

ПРОТОКОЛ № 4

обсуждения текущих результатов исследовательской работы № 3
«Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной
отрасли Казахстана», выполняемой ТОО «Институт исследований
современного общества»

г. Нур-Султан

20 августа 2019 г.

Присутствовали:

1. *Лавриненко Ю.И.*, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. *Мукушев К.К.*, заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»;
3. *Исабеков М.У.*, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
4. *Култай М.Б.*, исп. директор СТК по железнодорожному транспорту;
5. *Ашимбаева Л.О.*, исп. директор СТК по гражданской авиации;
6. *Толеген М.Е.*, исп. директор СТК по транспортной логистике;
7. *Қажыкен М.З.*, директор Института исследований современного общества (ИИСО);
8. *Нурсеитов А.А.*, зам. директора ИИСО, научный руководитель проекта.

Повестка:

1. Текущие результаты исследовательской работы № 3 «Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов», выполняемой Институтом исследований современного общества (ИИСО) за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Выступили:

Қажыкен М.З. Сегодня докладываем по замечаниям обсуждения от 24.07.19. Более 40 пунктов мы проработали с исполнителями.

Нурсеитов А.А. По 10 пунктам отчет исправлен, по 17 пунктам в работе. Пункты 2, 4, 6, 12, 29, 31 требуют уточнения. Есть пункт, по которому мы должны согласовать отраслевые разделы по видам транспорта и транспортной логистике с исполнительными директорами СТК «KAZLOGISTICS».

По пункту 1 о терминологии, наименовании отраслей за основу взят ОКЭД, т.к. вся статистика строится на нем. В ОКЭДе транспорт отдельная отрасль, и включает авто- и ж.-д. перевозки, водный, воздушный транспорт, трубопроводы и складское хозяйство, вспомогательную и почтово-курьерскую деятельность. Поэтому мы предложили, обозначить отрасль «транспорт», с компонентами по видам транспорта.

Исабеков М.У. ОКЭД создан на основе статистической классификации видов экономической деятельности Европейских стран. Он предназначен для классификации и кодирования видов экономической деятельности. По отдельным отраслям он не отражает их реальной структуры. Согласно техническому заданию общая целостность, объект исследования – «транспортно-логистический комплекс» (ТЛК) или «транспортная система», которая состоит из полноценных, состоявшихся отраслей – «ж.-д. транспорта», «автомобильного», «водного», «воздушного» и «транспортной логистики». На

прошлом обсуждении вам было рекомендовано отказаться от наименования «сегмент» как части ТЛК. Даже в Национальной системе квалификаций в ТЛК выделены 5 отраслей, по которым разрабатываются отраслевые рамки квалификаций.

Мукушев К.К. В статистике транспорт идет как одна отрасль, остальные виды транспорта. Даже в России одна отрасль – транспорт, остальные идут как виды.

Лавриненко Ю.И. Деятельность по видам транспорта присутствует в ОКЭД, но статистическая классификация не стыкуется с принятой практикой государственных органов и существующих аналитических подходов. В ОКЭДе не отрасль, а секция «Транспорт и складирование», которая включает сухопутный, водный, воздушный транспорт и др.

Статистику нужно использовать, чтобы получить ответы на наши вопросы. К отрасли можно отнести и как весь ТЛК, и как отдельный вид транспорта. Поэтому мы и вышли на необходимость данного исследования. Та статистика по ОКЭД полностью не покрывает наши дела, не дает ответы на наши вопросы. Допустим, собрать необходимые сведения по автогрузовым международным перевозкам мы не сможем на основе ОКЭД, необходимы сведения из таможи (не только коды видов экономической деятельности), КазАТО и пр. Государственная статистика на основе ОКЭД – это часть исследуемого объекта, она имеет обобщенно отдалена от аналитических материалов, которыми пользуется и правительство, и министерства.

В исследовании предлагается опираться на 5 *отраслей*, которые объединены в *транспортно-логистический комплекс*, транспортную *систему*, как изначально было определено в техническом задании. Это нужно описать в глоссарии или понятийно-категориальном аппарате в исследовательской работе.

Исабеков М.У. По пункту 2, указано, что нет такого текста в отчете. В последней версии отчета этот текст на странице 52 по «ряду прямых показателей, которые не характеризуют развитие отраслей транспорта». Необходимо разъяснить, почему прямые показатели не отражают развитие отрасли. Тогда это не прямые показатели.

Лавриненко Ю.И. По пункту 4 – «Необходимо доказательное, аргументированное обоснование наличия стратегии, целостного подхода, взаимоувязки, а не только констатации её отсутствия», уточняю. В работе не очень доказательно говорится о необходимости стратегии. В последнее время мы фокусируемся на таком подходе. В ТЛК вышли на новый уровень, в результате развития, освоения финансовых средств. И с этого уровня, видны и поставлены должны быть следующие задачи, не в рамках победной риторики, а в рамках оценки критериев стран ОЭСР. Соответственно, ставить следующие целевые задачи. Это – *первое*. *Второе*, вопросы, связанные с научно-техническим прогрессом, цифровизацией, «Индустрией 4.0» и особенностями каждой отрасли, которые сильно разнятся. Особенности требуют внимания по оценке каждой отрасли из этих позиций. *Третий* момент, это международные дела и интеграция. В рамках основных направлений дорожной карты приняты «чувствительные» моменты как каботажные перевозки, как «открытое небо». А они должны быть детально просчитаны в стратегии. Аналитического обоснования эти предложения не имеют сегодня. Исходя, из этого требуется

обосновать необходимость реализации стратегического подхода, доказательно, а не с опорой на интуицию.

