

## ПРОТОКОЛ № 3

обсуждения текущих результатов исследовательской работы № 3  
«Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной  
отрасли Казахстана», выполняемой ТОО «Институт исследований  
современного общества»

г. Нур-Султан

24 июля 2019 г.

### Присутствовали:

1. **Лавриненко Ю.И.**, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. **Мукушев К.К.**, заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»;
3. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
4. **Милюшихин Д.О.**, исп. директор СТК по автомобильному транспорту;
5. **Жагпаров Ж.Б.**, исп. директор СТК по морскому и речному транспорту;
6. **Толеген М.Е.**, исп. директор СТК по транспортной логистике;
7. **Кажыкен М.З.**, директор Института исследований современного общества (ИИСО);
8. **Нурсеитов А.А.**, зам. директора ИИСО, научный руководитель проекта.

### Повестка:

1. Текущие результаты исследовательской работы № 3 «Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов», выполняемой Институтом исследований современного общества (ИИСО) за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

### Выступили:

**Нурсеитов А.А.** представил презентацию на 14 слайдах о содержании промежуточного отчета. Ранее разработчиками (19.07.19), на электронную почту была направлена драфт-версия промежуточного отчета на 100 страницах. По 5 задачам исследовательской работы кратко представлены частично выводы, предложения и рекомендации. В техническом задании указано 7 задач, которые разработчиками перегруппированы до 5 задач.

**Лавриненко Ю.И.** В тексте промежуточного отчета говорится о транспортной отрасли и сегментах, как объектах исследования. Нужно проанализировать и обосновать используемую терминологию, т.к. сейчас, в целом, мы называем – «транспортно-логистическим комплексом» (ТЛК), который включает пять отраслей по видам транспорта и транспортной логистики. Нужно предложить обоснованную версию отраслевого структурирования в исследовании. Уточнить объекты и предметы исследования. Не стоит использовать термин «сегменты», при обычном его использовании как сегмент рынка. Можно обратиться к транспортной стратегии до 2015 года, в ней присутствуют описания о транспортном комплексе.

**Нурсеитов А.А.** представил выявленные системные проблемы в транспортных отраслях Казахстана:

- отсутствует целостный, системный подход к развитию ТЛК РК и учет отдельных видов транспорта;
- программы нацелены на развитие транспортной инфраструктуры, как части;

- отсутствуют программы развития отдельных видов транспорта;
- отсутствует долгосрочная стратегия развития ТЛК (учет ЕАЭС, КНР);
- в программе «Нұрлы Жол» определен ряд индикаторов, которые не характеризуют развитие отечественных перевозчиков и рост их конкурентоспособности - «доля казахстанских перевозчиков на международном рынке» и «сокращение доли изношенных автобусов» и пр.;
- недостаточное участие частного сектора в принятии управленческих решений развития ТЛК;
- в системе управления ТЛК.

**Лавриненко Ю.И.** Нужно прояснить, что значит, «ряд прямых показателей не характеризуют развитие отраслей транспорта», если при этом они являются показателями, индикаторами.

**Қажыкен М.З.** Как бы, мы детально и глубоко не изучали статистику – грузооборота, численность вагонов, автомобилей и автобусов, нового мы здесь не узнаем. Нужен новый взгляд на ТЛК, как на целостную систему, которая требует новых подходов, принципов управления. Именно, в системе управления сосредоточены ключевые проблемы. Даже, если мы создадим новое министерство транспорта и коммуникаций, мало, что измениться если будут подходы старые. Опять, та же самая статистика. Даже, цифровизация, нацеленная на старые подходы, ничего не даст. Нужен совершенно новый подход в управлении. ТЛК разорван по частям, нет цельности. Это обнаруживается при более «глубоком» анализе. Нам нужно учитывать процессы и достижения в России, Китае и Узбекистане.

