

ПРОТОКОЛ № 2

круглого стола ОЮЛ «Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS» по обсуждению отчета исследовательской работы «Анализ статистических данных, действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, оценка их эффективности», разработанной ОЮЛ «Союз международных автомобильных перевозчиков РК» (КазАТО)

г. Астана

1 ноября 2018 г.

Присутствовали:

от **СТК «KAZLOGISTICS»**

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума;
2. Альмагамбетов К.Е., генеральный директор;
3. Мукушев К.К., зам. генерального директора;
4. Исабеков М.У., директор корпоративного фонда;
5. Милишихин Д.О., исп. директор по автотранспорту;
6. Стацурина Ю.А., исп. директор по развитию человеческих ресурсов;
7. Жагпаров Ж.Б., исп. директор по морскому и речному транспорту;
8. Кулышов С.М., исп. директор по транспортной логистике;
9. Ашимбаева Л.О., исп. директор по вопросам гражданской авиации;
10. Сарсембаев А.С., исп. директор по вопросам железнодорожного транспорта;
11. Исадилова А.К., главный менеджер;

от **НПП РК «Атамекен»**

12. Жумабаева И.Б., зам. директора департамента логистики и перевозок;

13. Жуматаев Д., эксперт ДРЧК;

от **МИР РК**

14. Тлепов К.Н., рук. Управления водного транспорта Комитета транспорта МИР РК;

от отраслевых ассоциаций, предприятий

15. Лыков А.В., ОЮЛ «Казахстанский регистр»;
16. Яморжин А.И., пред. квалификационной комиссии ПО «Otan Group»;
17. Алимханов Б.А., менеджер по развитию МА «Транскаспийский международный транспортный маршрут»;
18. Дербисалиева Ж., менеджер Департамента организации развития и планирования численности АО «НК КТЖ»;
19. Кенжалин Е.М., АНЭК;
20. Контуреева Л.Н., АГМТ;

эксперты

21. Молчановская А.С., АО «Центр развития трудовых ресурсов» МТСЗН РК;
22. Мейрам Кажыкен, эксперт, д.э.н.;
23. Уразбеков А.К., НИИ РПС.

Повестка:

1. Обсуждение результатов исследовательской работы «Анализ статистических данных, действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, оценка их эффективности».

Выступили:

Альмагамбетов К.Е. ознакомил участников с повесткой дня и поддержке Союзом «KAZLOGISTICS» исследовательских работ в отраслях транспорта и логистики.

Мукушев К.К. представил основные результаты исследовательской работы «Анализ статистических данных, действующих государственных программ

развития транспорта и инфраструктуры, оценка их эффективности». Продолжен анализ статистических данных за период 2013-2017 годы, осуществлен обзор действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, дана оценка эффективности их исполнения и предложены рекомендации по улучшению реализации государственных программ. Для полноты анализа проведен репрезентативный опрос участников рынка и государственных органов, по результатам которых выработаны предложения. Даны рекомендации по реализации государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, и по структуре и содержанию странового отчета транспортной отрасли Казахстана.

Тлепов К.Н. Ознакомился с представленной работой. В соответствии с поручением Главы государства Республики Казахстан, озвученным в ежегодном Послании народу, будет разработана новая программа, точнее будет продлено действие программы «Нұр жол» и формироваться рабочая группа. Ответственным по разработке этой программы определен Комитет транспорта МИР РК. Ваши рекомендации я доведу до руководителя рабочей группы, и мы обязательно включим в состав данной рабочей группы представителей Союза «KAZLOGISTICS» и других отраслевых ассоциации, чтобы конкретно проработать по тем моментам, что вы озвучили, в частности: есть Правила разработки государственной программы и есть порядок мониторинга за реализацией государственных программ, осуществляемая Министерством экономики РК. В правилах конкретно указано, что нужно отражать те целевые индикаторы, которые нужно просчитать, то есть которые имеют количественные показатели. Для достижения этих целевых индикаторов расписываются определенные мероприятия. Основная наша цель была, что за счет развития инфраструктуры, мы соответственно обеспечиваем развитие отрасли в целом и позволяем дальше обеспечивать доступность к услугам транспорта.