Например, программное обеспечение можно брать со стороны у профессиональных поставщиков, но после внедрения заказчик должен стать собственником этой программы, профессиональным пользователем этого проекта. А для этого, нужно иметь квалифицированные кадры, которые бы обеспечивали работоспособность продукта, его совершенствование. При этом, у нас на науку выделяется всего 0,12 %. На фоне трансформации, оптимизации надо понимать, что ТЛК и сама страна растущий организм, многие процессы на этапах создания и становления. Многих вещей у нас нет априори после распада Союза. На транспорте наука, научно-исследовательская прикладная база еще не сформировалась. В авиации – тоже нет. Даже тренажеров для современных самолетов нет. Также и на железнодорожном транспорте. Нет испытательных центров, нет научно-производственной базы. Много в тексте уделено органам подтверждения соответствия, вопросам технического регулирования. При этом, нужно учитывать особенности каждой отрасли. В ж.-д. сертифицированы две испытательные лаборатории в Актобе и Экибастузе. Но нет испытательного полигона. Россияне имеют возможность на центральном совете блокировать наши решения, подвергать сомнению, не принимать наши документы, не допускать нашу технику на свою территорию. Нет по этому поводу международных договоров, никаких обязательных схем. За 20 лет появились две структуры, но и много мелких. Нет общей системы. В России, это государственное казенное предприятие, подчиняемое непосредственно министру. Без согласования с МТК решение по выдаче сертификатов соответствия не принималось.

По пункту 6 – «Сначала попытались сделать оценку состояния ТЛК, затем - анализ текущей ситуации и, потом, выход на SWOT-анализ всего ТЛК, и, отдельно, его отраслей. Наблюдаются противоречия в оценке инфраструктуры, поэтому нужно показать обоснование и какие задачи ставим», поясняю. Вы сначала сделали общий SWOT-анализ, а потом SWOT-анализ по отраслям на сжатый, урезанный. Он получился неполный в обоих случаях и абсолютно не убедительный, не аргументированный. Дальше вы его пытаетесь детализировать, но тоже не убедительно, не аргументированно. Начали с железнодорожной отрасли, сделали разделы по энергоэффективности, экологичности и т.д. А в других отраслях ничего этого нет. Поэтому ключевые точки минусовые и плюсовые должны быть указаны и проанализированы равномерно в каждой отрасли, чтобы не было разрывов. А потом уже переходить на понятный SWOT-анализ.

Қажыкен М.З. Мы повторно с разработчиками по отраслям обсудили шаги SWOT-анализа. Многие замечания сняли. Из анализа должны вытекать серьезные проблемы, которые попадают в SWOT-анализа по отдельным отраслям транспорта. А потом только общий SWOT-анализ выводится.

Лавриненко Ю.И. Можно и так, и так. В представленном варианте, вы начали анализ текущей ситуации с ж.-д. отрасли, разделы по энергоэффективности, экологичности, а в других отраслях этого или нет, или очень сжато. Если проблемы отраслей в тех разделах учитывали, тогда было бы понятно. Или не надо эти разделы к ж.-д. отрасли привязывать, а говорить о

каком-то общем анализе, с обобщающей точкой для всех. Потом уже переходить к анализу по каждой отрасли. У вас вот схема, анализ каждой отрасли, потом SWOT-анализ. Когда мы выходили на какой-то уровень, были или достижения, или стагнация. Нужен реальный, фактический обзор того, что сделано в отрасли. Реальное знание, реконструктивный срез, картина о том, что сделано в отрасли. Хотя бы укрупненно. Вы анализируете, отталкиваясь от предложенной статистики как экономисты, промышленники, к которой имеете доступ. И это представляет основу для анализа. А нам нужен, конкретный анализ «живых», реальных изменений, произошедших в конкретных отраслях транспорта и транспортной логистики «здесь и сейчас». Где-то оно прозвучало, а где-то слишком общего характера аналитические выводы.

Қажыкен М.З. Сейчас мы структурировали анализ. Если в ж.-д. транспорте включили экологию, кадры, науку, текущее состояние, тоже самое мы сделаем и в других отраслях – водном, воздушном транспорте и т.д.

Лавриненко Ю.И. Есть общий взгляд и это хорошо, как бы со стороны, но где-то он есть, где-то его нет.

