

ПРОТОКОЛ

круглого стола по обсуждению промежуточного отчета
исследовательской работы «Исследование, разработка путей и механизмов
развития транспортно-логистического комплекса Казахстана»

г. Нур-Султан, г. Алматы
НПП РК «Атамекен»

07 октября 2019 г.

Присутствовали:

1. **Лавриненко Ю.И.**, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. **Мукушев К.К.**, заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»;
3. **Жумабаева И.Б.**, заместитель директора Департамента логистики и перевозок НПП РК «Атамекен»;
4. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
5. **Ахметова А.Е.**, главный менеджер Департамента интеграционной и внешней политики АО «НК КТЖ»;
6. **Рыскулова А.А.**, главный менеджер Департамента маркетинга и транзитной политики АО «НК «КТЖ»;
7. **Бекмагамбетова Г.М.**, директор ОЮЛ "Ассоциация научных и проектных организаций";
8. **Алдабергенов Б.М.**, зам. ген. директора Союза автотранспортников Казахстана;
9. **Арыстанбаев Т.С.**, директор департамента корпоративного развития ТОО «ҚазТрансГаз Өнімдері»;
10. **Альмаханова Г.Ж.**, председатель ОЮЛ "Профессиональная конфедерация транспортников Казахстана" (ОЮЛ ПКТК);
11. **Арапов К.С.**, исполнительный директор ОЮЛ ПКТК;
12. **Камалитден Б.Ш.**, главный менеджер АО "НК КазАвтоЖол";
13. **Усипбаев А.А.**, глава представительства в г. Нур-Султан ТОО «Universal Logistics»;
14. **Қажыкен М.З.**, директор Института исследований современного общества;
15. **Нурсеитов А.А.**, зам. директора ИИСО, научный руководитель проекта.

Цель круглого стола: Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы «Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортно-логистического комплекса Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов», выполняемой Институтом исследований современного общества за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Повестка:

1. Вводная информация. Предложение порядка обсуждения.
Лавриненко Ю.И., Заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», *председатель круглого стола.*
2. О ходе, методах и способах выполнения исследовательской работы.
Қажыкен М.З., директор Института исследований современного общества.
3. Основное содержание, положения и выводы промежуточного отчета.
Нурсеитов А.А., руководитель группы разработчиков.

4. Обсуждение содержания промежуточного отчета, вопросов предложений, замечаний.

Выступили:

Лавриненко Ю.И. Цель круглого стола – обсудить материалы исследовательской работы и учесть мнения специалистов, экспертов различных отраслей транспортно-логистического комплекса Казахстана. До настоящего круглого стола уже были проведены ряд обсуждений материалов исследовательской работы, протоколы которых размещены на сайте Союза «KAZLOGISTICS» [http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster].

Қажыкен М.З. Работа начата с мая месяца текущего года. В отчете 4 главы: 1) ретроспективный анализ, 2) SWOT-анализ по отраслям, 3) направления развития транспортно-логистического комплекса РК (ТЛК), 4) система мер государственного регулирования и поддержки ТЛК РК. Готовность всей исследовательской работы оцениваем в области 75 %. К обсуждению готовы 1, 2 и частично 3 разделы. Над отчетом работали более 6 человек, в разные периоды подключались разработчики. В отчете были использованы сведения из АО «НК КТЖ», Союза «KAZLOGISTICS». Проведены экспертные встречи с исполнительными директорами Союза «KAZLOGISTICS».

Лавриненко Ю.И. Необходимо привести наименование работы, цели и задач в соответствие с техническим заданием. Цель работы - Разработка концепций и стратегий транспортно-логистического комплекса в целом, и отдельных отраслей (авиа-, авто-, железнодорожный, водный транспорт, транспортная логистика).

Нурсеитов А.А. Выступил по материалам презентации (в приложении 24 слайда).

