



Исследовательская работа № 3 «Исследование и разработка концепции развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов»

Промежуточный отчет



Нур-Султан, 7 октября, 2019

Цель и задачи проекта

Цель: Разработка концепций и стратегий транспортно-логистического комплекса в целом, и отдельных отраслей (авиа-, авто-, железнодорожный, водный транспорт, транспортная логистика) на основе анализа и консолидированного взгляда членов ОЮЛ «Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS» на текущее состояние, современные вызовы и перспективы развития транспортной системы Республики Казахстан



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД

Задача 1: Исследование и ретроспективный анализ состояния видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, авиационный и водный), транспортной логистики и транспортной системы в целом, анализ внутренних и внешних факторов

Задача 2: Описание ключевых современных вызовов и возможностей развития транспортной системы и отдельных видов транспорта, оценка рисков, в том числе связанных с конкуренцией на международных рынках транспортных услуг

Задача 3: Разработка концепции и стратегии развития транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан на период до 2030 года

Задача 4: Обсуждение концепции и стратегии с бизнесом (инвесторы, перевозчики) и государственными органами в части совершенствования национального законодательства, гармонизации и унификации нормативной правовой базы, регулирующей функционирование и развитие транспортной отрасли в рамках ЕАЭС и «Одного пояса – Одного пути»

Задача 5: Описание перспектив развития видов транспорта и всей транспортной системы

Задача 6: На основе концепции и стратегии развития РК ТЛК (до 2030) разработка отраслевых концепций и стратегий развития авиа-, авто-, железнодорожного, водного транспорта и транспортной логистики на период до 2025 г.

Задача 7: Определение системы мер государственного регулирования и поддержки всей транспортной системы в целом, в т.ч. 5-ти отраслей транспорта и транспортной логистики

Терминология «Транспортно-логистический комплекс»

Мы исходим из того, что транспорт – это отдельная отрасль национальной экономики

Статистика: транспортная отрасль выделяется отдельно в Общем классификаторе видов экономической деятельности Республики Казахстан (ОКЭД) от 1 января 2009 года

- Сухопутный транспорт и транспортирование по трубопроводам
 - ✓ **транспортировка грузов и пассажирские перевозки на автомобилях**
 - ✓ **транспортировка грузов и пассажирские перевозки по железной дороге**
 - ✓ транспортировка грузов по трубопроводам
- **Водный транспорт**
 - ✓ **грузовые и пассажирские перевозки на морском и прибрежном транспорте**
 - ✓ **грузовые пассажирские перевозки на речном транспорте**
- Воздушный транспорт
 - ✓ **грузовые и пассажирские перевозки по воздуху**
 - ✓ грузовые и пассажирские перевозки в космическом пространстве
- **Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность**
 - ✓ **складирование и хранение груза**
 - ✓ **вспомогательные виды деятельности при транспортировке (погрузочно-разгрузочные работы до или после транспортировки, или между транспортными сегментами, эксплуатация и техобслуживание всех транспортных средств)**
- Почтовая и курьерская деятельность
 - ✓ почтовые услуги
 - ✓ прочая почтовая и курьерская деятельность

Позиция Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

- Отдельные отрасли:
 - Железнодорожный транспорт
 - Автомобильный транспорт
 - Авиационный (воздушный) транспорт
 - Водный транспорт
 - Транспортная логистика
- В совокупности составляют **транспортно-логистический комплекс** (или транспортную систему Казахстана)

SWOT-анализ железнодорожного транспорта



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД

Сильные стороны

- Расположение Казахстана как связующего звена между двумя экономическими гигантами: ЕС и Китаем
- Сформирована базовая сеть магистральных железных дорог, в том числе для транзитных перевозок
- На базе железнодорожного транспорта во все стороны развивается система транспортной логистики
- Высокая степень интеграции казахстанских участков железных дорог в международные коридоры
- Институциональная и технологическая совместимость с российским железнодорожным транспортом
- Развит рынок услуг операторов вагонов
- Создано транспортное машиностроение как новая отрасль национальной экономики

