

## МЕМОРАНДУМ

### по результатам работы Круглого стола «Экспортный потенциал Казахстана и Средней Азии: проблемы и решения»

4 мая 2023 года

г.Астана

В настоящее время все более возрастает роль транспортно-логистического комплекса, которую он играет в развитии национальной экономики Республики Казахстан.

К числу стоящих перед ним задач относится усиление транзитного потенциала страны, развитие экспортно-импортных перевозок грузов, повышение эффективности внутриреспубликанской логистики, улучшение качества транспортно-логистического обслуживания казахстанских предприятий.

Признавая важность и равнозначность таких задач и обсудив проблемные вопросы, Участники Круглого стола сделали следующие выводы и сформулировали ключевые предложения по дальнейшему сбалансированному развитию транспортно-логистического комплекса Казахстана.

#### **1. Совершенствование системы государственного транспортного планирования, прогнозирования и регулирования транспортной деятельности, гармонизированное развитие нормативной правовой базы**

1.1. Целесообразна регулярная подготовка аналитических отчетов о состоянии транспортного рынка в Казахстане, а также систематических прогнозов по перспективным сценариям его развития на основе актуальных, обновляющихся статистических данных<sup>1</sup>.

Государственным органам, общественным организациям, участникам транспортно-логистического рынка рекомендовано внимательно изучить исследования Всемирного банка по оценке эффективности логистики (LPI), а также предложено использовать методику оценки эффективности логистики в странах, не имеющих прямого выхода к морю, странах транзита SITCIN, разработанную с участием НИИТК и переданную ЕЭК ООН в 2022 году в МИИР для дальнейшего улучшения механизма устойчивого развития транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан.

Одним из основных сдерживающих факторов для улучшения работы транспортно-логистического комплекса признано недостаточное внимание, уделяемое в Казахстане транспортной науке и подготовке специалистов для отрасли. Этот вывод подтверждают в своих исследованиях эксперты Всемирного Банка, которые, в рейтинге показателей LPI, поставили Казахстан по индикатору «качество и компетентность логистических услуг» на 81 место, а в целом, по оценке ВБ, Казахстан в 2023 году занял 79 место в мире по уровню развития логистики. Это доказывает наличие значительных резервов дальнейшего, устойчивого развития транспортно-

---

<sup>1</sup> предусмотрено пунктом 179 Плана действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, утвержденной Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года №1116 (далее План действий по реализации Концепции)

логистического комплекса Республики Казахстан, которые необходимо выявлять и реализовывать.

1.2. В рамках дальнейшего совершенствования государственного транспортного планирования в качестве первоочередных и наиболее важных задач определены:

- разработка, широкое обсуждение и утверждение дорожных карт по видам транспорта до 2030 года<sup>2</sup>;

- подготовка и принятие Государственной программы обеспечения безопасности на транспорте в Республике Казахстан<sup>3</sup>;

- обсуждение, доработка и утверждение программы контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан<sup>4</sup>.

1.3. Проведение работы по совершенствованию, развитию и гармонизации нормативной правовой базы, регулирующей транспортную деятельность, предлагается обеспечивать не только на уровне создания и организации межведомственных рабочих групп, но и на основе глубоких научных исследований данной проблематики.

1.4. МИИР, АО «НК «ҚТЖ» рекомендовано разработать и утвердить Методические указания по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан.

1.5. На площадке НПП РК «Атамекен» предлагается проводить ежегодные стратегические сессии с участием представителей МИИР РК, АО «НК «ҚТЖ», СТК «KAZLOGISTICS», КазАПО, АНЭК, грузоотправителей, транспортно-логистических компаний, для обсуждения прогнозов и сценариев развития транспортно-логистического рынка, текущих и стратегических планов его участников, с целью совершенствования процессов их взаимодействия, улучшения показателей качества транспортно-логистического обслуживания казахстанских предприятий.

1.6. Рекомендовано государственным органам принять необходимые меры по активизации поддержки развития транспортной науки и образования в сфере транспорта и логистики.

1.7. Отмечена целесообразность создания Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

В Мажилисе Парламента Республики Казахстан предлагается сформировать Комитет по транспортной политике.