Лавриненко Ю.И. Исследовательская работа не ограничивается областями деятельности, в которых работают члены Союза «KAZLOGISTICS», вы исследуете отрасли транспортно-логистического комплекса Казахстана не зависимо от отраслевого охвата Союзом «KAZLOGISTICS». Мы финансируем эту работу, но ждем от вас научной оценки, результаты анализа ТЛК, именно, вашего исследовательского института.

Жумабаева И.Б. В угрозах автомобильного транспорта нужно указать создание муниципальных автобусных парков, которые ограничивают конкуренцию.

Арыстанбаев Т.С. Вышло постановление о расширении применения природного газа в качестве топлива. Предусмотрено изготовление отечественных 12 тыс. автобусов на газе и спецтехники. В отчете нужно отметить газификацию автотранспорта на маршруте от Жайсана до Хоргоса. Это вопросы экологии, снижение выбросов, удешевления стоимости перевозок. Нами проведен анализ пассажирских перевозок. Отечественные пассажирские перевозчики не получают господдержку, субсидии, а это социальный проект. Если это регулироваться не будет, то для государства выход – создание муниципальных парков. Регулировать то, что осталось от автоперевозчиков,

очень трудно. Через муниципальные парки обеспечивается управление. Первый муниципальный парк появился в Алматы в 2010 г.

Лавриненко Ю.И. Хотя муниципальный парк, хоть частный не помогут, если не решить вопрос субсидирования, не будет формироваться нормальная доходная база. Это уже было не один раз. Создание муниципального рынка приводит к монополизации, созданной управляющей государственной компании на уже существующем рынке, как-то выживающих компаний. И это должно регламентироваться, как выводить компанию на рынок, и какие негативные последствия испытал рынок. Этим никто не занимается.

Для ускорения нашей работы предлагаю участникам подготовленные замечания и предложения направить в адрес разработчиков, а на обсуждение вынести ключевые.

Аранов К.С. Разработка подобного документа включает постановку целей, вытекающих задач. Вопросы: 1) На основании чего был разработан SWOT-анализ? Отсутствует анализа рынка в материалах. 2) В задаче № 3 указано о разработке и концепций развития, это одновременно и цель. Как она могла оказаться в задачах? 3) 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. 4) Понятия «концепция» и «стратегия», используемые в документе, нужно различать и в ТЗ, и в отчете. По ним нужно делать отдельное ТЗ. Это совершенно разные документы и требуют больших усилий. 5) SWOT-анализ по автотранспорту требует качественной доработки. Конфликтующие тезисы. Сильная сторона – «Наличие госпрограмм», верно ли это? В каждой госпрограмме есть плюсы и минусы. Слабая сторона – «Низкий уровень цифровизации, применение ИС в автотранспорте». Сильная сторона – «Доставка до двери грузополучателя (по принципу «Door to door»)». И противоречащая слабая сторона – «Низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения, их значительная часть не имеет твердого покрытия (не работает принцип «Дорога к дому»)». Этому же противоречит сильная сторона – «Высокая скорость, мобильность, маневренность доставки грузов и пассажиров». И противоречащая слабая сторона – «Высокий уровень износа и моральное устаревание парка автотранспортных средств».

Сильная сторона – «Широкое применение грузового и пассажирского автотранспорта для транспортных сообщений как внутри, так и между населенными пунктами страны». А слабая сторона – «Недостаточное количество автотранспортных средств для международных перевозок грузов». Это нужно доработать.

В SWOT-анализ возможности должны вытекать из сильных и слабых сторон. Этих связей между частями SWOT-анализа не видно. А, наоборот, присутствуют противоречия. Слабость: «Зависимость от транзита по территории РФ при доставке грузов из европейских стран, Беларуси, Украины, Молдовы». Противоречивая возможность: «Беспрепятственный транзит по территории ЕАЭС».