Слабые стороны

- Значительный физический и моральный износ инфраструктуры, 70% дорог не электрифицированы, больше половины - однопутные пути, что снижает пропускную способность железных дорог
- Значительный физический и моральный износ подвижного состава
- Инфраструктура рассчитана на низкие базовые скорости
- Несовершенная методика расчета тарифов, не соответствующая современным реальным условиям
- Отсутствие научно-исследовательских центров, испытательных полигонов и иной инфраструктуры
- Низкий уровень цифровизации отрасли, зависимость от российских программно-аппаратных комплексов и баз данных
- Низкая привлекательность для частных инвестиций, в основном используются государственные инвестиции

SWOT-анализ железнодорожного транспорта



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД

Возможности

- Привлечение дополнительных транзитных грузов за счет строительства железных дорог, формирования новых маршрутов, развития мультимодальных перевозок
- Участие в китайской инициативе «Один пояс, один путь» (проект «Экономический пояс Шёлкового пути»)
- Нарращивание парка фитинговых платформ для контейнеров, пополнение парка локомотивов и вагонов в связи с прогнозируемым ростом транзитных перевозок и сопутствующих услуг
- Расширение и облегчение доступа к железнодорожной инфраструктуре
- Увеличение скоростных показателей за счет модернизации инфраструктуры и спрямления путей
- Увеличение объемов перевозки грузов за счет повышения пропускной способности железных дорог
- Привлечение кредитов Азиатского банка инфраструктурных инвестиций

Угрозы

- Расширение и ужесточение экономических санкций стран Запада против России
- Отсутствие нормативных правовых актов, регулирующих деятельность частных перевозчиков
- Вхождение на рынок Казахстана иностранных перевозчиков
- Потеря части транзитных грузов из-за низких скоростей железнодорожного транспорта в Казахстане
- Лавинообразный рост физического и морального износа парка вагонов и локомотивов
- Появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки
- Зависимость информационной системы от российских разработок и информационной системы РЖД
- Удорожание услуг железнодорожного транспорта из-за поставок подвижного состава и запасных частей из России
- Сокращение грузооборота

SWOT-анализ автомобильного транспорта



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД

Сильные стороны

- Наличие разветвленной сети автодорог, связывающих Казахстан международными коридорами с западными регионами Китая, ЕС, ЕАЭС, Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Ираном и Афганистаном
- Широкое применение грузового и пассажирского автотранспорта для транспортных сообщений как внутри, так и между населенными пунктами страны
- Высокая скорость, мобильность, маневренность доставки грузов и пассажиров
- Доставка до двери грузополучателя (по принципу «Door to door»)
- Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы
- Государственная поддержка отечественной автомобильной промышленности
- Наличие институциональной, законодательной и технологической основы для дальнейшего развития платных автодорог

Слабые стороны

- Недостаточное количество автотранспортных средств для международных перевозок грузов
- Зависимость от транзита по территории РФ при доставке грузов из европейских стран, Беларуси, Украины, Молдовы
- Дорожная инфраструктура не соответствует национальным стандартам придорожного сервиса
- Неэффективный транспортный контроль тяжеловесного автотранспорта, в т.ч. иностранных перевозчиков, не соблюдаются нормы нагрузки на ось, что приводит к разрушению автодорог
- Отсутствие субсидирования убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах городского пассажирского транспорта
- Низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения, их значительная часть не имеет твердого покрытия (не работает принцип «Дорога к дому»)
- Низкая эффективность системы контроля качества автодорожных работ, несоблюдение технологии, некачественные стройматериалы
- Недостаток квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала
- Низкий уровень цифровизации для планирования развития транспортной инфраструктуры, сбора, анализа и хранения информации о техническом состоянии транспортных средств, ведения реестра регулярных маршрутов и перевозчиков, выдачи разрешительных документов на перевозки
- Высокий уровень износа и моральное устаревание парка автотранспортных средств
- Изношенность (более 60%) парка пассажирских перевозчиков
- Недостаточный объем научных исследований в области автотранспорта