**Лавриненко Ю.И.** Об этом говорится много, уже необходимо доказательное, аргументированное обоснование наличия стратегии, целостного подхода, взаимосвязки, а не только констатации её отсутствия.

Нужно разделять, когда вы используете для оценки текущей ситуации и достижений, критерии и требования ОЭСР, а когда оцениваете результативность относительно прошлых периодов. Разные критерии, требования в анализе и оценке вызывают перепады, противоречия. В анализе последовательно проводить сопоставление с обоснованием используемых критериев – ОЭСР и отраслевых показателей деятельности.

Сначала, вы попытались сделать оценку состояния ТЛК, затем - анализ текущей ситуации и, потом, выход на SWOT-анализ всего ТЛК, и, отдельно, его отраслей. Наблюдаются противоречия в оценке инфраструктуры, поэтому нужно показать обоснование и какие задачи ставим.

Вы по результатам указываете на позицию Союза, нужно расширить до позиции бизнеса как членов Союза. Мы, как Союз, представляем их интересы.

По транспортным коридорам в рамках обсуждения «100 шагов» большое внимание было обращено на Евразийский трансконтинентальный международный транспортный коридор. По нему определялось три направления: 1) Китай – Россия – Европа, 2) Китай – Каспий – Кавказ – Европа, 3) Китай – Средняя Азия – Персидский залив. Вы делаете акцент только на коридор «ТМТМ». Его нужно описать, оценить с учетом этих трех направлений. Там есть свои противоречия. Мы пытаемся сформулировать необходимость задачи управляющего органа, именно, по Евразийскому транспортному

коридору по 3-м направлениям, чтобы наши коридоры не выглядели как придаток Транссибу. Но, в основном трактуется так, что мы подключаемся в отдельных местах Транссиба.

Водные и воздушные коридоры вы не отмечаете, с небольшим указанием в тексте.

Ссылка на 9 странице на международные обязательные отраслевые требования с законодательной базой. Необходимо добавить нормативные документы, которым мы должны следовать, - ИМО, ИКАО, ОСЖД. Они тоже обязательные.

Отраслевой анализ и оценка требуют отдельного обсуждения по отраслям с исполнительными директорами Союза. Например, о подходе к оценке рынка по железнодорожному транспорту.

Вы делаете анализ с позиции либерализации рынка. По некоторым позициям это может быть верно, но в железнодорожных перевозках, это нужно обсуждать. Есть необходимость оценить это в динамике, и с учетом международного опыта. У нас развитый рынок подвижного состава, операторов вагонов. Это очень серьезное достижение на рынке СНГ. А вот, рынок перевозчиков должен оцениваться с других позиций. Эффективно его можно организовать на железнодорожной магистрали Казахстана с использованием подвижного состава, если перевозчик занимает не менее 75 – 80 % рынка. Немецкие железные дороги – 97 % рынка, 3 % только у частных перевозчиков (около 100), как операторов собственных поездных формирований с небольшими перевозками. Они не дробят рынок, не понижает качественные показатели эффективности использования. При определенном делении, невозможно рентабельно работать с одиночными вагонами, это объективное условие. Здесь подход полезности безусловной либерализации не подходит.

По энергоэффективности приведен слишком общий анализ. Поэтому необходимо отдельно по отраслям провести обсуждения по SWOT-анализу, анализу состояния, текущей ситуации, для исключения нестыковок. Эти материалы внимательно посмотреть исполнительным директорам Союза.

Положительно оцениваю, что вы ввели в анализ экологические аспекты, транспортную безопасность.

В современных вызовах и рекомендациях необходимо внести корректировки.

**Нурсеитов А.А.** Согласно SWOT-анализу ТЛК слабые стороны: отсутствует стратегия развития транспортной отрасли и отдельных видов транспорта, инфраструктура в плохом состоянии, неудовлетворительное состояние парка железнодорожного, автомобильного, водного транспорта, низкая конкурентоспособность отечественных перевозчиков, появление альтернативных маршрутов и переориентация грузопотоков на иностранных перевозчиков. Главная причина: несовершенная система управления транспортной отраслью.

