



## ТАБЛИЦА ЗАМЕЧАНИЙ

к промежуточному отчету «Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе» Института исследований современного общества

№	Замечания, предложения, вопросы	Эксперт, дата	Ответ разработчиков
1.	На странице 53 «Отсутствие НПА, ограничивающих вхождение иностранных компаний на казахстанский рынок железнодорожных перевозок.» Не понятно, что подразумевается, рынок ЕАЭС трансграничный кроме того существуют соглашения ЦСЖТ, ОСЖД.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
2.	На странице 53 «Потеря части транзитных грузов из-за низких скоростей прохождения груза по территории ЕАЭС.» Нет в описании ускоренного без таможенной проверки прохождения транзитных грузов. Сегодня весь груз проверяется на общих основаниях. Кроме того мы ставили вопросы о том что сегодня в Казахстане не решен вопрос кто оплачивает все расходы связанные с проверкой, простоем и тд если груз решено проверить, отцепить вагон выгрузить и тд, но нарушений не выявлено.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
3.	На странице 54 «Значительный физический и моральный износ подвижного состава.» Нужны цифры, чтобы так утверждать.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
4.	На странице 55 весь текст пункта 3. Почему к привлечению российских собственников? Чтобы так утверждать необходимы цифры сколько грузов перевезено в вагонах КЗХ и сколько в РФ. Кроме того, необходимо отметить что Национальный перевозчик не имеет собственных вагонов в отличии от частного перевозчика.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
5.	На странице 56 «...отсутствует функциональное разделение услуг МЖС и перевозочной деятельностью...». Необходимо отметить что при подписании Союзного договора ЕАЭС было конкретно отпределено, что должно относиться к услугам инфраструктуры. Но в РК так это и не внедрили.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
6.	На странице 56 «АО «Қазтеміртранс», как владелец вагонного парка, проводит собственную политику по оперированию грузовыми вагонами. АО «KTZ Express», не обладая собственным подвижным составом,...». Необходимо отметить, что КТЖ экспресс монополизировал данную услугу и экспедиторы не могут попасть в эти поезда и создать свои поезда тоже, при этом данная услуга не является монопольной, но и конкуренции в данной сфере нет.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
7.	На странице 56 «Существующая практика регулирования тарифов создает следующие проблемы:». Транзит, контейнерные перевозки в Казахстане не регулируются.	Адамбаева С.М. 1.10.19	
8.	Стр. 14-17, 30. Официальные статистические данные по работе автомобильного транспорта неверные, так как объемы перевозок грузов, пассажирооборот и грузооборот комитетом статистикм МНЭ РК определены методом досчета по неверной методике. Завышение показателей работы в 2018 г. составляет 4-5 раз. Так объем перевозок пассажиров составляет 4,5-5 млрд. чел., а не 23 млрд. пасс. Предлагается в отчете наряду с приведением официальной статистики указать на причины недостоверности данных и предложения по исправлению ситуации со статистикой.	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
9.	Стр. 19, 20. Неверно указана численность работников транспортно-логистического комплекса РК – 225,6 тыс. чел. Вероятно здесь учтены численность работников авиационной, водной, железнодорожной отраслей и строительства автомобильных дорог. Возможно учтены и работники автопредприятий, отчитывающихся в органах статистики. В то же время не учтены огромное количество людей занятых в такси, работников МСБ (ИП) и физических лиц, в собственности которых находится более 50% автотранспортных средств. Кроме того, не	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	



	учтены работники технического сервиса легковых автомобилей. По экспертной оценке численность работников, связанных с автотранспортом составляет 800 тыс. чел.		