## **2. Развитие международных транспортных коридоров, дальнейшая интеграция транспортно-логистического комплекса Казахстана в мировую транспортную систему**

2.1. Признана необходимость увеличения пропускной способности Транскаспийского Международного Транспортного Маршрута (ТМТМ) путем определения и реализации наиболее перспективных проектов<sup>5</sup>, в том числе:

---

<sup>2</sup> предусмотрено пунктом 178 Плана действий по реализации Концепции

<sup>3</sup> предусмотрено пунктом 87 Плана действий по реализации Концепции

<sup>4</sup> предусмотрено пунктом 75 Плана действий по реализации Концепции

<sup>5</sup> предусмотрено пунктом 83 Плана действий по реализации Концепции

- строительство нового терминала для насыпных и других сухих грузов в новой глубоководной (не менее 14 м) гавани порта Поти (на Круглом столе компания PNBТ представила презентацию проекта по строительству данного терминала в порту Поти, подписала меморандумы по сотрудничеству с компанией КазАзот и Зерновым союзом, всем заинтересованным инвесторам предлагается принять участие в данном проекте);

- увеличение пропускной способности участка железной дороги Бейнеу – Мангистау<sup>6</sup> (*однопутный участок, не оборудован системой автоблокировки, на ст.Бейнеу нет сортировочного узла, он не имеет приемоотправочных путей, нехватка локомотивов*);

- строительство отстойных путей в порту Алят;

- установление прозрачной тарифной политики по ТМТМ, доступной для всех участников перевозочного процесса;

- совершенствование системы управления перевозочным процессом в рамках ТМТМ, включая процессы стратегического, текущего, оперативного планирования и диспетчерского управления перевозками;

- строительство контейнерного хаба в порту Актау;

- строительство многофункционального морского терминала в порту Курык;

- внедрение системы управления движением судов (СУДС) в порту Актау с последующим ее объединением с СУДС портов Курык и Баутино, с центром управления в порту Актау;

- активизация запуска онлайн-сервиса по информированию о расписании и тарифах регулярных морских линий;

- проведение соответствующей работы по обеспечению курсирования паромов по расписанию на Черном море, с дальнейшей координацией паромного сообщения Каспийского и Черного морей, в целях расширения возможностей коридора ТМТМ, в том числе и за счет имеющихся объемов перевозок грузовыми автотранспортными средствами.

Участниками Круглого стола была отмечена особая необходимость разработки Стратегии развития ТМТМ с участием научных организаций на основе проводимых исследований.

**2.2. На Круглом столе была представлена презентация проекта по Строительству ж.д. линии Мангышлак – Баутино и развитию порта Баутино. Всем заинтересованным инвесторам предложено обратить внимание на этот проект.**

2.3. Требуется разработка геоинформационной системы (ГИС) международных и внутренних транспортных грузовых потоков в разрезе направлений и коридоров, видов грузов, утверждение обязательств госорганов по внесению ежеквартальных данных в модель для постоянного мониторинга потоков<sup>7</sup>.

2.4. Поддержана необходимость введения круглосуточного режима работы контрольно-надзорных органов на пограничных переходах<sup>8</sup>.

2.5. Признано целесообразным принятие на межгосударственном уровне конкретных мер по углублению интеграционного взаимодействия транспортных

---

<sup>6</sup> предусмотрено пунктом 42 Плана действий по реализации Концепции

<sup>7</sup> предусмотрено пунктом 64 Плана действий по реализации Концепции

<sup>8</sup> предусмотрено пунктом 76 Плана действий по реализации Концепции

комплексов стран региона, формированию конкурентоспособных тарифных ставок на перевозку грузов, эффективному использованию и дальнейшему развитию транзитно-транспортного потенциала этих государств.

В этой связи необходимы изучение, глубокий всесторонний анализ, скрупулезный экономический прогноз и подготовка научно обоснованных предложений по присоединению к Международным объединениям и договорам, имплементации международных нормативных правовых документов, развитию транспортных коридоров.

### **3. Точечная расшивка узких мест и повышение пропускной способности единой транспортной инфраструктуры Республики Казахстан, включая инфраструктуру общего и необщего пользования**

3.1. Недостаточная пропускная способность железнодорожной транспортной инфраструктуры не удовлетворяет потребности казахстанских грузовладельцев и в полной мере не обеспечивает имеющиеся и перспективные объемы перевозок грузов.