Здесь были озвучены вопросы, связанные с отсутствием государственной поддержки государственных программ, отсутствием индикаторов по конкурентоспособности. Мы в принципе готовы рассмотреть каждое предложение от каждой ассоциации, от каждой компании, каким образом вы предполагаете достичь их.

Лавриненко Ю.И. На днях в НПП РК «Атамекен» Министерство инвестиций и развития РК представил на обсуждение Концепцию развития транспорта на ближайшие 5 лет. У меня вопрос представителю МИР РК, как концептуально Министерство видит решение тех или иных задач в отрасли транспорта в ближайшей перспективе. Если смотреть объективно, то в каждой отрасли за последнее время сделано немало, и приличные деньги были потрачены, решены крупные задачи и решаются до сих пор, построены автомобильные и железные дороги, создана новая отрасль и т.д. Но в то же время с точки зрения сегодняшних задач и той динамики, с которой все меняется, то у бизнеса есть тревога в вопросах государственного регулирования и в вопросах целевых задач, которые нужно ставить на ближайшее время. Для этого нужно более углубленное понимание этих вопросов. Кроме того, на наш взгляд существует недооценка роли автотранспорта. Если в вопросах по обновлению в индикаторах по железнодорожному транспорту у Департамента стратегического планирования МИР РК имеются хоть какие-то цифры и высказываются по ним

объективные причины, то по автотранспорту, кроме того, что заявляются какие-то намерения, ни целевых задач, ни контроля в этом деле нет, поэтому не улучшаются дела ни по пассажирским автобусам, ни по росту автопарка, которые осуществляют международные перевозки. Г-н Каплан Т. неоднократно ставит задачи и приводит примеры, что 1 машина, осуществляя 10 кругорейсов зарабатывает за год 100 тыс. долларов, 10 машин - 1 млн. долларов, 1 тыс. машин - 100 млн. долларов в доход государства, если увеличить парк автотранспорта на 1 тыс. единиц. Такую задачу никто и нигде не ставит. В Польше, например, 100 тыс. машин, в Латвии 40 тыс., это 9% дохода от ВВП. На лицо, какая-то недооценка и недопонимание, что автопром надо поддерживать, но надо, чтобы двигался и увеличивался автопарк перевозчика. Это задача собственного говоря Министерства, во всяком случае она должна быть как рупором, чтобы и Министерство экономики поддерживало с другой стороны в вопросах финансов и в программах где-то учитывалась. Однако таких вещей нет. И хотелось бы спросить учитываются эти вещи где-то или нет, отражены ли в Концепции развития транспорта на следующую пятилетку.

По железнодорожному транспорту также хочется отметить, что мы вышли на другой пригорок, и видим, что в Китае транспорт последние две пятилетки развивается по 3 базовым направлениям. Первое базовое направление, они развивают инфраструктуру 2 последние пятилетки уже под 160 км/час, причем 160 км/в час в грузовом движении. Следующий этап: это высокоскоростное движение со скоростью 350-400 км в час, у них уже существует 25 тыс. км, к 2020 году будет 35 тыс. км. На основе всех этих изменений у них меняется структура экономики и мировоззрение китайцев в целом, потому что они развивают 33 городские агломерации и отмечают, что при такой скорости, у индивидуума и бизнеса появляются другие возможности. Человек вздремнул часок в электричке и уже проехал 300 км, и может идти дальше на работу. Т.е. это совсем другие возможности и для Китая, и для любой страны. Третий момент, это высокоскоростные полигоны и новый подвижной состав с нагрузкой допустим 30 тонн на ось. В Канаде, в Америке существует подвижной состав на 32 тонны на ось. То есть, это является прогрессивной идеей. У нас скорость для грузовых поездов установлены нормативы 90 км/час, однако фактически мы и до них не добрались. И такие задачи нигде не ставятся. Как быть в этом случае? Такую задачу надо ставить в ближайшую пятилетку. Китай на последнем форуме высказались, что они готовы финансировать, кредитовать нас, если мы хотим сотрудничать, развивать инфраструктуру. Нам не нужно заниматься критиканством в исследовательской работе, но нужно эти вещи обострять.