10.	Стр. 14, 16. Двукратный рост показателей работы транспорта и, в том числе, автотранспорта за последнее десятилетие не соответствует действительности. Рост объемов перевозок пропорционален росту экономики Казахстана, а она не выросла в два раза за этот период.	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
11.	Стр. 30. Указанный объем доходов в 148,8 млрд. тенге по грузовым перевозкам и 101,5 млрд. тенге учитывает только предприятия, отчитывающиеся перед статистическими или налоговыми органами. В то же время во внимание не принимаются доходы от перевозок ИП и физических лиц, осуществляющих перевозки без отчетности о своей деятельности. Эти доходы на порядок больше, чем указанные в статистических данных. Приведена доходность предприятий за 2018 год в 148,9 млрд. тенге на 172,7 млрд. ткм, что дает меньше 1 тенге на 1 ткм по грузовым перевозкам. По пассажирским перевозкам – 101,5 млрд. тенге на 246,8 млрд. пкм или 22,9 млрд. пасс., что дает 4,4 тенге на 1 поездку. В то же время по городским перевозкам 1 поездка обходится в 70-80 тенге.	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
12.	Стр. 31. На рис. 4 неверно указан механизм управления отраслью. Отсутствуют организационные механизмы управления, реализуемые местными исполнительными органами. К элементам управления относятся такие функции управления как проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов, контроль за исполнением расписания движения, контроль за безопасностью перевозок и т.д., всего 18 функций управления. Кроме того, Правила перевозок на автомобильном транспорте следует переместить в сегмент «Регулирующие рынок».	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
13.	Стр. 32. <i>Недостаточность государственного финансового обеспечения и мер поддержки автомобильной отрасли.</i> В отчете не отражена главная проблема пассажирского автотранспорта. В сфере регулируемых тарифов – отсутствие субсидирования убытков перевозчиков в условиях установления тарифов ниже расчетных (по городским, пригородным и внутриобластным перевозкам). В сфере нерегулируемых тарифов – массовое распространение «нелегальных» перевозок в междугородном и международном сообщениях. Недостаточность финансовых средств негативно отражается на деятельности автопредприятия и влияет на снижение безопасности и качества перевозок. Большие объемы инвестиций в отрасль государство вряд ли будет осуществлять из местного или республиканского бюджета, так как все перевозчики и собственники транспортных средств находятся в частном секторе. В рекомендациях по данному вопросу следует дать предложения по обеспечению доходности от деятельности пассажирских перевозчиков путем субсидирования их убытков в сфере регулируемых тарифов и принятие комплексных мер по снижению доли «нелегальных» перевозок в сфере нерегулируемых тарифов.	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
14.	Стр. 33. <i>Низкая эффективность государственного регулирования отрасли.</i> Приведены общие слова. Здесь необходимо отметить, что: 1) МИО из 18 функций управления полноценно осуществляют только одну: проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов; 2) Уполномоченный орган (Комитет транспорта МИИР РК) не координирует деятельность и не обеспечивает методическое руководство МИО. Предлагается рассмотреть сильные и слабые стороны разных вариантов управления отраслью: 1) создание отдельного структурного подразделения в МИИР РК (Департамента автомобильного транспорта) и законодательное усиление координации МИО в области автотранспорта;	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	



	<p>2) создание Комитета автомобильного транспорта в МИИР РК и его структурных подразделений на местах, передачу ему функций управления отраслью из МИО (централизация);</p> <p>3) передачу функций на саморегулирование;</p> <p>4) укрепление штатов МИО.</p> <p>В рекомендациях предлагается дать предложения по изменению структуры управления отраслью, то есть из рассмотренных вариантов структуры управления выбрать лучший.</p>		
15.	<p>Раздел 1.5. <i>Комплексный анализ развития автомобильного транспорта.</i> В данном разделе совершенно отсутствует анализ таких важнейших элементов пассажирских перевозок как обеспечение безопасности перевозок и качества осуществления перевозок, недопустимо сильный износ автотранспортных средств, отток квалифицированных водителей в другие сферы деятельности, отсутствие билетно-учетной системы и непрозрачность финансовых потоков.</p> <p>По грузовым перевозкам полностью отсутствует анализ деятельности автотранспорта.</p>	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