Слабости: «Низкая эффективность системы контроля качества автодорожных работ, несоблюдение технологии, некачественные стройматериалы», «Недостаток квалифицированных рабочих и инженерно-технического

персонала». При этом нигде не указано, как нейтрализовать эти слабые стороны, как это должно быть учтено в стратегии.

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.

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.

Жумабаева И.Б. Нужно дополнительное время для изучения текста промежуточного отчета. 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.

Возможности в авиации: «Увеличение потребности в услугах гражданской авиации». Что это значит? Прошу конкретизировать. Подобные формулировки встречаются еще. Замечания по всем другим пунктам промежуточного отчета я дам в письменном виде.

Ахметова А.Е. Стратегия развития транспортной отрасли актуальный документ. 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.

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.

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.

У меня возник 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.

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.

Угроза «Снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках». Статистика НК КТЖ показывает иначе, что идет, наоборот, развитие этой сферы.

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?

Есть много вопросов по анализу, нам также нужно время для изучения этого документа. В промежуточном отчете отсутствуют новые подходы, механизмы, предложения.

Раз есть такая разработка, с учетом масштабов этой работы, участников, отраслевых специалистов, интересно было бы разрабатывать новые механизмы, новые институты.

Например, 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. Это большая, глобальная работа. Это связано с различными технологиями и перевозками различными видами транспорта, и требует отдельной, серьезной работы.

Алдабергенов Б.М. Первый вопрос 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.

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.

По разделу о недостаточном государственном финансовом обеспечении не указана главная проблема в пассажирском транспорте по регулярным перевозкам – отсутствие субсидирования убытков перевозчиков. Например, по расчетам выходит средний тариф по пассажирским перевозкам 150 тенге, а фактическая стоимость 70 – 80 тенге в отдельных городах еще меньше. В 2 раза меньше собирают, чем должно быть для нормального развития. По нерегулируемым перевозкам получили массовое распространение нелегальные перевозки по всему Казахстану. Они забирают объемы перевозок у регулярных перевозчиков. Например, он имеет микроавтобус или легковой автомобиль и возит ежедневно по маршрутам Алматы – Бишкек, Алматы – Кордай. Эти объемы очень большие и влияют на безопасность и качество перевозок.

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. В последнее время МИИР РК поддержало поддерживает предложения Союза автотранспортников Казахстана.

В разделе 3 направления развития. Названия очень громкие «концепция», «стратегия». Фактически по автомобильному транспорту там ничего нет. Ни одного конструктивного предложения. В прошлом году мы дали более 70 предложений в нормативные акты, из них 25 по законодательству, и можем разработчикам предоставить отдельные результаты аналитических материалов.

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. Мы готовы поделиться отдельными аналитическим материалами.

Бекмагамбетова Г.М. Исследовательская работа по заданию должна иметь концептуальное и стратегическое содержание, и быть выполнена в течение 5 месяцев. Это предъявляет высокие требования к разработчикам. 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.

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 ведутся. ПРООН как-то организовывал проект в Алматы, но неизвестно чем это закончилось.

В сфере технического регулирования, основа на технических регламентах ЕАЭС. Существуют единые реестры. Есть свои проблемы с испытательной базой.

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.

Алдабергенов Б.М. Сейчас разрабатывается программа «Нұрлы Жол» на 2020-25 годы. Там есть 2 раздел – план мероприятий. Мы дали туда предложения по науке, по обязательному субсидированию убытков перевозчиков, по снижению уровня нелегальных перевозчиков. Просим Юрий Иванович поддержать наши предложения, а разработчиков учесть в отчете.

Комплексная программа развития автобусных перевозок на 2018-2020 годы не исполняется по субсидированию перевозчиков в г. Алматы. Этой программе надо придать статус выше, по которой МИО отчитываются перед Администрацией Президента РК. Прошу нас поддержать в этом.

Лавриненко Ю.И. Одно дело предложения в программу «Нұрлы Жол», другое в исследовательскую работу. Важные и значимые предметы должны быть учтены в исследовательской работе.