По международным коридорам вроде доработали. Для нас очень чувствительный вопрос, что «Транссиб» присваивает себе право первичного маршрута. При разработке «100 шагов», ГПИИР и т.д., прозвучала новая оценка Евразийский трансконтинентальный международный транспортный маршрут. Он декларировался по трем направлениям: 1) Китай – Казахстан – Россия – Европа; 2) Китай – Казахстан – Каспий – Кавказ (выход на Черное море) – Европа; 3) Китай – Казахстан – Каспий (на юг). Здесь присоединяемся к общей схеме «Север – Юг», в рамках «Транссиба», а через Каспий – это ТРАСЕКА, и что связано с этим. Для Казахстана цельная схема – это Евразийский трансконтинентальный международный транспортный маршрут. КТЖ пытался это поддержать, но возникли ограничения. Создали «Транскаспийский международный транспортный маршрут». Маршрут признается, когда есть структура, которая управляет этим маршрутом – это международное правило. Есть Ассоциация Координационный совет «Транссиба», есть ТРАСЕКА и «Север – Юг». У нас на маршрутах практически ничего не было, но создали «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ). Его хотели назвать Евразийский трансконтинентальный международный транспортный маршрут, но с учетом интересов соседних стран назвали «Транскаспийский международный транспортный маршрут». Но задача для нашей страны стоит. Координационный совет «Транссиба» хотят провести у нас в сентябре, потому что они обеспокоены, когда 70 % груза из Китая на Европу идет через Казахстан, а 30 % только идет через «Транссиб». Но через «Транссиб» идут грузы в направлении Кореи, Японии и т.д. Китайская схема идет больше через нас. Сейчас они предлагают внести изменения в название «Евразийский Координационный совет». Мы возражаем, т.к. это негативно повлияет на ТМТМ в информационном и другом плане. Эту схему нужно показать, что на этих маршрутах существует серьезная конкуренция – отраслевая и страновая. Еще есть внешние факторы. Это важные моменты, которые добавят вес исследованию.

Тут еще в ретроспективном анализе по отраслям, нужна привязка к тому, что сделано. По отрасли ж.д. транспорта, нам еще несколько раз придется

встречаться, возможно, сделать отдельные круглые столы по отраслям. Потому что в ретроспективном анализе по ж.д. транспорту обязательно надо показать становление рынка операторов вагонов. На сегодня это развитый рынок, по этому пути пошли все страны ЕАС. В России очень крупные операторы имеют по 300 тыс. вагонов (ПГК, ВГК). Мы всего 120 тыс. вагонов имеем, но мы дали первые толчок к созданию операторов ж.-д. подвижного состава. Тот парк, который был в Казахстане, и тот, кто 70 лет в советское время работал на определенных участках народного хозяйства. Например, перевозил глинозем имел парк «хопров». Работал на Красноярск, Братск и т.д. Ему по оценочной стоимости продали этот парк. «Экибастузуголь» 70 лет перевозил уголь. Там было сформировано 60 «вертушек», из ни 35 казахстанские. Они постоянно на этом работали. По оценочной стоимости их продали. Аналогично, «Восточный» приобрел вагоны. Двум основным пользователям продали по остаточной стоимости парк вагонов, которые они использовали. Одному – около 6 тыс. вагонов, другому – около 4 тыс., под обязательства, что они будут пополнять парк. При том, им продали по 800 – 1 000 вагонов неисправных, требующих капитального ремонта, восстановления. Таким образом, были созданы первые операторы вагонов. Сначала содержали, а затем оперировали подвижным составом. Только через несколько лет россияне разделили свой парк, создали ПГК, ВГК. Затем парк стал из инвентарного частным. В результате в СНГ состоялся рынок операторов вагонов. По существу, это важный момент. Это трансграничная поставка по терминологии ВТО. Он зарабатывает за рубежом, что важно, как экспорт. Их надо стимулировать в этом отношении. Тем более, мы грузообразующая страна. Мы больше вывозим, чем ввозим. Вывозим металлы, руду, уголь и т.д. Мы вправе ставить вопрос, чтобы 95 % грузов уходило в наших вагонах. Далее, эти вагоны в СНГ могут выставляться под погрузку и возвращаться обратно в страну, т.е. зарабатывать за рубежом. Не только перевозить свой груз и получать тариф на российских железных дорогах, но и везти оттуда. Это один момент.

Одно дело рынок операторов подвижного состава. Далее, рынок ремонтных работ и сервисного обслуживания. Он тоже сформирован.

В ретроспективном анализе эти «живые» факты должны быть указаны, их надо нарисовать, указать по отраслям. Где-то положительно, где-то отрицательно.

Грузовые автоперевозки представлены у вас фактически ИП-шками на 99 %. Это результат отсутствия контроля и стимулирующих мер со стороны государства по формированию кого-либо рынка. Это необходимые части ретроспективного анализа затем продуцируются на выводы и задачи, которые вы ставите. По ж.-д. транспорту после операторов и анализа с выходом на рынок перевозчиков, исследование становится «чувствительным». Потому что сохранили монополию перевозки, не только МЖС, и Россия, и Украина, и Белоруссия. А мы создали либеральное законодательство. При чем, он не ограничивает появление 100 % иностранного перевозчика. Нет механизмов защиты. Мы ставим вопрос, прежде чем двигаться в этом направлении, должны сделать анализ регуляторного воздействия на рынок. Можем открыться и потерять. Мы не Европейский союз, которые имеет отдельный бюджет для программ поддержки. Мы каждый сам формирует бюджет и социальные

выплаты, имеем свои обязательства. Надо осторожно формировать рынок, в крайнем случае, его можно потерять. А эффект масштаба, пребывание вокруг крупных экономик, всегда надо помнить. Это в работе у вас тоже должно быть.