16.	<p>Раздел 3. <i>Направления развития . . .</i></p> <p>Дано направление развития только по международным грузовым перевозкам, хотя удельный вес этих перевозок незначителен в сравнении с внутренними перевозками. Полностью отсутствуют предложения по пассажирским автоперевозкам. По реформам институциональной системы управления приведены общие слова, нет конкретных предложений.</p> <p>Здесь представляется разумным дать обоснование и рекомендовать переход отрасли на принципы саморегулирования.</p>	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
17.	<p>Раздел 4. <i>Меры государственной поддержки</i></p> <p>В отчете приведены положения только по международным грузовым перевозкам. Полностью отсутствуют рекомендации по внутренним грузовым и пассажирским, а также по международным пассажирским перевозкам. А, как было приведено выше, внутренние перевозки в общем объеме перевозок автотранспортом составляют большую часть перевозок транспортом всех видов.</p> <p>К мерам срочной государственной поддержки в сложившейся ситуации следует отнести обеспечение полного субсидирования убытков пассажирских перевозчиков на социально значимых маршрутах и принятие эффективных мер по снижению «нелегальных» перевозок.</p>	Алдабергенов Б.М. 11.10.2019	
18.	Привести наименование работы, цели и задач в соответствии с техническим заданием.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
19.	Исследование не ограничивается областями деятельности, в которых работают члены Союза «KAZLOGISTICS», ожидается научная оценка, результаты анализа ТЛК, именно, исследовательского института.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
20.	В угрозах автомобильного транспорта нужно указать создание муниципальных автобусных парков, которые ограничивают конкуренцию.	Жумабаева И.Б. 7.10.19	
21.	В отчете нужно отметить газификацию автотранспорта на маршруте от Жайсана до Хоргоса.	Арыстанбаев Т.С. 7.10.19	
22.	На основании чего был разработан SWOT-анализ? Отсутствует анализа рынка в материалах.	Арапов К.С. 7.10.19	
23.	В задаче № 3 указано о разработке и концепций развития, это одновременно и цель. Как она могла оказаться в задачах?	Арапов К.С. 7.10.19	
24.	В задаче № 6, почему период до 2025 года, а что дальше? Должны быть контрольные точки, возможно. Срок до 2025 года и в результатах. Т.е. присутствует несоответствие по срокам.	Арапов К.С. 7.10.19	
25.	Понятия «концепция» и «стратегия», используемые в документе, нужно различать и в ТЗ, и в отчете.	Арапов К.С. 7.10.19	
26.	SWOT-анализ по автотранспорту требует качественной доработки. Исключить конфликтующие тезисы.	Арапов К.С. 7.10.19	



27.	В SWOT-анализ возможности должны вытекать из сильных и слабых сторон. Этих связей между частями SWOT-анализа не видно. А, наоборот, присутствуют противоречия.	Арапов К.С. 7.10.19	
28.	При этом нигде не указано, как нейтрализовать эти слабые стороны, как это должно быть учтено в стратегии.	Арапов К.С. 7.10.19	
29.	В пункте 3.3. «Направления развития автомобильного транспорта» основа выстроена на законодательном регулировании, и не учтена основа развития автотранспорта – развитая инфраструктура дорожная, придорожная; современный автомобильный транспорт; квалифицированные кадры от водителей до инженеров; безопасность движения; простота ведения бизнеса; качественный контроль. Надо корректировать текст.	Арапов К.С. 7.10.19	
30.	Пункт «4.3. Меры поддержки и государственного регулирования автомобильного транспорта» основывается на программе поэтапной либерализации перевозчиками и т.д. Документ не приведет к поддержке отрасли. Нужен грамотный анализ отрасли, анализ рынка, потом разработка концепции, затем стратегия, на основе которой конкретные бизнес-планы с мероприятиями и контрольными точками, датами выполнения. После этого вносить в госорганы предложения о необходимости поддержки. Только в этом случае будет понимание какая поддержка нужна от госорганов, что от них хотят, что получит отрасль. В разделах по другим видам транспорта присутствуют аналогичные замечания, которые необходимо исправить и переработать документ.	Арапов К.С. 7.10.19	
31.	В слабых сторонах автотранспорта указано «Недостаточный объем научных исследований в области автотранспорта». Размытая формулировка. Как вами определяется достаточность научных исследований в области автотранспорта? Нужно конкретизировать такие формулировки и по другим видам транспорта для предметного понимания текста анализа.	Жумабаева И.Б. 7.10.19	
32.	Возможности в авиации: «Увеличение потребности в услугах гражданской авиации». Конкретизировать. Подобные формулировки встречаются еще.	Жумабаева И.Б. 7.10.19	
33.	Документ должен быть направлен на создание механизмов, обеспечивающих развитие отраслей транспорта параллельно, совместно, не создавая конкурентных условий между видами транспорта, как есть на сегодня. Не сталкивать интересы, а создавать единый комплекс, взаимовыгодные условия, компромисс. Это единая транспортная система, должна развиваться целостно для экономики страны.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
