту современного контейнерного терминала часто указывалось в качестве слабого звена транскаспийских перевозок.

«Стоит задача по сокращению срока заходов и выходов судов в порту Актау, срока оформления. Она требует увеличения штатной численности морской администрации», – считает Н.Юдин, поднимая еще одну связанную с этим проблему – недостаточную сумму грантов на морские специальности.

Помимо этого, Казахстан намерен развивать транзитный потенциал трансграничной реки Иртыш и таким образом соединить Россию и Китай новым транспортным маршрутом. При этом спикер обратил внимание на принципиальный вопрос отсутствия в стране полноценного анализа по номенклатуре и объемам грузов в сфере речного транспорта.

Эксперт убежден, что необходимы дополнительные научные исследования для корректировки правил перевозки, особенно в нерестовый период.

Профильные организации, обладающими достаточными компетенциями для этой работы, в Казахстане есть: требуется решение со стороны государства с соответствующим финансированием.

Руководитель Рабочей группы по транспортной логистике Ерхат Искалиев остановился на разработке программы контейнеризации, предложив провести совещание с приглашением представителей бизнес сообщества, для выработки единых подходов и обсуждения проделанной за два года большой работы в этом направлении.

«Также подкомитет принимает активное участие в работе в рамках поручения Главы государства по созданию логистического хаба в части создания фарм-хаба, почтового хаба, участвует в разработке проектов в аэропортах Астана, Караганды. Проведена встреча с министром цифрового развития Республики Казахстан по вопросам цифровизации логистики. Планируется проведение расширенного совещания с участием представителей частных логистических компаний и АО «НК «КТЖ» по созданию проектного офиса по цифровизации на базе международного технопарка IT-стартапов «Astana Hub» и профильного министерства», – поделился планами Е.Искалиев.

Спикер предложил провести в текущем году круглые столы по вопросам развития агрологистики, промышленной логистики и ретейл логистики.

Прошедший год успешным для отрасли авиации: практически на 99% были восстановлены авиамаршруты, решен ряд системных вопросов, по многим вопросам наметился значительный прогресс. Об этом в своем выступлении говорил **руководитель Рабочей группы по гражданской авиации СТК «KAZLOGISTICS» Даулет Хамзин**. Так, отечественными авиакомпаниями, по итогам прошлого года, перевезено 13,3 млн пассажиров, что на 21% больше показателя 2022 года.

В направлении развития аэропортов, по словам спикера, нужна стратегия их развития и меры тарифного регулирования. Для полноценного обновления аэропортовой инфраструктуры требуются механизмы льготного кредитования, внедрение понятия «концессия» для эффективного управления со стороны инвесторов, необходим пересмотр нормативно-правовой базы в части условий распоряжения землей вокруг воздушных гаваней.

ОБЩИЙ ФАКТОР, КОТОРЫЙ ХАРАКТЕРИЗУЕТ ПОЛОЖЕНИЕ НА РЫНКЕ ПО ВСЕМ ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ – ЭТО ОТСУТСТВИЕ ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Проблемы нехватки, цены и качества авиатоплива из года в год обсуждаются на отраслевых совещаниях. Сегодня страна импортирует порядка 40% потребляемого авиатоплива. Отрасли не достает порядка 300 тысяч тонн ежегодно. Д. Хамзин видит решение вопроса в увеличении производства авиакеросина на казахстанских заводах.

Важный для отрасли вопрос нерешенности проблемы учета нулевой ставки при приобретении тягачей, компаниями, осуществляющими автомобильные грузовые перевозки, поднял в своем выступлении **представитель Союза международных автомобильных перевозчиков РК в Астане Иван Янсон**.

«Мы финансируемся в банках второго уровня, ставки составляют от 18 до 27%, но они не признают постановления Правительства страны и продолжают настаивать на том, чтобы мы платили утилизационный сбор. Этот вопрос рассматривался на площадке НПП «Атамекен». Заместителем премьер-министра давалось поручение рассмотреть эту проблему министерству экологии республики, однако по прошествию полу года вопрос остается не решенным», – отметил спикер.

Не менее актуальный вопрос – вступление в силу постановления о разрешении перевозчикам из ЕАЭС осуществлять каботажные грузоперевозки с 2025 года, что, по мнению эксперта, связано с риском полной потери отечественного рынка при условии открытия каботажа для перевозчиков России и Белоруссии, ограниченных в настоящее время санкциями. Сегодня в Белоруссии насчитывается порядка 40 тысяч автомобилей, осуществляющих международные грузоперевозки, такое же количество имеется и в России. Исходя из этого, спикер выступил с предложением к Правительству страны о перенесении этого решения на два года.

В завершении встречи **Председатель Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Нурлан Сауранбаев** отметил большую работу проделанную членами рабочих групп в 2023 году и Союза.

«Сегодня мир сильно изменился. Если раньше каждый из видов транспорта работал по отдельности, то трендом сегодняшнего дня является мультимодальность. Это глобальный рынок и нам необходимо совместно создать «правила игры» в нем, и «КТЖ» готово выступить консолидатором в этом», – подчеркнул Н.Сауранбаев.

В ходе Итогового годового общего собрания состоялось утверждение актов проверки Ревизионной комиссии и итоговых финансовых отчетностей за 2022 и 2023 годы, утверждение бюджета Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» на 2024 год, внесены изменения в состав Президиума Союза, а также утверждение плана мероприятий объединения на 2024 год.

Даурен Молдахметов

ОРГАНИЗАТОРЫ

Viva
consult

АФАНАСИЙ НИКИТИН
АССОЦИАЦИЯ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
**ТРАНСПОРТНАЯ
ЛОГИСТИКА
КАСПИЙСКОГО
РЕГИОНА 2024**

📅 23-25 апреля

📍 Астрахань

7 958 197 75 03
info@vivaconsult.ru
www.vivaconsult.ru

7 906 798 78 68
info@afanasy-nikitin.ru
www.forumcaspian.ru



9-11 ОКТЯБРЯ 2024

МВЦ "ЭКСПО", АСТАНА, КАЗАХСТАН

**КАЗАХСТАНСКАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ**

- бизнес-форум
NEW SILK WAY
- выставка
TransLogistica Kazakhstan
- специализированные
конференции
- Expert Talks по итогам
Казахстанской транспортной
недели



выставка
TransLogistica Kazakhstan



futuroad expo

ASTANA

licensed by

Messe Frankfurt Exhibition GmbH

komtrans

ASTANA

17-19 апреля 2024

МВЦ EXPO, Астана, Казахстан

**Центрально-
азиатская выставка
коммерческого
транспорта
и дорожно-
строительной
техники**



Контакты



messe frankfurt

bmc