Мукушев К.К. В рабочей группе КРМЗК «Petroleum» - частный перевозчик поставил вопрос о том, что если в ближайшее время не будет создана и обеспечена нормативно-техническая документация, то наш рынок займут российские перевозчики.

Лавриненко Ю.И. Сейчас фактически они уже могут его занять, их пока сдерживают другие причины. Ограничений сейчас никаких нет, ни в условиях ВТО. Мы имеем либеральное законодательство. Минэкономики пока не выделяет эти вопросы стратегическими. Это должно быть указано в работе, в ретроспективном анализе. Мы поэтому и инициировали это исследование. Нужна живая оценка, что сделано, на каком этапе находимся. И в каждой отрасли у нас особенностей предостаточно. В авиации мы создали одну из самых лучших систем в виде «Казаэронавигации». Не оправданно несколько лет тормозим, надо выходить на спутниковую навигацию, менять систему. Стратегии нет, некому принимать решения. Такие, факты должны быть указаны по каждой из 5-ти отраслей. Недостаточно в исследовательской работе общей глобальной оценки, стартовать надо с живых дел, которые нужно научно обосновывать. Нужны фактические ситуационные срезы, факты по отраслям.

Вам можно обратиться к тексту «Стратегии - 2015». Она в основном выполнена. Не выполнен план мероприятий по электрификации участков, в т.ч. «Турксиба». В «Нурлы жол» сейчас это закладывается не по «Турксибу», а по другому направлению.

Хорошо оцениваете 2009 – 2018 годы, но по 2018 году нет отдельных показателей. Дополнить.

Вы ощутили, что мы сейчас выходим на достаточно сложные моменты. Если вы правильно сделаете ретроспективный анализ по каждой отрасли, то будет правильным выход на рекомендации. И в прошлый раз отмечал, что нужно провести тематические встречи по отраслям с исполнительными директорами, представителями отраслей для обмена мнениями. Определить круг специалистов, с кем необходимо обсудить результаты анализа. Чтобы это было в помощь и КТЖ, и нашим задачам соответствовало.

Қажыкен М.З. Мы предлагаем 12 сентября т.г. провести круглый стол. До круглого стола отработать со всеми исполнительными директорами и отраслевыми специалистами. Снять вопросы по максимуму, доложить на круглом столе, обсудить. С 12 сентября до конца октября доводить до завершения исследовательскую работу.

Лавриненко Ю.И. Тогда до 12 сентября нужно провести тематические встречи. В настоящее время отсутствие полноценного анализа, привязки к реальным ситуациям в отраслях, приводит к предложениям и мероприятиям авантюрного характера. Надо ознакомиться с концепцией изменений в законодательные акты и понять целевую модель, которую выстраивает КТЖ. Концепцию в настоящее время вернул Минюст. Общая идеология предлагаемого законопроекта должна быть учтена и определена в работе.

По водному транспорту указываете пассажирские перевозки. Надо раскрыть, уточнить перевозки на паромов или теплоходах.

Мукушев К.К. Россияне запускают сеть теплоходов Астрахань, Махачкала, Актау, Баку, Туркменбаши, Иран.

Лавриненко Ю.И. На странице 71 описываете «PESTEL-анализ». Выявлении факторов, создающих окружение организации, на которое она не может оказать влияние. Хотя перечислены факторы, на которые мы самым непосредственным образом влияем. Исправить это противоречие. Если есть такие факторы, тогда надо не просто перечислить, а обосновать факторы. В чем смысл использования PESTEL-анализа, или факторного анализа, это нужно показать результатами анализа.

Мукушев К.К. PESTEL-анализ применен разработчиками новой программы «Нурлы жол».

Лавриненко Ю.И. Нам надо сделать конкретнее исследовательскую работу, чем новая редакция «Нурлы жол». Они также, делают текущий анализ ситуации, выводы, затем SWOT-анализ, потом выводы и план мероприятий. Нам можно выиграть в детальном анализе отраслей, с акцентом на то, что фактически сделано, и будет соответствующая оценка.

Исабеков М.У. В PESTEL-анализе после перечисления факторов требуется анализ значимости и степени влияния каждого фактора.