34.	В итогах SWOT-анализа не хватает прикладного анализа, реальной статистики от кадрового потенциала, потребности до ключевых показателей отраслей транспорта. Видим большие противоречия в сторонах SWOT-анализа. Сильной стороной «Создано транспортное машиностроение как новая отрасль национальной экономики» не может быть, это не отрасль ж.-д. транспорта. Её нужно выводить отдельно. Нужно определить и показать, состав, содержание и структуру отрасли ж.-д. транспорта. Это только вагоны, инфраструктура и локомотивы? Или это комплекс с кадровым потенциалом, объекты, потребители, операторы вагонов и т.д. Машиностроение выпадает из этой системы.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
35.	Слабая сторона «Инфраструктура рассчитана на низкие базовые скорости». Инфраструктура модернизируется, большие инвестиции вкладываются в последние годы. Нужна статистика, чтобы понимать нужна базовая скорость или у нас есть потенциал. Сегодня активно реализуется проект по инновационным вагонам, тяжеловесным с большими скоростями. Указанные слабые стороны, рекомендации должны иметь доказательную базу.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
36.	Вопрос об угрозе «Доминирование институтов ЕАЭС (единая транспортная политика)». На сегодня такой политики нет, есть скоординированная согласованная политика и институтов Евразийского союза тоже нет. Такой угрозы нет. И площадку Евразийского союза мы можем использовать в достижении наших целей глобальных, которые в т.ч. помогли бы развивать транзит. Это как возможность или сильная сторона.	Ахметова А.Е. 7.10.19	



37.	Когда говорим о законе о транзите. Даже если мы его разработаем, на территории РК как он будет работать? Без наших соседних государств. Вы предлагаете создать иные условия для транзита? Это та же самая перевозка, мы не будем создавать другие условия для перевозки. Они могут быть более облегченными.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
38.	Угроза «Снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках». Статистика НК КТЖ показывает иначе, что идет, наоборот, развитие этой сферы.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
39.	Когда речь идет о транспортной безопасности, что понимается и используется под ней? Нужно определить границы и содержание этого термина. Например, есть различные категории безопасности. Какую часть, категорию разработчики имеют ввиду?	Ахметова А.Е. 7.10.19	
40.	В промежуточном отчете отсутствуют новые подходы, механизмы, предложения, лучшие практики.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
41.	С учетом масштабов этой работы, участников, отраслевых специалистов, необходимо разрабатывать новые механизмы, новые институты.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
42.	Разработчики предлагают создавать систему по принципу FIATA. Наш закон о ж.-д. транспорте позволяет использовать единую накладную в рамках мультимодальных перевозок. Её нужно внедрять через межправительственные соглашения и придавать ей статус, чтобы налоговые и таможенные службы её признавали. Этот механизм важно описать в работе.	Ахметова А.Е. 7.10.19	
43.	По статистике, не все данные верны в отчете - пассажирооборот, грузооборот, объем перевозок и т.д. Используются данные Комитета по статистике, который пользуется методикой, не учитывающей ряд данных. Например, объем автомобильных перевозок пассажиров 23 млрд. человек в год. По экспертной оценке, определено 4,5 – 5 млрд. человек. Разница большая. Указано, что в ТЛК Казахстана работают 225 тыс. человек. Данные занижены в несколько раз. Не учитывается огромное количество работников автомобильного транспорта. Это 400 тыс. грузовых автомобилей, 90 тыс. автобусов с водителями и кондукторами. Не учтены работники технического сервиса легковых автомобилей.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	
44.	Проблемный вопрос обновления методики Комитета по статистике. 15 лет назад НИИТК уже давали предложения поменять методику, отказали из-за разницы показателей. О несоответствии данных необходимо указать в отчете. Соотношение доходов с объемами перевозок тоже не соответствует.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	
45.	По разделу о недостаточном государственном финансовом обеспечении не указана главная проблема в пассажирском транспорте по регулярным перевозкам – отсутствие субсидирования убытков перевозчиков.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	
46.	По нерегулируемым перевозкам получили массовое распространение нелегальные перевозки по всему Казахстану. Они забирают объемы перевозок у регулярных перевозчиков. Эти объемы очень большие и влияют на безопасность и качество перевозок.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	