SWOT-анализ автомобильного транспорта



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД

Возможности

- Строительство новых дорог и придорожной инфраструктуры
- Открытие новых маршрутов для доставки грузов и пассажиров
- Беспрепятственный транзит по территории ЕАЭС
- Повышение несущей способности дорожного полотна
- Привлечение государственных и частных инвестиций для развития автомобильного транспорта
- Увеличение парка автотранспортных средств
- Повышение качества услуг автомобильного транспорта
- Наличие потенциала увеличения транзитных грузопотоков через Казахстан вследствие высоких темпов роста экономики Китая и стран Юго-Восточной Азии, увеличения объемов перевозок грузов сухопутным путем в страны Западной Европы

Угрозы

- Значительная потеря парка автотранспорта у национальных перевозчиков из-за высокого уровня износа автотранспортных средств
- Усиление международной конкуренции между перевозчиками в Казахстане после вступления в силу с 2025 года разрешения на осуществление каботажных перевозок перевозчиками из стран ЕАЭС
- Зависимость от импорта автотранспортных средств, отвечающих требованиям международных перевозок
- Ухудшение технического состояния парка автобусов и грузовых автомобилей, состояния автодорог, снижение их пропускной и провозной способности в ближайшей перспективе. Существующие темпы обновления подвижного состава приведут к увеличению затрат на их содержание и экологической нагрузки; повышению уровня износа и, как следствие, сокращению парка подвижного состава



SWOT-анализ водного транспорта

Сильные стороны

- Грузообразующая экономика для Прикаспийских стран
- «Региональная монополия» на отдельные виды массовых товаров (зерно, металл, химическая продукция)
- При Комитете транспортного контроля создана Морская администрация порта
- Стремление Казахстана соответствовать международным требованиям
- Наличие развитой портовой инфра-структуры и вспомогательных систем для морского транспорта

Слабые стороны

- Внутриматериковое расположение Казахстана и его водоемов
- Отсутствие судостроительных и судоремонтных заводов
- Крайне низкая привлекательность для частных инвестиций
- Уровень образовательных программ 2/3 вузов не соответствует требованиям Международной морской организации, отсутствие научных учреждений
- Низкая конкурентоспособность торгового флота, отсутствие морских паромов и контейнеровозов



SWOT-анализ водного транспорта

Возможности

- Создание и расширение танкерного флота за пределами Казахстана
- Модернизация технологии перевалки грузов (например, железнодорожные вагоны заезжают на паромы)
- Участие в китайской инициативе «Один пояс, один путь»)
- Вхождение Казахстана в «Белый спи-сок» Международной морской организации
- Развитие информационных (цифровых) технологий при обработке грузов

Угрозы

- Рост конкуренции на узком рынке Каспийского моря
- Значительное сокращение объемов государственного финансирования отрасли
- Рост износа инфраструктуры
- Перенаправление транзитных грузов по Северному коридору (через РФ) с привлечением Транс-Азиатской железнодорожной магистрали
- Рост износа судов



SWOT-анализ воздушного транспорта

Сильные стороны

- Наличие сети аэропортов с достаточно качественной инфраструктурой
- Надлежащее законодательное обеспечение деятельности гражданской авиации
- Переход гражданской авиации на функционирование по международным стандартам.
- Достаточно высокое техническое оснащение «Казаэронавигации»

Слабые стороны

- Высокая зависимость от импортного авиатоплива
- Наличие единственного крупного национального авиаперевозчика
- Низкий внутренний платежеспособный спрос на услуги гражданской авиации
- Дефицит квалифицированного авиационного персонала



SWOT-анализ воздушного транспорта

Возможности

- Приобретение авиакомпаниями новых современных самолетов
- Увеличение потребности в услугах гражданской авиации
- Внедрение информационных технологий (электронный билет, интернет-продажи, веб-бронирование, самостоятельной регистрации на рейсы и др.)
- Создание международного хаба и развитие транзита

Угрозы

- Авиационная безопасность и безопасность полетов.
- Ускоренное принятие норм и правил «Единое небо государств-членов ЕАЭС»
- Доминирование авиакомпаний России в результате нерыночных мер поддержки национальных авиаперевозчиков
- Рост конкурентоспособности авиакомпаний Узбекистана на южных и европейских направлениях