Лавриненко Ю.И. В рамках исследовательской работы если не все, но хотя бы основные моменты нужно обозначить. Показать понимание ситуации. Допустим в 2003 г. выделили магистральную железнодорожную сеть. Не всеми понимается зачем выделили. А выделяли её, чтобы создать инструмент государственной поддержки бизнеса. В эти годы мы проводили алматинскую конференцию ООН как самая крупная страна, не имеющая выхода к морю. В организации конференции принимал личное участие. Приняли алматинскую декларацию, обозначили необходимость поддержки для пропуска транзита внутренних стран, которые не имеют выхода к морю. Чтобы они участвовали в добросовестной конкуренции на рынке. Европейский опыт, когда они 25 лет занимались развитием автотранспорта, финансировали его. А на железную дорогу не обращали внимания. Меньше половины объемов железной дороги стали грузовые перевозки, в районе 30 – 40 % пассажирские перевозки, которые убыточны. Держать высокий тариф для населения невозможно. Везде эти компании стали убыточными. И даже на железных дорогах Германии до 1957-58 годов преобладали грузовые перевозки. Они были прибыльными. После поддержки автотранспорта они стали убыточными. Они приняли специальную программу поддержки железных дорог. Начали с того, что выделили магистральные железнодорожные сети для регулирования тарифа. И за счет этого поддерживать бизнес. Простимулировать использование железных дорог. Мы тоже выделили, имея ввиду, что тариф МЖС должен быть некоммерческим, должен иметь инвестиционную составляющую. За счет дифференциации государство имеет возможность поддерживать кого надо. А вагонная составляющая и пр., они могли быть в рынке.

Финансисты и экономисты приняли решение, что тарифы регулируем только на МЖС, а остальные не регулируем. В 2003 г. ни тарифной политики, и методики не было, которую обещали сделать через месяц после принятия изменений в закон. До сих пор, с 2003 года так и не сделали методику. Разделили тариф 1001 на 4 составляющие. Сегодня вагонная составляющая

доходит до 30 % и ничем не обоснована. Рыночный поход не реализован – тариф должен устанавливаться, исходя из окупаемости, из затрат. Привлеченные консалтинговые фирмы по разработке новой тарифной политики зашли в тупик. Говорят, что тариф надо разрабатывать весь, и правильно говорят. Дифференциация тарифов, единственное, что существует в ВТО, что законно в порядке поддержки бизнеса.

Тариф по видам грузов. Он должен и может быть разным. Можно вводить коэффициенты, на нефть, металлы и увеличить. Это единственные инструменты – выделение МЖС и дифференциация тарифов. Субсидирование и кросс-субсидирование. На настоящий момент эти вопросы не решены. Пока эти вопросы не решены, о рынке перевозок нельзя вести речь.

Рынок перевозок из мировой практики возможен при следующих условиях. Эффективно можно использовать подвижной состав и экономически выгодно осуществлять перевозки и повагонных грузов на маршрутах, если перевозчик владеет не менее 80 % рынка. В Германии 97 % - «Deutsche Bahn», 3 % отдано под сотню частных перевозчиков. Это фундаментальные моменты, которые нужно приводить в анализе.

Қажыкен М.З. По тарифам мы обязательно изучим ситуацию. И в авиации такая проблема. Я ранее ставил вопрос о необходимости упорядочения тарифов – транзитные, внутренних перевозок, трансграничные.

Лавриненко Ю.И. Важно, новая тарифная политика, определение тарифа на МЖС, тариф на перевозку. Еще один момент есть, но мы до него возможно не дойдем. Горно-металлургические предприятия, играющие значительную роль в экономике, имеют хорошую поддержку. В лоббировании своих интересов они добиваются до доходов КТЖ, которые получают от транзита. Транзитный тариф несколько выше. На транзитных перевозках КТЖ жестко конкурирует. Потому что по «Транссибу» поток уходит, и через Маньчжурию. Нам железнодорожники СУАР, говорят почему вы допускаете, что их груз уходит через Маньчжурию. Им выгодно, чтобы их груз шел через нас – Достык или Алашанькоу. Иногда мы вовремя не можем дать нормальные тарифные условия, поэтому груз уходит на Маньчжурию. Россияне дают такие условия. В этом и есть конкуренция. В тексте ошибка – 19 млн. т. транзита вы показываете по ж.-д. транспорту, это в целом.

Вы хорошо продвинулись, учли многие замечания. Основное замечание, в ретроспективном анализе, постарайтесь встать на практические позиции, которые важны сегодня. Какого уровня почему и как достигли, и что нужно дальше.

Исабеков М.У. Нам необходимо рекомендовать внешних экспертов для промежуточного отчета и определить степень готовности промежуточного отчета для принятия.

Лавриненко Ю.И. Показывать экспертам работу еще рано. Надо учесть замечания и предложения последних двух обсуждений. Перед круглым столом 12 сентября т.г. можно будет направить промежуточный отчет экспертам. Объем работы - это еще не показатель, присутствуют повторы. Работать еще много надо.

Култай М.Б. На странице 30 скорректировать текст о низкой рентабельности государственных проектов.

Исабеков М.У. В анализе внешних и внутренних факторов представлено их последовательное описание. Их необходимо выделить и упорядочить по значимости и степени влияния.

Для упорядочения результатов анализа предлагается их свести в карте проблем и карте факторов отраслей.

Как соотносятся выделенные системные проблемы с результатами опроса представителей отраслей?

Блок-схемы общего вида отраслей рассматривались как контурные, сводные карты для определения места проблем и ключевых факторов отрасли. В представленном виде они имеют высокий уровень обобщения. В схеме ж.-д отрасли нет ветвевладельцев. В автотранспорте представлена не схема отрасли, а инструменты регулирования в ней. В схемах нет однозначного разграничения базовых, вспомогательных и управляющих процессов.