Потенциальные риски: сжатие вплоть до потери рынков сбыта казахстанской продукции (70% сырье), слабая интеграция в глобальные цепочки мирового производства, сохранения низких темпов экономического роста в долгосрочной перспективе.

**Лавриненко Ю.И.** Очень широкий замах на сжатие рынка, конкурентоспособность наших товаров, региональная конкуренция. Лучше исходить из топ-трендов транспортной логистики на рынке. Этот анализ может быть отдельным небольшим разделом, как взгляд в будущее с точки зрения рынков сбыта, общей экономической ситуации. Например, в ГПИИР оценивается четыре сценария, а потом определяются тренды. А нам этого недостаточно, нужно опираться на долгосрочные топ-тренды транспортной логистики.

**Қажыкен М.З.** В процессе работы у нас появились новые вопросы, поэтому мы обновим анкету и продолжим опрос.

**Лавриненко Ю.И.** Ключевые современные вызовы не очень убедительно описаны. Это раздел тоже нужно отдельно пообсуждать с учетом предложенных трендов выше. Присутствуют технические ошибки. Указано, что «средняя скорость 90 км/ч», это базовая скорость, технологическая норма из ПТЭ для грузового движения 90 км/ч, а показатели технической, участковой скорости еще ниже. Для пассажирского движения – 100 км/ч, сейчас увеличили до 160 км/ч. В Китае тоже не средняя скорость 100 – 120 км/ч. Они вторую пятилетку развивают инфраструктуру на базовую скорость в грузовом движении 100 – 120 км/ч, в пассажирском скоростном движении 120 – 220 км/ч, и высокоскоростном свыше 220 км/ч. Это базовые показатели ПТЭ.

По автотранспорту вы констатируете, что он не соответствует европейским стандартам. Это слишком общая, укрупненная оценка. Автотранспорт, который работает на Европу, соответствует их требованиям. Также по этим вопросам, необходимо учесть мнение исполнительных директоров.

Много общих оценок, и по парку, и по инфраструктуре. Нужно фиксировать тот уровень, на который мы выходим, а затем уже определять недостаточность и ставить задачу на улучшение.

В SWOT-анализе вы пишете положительно, что наша система подготовки кадров соответствует требованиям ИМО, а затем указываете, что только подали заявку и еще не вошли в «Белую книгу». В работе нужно систему подготовки отраслевых специалистов оценивать критически.

В работе сделать упор на то, что у нас есть, с детализацией.

Исполнительным директорам дать предложения и замечания по тексту отчета соответствующих отраслей.

В тексте по воздушному транспорту нужно учитывать, что ЕС имеет свой бюджет и программы поддержки воздушного транспорта. Этим оправдано, делегирование полномочий. В ЕАЭС только национальные бюджеты. В Европе единое агентство, принципы «единого неба», но у них совсем другое объединение.

В этом или следующем году завершится модернизация всех основных взлетно-посадочных полос и терминалов. Просто указывать на недостаточность инфраструктуры в воздушном транспорте, нельзя, нужна детальная оценка.

Переработка отчета в этой части скажется на переработке акцентов по задачам.

**Нурсеитов А.А.** По воздушному транспорту предлагается: либерализация воздушного пространства (принцип «открытого неба», поэтапное, а не форсированное формирование и развитие общего рынка услуг на основе

двусторонних соглашений), перспективы развития аэропортов Казахстана (определить пороги безубыточной работы, меры господдержки, планы модернизации), повышение конкурентоспособности отечественных авиакомпаний (применять маркетинговые инструменты, партнерство с другими авиакомпаниями, кодшеринг, соглашения о блоках мест), авиационная, транспортная безопасность и безопасность полетов.

