

В Казахстане последние годы достаточно активно развивается транспортная инфраструктура. Успехи данного направления необходимо подкрепить эффективным использованием формирующейся транспортной сети, своевременной и рациональной интеграцией в глобальные транспортные системы. Для этого на транспорте и в логистике необходимо выработать системные решения, отраслевые стратегии, целевые программы, основанные на всестороннем анализе сложившейся ситуации с применением научных исследований при поиске верных путей дальнейшего развития этих важнейших секторов экономики страны.



- Юрий Иванович, расскажите, пожалуйста, для чего необходима научная основа развития транспорта?

- В настоящее время в стране существуют комплексные проблемы как по отдельным видам транспорта, так и общетранспортные. Решения по их преодолению не всегда лежат на поверхности, чаще случается так, что необходима кропотливая научно-исследовательская деятельность, чтобы не растрачивать имеющийся потенциал и четко понимать векторы для концентрированного приложения усилий.

Сложилось так, что после развала Советского Союза научного наследия у нас не осталось. Учебные заведения есть, а научно-исследовательских институтов с хорошей базой на транспорте практически нет, а заниматься созданием этой базы, точек роста по отраслям и направлениям некому. Рынок, может быть, и создаст со временем что-то, но в современных реалиях надо работать на опережение и государству, и национальным компаниям. Пока таких попыток нет. Уже сейчас нужны исследования в вопросах IT-технологий, собственного программного обеспечения, использования элементов Индустрии 4.0, которые крайне актуальны и востребованы на современном этапе. Для этого нам и нужна собственная научно-исследовательская база. Имеющийся научный потенциал в большей степени задействован в образовательной деятельности, а нам нужны прикладные научные исследования для дальнейшего внедрения соответствующих разработок.

К сожалению, как показывает практика, отсутствие отдельного министерства, сфокусированного на решении вопросов транспорта, сегодня привело к тому, что не всегда своевременно и принципиально отстаиваются позиции транспортной сферы. Действующие государственные программы в отрасли рассчитаны только на среднесрочную перспективу и выстраиваются они на основе данных национальных компаний, что приводит к неполному соответствию реальным интересам транспортников страны.

Проводимые исследования еще раз доказывают, что необходимо иметь комплексную стратегию по отраслям, которая должна утверждаться хотя бы на уровне министра, согласовываться основными министерствами и ведомствами. Тогда положения стратегии обязательно должны будут учитываться в госпрограммах и соответственно финансироваться. Это приведет к системности в отрасли,

прозрачности механизмов регулирования, закрепит долгосрочные перспективы и повысит инвестиционную привлекательность.

- Другими словами, транспортникам придется ждать восстановления министерства транспорта, чтобы получить необходимые научные исследования в своей отрасли?

- Всесторонне прорабатывать актуальные транспортные проблемы нужно постоянно, не дожидаясь появления отраслевого министерства. Сегодня научное сообщество транспортного сектора не имеет должной поддержки из-за элементарной нехватки квалифицированных научных экспертов, отсутствия консолидированных исследовательских программ. Транспортная отрасль страны шагнула вперед, появляются новые вызовы, связанные с необходимостью развития транзитно-транспортного комплекса, сформировалось отечественное транспортное машиностроение, учитывая глобальные тенденции, осуществляются процессы цифровизации. Эта обширная деятельность требует аргументации работами научно-исследовательских институтов. По-хорошему, государственное ведомство должно ежегодно утверждать перечень необходимых исследовательских проектов, подкрепленных соответствующим финансированием.

Но мы не бездействуем в ожидании перемен. В союзе есть Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS», который был создан в 2014 году для содействия и поддержки научно-исследовательских работ, разработки и реализации программ и проектов транспортно-логистической сферы Республики Казахстан. Исследовательские работы и проекты, поддерживаемые фондом, реализуются по запросам и самими членами Союза «KAZLOGISTICS» в течение одного календарного года. Специально для этого предусмотрено финансирование в рамках наших возможностей.

Реализуемые проекты охватывают достаточно широкий круг транспортных вопросов. До настоящего периода проведено уже 13 исследовательских работ по анализу нормативно-правовых документов, проблемных ситуаций с разработкой практических рекомендаций по способам их решения в отраслях транспорта.