В разделе «Системные проблемы» отдельно указаны проблемы транспортной логистики, разделения проблем по другим отраслям отсутствует.

Қажыкен М.З. В течение 10 дней мы предоставим программу в рамках проекта «ИИСО-2» по программно-аппаратному комплексу, по которой будем создавать свою базу данных.

Исабеков М.У. Поступили предложения в ответ на размещение SWOT-анализ в группе фейсбука «Аналитика и умения на транспорте, транспортной логистике»:

Абеке Анарулы -

Слабые стороны водного транспорта:

1. Старение флота (средняя продолжительность судна составляет 20 лет)
2. Отсутствие судоремонтной/судостроительной базы в казахстанской части Каспия.
3. Отсутствие ВУЗов и соответствующих специалистов технического профиля на водном транспорте

Сильные стороны водного транспорта:

1. Наличие собственной морской администрации портов.
2. Развитие морской портовой инфраструктуры в пос. Курык.
3. Принятие основных конвенций и членство в ИМО (International Marine Organisation).

Камила Муздыбаева – «Самая большая угроза: нарастающая дельта между запрос рынка (клиента) и уровнем готовности к развитию человеческого потенциала. Если говорить просто то, рынок так развивается быстро, что нам нужно развивать человеческий потенциал в рассматриваемых отраслях, который готов быстро анализировать рынок и адаптироваться под запрос рынка».

Решили:

1. Провести отраслевые тематические обсуждения со отраслевыми специалистами и исполнительными директорами СТК «KAZLOGISTICS» до 12 сентября 2019 г. (*Нурсеитов А.А., Қажыкен М.З.*).
2. Доработать содержание отчета по представленным замечаниям и предложениям (*приложение* настоящего протокола, *приложение* протокола от

24.07.19), и представить до 5 сентября т.г. для направления экспертам (Нурсеитов А.А., Қажыкен М.З.).

3. Приведенные факты и примеры в протоколе использовать для конкретизации положений исследовательской работы (Нурсеитов А.А., Қажыкен М.З.).
4. Организовать и провести круглый стол по обсуждению промежуточного отчета «ИИСО - 3» 12 сентября 2019 г. (Нурсеитов А.А., Қажыкен М.З.).
5. Рекомендовать следующих специалистов для экспертизы промежуточных и итоговых отчетов исследовательских работ:

№ 1 «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей ...»

Кандидатура эксперта запрошена у ветвевладельцев-членов АГМП;

№ 2 «Исследование и создание программно-аппаратного комплекса ...»

- 1) **Сабетов М.А.**, генеральный директор Ассоциации национальных экспедиторов Казахстана (АНЭК);

№ 3 «Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана ...»

- 1) **Искалиев Е.С.**, член попечительского совета института «Шелковый путь»;

- 2) **Бекмагамбетова Г.М.**, исп. директор Ассоциации научно-исследовательских и проектных организаций (АНИП), директор ТОО «KAZAUTOCERT».

6. Предоставить компьютерную программу по проекту «ИИСО-2» для апробирования и материалы промежуточного отчета до 2 сентября т.г. (Қажыкен М.З.).

Председатель:

Ю.И. Лавриненко

Секретарь:

М. Исабеков

Список предложений и замечаний

по результатам обсуждения 20 августа 2019 г. исследовательской работы № 3
«Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана в
долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики»