47.	В разделе 4 не отмечена низкая эффективность государственного управления отраслью. Приведены общие слова, а здесь необходимо отметить, что управляемость отраслью практически потеряна. МИО из 18 функций полностью выполняют только одну – распределение маршрутов между перевозчиками. Все остальное они физически не успевают, в управлениях пассажирского транспорта по 3 – 4 сотрудника, которые обложены бумагами.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	
48.	В разделе 3 направления развития. Названия очень громкие «концепция», «стратегия». Фактически по автомобильному транспорту там ничего нет. Ни одного конструктивного предложения.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	



49.	В разделе 4 меры государственной поддержки полностью отсутствуют рекомендации по внутреннем грузовым и пассажирским перевозкам. Отмечены только международные грузовые перевозки, в которых 18 тыс. единиц транспортных средств всего задействовано, из них 7 тыс. на Европу, а остальные у нас 400 тыс. разве не работают, не требуют поддержки и развития. В отчете это нужно исправить. Тем более работа включает концепции развития, в т.ч. и автомобильного транспорта.	Алдабергенов Б.М. 7.10.19	
50.	Исследовательская работа по заданию должна иметь концептуальное и стратегическое содержание.	Бекмагамбетова Г.М. 7.10.19	
51.	Транспорт является обеспечивающей отраслью, с задачей обеспечивать потоки в экономике. Поэтому обычно такие работы начинают с анализа экономики – структуры, товарных потоков, прогноза социально-экономического развития страны, прогноза территориального развития. И это должно быть в начале. А затем переходить к особенностям. Надо зафиксировать какие прогнозы существуют в долгосрочной перспективе, чтобы примерно понять, как изменяться объемы перевозок на транспорте. А потом уже переходить к проблемам транспорта.	Бекмагамбетова Г.М. 7.10.19	
52.	В отчете рассматривается транспортно-логистическая отрасль. Не отражена в отчете логистическая составляющая. Какая существует инфраструктура в этой сфере в Казахстане, как направлены материальные потоки между различными объектами инфраструктуры? Такое ощущение, что разработчик слабо себе представляет исследуемые сферы. Часто отделяется общими словами, например, «надо повышать экологичность страны». К этому нужно относиться критически. Разработчик знает, что у нас ведется учет выбросов только стационарных источников? Учет выбросов автотранспорта, считается самого загрязняющего источника, не ведется.	Бекмагамбетова Г.М. 7.10.19	
53.	В сфере технического регулирования, основа на технических регламентах ЕАЭС. Существуют единые реестры. Есть свои проблемы с испытательной базой.	Бекмагамбетова Г.М. 7.10.19	
54.	Не хватает в отчете критического анализа. Не использованы относительные показатели. Например, плотность железных, автомобильных дорог на площадь территории или количество населения. В безопасности движения используется уровень травматизма. Сравнивают эти показатели с показателями развитых стран. В Европе уже несколько лет реализуется программа «стремления к нулю». Какие меры они предпринимают? Разработчики должны отобрать лучшие практики из международного опыта для применения в Казахстане. Такой анализ полностью отсутствует в отчете.	Бекмагамбетова Г.М. 7.10.19	
55.	У нас много программ по транспортным отраслям – соглашения ШОС, ОЭСР. Были хорошие международные рекомендации. Надо сделать анализ, что выполнено, а что нет. Что реально исполняется. Мы можем написать хорошую программу, но если её не исполнять, не нести ответственность, то любая программа сойдет на нет. Это нужно отразить в отчете. Программы есть, но не исполняются.	Арыстанбаев Т.С. 7.10.19	
56.	АО "НК КазАвтоЖол" сейчас активно внедряет системы на платных дорогах, что является существенным фактором для транспортной отрасли. В отчете требуется соотнести, провести оценку текущего состояния ТЛК, реализованной программы «Нұрлы Жол» и разрабатываемой на 2020-25 годы.	Камалитден Б.Ш. 7.10.19	
57.	В отчете не учтена программа «Цифровой Казахстан». В этой программе много полезных задач. Например, развитие интеллектуальных транспортных систем, по которой мы сейчас работаем, по системе взимания оплаты на дорогах, сведениям о нарушениях.	Камалитден Б.Ш. 7.10.19	
58.	В сильных сторонах указано о «Шелковом пути», «Один пояс – один путь». При этом непонятно, транзиты сейчас регулируются соглашениями ШОС и откроются в 2020 году. Появляются риски для отечественных перевозчиков, который имеют слабый уровень технического обеспечения, а для экономики в целом	Арыстанбаев Т.С. 7.10.19	



	транзиты положительно влияют. Есть ли анализ по этим открывающимся транзитным потокам?		