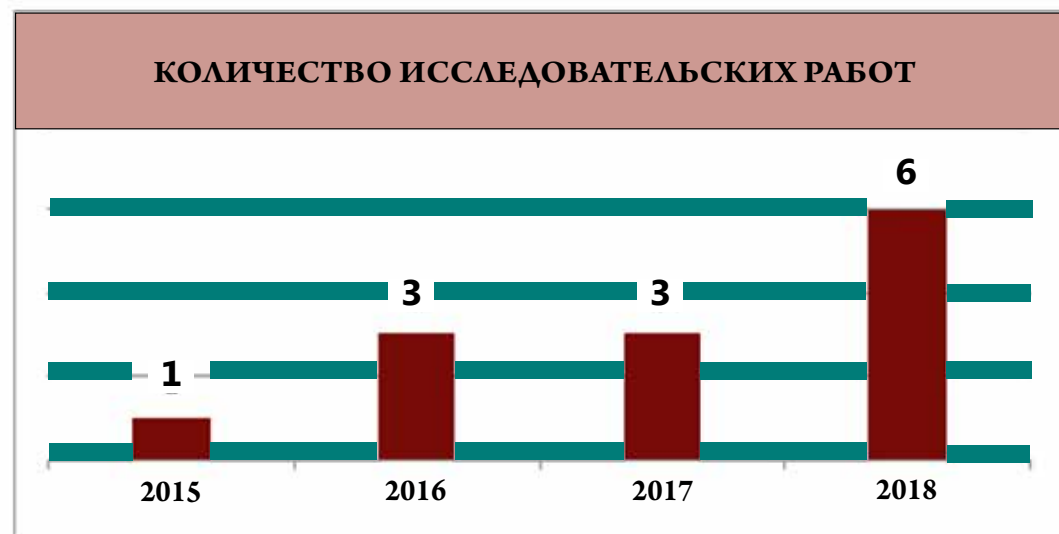
Если смотреть объективно, то в каждой отрасли за последнее время сделано немало, и освоены значительные объемы инвестиций, решены крупные

Имеющийся научный потенциал в большей степени задействован в образовательной деятельности, а нам нужны прикладные научные исследования для дальнейшего внедрения соответствующих разработок

НАУКА НА ВООРУЖЕНИИ «KAZLOGISTICS»

текст: Бекболат РАХИМБЕКОВ

Это колоссальная работа, требующая немалых временных, материальных, организационных и других затрат. Такая миссия, по возможности, должна быть возложена на отдельное государственное ведомство, курирующее вопросы транспорта. В казахстанских реалиях эти задачи старается решать Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS». О том, какие исследовательские работы реализуются союзом, мы поговорили с заместителем председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS» Юрием Ивановичем Лавриненко.



задачи и работа продолжается. Построены автомобильные и железные дороги, создана новая отрасль машиностроения и так далее. **Вместе с тем, с точки зрения сегодняшних задач и той динамики, с которой все меняется, то у бизнеса есть тревога в вопросах соответствия создаваемой инфраструктуры современным требованиям, государственного регулирования и в вопросах целевых задач, которые нужно ставить на ближайшее время. Для этого и нужно более углубленное понимание этих вопросов.**

- Можете обозначить вопросы, которые, на ваш взгляд, необходимо решить в первую очередь по отраслям транспорта Казахстана?

- На наш взгляд, существует недооценка роли международных автомобильных грузовых перевозок и автотранспорта в целом. **Если в вопросах по обновлению парка в индикаторах по железнодорожному транспорту у Департамента стратегического планирования МИИР 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, который осуществляет международные перевозки. Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) приводит пример, что 1 машина, осуществляя 10 кругорейсов, зарабатывает за год около 100 тыс. долларов США, 10 машин – 1 млн. долларов США, 1 тыс. машин – 100 млн. долларов США в доход государства.