1. В исследовании опираться на 5 отраслей, которые объединены в транспортно-логистический комплекс, транспортную систему, как изначально было определено в техническом задании. Это нужно описать в глоссарии или понятийно-категориальном аппарате в исследовательской работе.
2. В работе не очень доказательно говорится о необходимости стратегии. В последнее время мы фокусируемся на таком подходе. В ТЛК вышли на новый уровень, в результате развития, освоения финансовых средств. И с этого уровня, видны и поставлены должны быть следующие задачи, не в рамках победной риторики, а в рамках оценки критериев стран ОЭСР. Соответственно, ставить следующие целевые задачи.
3. Вопросы, связанные с научно-техническим прогрессом, цифровизацией, «Индустрией 4.0» и особенностями каждой отрасли, которые сильно разнятся. Особенности требуют внимания по оценке каждой отрасли из этих позиций.
4. Международное сотрудничество и интеграция. В рамках основных направлений дорожной карты приняты «чувствительные» моменты как каботажные перевозки, как «открытое небо». А они должны быть детально просчитаны в стратегии. Аналитического обоснования эти предложения не имеют сегодня. Исходя, из этого требуется обосновать необходимость реализации стратегического подхода, доказательно, а не с опорой на интуицию.
5. На фоне трансформации, оптимизации надо понимать, что ТЛК и сама страна растущий организм, многие процессы на этапах создания и становления. Многих вещей у нас нет априори после распада Союза. На транспорте наука, научно-исследовательская прикладная база еще не сформировалась. Нужно учитывать особенности каждой отрасли.
6. Сначала сделан общий SWOT-анализ, а потом SWOT-анализ по отраслям на сжатый, урезанный. Он получился неполный в обоих случаях и абсолютно не убедительный, не аргументированный. Дальше вы его пытаетесь детализировать, но тоже не убедительно, не аргументированно. Начали с железнодорожной отрасли, сделали разделы по энергоэффективности, экологичности и т.д. А в других отраслях ничего этого нет. Поэтому ключевые точки минусовые и плюсовые должны быть указаны и проанализированы равномерно в каждой отрасли, чтобы не было разрывов. А потом уже переходить на понятный SWOT-анализ.
7. Из анализа должны вытекать серьезные проблемы, которые попадают в SWOT-анализа по отдельным отраслям транспорта. А потом только общий SWOT-анализ выводится.
8. В представленном варианте, вы начали анализ текущей ситуации с ж.-д. отрасли, разделы по энергоэффективности, экологичности, а в других отраслях этого или нет, или очень сжато. Если проблемы отраслей в тех разделах учитывали, тогда было бы понятно. Или не надо эти разделы к ж.-д. отрасли привязывать, а говорить о каком-то общем анализе, с обобщающей точкой для всех. Потом уже переходить к анализу по каждой отрасли. У вас вот схема, анализ каждой отрасли, потом SWOT-анализ. Когда мы выходили на какой-то уровень, были или достижения, или стагнация. Нужен реальный, фактический обзор того, что сделано в отрасли. Реальное знание, реконструктивный срез, картина о том, что сделано в отрасли. Хотя бы укрупненно. Вы анализируете, отталкиваясь от предложенной статистики как экономисты, промышленники, к которой имеете доступ. И это представляет основу для анализа. А нам нужен, конкретный анализ «живых», реальных изменений, произошедших в конкретных отраслях транспорта и транспортной логистики «здесь и сейчас». Где-то оно прозвучало, а где-то слишком общего характера аналитические выводы.
9. В ж.-д. транспорте включили экологию, кадры, науку, текущее состояние, тоже самое в других отраслях – водном, воздушном транспорте и т.д.
10. Нужно показать, что на этих маршрутах существует серьезная конкуренция – отраслевая и страновая. Еще есть внешние факторы. Это важные моменты, которые добавят вес исследованию.
11. Тут еще в ретроспективном анализе по отраслям, нужна привязка к тому, что сделано. По отрасли ж.д. транспорта, нам еще несколько раз придется встречаться, возможно, сделать отдельные круглые столы по отраслям. Потому что в ретроспективном анализе по ж.д. транспорту обязательно надо показать становление рынка операторов вагонов. В результате в СНГ состоялся рынок операторов вагонов. По существу, это важный момент.
12. Это трансграничная поставка по терминологии ВТО. Он зарабатывает за рубежом, что важно, как экспорт. Их надо стимулировать в этом отношении. Тем более, мы грузообразующая страна. Мы больше вывозим, чем ввозим. Вывозим металлы, руду, уголь и т.д. Мы вправе ставить вопрос, чтобы 95 % грузов уходило в наших вагонах. Далее, эти вагоны в СНГ могут выставляться под погрузку и возвращаться обратно в страну, т.е. зарабатывать за рубежом. Не только перевозить свой груз и получать тариф на российских железных дорогах, но и везти оттуда.
13. Рынок ремонтных работ и сервисного обслуживания. Он тоже сформирован.
14. В ретроспективном анализе эти «живые» факты должны быть указаны, их надо нарисовать, указать по отраслям. Где-то положительно, где-то отрицательно.