В этой связи крайне необходима разработка программы расшивки узких мест и увеличения пропускной способности железнодорожной транспортной инфраструктуры, включая межгосударственные стыки<sup>9</sup>, узловые, сортировочные станции, станции примыкания, инфраструктуру крупных промышленных предприятий.

Предлагается разработать и утвердить Методические указания по выявлению узких мест и принятию оптимальных решений по увеличению пропускной способности железнодорожной транспортной инфраструктуры на основе метода имитационного моделирования.

3.2. Отмечена проблема дефицита финансирования строительства и развития МЖС, отсутствия механизма участия частных инвесторов в содействии её решения.

Государство (в соответствии с Законом О железнодорожном транспорте) может и должно финансировать из бюджета развитие магистральной железнодорожной сети. Вместе с тем, у крупных грузовладельцев и транспортно-логистических компаний есть желание и возможность совершенствовать, или развивать существующую инфраструктуру, в том числе магистраль для того, чтобы улучшить обслуживание, или нарастить мощности. Логистические операторы и грузовладельцы могут выступить с инициативой реализации тех или иных точечных проектов по развитию внутризаводской транспортной инфраструктуры и инфраструктуры общего пользования. Однако в настоящее время не достаточно развит механизм привлечения частных инвестиций в развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры, практика и юридический механизм BOT (строительство – эксплуатация – передача).

Необходимо изучение вопроса и определение возможности внедрения механизма совместной (как государством, так и всеми участниками перевозочного процесса) реализации точечных проектов по развитию транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования.

Участники Круглого стола считают целесообразным на площадке НПП РК Атамекен с участием специалистов МИИР РК, АО «НК «ҚТЖ» и заинтересованных

---

<sup>9</sup> предусмотрено пунктом 43 Плана действий по реализации Концепции

представителей бизнес-сообщества рассмотреть вопрос о внесении соответствующих изменений (дополнений) в законодательную и нормативную правовую базу касательно принципов и условий участия частного капитала в строительстве, содержании и развитии магистральных, станционных, соединительных железнодорожных путей, совершенствования процедур примыкания строящихся подъездных путей.

3.3. Одной из важных задач развития единой транспортной инфраструктуры признано дальнейшее развитие «инфраструктурных центров» и обеспечение доступности и качества транспортных услуг.

Инфраструктурные ограничения и сложные таможенные процедуры снижают экспортные возможности. Недостаток транспортных каналов, неэффективность логистики, износ транспортной и неразвитость торговой инфраструктуры, высокие транспортные издержки существенно ограничивают конкурентные преимущества казахстанского бизнеса.

Так, например, в рамках государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы, за счет бюджетных средств была создана современная сеть транспортно-логистических центров (далее - ТЛЦ) внутри страны (гг. Астана, Шымкент, Актөбе, Костанай, Павлодар, Актау, Атырау, Уральск, Семей). Задачей указанной инфраструктуры была ликвидация «узких мест» и увеличение мощности железнодорожной инфраструктуры. Видится целесообразной дальнейшая активизация работ в данном направлении.

**3.4. Принята к сведению представленная на Круглом столе информация о проекте «Евразийский агроэкспресс», в рамках которого организуется совместная проработка и проектирование оптово-распределительных центров, региональных транспортно-логистических терминалов и агрохабов, рефконтейнерных поездов, создание цифровой платформы по покупке-продаже-перевозке агропродукции.**

**Заинтересованным инвесторам рекомендовано обратить внимание на этот проект с целью его изучения и дальнейшего участия.**

3.5. В рамках дальнейшего развития единой транспортной инфраструктуры Республики Казахстан, с целью принятия наиболее оптимальных решений на всех этапах реализации проектов, рекомендовано активизировать привлечение к этой работе отечественных научно-исследовательских организаций.

#### **4. Развитие мультимодальных и контейнерных перевозок, внедрение современных логистических технологий, цифровизация логистических бизнес-процессов**

4.1. Признано, что развитию мультимодальных перевозок в Казахстане способствуют глобальный рост контейнеризации грузов, увеличение объемов транзитных перевозок, а также выгодное географическое расположение страны между Европой и Азией, что позволяет привлечь дополнительные грузы.