Если говорить об авиации, то бизнес серьезно тревожит, что в рамках ЕврАзЭС все время звучит «открытое небо». Для аэропортов хорошо конечно, чем больше летают, тем лучше. Но у нас свой бюджет, свои социальные программы. Поэтому для нас лучше чтобы зарабатывали наши авиакомпании. Также по грузовым перевозкам, мы проводили исследования и выяснилось, что потенциал перевозок составляет 1,5 млн. тонн, перевозится 96 тыс. тонн груза, из них 20 тыс. тонн перевозится нашими компаниями, остальное всеми другими, при этом никакой разрешительной системы не существует. Мы не пользуемся своими суверенными правами. Вопрос, почему так происходит? Компания «Люфтганза»

рекомендует нам создание грузовой компании к 2030 году и никто это дело сомнению не подвергает. И все эти вопросы в конечном итоге адресуются госоргану, не обязательно МИРу. Но у Министерства есть потолок его полномочий. Но в то же время, это рупор тех вопросов, которые надо ставить перед Правительством, Президентом и учитывать их в государственных программах. В связи с этим вопрос, разрабатывая Концепцию развития транспорта меняются ли подходы или мы идем по наезженной схеме?

Тлепов К.Н. На все эти вопросы я не отвечу, так как я за все виды транспорта и за разработку Концепции не отвечаю. Конкретно по своей отрасли по водному транспорту хочу сказать, что по прошедшей программе «Нұрлы-Жол» основной нашей целью было сформировать портовую инфраструктуру. Сегодня мы ее обеспечили настолько насколько это возможно, построили новый порт. Сейчас главной целью ставим, чтобы обеспечить максимально транспортировку экспортных и транзитных грузов, которые из наших портов выходят своим флотом. Для этого нужно в первую очередь нужно приобрести суда и повысить их конкурентоспособность на рынке.

На реках, сейчас проводим анализ интенсивности судоходства, где есть у нас движение. И уже на первый взгляд основной акцент будем делать на развитие реки Иртыша и на перевозках по ней. Сегодня китайская сторона выразила заинтересованность в развитии и транзитных и импортных перевозок по реке Иртыш. Поэтому акцент будет делаться на нем, на развитие там береговой инфраструктуры, на развитие флота. Необходимо будет развивать и сервисную инфраструктуру, т.е. строить судостроительные заводы, восстанавливать те мощности, которые у нас были. В советское время судостроительные заводы делились по блокам, одни производили корпуса, другие изготавливали двигатели. Сейчас мы все это будем восстанавливать за счет привлечения инвестиции, и развивать собственное судостроительство. Для этого мы подключаем местные исполнительные органы. Поскольку, мы считаем, что это влечет в дальнейшем поступления в бюджет, если будут работать местные компании. На водном транспорте у нас есть системные проблемы, которые мы будем решать.

Жумабаева И.Б. Решение ваших проблем будет закладываться в определенный документ? Существует ли стратегический документ развития конкретно отдельной отрасли транспорта?