Арыстанбаев Т.С. Необходим анализ поддерживаю. 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.

Камалитден Б.Ш. 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.

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.

Арыстанбаев Т.С. 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 транзиты положительно влияют. Есть ли анализ по этим открывающимся транзитным потокам?

Жумабаева И.Б. Почему сильной стороной указана программа «Нұрлы Жол» только в автотранспорте, при этом она включает все виды транспорта. Некоторая информация в отчете не соответствует действительности. Например, «высокая зависимость от импортного авиатоплива». В 2019 году после реконструкции НПЗ, вся потребность покрывается отечественным авиатопливом. Хотелось бы увидеть в исследовательской работе новизну, новые передовые, инновационные предложения, рекомендации, чтобы текст не был повторением уже имеющихся описаний и разработок.

Лавриненко Ю.И. Мной составлен отдельный перечень замечаний по содержанию отчета, и постраничные правки по тексту. Чтобы не отнимать время, мы отдельно обсудим их с разработчиками.

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.

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.

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. Обращалось, внимание структурировать отрасль автотранспорта, выделить автомобильные дороги, разделить функционально по целям и задачам, показать взаимовлияние составляющих.

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.

По внутренним факторам анализ поверхностный и ничем не обоснованный. Внешних факторов взяли всего два. Этого явно недостаточно.

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.

В задачах сначала было 5, сейчас сделали 7, опять же они без основания.

Вы просто декларируете создание и воссоздание министерства транспорта, которое вами никак не обосновывается. Это же исследовательская работа, должно быть основание, аргументы.

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 декларировать, это должно быть видно, что в этом есть такая необходимость.

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.

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. Далее, «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.

Нурсеитов А.А. Благодарим всех участников. Нам действительно нужны были предложения, замечания. Мы опирались на мнения наших экспертов. Ваши мнения очень ценны для нас. Мы постараемся все замечания, предложения учесть и кардинально пересмотрим содержание отчета.

После завершения основной части круглого стола **Лавриненко Ю.И.** в течение 1,5 часа информировал **Нурсеитова А.А.** о содержании замечаний и постраничным правкам текста промежуточного отчета.

Решили:

1. Участникам круглого стола дополнительные замечания и предложения направить к 11.10.19 на электронные адреса: m.issabekov@kazlogistics.kz, 1210abc@gmail.com, kazhyken@mail.ru.

2. Участники Алдабергенов Б.М., Арыстанбаев Т.С. свои аналитические материалы в дополнение к отчету могут направить на вышеуказанные электронные адреса.
3. Внести в таблицу замечаний предложения и замечания Лавриненко Ю.И. (Нурсеитов А.А., 11.10.19).
4. Составить сводную таблицу замечаний, предложений по результатам круглого стола (Нурсеитов А.А., 11.10.19).
5. Разработчикам предоставить переработанный текст промежуточного отчета 21.10.19. в КФ «KAZLOGISTICS» с заполненной таблицей замечаний.

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

Список предложений и замечаний

по результатам круглого стола 7 октября 2019 г. обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы «Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики»

1. Привести наименование работы, цели и задач в соответствии с техническим заданием.
2. Исследование не ограничивается областями деятельности, в которых работают члены Союза «KAZLOGISTICS», ожидается научная оценка, результаты анализа ГЛК, именно, исследовательского института.
3. В угрозах автомобильного транспорта нужно указать создание муниципальных автобусных парков, которые ограничивают конкуренцию.
4. В отчете нужно отметить газификацию автотранспорта на маршруте от Жайсана до Хоргоса.
5. На основании чего был разработан SWOT-анализ? Отсутствует анализа рынка в материалах.
6. В задаче № 3 указано о разработке и концепций развития, это одновременно и цель. Как она могла оказаться в задачах?
7. 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.
8. Понятия «концепция» и «стратегия», используемые в документе, нужно различать и в ТЗ, и в отчете.
9. SWOT-анализ по автотранспорту требует качественной доработки. Исключить конфликтующие тезисы.
10. В SWOT-анализ возможности должны вытекать из сильных и слабых сторон. Этих связей между частями SWOT-анализа не видно. А, наоборот, присутствуют противоречия.
11. При этом нигде не указано, как нейтрализовать эти слабые стороны, как это должно быть учтено в стратегии.
12. 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.
13. 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.
14. 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.
15. Возможности в авиации: «Увеличение потребности в услугах гражданской авиации». Конкретизировать. Подобные формулировки встречаются еще.
16. 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.
17. 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.
18. 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.
19. 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.
20. 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.