Другими словами, в настоящее время существует государственная поддержка экспортеров – и это правильно, но работа международного автомобильного перевозчика – это трансграничная поставка, выражаясь категориями ВТО, то есть деятельность намного шире, чем просто экспорт. Этот бизнес надо развивать и ставить задачу увеличить парк автомобилей международных перевозчиков к 2025 году на 3-5 тысяч. Таковую задачу никто и нигде не ставит! Это задача профильного министерства, во всяком случае, оно должно выступать рупором, чтобы и Министерство экономики поддерживало в вопросах финансов и в программах это учитывалось. Однако таких вещей нет.

По железнодорожному транспорту также хочется отметить, что мы подошли к иным рубежам. Допустим, у нас для грузовых поездов установлены технические нормативы 90 км/час, однако фактически мы и до них не добрались. Между тем в Китае последние две пятилетки модернизация железных дорог реализуется по 3 основным направлениям принятой стратегии развития. Во-первых, базовое развитие железнодорожной инфраструктуры под скорость движения 160 км/час, во-вторых, развитие высокоскоростных магистралей (ВСМ) на 350 – 400 км/час, и третье – развитие тяжеловесных полигонов и строительство инновационного подвижного состава с нагрузкой 30 тонн и более на ось. К примеру, грузовые поезда на линии Сиань – Урумчи сейчас ходят со скоростью 100 км/час. Учитывая продолжающийся процесс сопряжения китайской инициативы «Один пояс – один путь» с

государственной программой Казахстана «Нурлы жол», становится актуальной необходимость выводить железнодорожную инфраструктуру республики на новый уровень.

Если говорить об авиации, то необходимо обратить особое внимание на вопросы, связанные с режимом «открытое небо» и осуществлением авиагрузовых перевозок в стране. Рассматривая данную проблему, необходимо учитывать позиции всех заинтересованных сторон. Конечно, для наших аэропортов хорошо, чем больше летают, тем лучше. Но должна быть возможность и у наших авиакомпаний зарабатывать больше, соответственно увеличится пополнение национального бюджета. При этом важно соблюдать условия добросовестной конкуренции.

Исследования по грузовым авиаперевозкам показали, что потенциал перевозок составляет 1,5 млн. тонн, перевозится 96 тыс. тонн груза, из них 20 тыс. тонн перевозится нашими компаниями, остальное иностранными компаниями, при этом никакой разрешительной системы не существует. Поэтому и требуется глубокая проработка этого вопроса, поиск взаимовыгодного компромисса.

При этом хочу отметить, что исследовательские работы проводятся не ради критики сложившейся ситуации, а для выявления и четкого обозначения проблемных моментов, заявления об их наличии для всестороннего рассмотрения и поиска оптимальных решений, получающих значимость за счет научного обоснования.

- В исследованиях, поддерживаемых фондом «KAZLOGISTICS», затрагиваются именно эти вопросы?

- Вопросы, требующих взвешенного решения, много. К настоящему моменту предметом анализа исследовательских работ стал ряд первоочередных проблемных ситуаций отраслей транспорта.

В железнодорожном транспорте это и затянувшийся процесс реформирования, и недооценка развития физической инфраструктуры, что ведет к снижению стабильности условий ведения транспортного бизнеса. Кроме того, вызовы, связанные с возможным дроблением рынка перевозок и необходимости проведения анализа регуляторного воздействия на страновом уровне, а также высокий износ транспортной инфраструктуры.

В автомобильном транспорте на первом плане проблемы высокого износа парка автобусов, ограничения закупа автомобильных транспортных средств из третьих стран, развития придорожного сервиса в соответствии с международными стандартами, несоответствия состояния

автодорожной сети современным транспортным нагрузкам, в том числе вопрос с выдачей специальных разрешений по весу и габаритам, и другие.

Водный транспорт беспокоит недостаточность перевозок по внутренним водным путям и трансграничным рекам, вопросы подготовки и сертификации по морским специальностям, отсутствие мер государственной поддержки отечественных морских перевозчиков, отсутствие сервисной инфраструктуры.

Проблемы в воздушном транспорте связаны с отсутствием стратегии развития отрасли, учебной и подготовительной базы для подготовки летных кадров, уполномоченного органа по государственной инспекции по безопасности полетов, равному доступу для казахстанских авиакомпаний на международные линии. Кроме того, сохраняется дефицит авиационного топлива.