Тлепов К.Н. Как известно была проведена оптимизация государственных программ. Раньше были программы развития железнодорожного транспорта, автотранспорта, программа развития гражданской авиации, морского и речного транспорта, при чем, морского отдельно, речного отдельно. Затем была Программа развития транспортной инфраструктуры и транзита. Далее все, что было отражено в этих программах было положено в основу программы «Нұрлы-Жол», в этой же программе были отражены программы регионального развития, вопросы ЖКХ, водоснабжения и т.д. По проведенному анализу Администрацией Президента РК было выявлено, что существующие отраслевые программы не давали никакого эффекта, где каждая отрасль развивалась сама по себе, допустим отрасль транспорта развивалась сама по себе не оценивая интересы промышленности, сельского хозяйства, региона и других отраслей. И было принято решение объединить все в одну государственную программу.

Жумабаева И.Б. Вы считаете, что мероприятия, отраженные в программе «Нұрлы-жол» достаточны на сегодняшний день?

Тлепов К.Н. Те цели, которые ставились в рамках существующей программы «Нұрлы-Жол» мы в принципе в рамках реализации этих мероприятий постарались достичь. Есть конечно цели, которых мы не достигли в силу объективных причин, в связи с отсутствием бюджетных средств, в связи с тем, что мы хотели проводить их у себя в части поддержки субъектов транспортной отрасли, но оно не корреспондировалось с теми обязательствами, что было принято в рамках ЕврАзЭС, где говорилось о предоставлении всем равных условий доступа. С учетом этого анализа в рамках новой программы, мы постараемся решить эти вопросы.

Жумабаева И.Б. В данный момент существует ли у вас на сайте отчет о реализации государственных программ?

Тлепов К.Н. На этот вопрос я вам не отвечу, так как общим мониторингом по реализации государственной программы «Нұрлы Жол» занимается Департамент стратегического планирования и развития. Хочу отметить, что министр на постоянной основе отчитывается по реализации госпрограммы перед населением, Правительством, перед Парламентом.

Лавриненко Ю.И. О том, что программа «Нұрлы Жол» является государственной, и что идет её укрупнение, чтобы увязать в стране все в комплексе, это все понятно. Однако, в каждой отрасли и транспорте в целом должна быть стратегия. Например, по электрификации, строим железные дороги, и не понятно, электрифицировать их или тепловозную тягу оставить. До 2015 года была стратегия, при разработке которой я сам лично принимал участие, где мы обозначили, что надо заниматься электрификацией, прописали все участки, многое сделали, но в сторону электрификации не идем. В авиации грузовые перевозки ушли к чужим авиакомпаниям. Ясно конечно, что эти дела кто-то лоббирует. Таких моментов и проблемных вопросов существует в каждой отрасли множество, которые на долговременной основе надо решать. Однако, эти все вопросы в рамках госпрограммы не видны. Поэтому МИР должен иметь стратегию отрасли по авиации, по железнодорожному транспорту, по автотранспорту и т.д. и по транспорту в целом, с учетом мультимодальных схем, и т.д. и соответствующие индикаторы. Причем, это должно быть проработано системно, совместно с МНЭ РК, МФ РК, и потом учитываться при составлении государственных программ. Стратегию нужно разработать, согласовать со всеми, а потом основные моменты должны учитываться в государственных программах, исходя из финансовых возможностей на текущий период. И стратегия, должна быть встроена, как необходимое условие достижения результата. В связи с чем, просим наши предложения по разработке стратегии отрасли в отдельности и в целом по транспорту, чтобы были учтены в Концепции по развитию транспорта. Предлагаем на первом этапе продвигать этот вопрос по стратегии в отраслях, а уже на следующем этапе обоснованно ставить вопрос о создании отдельного Министерства транспорта и коммуникации. Например, по тому же LPI, такие государства как Оман и Индия создают специальные государственные органы по транспортной логистике и пишут отдельную Стратегию по транспортной логистике.

Тлепов К. Н. Я полностью согласен с вами. Мы разрабатываем программы, пожалуйста, принимайте участие, озвучивайте какие существуют проблемы, предлагайте какие есть пути для их решения. Мы готовы их рассматривать.