**Лавриненко Ю.И.** Партнерство с другими авиакомпаниями, кодшеринг, соглашения о блоках мест – это распространенная практика. Наши авиакомпании участвуют в этих договорах и занимаются этим. Новизны в этом, для задач отчета нет.

По предложениям для ж.-д. транспорта нужно исправить, по грузовому движению 100 – 120 км/ч. Это требования наших соседей, они наращивают инфраструктуру под эти показатели.

Указать, что эксплуатационные расходы меньше при электрической тяге, чем при тепловозной тяге. Высокоскоростное пассажирское движение на 300 км/ч, нам, не обосновать на текущем этапе. Указать о продолжении программы развития скоростного движения до 220 км/ч. В этом случае, не обязательно строить железную дорогу отдельно, а эксплуатировать существующую.

Это маршрутные скорости в грузовом движении контейнерных поездов, которые нужно указать в анализе. Было 900 км/сут, вышли на 1000 км/сут, ставят задачу на 1200 км/сут после модернизации. Но нам по выгоды этих транзитов нужно выходить на 1500 км/сут.

**Нурсеитов А.А.** По транспортной логистике мы еще выработали предложения и рекомендации.

**Лавриненко Ю.И.** В целом по отчету, некоторые моменты мне показались очень общими, абстрактными, другие избыточно критически оцененными. Поэтому, есть необходимость отчет по отдельным частям пообсуждать со мной, с Канатом Курмашевичем, исполнительными директорами. Ситуация в исследуемых отраслях и фактическая концептуальная схема достаточно сложная, например, на ж.-д. транспорте по либерализации рынка, дальнейшему движению. Есть позиция и картина с точки зрения государственного интереса, с точки зрения интересов компании, бизнеса и населения. Не всегда это стыкуется. Найти эту правильную концептуальную основу, устраивающую всех, без усугубления текущей ситуации, – это важная концептуальная задача исследовательской работы. В работе концептуальная основа должна быть конкретизирована с учетом фактических, складывающихся условий.

Например, недооценка поддержки автотранспорта, а, именно, международных автоперевозчиков. Сегодня ориентир на предприятия с высокой производительностью, экспортно-ориентированных предприятий. Расходятся на поддержку значительные финансы. Есть поддерживающие программы, в т.ч. автопрома. И, это правильно. Нам нужно показать доказательно, что есть недооценка международных автоперевозчиков. По определению ВТО - это трансграничная поставка, он приносит деньги, валюту как экспортер, работает за рубежом. Это явный плюсовой баланс в доходах страны. Сегодня там всего 7 000 единиц работают, поэтому доход не такой впечатляющий. Но если поставить задачу на увеличение автопарка на 3 - 5 тысяч, это уже сотни

миллионов долларов в доход и в бюджет. Эту ситуацию описать в отчете с убеждающим анализом.

Операторы подвижного состава, которые в рамках СНГ конкурируют и тоже занимаются трансграничными поставками, перевозка груза за рубежом, обеспечение экспорта, импорта. Мы такие задачи ставим ассоциациями, чтобы 90 % собственных грузов нашими вагонами вывозилось. Эти цифры достигаются. Указанные моменты необходимо поддерживать, если говорим о ТЛК и транзите как драйвере. Кроме транзита, драйвер еще и трансграничные поставки. Это нужно описать в работе. Работа международных операторов тоже требует поддержки на уровне экспортеров. Но наши перевозчики в ГПИР не попадают, там поддержку получает автопром, в «Нұрлы Жол» и экспортной стратегии этот раздел отсутствует. В работе это нужно обстоятельно показать, чтобы в последующем реализовать в мероприятиях «Нұрлы Жол».

**Мукушев К.К.** В настоящее время Правительство РК дало задания пересмотреть Национальную экспортную стратегию с текущего года.

**Лавриненко Ю.И.** Сейчас будет возможность вносить дополнения в ГПИР до 2025 года. Была встреча с разработчиками «Нұрлы Жол» и договорились, что они вопросы необходимости разработки комплексных планов на долгосрочный период 10-15 лет, не стратегии, т.к. на них есть запрет. В исследовательской работе нужно это обосновать, а не просто констатировать.