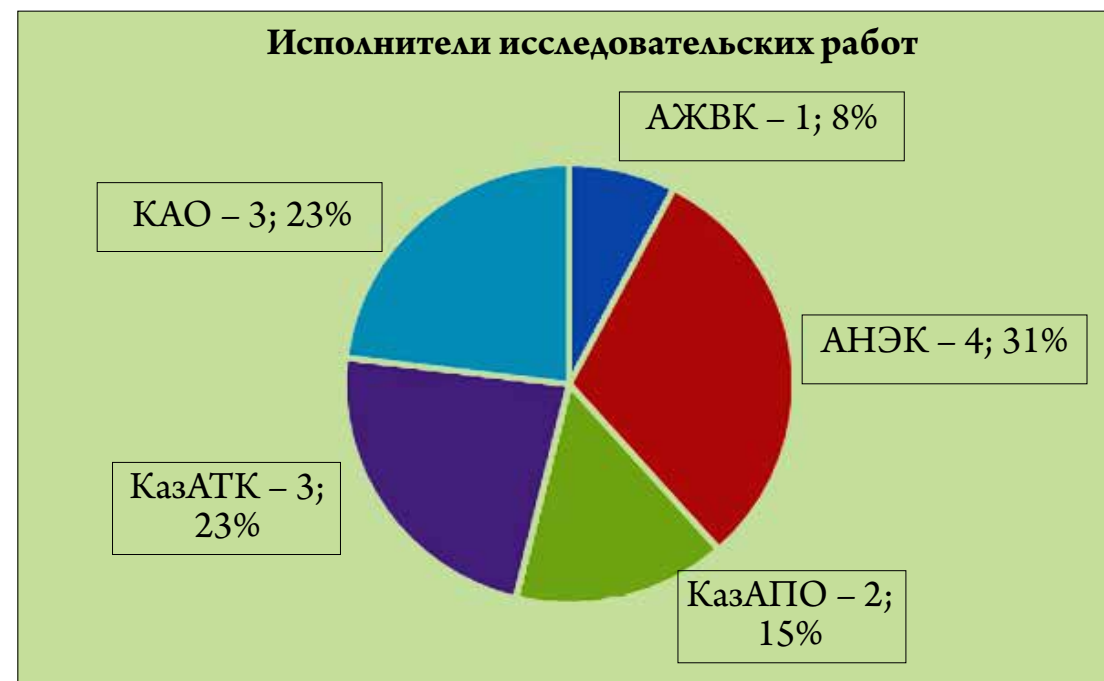
В транспортной логистике как можно скорее надо осуществить переход от бумажных авто и железнодорожных накладных к электронным версиям, упрощение визового режима (переход на электронную визу, получение визы в пункте прибытия). Негативно отражаются отсутствие или недоразвитость линий передачи данных и связи в отдаленных местах и станциях, в том числе сети интернет, а также недостаток квалифицированных специалистов и отсутствие стратегии развития грузового автотранспорта, с учетом консолидации работы мелких перевозчиков в более крупные организации.

Следует отметить, что исполнителями исследовательских работ являются ведущие отраслевые ассоциации – члены Союза «KAZLOGISTICS». Так, Ассоциация национальных экспедиторов РК (АНЭК) реализовала 4 проекта, Союз автотранспортников РК (КАО) – 3 проекта, Союз международных автомобильных перевозчиков РК (КазАТО) – 3 проекта, Казахстанская Ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (КазАПО) – 2 проекта, а Ассоциация железнодорожных ветвладельцев РК (АЖВК) – 1 проект.

Содержание исследовательских работ затрагивает все отрасли транспорта. Анализ отраслевых содержаний проведен по следующим отраслям транспорта и количеству исследовательских работ: автомобильный – 9, водный – 4, воздушный – 6, железнодорожный – 8, транспортная логистика – 2. Кроме того, по охвату исследований выделяется отраслевой уровень – это 8 работ и межотраслевой – 3 работы. Вопросы же с международным охватом исследованы в 2 работах.