15. Грузовые автоперевозки представлены у вас фактически ИП-шками на 99 %. Это результат отсутствия контроля и стимулирующих мер со стороны государства по формированию кого-либо рынка. Это необходимые части ретроспективного анализа затем продуцируются на выводы и задачи, которые вы ставите. По ж.-д. транспорту после операторов и анализа с выходом на рынок перевозчиков, исследование становится «чувствительным». Потому что сохранили монополию перевозки, не только МЖС, и Россия, и Украина, и Белоруссия. А мы создали либеральное законодательство. При чем, он не ограничивает появление 100 % иностранного перевозчика. Нет механизмов защиты. Мы ставим вопрос, прежде чем двигаться в этом направлении, должны сделать анализ регуляторного воздействия на рынок. Можем открыться и потерять.
16. Надо осторожно формировать рынок, в крайнем случае, его можно потерять. А эффект масштаба, пребывание вокруг крупных экономик, всегда надо помнить. Это в работе у вас тоже должно быть.
17. Сейчас фактически они уже могут его занять, их пока сдерживают другие причины. Ограничений сейчас никаких нет, ни в условиях ВТО. Мы имеем либеральное законодательство. Минэкономики пока не выделяет эти вопросы стратегическими. Это должно быть указано в работе, в ретроспективном анализе. Мы поэтому и инициировали это исследование. Нужна живая оценка, что сделано, на каком этапе находимся. И в каждой отрасли у нас особенностей предостаточно.
18. В авиации мы создали одну из самых лучших систем в виде «Казаэронавигации». Не оправданно несколько лет тормозим, надо выходить на спутниковую навигацию, менять систему. Стратегии нет, некому принимать решения. Такие, факты должны быть указаны по каждой из 5-ти отраслей. Недостаточно в исследовательской работе общей глобальной оценки, стартовать надо с живых дел, которые нужно научно обосновывать. Нужны фактические ситуационные срезы, факты по отраслям.
19. Обратиться к тексту «Стратегии - 2015».
20. По 2018 году нет отдельных показателей. Дополнить.
21. Если вы правильно сделаете ретроспективный анализ по каждой отрасли, то будет правильным выход на рекомендации. И в прошлый раз отмечал, что нужно провести тематические встречи по отраслям с исполнительными директорами, представителями отраслей для обмена мнениями.
22. Надо ознакомиться с концепцией изменений в законодательные акты и понять целевую модель, которую выстраивает КТЖ. Концепцию в настоящее время вернул Минюст. Общая идеология предлагаемого законопроекта должна быть учтена и определена в работе.
23. По водному транспорту указываете пассажирские перевозки. Надо раскрыть, уточнить перевозки на паромов или теплоходах.
24. На странице 71 описываете «PESTEL-анализ». Выявлении факторов, создающих окружение организации, на которое она не может оказать влияние. Хотя перечислены факторы, на которые мы самым непосредственным образом влияем. Исправить это противоречие. Если есть такие факторы, тогда надо не просто перечислить, а обосновать факторы. В чем смысл использования PESTEL-анализа, или факторного анализа, это нужно показать результатами анализа.
25. В PESTEL-анализе после перечисления факторов требуется анализ значимости и степени влияния каждого фактора.
26. Нам надо сделать конкретнее исследовательскую работу. Текущий анализ ситуации, выводы, затем SWOT-анализ, потом выводы и план мероприятий. Нам можно выиграть в детальном анализе отраслей, с акцентом на то, что фактически сделано, и будет соответствующая оценка.
27. Показать понимание ситуации. Допустим в 2003 г. выделили магистральную железнодорожную сеть. Не всеми понимается зачем выделили. А выделяли её, чтобы создать инструмент государственной поддержки бизнеса.
28. Рыночный поход не реализован – тариф должен устанавливаться, исходя из окупаемости, из затрат. Тариф по видам грузов. Он должен и может быть разным. Можно вводить коэффициенты, на нефть, металлы и увеличить. Это единственные инструменты – выделение МЖС и дифференциация тарифов. Субсидирование и кросс-субсидирование. На настоящий момент эти вопросы не решены. Пока эти вопросы не решены, о рынке перевозок нельзя вести речь.
29. Рынок перевозок из мировой практики возможен при следующих условиях. Эффективно можно использовать подвижной состав и экономически выгодно осуществлять перевозки и повагонных грузов на маршрутах, если перевозчик владеет не менее 80 % рынка. В Германии 97 % - «Deutsche Bahn», 3 % отдано под сотню частных перевозчиков. Это фундаментальные моменты, которые нужно приводить в анализе.
30. Проанализировать ситуацию по тарифам. Новая тарифная политика, определение тарифа на МЖС, тариф на перевозку. В этом и есть конкуренция.
31. В тексте ошибка – 19 млн. т. транзита вы показываете по ж.-д. транспорту, это в целом.
32. Основное замечание, в ретроспективном анализе, постарайтесь встать на практические позиции, которые важны сегодня. Какого уровня почему и как достигли, и что нужно дальше.
33. В работе присутствуют повторы.
34. На странице 30 скорректировать текст о низкой рентабельности государственных проектов.
35. В анализе внешних и внутренних факторов представлено их последовательное описание. Их необходимо выделить и упорядочить по значимости и степени влияния.
36. Для упорядочения результатов анализа предлагается их свести в карте проблем и карте факторов отраслей.
37. Как соотносятся выделенные системные проблемы с результатами опроса представителей отраслей?

38. Блок-схемы общего вида отраслей рассматривались как контурные, сводные карты для определения места проблем и ключевых факторов отрасли. В представленном виде они имеют высокий уровень обобщения. В схеме ж.-д отрасли нет ветвевладельцев. В автотранспорте представлена не схема отрасли, а инструменты регулирования в ней. В схемах нет однозначного разграничения базовых, вспомогательных и управляющих процессов.
39. В разделе «Системные проблемы» отдельно указаны проблемы транспортной логистики, разделения проблем по другим отраслям отсутствует.
40. Учесть предложения по SWOT-анализу -
- Слабые стороны водного транспорта:*
1. Старение флота (средняя продолжительность судна составляет 20 лет)
 2. Отсутствие судоремонтной/судостроительной базы в казахстанской части Каспия.
 3. Отсутствие ВУЗов и соответствующих специалистов технического профиля на водном транспорте
- Сильные стороны водного транспорта:*
1. Наличие собственной морской администрации портов.
 2. Развитие морской портовой инфраструктуры в пос. Курык.
 3. Принятие основных конвенций и членство в ИМО (International Marine Organisation).
- «Самая большая угроза: нарастающая дельта между запрос рынка (клиента) и уровнем готовности к развитию человеческого потенциала. Если говорить просто то, рынок так развивается быстро, что нам нужно развивать человеческий потенциал в рассматриваемых отраслях, который готов быстро анализировать рынок и адаптироваться под запрос рынка».