В отчет ввести вопросы, предложения развития науки в ТЛК. В отраслях ТЛК по вопросам прикладной науки очень настораживающая ситуация.

В анализе состояния и анализе текущей ситуации необходимо «приземлить» исследовательские материалы до реальной основы имеющихся трудностей и проблем. У нас не может быть только кардинальных оценок, таких как или «очень плохо», или «никак».

**Исабеков М.У.** В тексте отсутствуют выявленные проблемы по итогам анализа водного транспорта и транспортной логистики. В анализе текущей ситуации отсутствуют согласно техническому заданию:

- карты кооперативных связей в отраслях (блок-схемы);
- анализ фактических механизмов управления отраслями транспорта (блок-схемы);
- международный опыт (лучшие практики).

Не представлен результат анализа отдельной отрасли как отдельного объекта исследования в виде единого представления (изображения), например, ж-д. транспорта с составляющими отрасли: а) подсистемой управления отраслью, б) подсистемой базовых процессов оказания ж.д.-услуг и в) подсистемой сервисных, обеспечивающих структур отрасли ж.-д. транспорта.

В начале раздела 3 обосновать предложенные основные направления развития транспорта на долгосрочную перспективу до 2030 года (Откуда они взяты и почему? Собственные предложения или взяты из программ, документов?). Если с учетом лучшей международной практики, то какой?

В разделе 3. «Пути и механизмы развития транспортной отрасли» на странице 78 указано «В этой связи стратегические перспективы развития автомобильной отрасли должны базироваться на комплексном подходе к решению обозначенных проблем и ориентироваться на общемировые тенденции

развития автотранспортной индустрии». Раздел уже предполагает, что разработчики указывают стратегические перспективы автомобильной отрасли и уже учел мировые тенденции, лучшие практики.

**Решили:**

1. Доработать промежуточный отчет по результатам обсуждения, списку предложений и замечаний по приложению к протоколу. (Нурсеитов А.А., Қажыкен М.З., 12.08.19).
2. Доработанный вариант промежуточного отчета предоставить 12 августа 2019 г. и принять участие в его очередном обсуждении 15 августа 2019 г. (Нурсеитов А.А., Қажыкен М.З., 15.08.19).

**Председатель:**



**Ю.И. Лавриненко**

**Секретарь:**



**М. Исабеков**

**Список предложений и замечаний**

по результатам обсуждения 24 июля 2019 г. исследовательской работы № 3  
«Исследование, разработка путей и механизмов развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов»