59.	Почему сильной стороной указана программа «Нұрлы Жол» только в автотранспорте, при этом она включает все виды транспорта.	Жумабаева И.Б. 7.10.19	
60.	Некоторая информация в отчете не соответствует действительности. Например, «высокая зависимость от импортного авиатоплива». В 2019 году после реконструкции НПЗ, вся потребность покрывается отечественным авиатопливом.	Жумабаева И.Б. 7.10.19	
61.	Хотелось бы увидеть в исследовательской работе новизну, новые передовые, инновационные предложения, рекомендации, чтобы текст не был повторением уже имеющихся описаний и разработок.	Жумабаева И.Б. 7.10.19	
62.	В целом по работе, есть претензии к статистике, о них сказали и участники. Зачем включен трубопроводный транспорт в таблицы, если мы сосредоточены на определенных видах транспорта.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
63.	По статистике городского электрического автотранспорта, возможно её необходимо использовать. Но тогда нужно добавлять ту статистику, которую использует КазАТО, КАО. Здесь есть определенные расхождения, которые могут повлиять на итоги анализа.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
64.	В водном транспорте и статистика, и анализ свален в «кучу», и морской, и внутренний водный транспорт. В одной строке идет ссылка на морской транспорт, а вывод делается по внутреннему водному транспорту. Подобное, часто по тексту встречается.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
65.	Обращалось, внимание структурировать отрасль автотранспорта, выделить автомобильные дороги, разделить функционально по целям и задачам, показать взаимовлияние составляющих.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
66.	Вы пишете о ретроспективном анализе, сделали факторный анализ на основе внутренних, внешних факторов и ретроспективе. Было бы правильно, если бы подробно, с учетом той работы, которая была выполнена за 2 пятилетки уже проделана, оценили те тенденции, где идет развитие, и их нужно поддерживать. А где есть непонимание, и, вообще, провал. У вас этого, к сожалению, нет. По многим делам, у вас отсутствует положительная или отрицательная оценка, которая для нас очень важна. Ретроспективный анализ должен быть привязан к той практике, которая была. К тому, чем живет отрасль. И где находится, на подъеме или что-то не сделано. Этого абсолютно нет в работе.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
67.	По внутренним факторам анализ поверхностный и ничем не обоснованный. Внешних факторов взяли всего два. Этого явно недостаточно.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
68.	Если бы аналитический раздел был бы выполнен подробно и с правильным анализом, у вас потом и SWOT-анализ, и направления развития, и меры поддержки, из него бы вытекали. А вы здесь не доделали, в SWOT-анализе в результате сплошная фиксация и рекомендации что-то делать без аргументации. А тут нужны и ссылки, и статистика доказательная.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
69.	В задачах сначала было 5, сейчас сделали 7, опять же они без основания.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
70.	Вы просто декларируете создание и воссоздание министерства транспорта, которое вами никак не обосновывается. Это же исследовательская работа, должно быть основание, аргументы.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
71.	Необходимость стратегии развития, вы об этом периодически упоминаете, а обоснование зачем и почему это надо делать отсутствует. Т.е. должно быть видно, мы делаем такой вывод, но нужна еще и разработка стратегии по видам транспорта. С учетом тех задач, которые стоят в ЕЭК по интеграции, это и открытое небо, и каботаж. Это все чувствительно для экономики, для бизнеса. В работе должно быть показано, чем оно чувствительно, к чему оно может привести. Это будет обоснованием для постановки задач в то же программе «Нұрлы Жол» по разработке Комплексного плана или Стратегии развития до 2030 года. Тогда в тех направлениях развития, которые вы пытаетесь	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	



	декларировать, это должно быть видно, что в этом есть такая необходимость.		