Вместе с тем, недостаток пропускной способности транспортной инфраструктуры и логистических мощностей на территории Республики Казахстан

препятствует системному развитию и полноценной реализации потенциала мультимодальных перевозок в стране.

В этой связи необходимо активизировать работу в области развития мультимодальных и контейнерных перевозок, цифровизации, внедрения инновационных логистических технологий.

4.2. Видится актуальной разработка и внедрение информационно-аналитической системы «Цифровые коридоры» с дальнейшей интеграцией в интеллектуальную транспортную систему<sup>10</sup>.

4.3. Давно назрела необходимость внедрения единой накладной ЦИМ/СМГС в качестве морского коносамента при осуществлении перевозок в железнодорожно-морском сообщении с последующим переходом на электронную форму<sup>11</sup>.

4.4. Крайне актуальным видится создание интегрированной автоматизированной системы планирования и управления грузовыми перевозками между АО «НК «ҚТЖ» и операторами терминалов в морских<sup>12</sup> и сухих портах<sup>13</sup>.

4.5. Необходима активизация работы по внедрению инновационных моделей – логистического аутсорсинга, 3/4PL провайдеров, SCM и др. Рекомендовано АО «НК «ҚТЖ» оказывать поддержку грузовладельцам, транспортно-логистическим компаниям, применяющим и внедряющим современные модели логистического аутсорсинга, развивающим внутризаводскую транспортную инфраструктуру, снижающим время погрузки-выгрузки ж.д. вагонов и контейнеров, обеспечивающим улучшение оборачиваемости подвижного состава. В рамках этой работы видится целесообразным создание интеграционных логистических команд с участием АО «НК «ҚТЖ», представителей грузоотправителей, грузополучателей, транспортно-логистических компаний, других участников перевозочного процесса.

4.6. Рекомендована активизация внедрения системы электронного документооборота, в частности, применение электронных бланков разрешений на грузовые автотранспортные средства на протяжении всего маршрута среднего коридора<sup>14</sup>.

4.7. В сфере организации международных автомобильных перевозок грузов предлагается:

- рассмотрение вопроса стимулирования приобретения седельных тягачей и универсальных площадок для перевозки контейнеров со ставкой до 4%. Внести соответствующие изменения в действующую программу финансирования;

- сокращение времени обработки одного автотранспортного средства (АТС) на государственной границе до 4 минут, приняв за основу стандарты и технологию прохождения грузового автотранспортного средства, применяемые в Грузии;

- рассмотрение возможности увеличения габаритов автотранспортных средств для перевозки контейнеров, инициировав внесение изменения в Приказ и.о.

---

<sup>10</sup> предусмотрено пунктом 66 Плана действий по реализации Концепции

<sup>11</sup> предусмотрено пунктом 59 Плана действий по реализации Концепции

<sup>12</sup> предусмотрено пунктом 69 Плана действий по реализации Концепции

<sup>13</sup> Казахстан присоединился к соглашению о сухих портах еще в 2015 г. Кстати, в 2022 году в сети мелькала информация, что ОБСЕ рассматривал возможность вовлечения «сухих» портов Центральной Азии к своему внебюджетному проекту «Содействие «зеленым» портам и взаимосвязанности в регионе Каспийского моря». В рамках реализации этой инициативы планировалась интеграция информационной системы портов Каспийского моря с «сухими» портами.

<sup>14</sup> предусмотрено пунктом 150 Плана действий по реализации Концепции

Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года №342 «Об утверждении допустимых параметров автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан», по увеличению допустимой высоты АТС с 4 до 4,30 метра;

- проведение соответствующей работы с причастными органами по обеспечению международных отечественных автомобильных перевозчиков необходимым количеством иностранных бланков разрешений.

4.8. Признано целесообразным внесение изменений в Закон Республики Казахстан «О транспорте» в части:

- дополнения термина «смешанной перевозки» с включением общепринятых, применяемых в мировой логистике терминов, таких как «интермодальная перевозка», «мультимодальная перевозка», «контрейлерная перевозка»;

- замены неработающего документа «единая товарно-транспортная накладная (единый коносамент)» на новый товаросопроводительный документ (маршрутный лист) для упрощения процедуры подтверждения факта международной перевозки для налоговых и иных фискальных органов.