В отношении стратегии: у нас есть правила разработки программных документов, есть определенный перечень, за рамки которой мы не можем выйти, к сожалению. Может быть сейчас есть смысл в разрабатываемой нами программе заложить системные, базовые, глобальные моменты и там сделать отсылку, что каждая отрасль должна иметь свою стратегию. Поскольку Концепция будет утверждаться Премьер-Министром Правительства РК, если в тексте это пройдет, то возможно у нас будет компетенция для того чтобы это сделать. Также необходимо отметить, что выделять деньги из бюджета, мы можем на основе программного документа, утвержденного Правительством РК. Все мероприятия должны быть подтверждены деньгами. На основе иных документов деньги не будут выделяться. То есть мы сейчас в рамках данной программы думаем, все что связано с развитием инфраструктуры, с оказанием мер государственной поддержки в виде субсидирования, в виде компенсации каких-то расходов. На море, сейчас мы для сухогрузов законодательно продвигаем субсидирование ставки вознаграждения по приобретению судов. Такие моменты целесообразно предусматривать в программах, под это какая необходима нормативно-правовая база, каким законодательством будет регулироваться необходимо будет определять внутренним документом, той же стратегией, которая будет утверждаться Министерством совместно с НПП «Атамекен» и согласовываться с Общественным Советом МИР РК.

Альмагамбетов К.Е. Хорошо мы учтем это тоже в рекомендациях, есть ли у кого еще какие замечания, предложения?

Тлепов К.Н. В анализе неоднократно проходила тема государственной поддержки компаний от отраслей. При опросе предлагались следующие предложения: субсидирование банковской процентной ставки, снижение налоговой нагрузки, снижение административных барьеров, компенсация понесенных расходов и т.д. Вопрос представителю водного транспорта. Что имелось ввиду, что помимо перечисленного еще хотелось бы. Какие имеются предложения по механизму их реализации?

Например, у нас на реке очень старый флот, в основном суда, построенные в 70-80-х годах и до сих пор эксплуатируются. Основная доля все транспортных происшествий приходится на старые суда. Заставить компании обновить суда мы тоже не можем, так как приобретение судов очень капиталоемкое, а предлагаемые банковские условия кредитования не приемлемы. Мы эти вопросы пытались проработать с Холдингом «Байтерек» в рамках программы Даму, однако тоже не получилось, так как предлагаемые их условия для судоходных компаний также не приемлемы. Хотелось бы понять, вы же проводите анализ, международный опыт видите, что конкретно можете предложить для реализации?

Жагпаров Ж.Б. У нас имеется обращение Казмортрансфлота о рассмотрении возможности предоставления скидки на ГСМ для отечественных морских компаний при транспортировке груза, по аналогии с Ираном.

Тлепов К.Н. Конкретно этот вопрос мы сейчас рассматриваем, проговариваем с Министерством энергетики насколько это возможно, а также с

нашим Комитетом индустриального развития, мы считаем, что если будем субсидировать расходы судоходных компаний в этой части, то это будет плюсом для нефтехимических заводов, у них увеличится объем производства, объем реализации.

Лыков А. В. как планируется развитие Иртыша, это будет проходить как коридор через Черный Иртыш, Зайсан?

Тлепов К.Н. Да, как коридор будет начинаться от границы Китая, наша часть и до границы России. Мы проанализировали предложения Китая, они говорят, что им нужен кокс, нефтепродукты, мазут, у них есть в г. Карамай недалеко от границы, у них есть там нефтеперерабатывающий завод, им нужно до 6 млн. тонн нефтепродуктов, они готовы импортировать их к себе водным транспортом, с Павлодарского нефтехимического завода, с г. Тюмень. В связи с этим, мы сейчас увязываем Павлодарскую область, Тюменскую область, Минтранс России в проработке этого вопроса. Китай озвучил свои предложения, Минтранс озадачился данным вопросом, и сейчас готов рассмотреть вопрос по углублению реки, плюс строительством мелкосидящих судов, потому что постоянно углублять реку тоже невозможно. Кроме того, ведется работа с акиматом Павлодарской области и акиматом ВКО по строительству ряда причалов для погрузки этих грузов. Кроме того, китайцы предлагают плюс экспортировать ТНП в обратную сторону.