SWOT-анализ транспортно-логистического комплекса

Сильные стороны

- Наличие законов и нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность транспортной отрасли
- Выгодное географическое положение Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам
- Наличие развитой сети железных и автомобильных дорог
- Развивается институт транспортной логистики и мультимодальных перевозок

Слабые стороны

- Отсутствие целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью
- Отсутствие стратегии развития транспортного комплекса и отдельных отраслей транспорта
- Высокий физический и моральный износ большей части инфраструктуры и подвижного состава
- Отсутствие достаточно развитой инфраструктуры для проведения НИОКР

SWOT-анализ транспортно-логистического комплекса



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД

Возможности

- Сокращение административных барьеров для развития предпринимательства в транспортной отрасли.
- Участие в проекте «Экономический пояс Шелкового пути»
- Цифровизация и внедрение информационных технологий

Угрозы

- Доминирование институтов ЕАЭС (единая транспортная политика)
- Снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках
- Ухудшение состояния инфраструктуры и рост износа подвижного состава
- Отток грузопотоков на альтернативные проекты и по другим транспортным коридорам

Направления развития транспортного комплекса

1. Совершенствование системы государственного регулирования и управления
2. Повышение транзитного потенциала и эффективного его использование
3. Развитие предпринимательства
4. Развитие инфраструктуры
5. Развитие науки и технологий
6. Обеспечение транспортной безопасности
7. Подготовка и переподготовка кадров

1. Совершенствование системы государственного регулирования и управления транспортно-логистическим комплексом

- Создание системы государственного стратегического планирования и оперативного управления
- Совершенствование нормативной правовой базы функционирования и развития транспортно-логистического комплекса
 - Повысить качество таможенного режима и тарифного регулирования, механизмов лицензирования и сертификации, разграничить полномочия центральных и местных исполнительных органов в вопросах транспортного контроля
 - Улучшить нормативную правовую базу системы технического регулирования в транспорте, финансирование НИОКР, подготовки кадров и др.



2. Эффективное использование транзитного потенциала

- Заключение межгосударственных долгосрочных соглашений для создания благоприятных экономических условий и правовых режимов для транзитных перевозок (сквозной единый тариф)
- Разработать долгосрочную стратегию развития транспортно-логистического комплекса (инвестиции в создание и модернизацию транспортной инфраструктуры, техники и технологий на транзитных коридорах, доведение их технического и сервисного уровня до мировых стандартов)
- Снижение стоимости, повышение скорости транзита грузов, создание условий для приоритетного, беспрепятственного и безопасного следования транзитных грузов через Казахстан, стимулировать транзит грузов крупными компаниями Китая, Юго-Восточной Азии и ЕС
- Внедрять технологии быстрого обслуживания и обработки грузов; сократить (минимизировать) количество досмотров и осмотров в пути; увеличить скорости перевозки, привести технические характеристики подвижных составов скоростным требованиям, модернизировать средства диагностики технического состояния подвижного состава; повысить степень маршрутизации поездов

2. Эффективное использование транзитного потенциала

- Реализация положений Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990 года), регламентирующих возможность операторам предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме без оформления книжки CARNETATA об уплате таможенных пошлин и налогов с введением соответствующей нормы в казахстанское законодательство. Срок пребывания контейнеров на территории РК без декларирования продлить до одного года
- Необходимо внедрение мультимодальной транспортной накладной с международным признанием (коносамент FIATA) с ответственностью принципала для развития мультимодальных и контейнерных перевозок
- Необходима разработка проекта закона «О транзите», регламентирующего предоставление гарантий грузоотправителям третьих стран по обеспечению сроков доставки, сохранности грузов, а также устанавливающего права и обязанности контролирующих органов при пересечении границы
- Для реализации норм закона необходимо введение нормативных документов оформления перевозок транзитных грузов с учетом международной практики, в т.ч. определяющих порядок установления предельного провозного платежа по каждому транзитному транспортному коридору и виду транспорта