Исследовательские работы, реализованные за счет целевого финансирования КФ «KAZLOGISTICS» за период 2015-2018 годов

№	Тема	Год	Исполнитель	Отрасль	Предметы исследования	Охват исследования
1.	Экономическое обоснование освобождения от уплаты КПН и НДС организаций, осуществляющих деятельность в сфере пассажирских, автобусных, городских и пригородных перевозок в РК	2015	КАО	автомобильный	автобусные перевозки	отраслевой
2.	Разработка проекта сборника типовых нормативов для расчета тарифов на услуги железнодорожных подъездных путей частных ветевладельцев РК	2016	АЖВК	железнодорожный	законодательство	отраслевой
3.	Анализ состояния и оценка эффективности обновления парка автотранспортных средств РК		КАО	автомобильный	автобусные перевозки	отраслевой
4.	Имплементация норм международного законодательства в области транспорта в национальное законодательство		АНЭК	железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный	законодательство	международный
5.	Анализ железнодорожной отрасли РК для определения перечня профессий, определение перечня профессиональных стандартов и разработка профстандартов	2017	АНЭК	железнодорожный	профессиональные квалификации	отраслевой
6.	Определение рациональных схем транспортировки товара из КНР в РК и транзитом через Казахстан		КазАТО	автомобильный, железнодорожный, воздушный	проектные предложения	международный
7.	Анализ статистических данных транспортной отрасли в разрезе видов транспорта		КазАПО	железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный	статистика	межотраслевой
8.	Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (внутригородских, межобластных) перевозок и методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок	2018	КАО	автомобильный	методика государственные программы	отраслевой
9.	Анализ проблем международных железнодорожных перевозок грузов в Казахстане, связанных с несовершенством законодательства, технологий взаимодействия и бизнес-процессов, и разработка рекомендаций по их решению		АНЭК	железнодорожный	проектные предложения	отраслевой
10.	Анализ рынка авиагрузовых перевозок и перспективы создания грузового авиаперевозчика		АНЭК	воздушный	проектные предложения	отраслевой
11.	Разработка отраслевых систем развития квалификаций авиа-, авто, железнодорожного, водного транспорта и транспортной логистики		КазАПО	железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный, транспортная логистика	профессиональные квалификации	межотраслевой
12.	Анализ законодательно правовой базы функционирования международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан и выработка предложений по ее совершенствованию		КазАТО	автомобильный	законодательство	отраслевой
13.	Анализ статистических данных, составление ежегодного аналитического обзора и разработка информационной системы обработки, агрегирования сведений транспортной отрасли		КазАТО	железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный, транспортная логистика	статистика, государственные программы	межотраслевой



Для повышения качества исследовательских работ с 2018 года в процесс проведения экспертизы промежуточных и итоговых отчетов, наряду с экспертами Союза «KAZLOGISTICS», приглашены внешние эксперты – отраслевые специалисты государственных организаций и предприятий.

К тому же в рамках каждого проекта исполнители проводят круглый стол или конференцию для обсуждения результатов с приглашением всех заинтересованных участников.

- Каких результатов удалось достичь в научном направлении работы Союза транспортников Казахстана?

– Научно-исследовательская деятельность продолжается, так как мы понимаем важность этого направления для разработки и реализации программ и проектов транспортно-логистической сферы Республики Казахстан. По итогам круглых столов обсуждения результатов исследовательских работ 2018 года выработан целый ряд стратегических рекомендаций:

1. Определить и внести в государственные программы стратегическую задачу по обновлению и пополнению парка автотранспортных средств Казахстана до 2025 года в 2 – 2,5 раза до 15 – 20 тыс. единиц.

2. Рекомендовать Министерству индустрии и инфраструктурного развития 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.

3. Показать, 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. Показать важность отраслевых систем квалификаций на транспорте как базовых звеньев Национальной системы квалификаций Казахстана.

6. Составить рекомендации о необходимости не только подготовки в вузах бакалавров (4 года обучения) для отраслей транспорта, но и специалистов (5 лет обучения) с необходимым объемом практических знаний и обучения на рабочих местах.

7. Составить классификации PL-операторов в логистике не с точки зрения производителя, а с точки зрения логистического оператора.

8. Включить предложение о необходимости издания закона о транзите, а также доработке правил о смешанных перевозках.