21. Угроза «Снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках». Статистика НК КТЖ показывает иначе, что идет, наоборот, развитие этой сферы.
22. 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 в виду?
23. В промежуточном отчете отсутствуют новые подходы, механизмы, предложения, лучшие практики.
24. С учетом масштабов этой работы, участников, отраслевых специалистов, необходимо разрабатывать новые механизмы, новые институты.
25. 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.
26. 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.
27. 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.
28. По разделу о недостаточном государственном финансовом обеспечении не указана главная проблема в пассажирском транспорте по регулярным перевозкам – отсутствие субсидирования убытков перевозчиков.
29. 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.
30. 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.
31. В разделе 3 направления развития. Названия очень громкие «концепция», «стратегия». Фактически по автомобильному транспорту там ничего нет. Ни одного конструктивного предложения.
32. 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.
33. Исследовательская работа по заданию должна иметь концептуальное и стратегическое содержание.
34. 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 изменятся объемы перевозок на транспорте. А потом уже переходить к проблемам транспорта.
35. 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.
36. В сфере технического регулирования, основа на технических регламентах ЕАЭС. Существуют единые реестры. Есть свои проблемы с испытательной базой.
37. 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.
38. 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.

39. 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.
40. 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, сведениях о нарушениях.
41. 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 транзиты положительно влияют. Есть ли анализ по этим открывающимся транзитным потокам?
42. Почему сильной стороной указана программа «Нұрлы Жол» только в автотранспорте, при этом она включает все виды транспорта.
43. Некоторая информация в отчете не соответствует действительности. Например, «высокая зависимость от импортного авиатоплива». В 2019 году после реконструкции НПЗ, вся потребность покрывается отечественным авиатопливом.
44. Хотелось бы увидеть в исследовательской работе новизну, новые передовые, инновационные предложения, рекомендации, чтобы текст не был повторением уже имеющихся описаний и разработок.
45. 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.
46. 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.
47. 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.
48. Обращалось, внимание структурировать отрасль автотранспорта, выделить автомобильные дороги, разделить функционально по целям и задачам, показать взаимовлияние составляющих.
49. 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.
50. По внутренним факторам анализ поверхностный и ничем не обоснованный. Внешних факторов взяли всего два. Этого явно недостаточно.
51. 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.
52. В задачах сначала было 5, сейчас сделали 7, опять же они без основания.
53. Вы просто декларируете создание и воссоздание министерства транспорта, которое вами никак не обосновывается. Это же исследовательская работа, должно быть основание, аргументы.
54. 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 декларировать, это должно быть видно, что в этом есть такая необходимость.
55. 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.
56. 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.
57. «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.
58. 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.

59. 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.
60. На странице 54 «Значительный физический и моральный износ подвижного состава». Нужны цифры, чтобы так утверждать.
61. 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.
62. На странице 56 «...отсутствует функциональное разделение услуг МЖС и перевозочной деятельности...». Необходимо отметить что при подписании Союзного договора ЕАЭС было конкретно определено, что должно относиться к услугам инфраструктуры. Но в РК так это и не внедрили.
63. 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.
64. На странице 56 «Существующая практика регулирования тарифов создает следующие проблемы:». Транзит, контейнерные перевозки в Казахстане не регулируются.