3. Развитие предпринимательства в транспортно-логистическом комплексе

- Создание конкурентного рынка транспортных услуг, что обеспечит повышение доступности и качества пассажирских и грузовых перевозок
- Государственная поддержка обновления подвижного состава на железнодорожном, автомобильном и водном транспортах
- Создание региональных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов в транспортных узлах регионов Казахстана для более качественного обслуживания международных и транзитных перевозок
- Повысить конкурентоспособность и возможности отечественных автомобильных перевозчиков грузов и операторов железнодорожных грузовых вагонов, работающих на трансграничных поставках (в терминах ВТО)
- Меры государственной финансовой поддержки (в т.ч. субсидии и кредиты, целевое финансирование социально значимых пассажирских перевозок) для повышения конкурентоспособности транспортных компаний
- Развитие системы саморегулирующих организаций в транспорте
- Снизить административные барьеры, препятствующие развитию и свободному функционированию рынков и конкуренции

4. Развитие инфраструктуры транспортно-логистического комплекса

- Взаимосвязанное сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта, что требует общей координации как при разработке стратегий, так и на этапе осуществления инвестиционных проектов в отдельных отраслях транспорта с учетом прогноза спроса на услуги грузовых и пассажирских перевозок
- Разработка комплексной стратегии развития и модернизации инфраструктуры на республиканском и региональном уровнях
- Вложение значительных объемов инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с перспективами увеличения объемов и направлений транзита грузов в результате осуществления китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути»
- Целесообразно привлекать ресурсы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Фонда Шелкового пути на условиях, не создающих рисков экономической безопасности страны
- Другие приоритеты: инвестиции в создание скоростных и высокоскоростных дорог



5. Развитие науки и технологий

- Стимулирование разработки и внедрения инновационных транспортно-логистических технологий, технических средств и систем
- Создание элементов технологии скоростного и высокоскоростного транспорта
- Стимулирование разработки и поддержка внедрения инновационных технологий в транспортной инфраструктуре
- Разработка стандартов и регламентов, развитие системы сертификации, создание испытательных полигонов
- Развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду
- Финансовая и техническая поддержка отраслевых научных организаций транспортно-логистического комплекса
- Внедрение цифровизации и современных систем связи и информационной аналитической системы транспортной базы данных, позволяющей анализировать и прогнозировать данные по объемам, видам грузов и направлениям перевозок по видам транспорта как на внутреннем, так и международном сообщении, в том числе по сбору информации о местонахождении грузов

6. Обеспечение транспортной безопасности

- Под **транспортной безопасностью** понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, состояние защищенности транспортного комплекса от этих угроз
- Транспортная безопасность охватывает все факторы, создающие угрозы безопасности, которые включают, помимо традиционных направлений, и другие аспекты, такие как обеспечение безопасности в неконтролируемой зоне аэропортов, вокзалов, станций, автовокзалов, кибербезопасность и защита от переносных зенитных комплексов
- Проведение стратегии последовательного повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств
- Обеспечение защиты транспорта от актов незаконного вмешательства
- Обеспечение мобилизационной готовности транспорта



7. Подготовка и переподготовка кадров

- Потребности транспортно-логистического комплекса в кадрах, в специалистах разного профиля и уровня компетенции должны удовлетворяться в основном за счет отечественных организаций образования
- Необходимо постоянно обновлять государственные образовательные стандарты в соответствии с профессиональными стандартами (рамки квалификации)
- Система подготовки и переподготовки кадров должна обеспечить отрасль кадрами по новым профессиями, а также гибко реагировать на технологические инновации
- Стимулировать подготовку специалистов в области проектирования и эксплуатации транспортных систем и средств, проектирования, строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, а также государственного регулирования, контроля и надзора деятельности транспорта (в том числе экологической безопасности)
- Обеспечить студентам образовательных учреждений возможность прохождения производственной и преддипломной практики, а также последующее трудоустройство
- Планирование переподготовки и повышения квалификации

*«Никакой транспорт не будет популярным,
если не знаешь, куда идти»*

Эдгард Аллан По



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД





Благодарим за внимание!



Азамат Нурсеитов



701 544 4625



nurseitov@mssi.com



<http://mssi.kz/>



MODERN SOCIETY
STUDIES INSTITUTE