1. В тексте промежуточного отчета говорится о транспортной отрасли и сегментах, как объектах исследования. Нужно проанализировать и обосновать используемую терминологию, т.к. сейчас, в целом, мы называем – «транспортно-логистическим комплексом» (ТЛК), который включает пять отраслей по видам транспорта и транспортной логистики. Нужно предложить обоснованную версию отраслевого структурирования в исследовании. Уточнить объекты и предметы исследования. Не стоит использовать термин «сегменты», при обычном его использовании как сегмент рынка. Можно обратиться к транспортной стратегии до 2015 года, в ней присутствуют описания о транспортном комплексе.
2. Прояснить, что значит, «ряд прямых показателей не характеризуют развитие отраслей транспорта», если при этом они являются показателями, индикаторами.
3. Нужен новый взгляд на ТЛК, как на целостную систему, которая требует новых подходов, принципов управления. Именно, в системе управления сосредоточены ключевые проблемы. Дать предложения по новому подходу в управлении отраслями ТЛК.
4. Необходимо доказательное, аргументированное обоснование наличия стратегии, целостного подхода, взаимоувязки, а не только констатации её отсутствия.
5. Нужно разделять, когда вы используете для оценки текущей ситуации и достижений, критерии и требования ОЭСР, а когда оцениваете результативность относительно прошлых периодов. Разные критерии, требования в анализе и оценке вызывают перепады, противоречия. В анализе последовательно проводить сопоставление с обоснованием используемых критериев – ОЭСР и отраслевых показателей деятельности.
6. Сначала, вы попытались сделать оценку состояния ТЛК, затем - анализ текущей ситуации и, потом, выход на SWOT-анализ всего ТЛК, и, отдельно, его отраслей. Наблюдаются противоречия в оценке инфраструктуры, поэтому нужно показать обоснование и какие задачи ставим.
7. Позицию Союза, нужно расширить до позиции бизнеса как членов Союза. Мы, как Союз, представляем их интересы.
8. По транспортным коридорам в рамках обсуждения «100 шагов» большое внимание было обращено на Евразийский трансконтинентальный международный транспортный коридор. По нему определялось три направления: 1) Китай – Россия – Европа, 2) Китай – Каспий – Кавказ – Европа, 3) Китай – Средняя Азия – Персидский залив. Вы делаете акцент только на коридор «ТМТМ». Его нужно описать, оценить с учетом этих трех направлений. Там есть свои противоречия. Мы пытаемся сформулировать необходимость задачи управляющего органа, именно, по Евразийскому транспортному коридору по 3-м направлениям, чтобы наши коридоры не выглядели как придаток Транссибу. Но, в основном трактуется так, что мы подключаемся в отдельных местах Транссиба.
9. Водные и воздушные коридоры вы не отмечаете, с небольшим указанием в тексте.
10. Ссылка на 9 странице на международные обязательные отраслевые требования с законодательной базой. Необходимо добавить нормативные документы, которым мы должны следовать, - ИМО, ИКАО, ОСЖД. Они тоже обязательные.
11. Отраслевой анализ и оценка требуют отдельного обсуждения по отраслям с исполнительными директорами Союза. Например, о подходе к оценке рынка по железнодорожному транспорту.
12. Анализ с позиции либерализации рынка. По некоторым позициям это может быть верно, но в железнодорожных перевозках, это нужно обсуждать. Есть необходимость оценить это в динамике, и с учетом международного опыта. У нас развитый рынок подвижного состава, операторов вагонов. Это очень серьезное достижение на рынке СНГ. А вот, рынок



перевозчиков должен оцениваться с других позиций. Эффективно его можно организовать на железнодорожной магистрали Казахстана с использованием подвижного состава, если перевозчик занимает не менее 75 – 80 % рынка. Немецкие железные дороги – 97 % рынка, 3 % только у частных перевозчиков (около 100), как операторов собственных поездных формирований с небольшими перевозками. Они не дробят рынок, не понижают качественные показатели эффективности использования. При определенном делении, невозможно рентабельно работать с одиночными вагонами, это объективное условие. Здесь подход полезности безусловной либерализации не подходит.