72.	Раздел ретроспективного, факторного анализа расширить. Привязать его к реальному пути, которые прошли отрасли. Обозначить отраслевые акценты. И уже на основании него делать SWOT-анализ, направления развития, и меры государственной поддержки.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
73.	Например, по ж.-д. транспорту вы пишете, что «инфраструктура рассчитана на низкие базовые скорости». Такая фиксация говорит о каком-то упадке. Нужно говорить о необходимости модернизации.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
74.	«Несовершенная методика расчета тарифов, не соответствующая современным реальным условиям». Написано, вроде бы, правильно, но содержательно, эта формулировка ни о чем по существу не говорит. По существу, сейчас транзитное состояние, не завершённое реформирование. По ж.-д. транспорту мы видим, МЖС как структура, которая должна управляться государством, а остальное рынок. Но рынок добросовестный, на принципах добросовестной конкуренции. Это, до сих пор, не обеспечено, не выполнено. Потому что, существует дифференциация тарифов по видам грузов, кросс-субсидирование, субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Есть тарифная политика, а просто методика тарифов, это формулировка ни о чем не говорит.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
75.	Привести наименование работы, цели и задач в соответствие с техническим заданием.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
76.	Исследование не ограничивается областями деятельности, в которых работают члены Союза «KAZLOGISTICS», ожидается научная оценка, результаты анализа ТЛК, именно, исследовательского института.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
77.	В угрозах автомобильного транспорта нужно указать создание муниципальных автобусных парков, которые ограничивают конкуренцию.	Лавриненко Ю.И. 7.10.19	
78.	1.5. Комплексный анализ развития автомобильного транспорта на стр.30 Более интенсивно будет переводиться автотранспорт на альтернативные виды топлива, прежде всего газовое (метан, пропан). Это связано с резким ростом в последние годы количества автомобилей, оказывающих крайне вредное и губительное воздействие на экологию. Считаю необходимым отметить в первую очередь экономию моторного топлива при переходе на (метан в 2-3 раза дешевле дизельного топлива)	Арыстанбаев Т.С. 17.10.19	
79.	1.5. Комплексный анализ развития автомобильного транспорта Рисунок 4. Анализ механизмов управления сегментами автомобильного транспорта. Считаю необходимым отметить экологические аспекты	Арыстанбаев Т.С. 17.10.19	
80.	На стр. 32. Считаю необходимым отметить мнение автоперевозчиков - «Новые автомобили отечественного производства, в том числе автобусы предназначенные для пассажироперевозок на городских и пригородных маршрутах в настоящее время низкого качества и цены выше импортных»	Арыстанбаев Т.С. 17.10.19	
81.	3.3 Направления развития автомобильного транспорта. Отметить необходимость газификации транспортного сектора на международных и внутренних маршрутах для обеспечения конкурентоспособности с перевозчиками стран соседей КНР, РФ, Узбекистан в связи с тем что у них активно реализуются и реализованы особенно в КНР программы по переходу на использования экономичного и экологически чистого природного газа в качестве моторного топлива	Арыстанбаев Т.С. 17.10.19	
82.	SWOT-анализ автомобильного транспорта. В сильные стороны-включить План мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива утвержденного ППРК№797 от 28.11.2018г с индикаторами «госзаказа» отечественному автопрому на производство 12 тыс. ед. газовых автобусов и спецтехники и строительству 100 АГНКС для обеспечения природным газом.	Арыстанбаев Т.С. 17.10.19	





83.	4.3. Меры поддержки и государственного регулирования автомобильного транспорта. <b>Необходимо отметить транспортные услуги по социально значимым пассажироперевозкам с использование природного газа - экономичного и экологически чистого моторного топлива.</b>	Арыстанбаев Т.С. 17.10.19	
-----	---	------------------------------	--

*Замечания, предложения, вопросы  
можно направить на адрес: [m.issabekov@kazlogistics.kz](mailto:m.issabekov@kazlogistics.kz)*