Лавриненко Ю.И. Сегодня в стране существует достаточно много механизмов поддержки, и поддержка тех, кто экспортоориентирован, кто увеличивает значительно производительность труда. То есть, какие-то стратегические направления обозначены, и обозначены меры поддержки, меры поддержки по возврату процентов по кредиту и так далее. Мне кажется, если МИР РК сумеет доказать, все что связано с международными перевозками это тот же экспорт, и является прямой выгодой для государства, и это надо будет стимулировать и ставить в приоритеты. И тогда будет решаться вопрос по обновлению грузового парка, ориентированного на международные перевозки, обновление и поддержка флота, это тоже связано с международными перевозками, обновление авиации, т.е. по всем отраслям. А то получается промышленность, обрабатывающая промышленность, экспортоориентированная промышленность субсидируются специальными программами, а все что связано с международными перевозками, остается нерешенным, как внутренне дело. Существует некоторая недооценка. В связи с этим данное дело необходимо усилить и в виде предложений сформулировать и обосновать.

Тлепов К. Н. Мы провели анализ на примере государственной программы Российской Федерации, в частности по внутреннему водному морскому транспорту. Они создали Объединенную строительную компанию, на основе объединения 12 судостроительных компаний в один большой Холдинг. Государство субсидирует приобретение судов, если они строятся там на территории. Помимо того, что строится свой флот, развивается и промышленность.

Лавриненко Ю.И. Снова выходим на то, что необходимо иметь стратегию по отраслям, которая будет утверждаться приказом Министра, и согласовываться основными Министерствами и ведомствами. И тогда положения стратегии

обязательно должны будут учитываться в госпрограммах и соответственно финансироваться. Нет системности. Наша исследовательская работа как раз направлено на то, чтобы простимулировать создание стратегии в отраслях и в целом по транспорту и наладить системный анализ. Проводить глубокий системный анализ отрасли раз в 3 года, с ежегодной корректировкой, или раз в 5 лет, издавать раз в 5 лет белую книгу по транспорту, чтобы транспорт присутствовал в национальном докладе отдельной главой. Потому как роль и место транспорта теряется.

Решили:

1. Рекомендовать Министерству по инвестициям и развитию РК, отраслевым комитетам, ассоциациям разработку стратегий развития транспорта в целом, и по отраслям – железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного транспорта и транспортной логистики. Стратегии должны быть основанием для разработки государственных программ развития транспорта и регионов.
2. В исследовательской работе конкретизировать механизмы реализации государственной поддержки отраслевых компаний, предприятий.
3. Показать в работе, что всё, связанное с международными перевозками является более чем экспортом, заработком за рубежом и прямой выгодой для государства, которую необходимо стимулировать и ставить в приоритеты. Подчеркнуть выгоду и прибыльность при организации и увеличении международных перевозок для экономики РК.
4. Рекомендовать проводить глубокий системный анализ отрасли раз в 3-5 лет, с ежегодной корректировкой, разрабатывать и корректировать стратегию, и издавать раз в 5 лет белую книгу по транспорту, чтобы транспорт присутствовал в национальном докладе отдельной главой.
5. В целом одобрить результаты исследовательской работы «Анализ статистических данных, действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, оценка их эффективности».

Председатель:



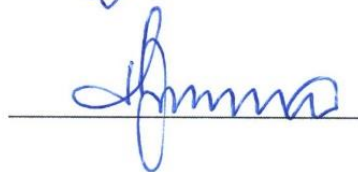
Алмагамбетов К.Е.

Секретарь:



Исадилова А.К.

Согласовано:



Лавриненко Ю.И.



Исабеков М.У.