13. По энергоэффективности приведен слишком общий анализ. Поэтому необходимо отдельно по отраслям провести обсуждения по SWOT-анализу, анализу состояния, текущей ситуации, для исключения нестыковок. Эти материалы внимательно посмотреть исполнительным директорам Союза.
14. В современных вызовах и рекомендациях необходимо внести корректировки.
15. Очень широкий замах на сжатие рынка, конкурентоспособность наших товаров, региональная конкуренция. Лучше исходить из топ-трендов транспортной логистики на рынке. Этот анализ может быть отдельным небольшим разделом, как взгляд в будущее с точки зрения рынков сбыта, общей экономической ситуации. Например, в ГПИИР оценивается четыре сценария, а потом определяются тренды. А нам этого недостаточно, нужно опираться на долгосрочные топ-тренды транспортной логистики.
16. Обновить вопросы анкеты и продолжить опрос.
17. Ключевые современные вызовы не очень убедительно описаны. Это раздел тоже нужно отдельно пообсуждать с учетом предложенных трендов выше. Присутствуют технические ошибки. Указано, что «средняя скорость 90 км/ч», это базовая скорость, технологическая норма из ПТЭ для грузового движения 90 км/ч, а показатели технической, участковой скорости еще ниже. Для пассажирского движения – 100 км/ч, сейчас увеличили до 160 км/ч. В Китае тоже не средняя скорость 100 – 120 км/ч. Они вторую пятилетку развивают инфраструктуру на базовую скорость в грузовом движении 100 – 120 км/ч, в пассажирском скоростном движении 120 – 220 км/ч, и высокоскоростном свыше 220 км/ч. Это базовые показатели ПТЭ.
18. По автотранспорту вы констатируете, что он не соответствует европейским стандартам. Это слишком общая, укрупненная оценка. Автотранспорт, который работает на Европу, соответствует их требованиям. Также по этим вопросам, необходимо учесть мнение исполнительных директоров.
19. Много общих оценок, и по парку, и по инфраструктуре. Нужно фиксировать тот уровень, на который мы выходим, а затем уже определять недостаточность и ставить задачу на улучшение.
20. В SWOT-анализе вы пишете положительно, что наша система подготовки кадров соответствует требованиям ИМО, а затем указываете, что только подали заявку и еще не вошли в «Белую книгу». В работе нужно систему подготовки отраслевых специалистов оценивать критически.
21. В работе сделать упор на то, что у нас есть, с детализацией.
22. Исполнительным директорам дать предложения и замечания по тексту отчета соответствующих отраслей.
23. В тексте по воздушному транспорту нужно учитывать, что ЕС имеет свой бюджет и программы поддержки воздушного транспорта. Этим оправдано, делегирование полномочий. В ЕАЭС только национальные бюджеты. В Европе единое агентство, принципы «единого неба», но у них совсем другое объединение.
24. В этом или следующем году завершится модернизация всех основных взлетно-посадочных полос и терминалов. Просто указывать на недостаточность инфраструктуры в воздушном транспорте, нельзя, нужна детальная оценка.
25. Переработка отчета в этой части скажется на переработке акцентов по задачам.
26. Партнерство с другими авиакомпаниями, кодшеринг, соглашения о блоках мест – это распространенная практика. Наши авиакомпании участвуют в этих договорах и занимаются этим. Новизны в этом, для задач отчета нет.