Предложено также проработать вопрос, касающийся пересмотра термина «транзит груза» в Законе «О железнодорожном транспорте» и внесения соответствующих изменений и дополнений в подзаконные акты, в части применения особых условий при применении традиционного транзитного железнодорожного тарифа при осуществлении смешанных перевозок на территории Республики Казахстан. Так как на сегодняшний день смешанные перевозки являются экономически невыгодными для грузоотправителей, что, в свою очередь, является препятствием к развитию казахстанского экспорта.

**Справочно:** Законом РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам железнодорожного транспорта» от 27 декабря 2019 года №295-VI внесены изменения в Закон «О железнодорожном транспорте» в части утверждения понятия «транзит груза». Поправки были инициированы АО «НК «Қазақстан темір жолы» с целью надлежащего оформления документов на грузы, следующие транзитом через территорию Республики Казахстан, во избежание применения грузоотправителями схемы скрытого транзита, что позволило перевозчику получать сверхприбыль за неполное предоставление услуг при организации транзитной перевозки через территорию РК. Данное обстоятельство привело к удорожанию стоимости перевозки грузов в смешанном сообщении.

Стоимость перевозки груза с применением транзитного тарифа при смешанной перевозке выше, чем при перевозке одним видом транспорта – железнодорожным. Кроме того, необходимо учитывать расходы по перегрузу, стоимость услуг перевозки автотранспортом с учетом причитающихся налоговых выплат (внутриреспубликанская перевозка).

## **5. Развитие отечественной прикладной транспортной науки, совершенствование программ обучения в области транспорта и логистики, обмен передовым опытом**

5.1. Признана обоснованная необходимость привлечения отечественной транспортной науки к решению накопившихся комплексных транспортных проблем.

5.2. Министерству индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан рекомендовано проработать вопросы, связанные с бюджетным финансированием прикладной транспортной науки. При этом, в качестве наиболее

приоритетных видятся проекты, сформулированные в пунктах 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.5, 3.1, 4.2, 4.5, 4.8 настоящего Меморандума.

5.3. Государственным органам, общественным объединениям и другим потенциальным заказчикам на проведение НИОКР рекомендовано отдавать предпочтение отечественным научно-исследовательским организациям.

5.4. Предложено системно наладить практику дуального обучения, когда подготовка квалифицированных работников осуществляется при непосредственном взаимодействии предприятий транспортно-логистического комплекса и учебных заведений, студенты обучаются профессии на рабочем месте, при поддержке специалистов-мастеров.

Рекомендуется:

- сформировать единую базу сертифицированных специалистов и коучей, готовых работать в университетах, а также преподавателей профильных вузов для проведения внедренческой и венчурной деятельности на базе транспортных и логистических предприятий;

- принять меры по внедрению передового международного и локального опыта взаимодействия университетов и профильных профессиональных объединений;

- всемерно поощрять образование учебно-производственных предприятий для раннего подключения студентов к профессиональной деятельности, создавать лаборатории и институты взаимодействия с отраслью;

- позволить специалистам из отрасли и наставникам совместно разрабатывать и использовать опыт предприятий и гибкие подходы при организации ими совместной учебно-производственной деятельности;

- создать базы непрерывного логистического и транспортного обучения, повышения и переквалификации логистических кадров с целью обеспечения их карьерного роста и борьбы с эмоциональным выгоранием.

5.5. Признаны целесообразными организация представителями транспортной науки и образования семинаров, конференций, круглых столов, обмена передовым опытом в области создания и внедрения инновационных логистических технологий, взаимодействие в сфере реализации проектов Индустрии 5.0, обучения и переобучения логистических кадров. При этом, предлагается использовать положительный опыт организации и проведения настоящего Круглого стола.

**Презентации Круглого стола «Экспортный потенциал Казахстана и Средней Азии: проблемы и решения» 04 мая 2023 года в г.Астане по ссылке:**

**<https://cloud.mail.ru/public/Gjis/azVjsXiho>**