27. По предложениям для ж.-д. транспорта нужно исправить, по грузовому движению 100 – 120 км/ч. Это требования наших соседей, они наращивают инфраструктуру под эти показатели.
28. Указать, что эксплуатационные расходы меньше при электрической тяге, чем при тепловозной тяге. Высокоскоростное пассажирское движение на 300 км/ч, нам, не обосновать на текущем этапе. Указать о продолжении программы развития скоростного движения до 220 км/ч. В этом случае, не обязательно строить железную дорогу отдельно, а эксплуатировать существующую.
29. Это маршрутные скорости в грузовом движении контейнерных поездов, которые нужно указать в анализе. Было 900 км/сут, вышли на 1000 км/сут, ставят задачу на 1200 км/сут после модернизации. Но нам по выгоды этих транзитов нужно выходить на 1500 км/сут.
30. В целом по отчету, некоторые моменты мне показались очень общими, абстрактными, другие избыточно критически оцененными. Поэтому, есть необходимость отчет по отдельным частям пообсуждать с руководством Союза, исполнительными директорами.
31. Ситуация в исследуемых отраслях и фактическая концептуальная схема достаточно сложная, например, на ж.-д. транспорте по либерализации рынка, дальнейшему движению. Есть позиция и картина с точки зрения государственного интереса, с точки зрения интересов компании, бизнеса и населения. Не всегда это стыкуется. Найти эту правильную концептуальную основу, устраивающую всех, без усугубления текущей ситуации, – это важная концептуальная задача исследовательской работы. В работе концептуальная основа должна быть конкретизирована с учетом фактических, складывающихся условий.
32. Например, недооценка поддержки автотранспорта, а, именно, международных автоперевозчиков. Сегодня ориентир на предприятия с высокой производительностью, экспортно-ориентированных предприятий. Расходятся на поддержку значительные финансы. Есть поддерживающие программы, в т.ч. автопрома. И, это правильно. Нам нужно показать доказательно, что есть недооценка международных автоперевозчиков. По определению ВТО - это трансграничная поставка, он приносит деньги, валюту как экспортер, работает за рубежом. Это явный плюсовой баланс в доходах страны. Сегодня там всего 7 000 единиц работают, поэтому доход не такой впечатляющий. Но если поставить задачу на увеличение автопарка на 3 - 5 тысяч, это уже сотни миллионов долларов в доход и в бюджет. Эту ситуацию описать в отчете с убеждающим анализом.
33. Операторы подвижного состава, которые в рамках СНГ конкурируют и тоже занимаются трансграничными поставками, перевозка груза за рубежом, обеспечение экспорта, импорта. Мы такие задачи ставим ассоциациями, чтобы 90 % собственных грузов нашими вагонами вывозилось. Эти цифры достигаются. Указанные моменты необходимо поддерживать, если говорим о ТЛК и транзите как драйвере. Кроме транзита, драйвер еще и трансграничные поставки. Это нужно описать в работе. Работа международных операторов тоже требует поддержки на уровне экспортеров. Но наши перевозчики в ГПИР не попадают, там поддержку получает автопром, в «Нұрлы Жол» и экспортной стратегии этот раздел отсутствует. В работе это нужно обстоятельно показать, чтобы в последующем реализовать в мероприятиях «Нұрлы Жол».
34. Учесть пересмотр Правительством РК Национальной экспортной стратегии с текущего года.
35. Сейчас будет возможность вносить дополнения в ГПИР до 2025 года. Была встреча с разработчиками «Нұрлы Жол» и договорились, что они вопросы необходимости разработки комплексных планов на долгосрочный период 10-15 лет, не стратегии, т.к. на них есть запрет. В исследовательской работе нужно это обосновать, а не просто констатировать.
36. В отчет ввести вопросы, предложения развития науки в ТЛК. В отраслях ТЛК по вопросам прикладной науки очень настораживающая ситуация.
37. В анализе состояния и анализе текущей ситуации необходимо «приземлить» исследовательские материалы до реальной основы имеющихся трудностей и проблем. У

нас не может быть только кардинальных оценок, таких как или «очень плохо», или «никак».

38. В тексте отсутствуют выявленные проблемы по итогам анализа водного транспорта и транспортной логистики. В анализе текущей ситуации отсутствуют согласно техническому заданию:
- карты кооперативных связей в отраслях (блок-схемы);
  - анализ фактических механизмов управления отраслями транспорта (блок-схемы);
  - международный опыт (лучшие практики).
39. Не представлен результат анализа отдельной отрасли как отдельного объекта исследования в виде единого представления (изображения), например, ж-д. транспорта с составляющими отрасли: а) подсистемой управления отраслью, б) подсистемой базовых процессов оказания ж.д.-услуг и в) подсистемой сервисных, обеспечивающих структур отрасли ж.-д. транспорта.
40. В начале раздела 3 обосновать предложенные основные направления развития транспорта на долгосрочную перспективу до 2030 года (Откуда они взяты и почему? Собственные предложения или взяты из программ, документов?). Если с учетом лучшей международной практики, то какой?
41. В разделе 3. «Пути и механизмы развития транспортной отрасли» на странице 78 указано «В этой связи стратегические перспективы развития автомобильной отрасли должны базироваться на комплексном подходе к решению обозначенных проблем и ориентироваться на общемировые тенденции развития автотранспортной индустрии». Раздел уже предполагает, что разработчики указывают стратегические перспективы автомобильной отрасли и уже учел мировые тенденции, лучшие практики.