

ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: НОВЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЯ

Что принесут волны
Транскаспийской активности?

14

Логистика перевозок зерна:
как решить инфраструктурные проблемы,
повысить эффективность перевозок
и адаптироваться к изменению рынка?

粮食运输物流:
如何解决基础设施问题,
提高运输效率, 适应市场变化?

40

Darkhan Imanashev:
Assessment of the level of
defect-free road maintenance will
ensure uninterrupted, safe and
comfortable traffic of vehicles

54





II АСТРАХАНСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

**МТК СЕВЕР-ЮГ - НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ
БЫСТРЫЙ ВЫХОД НА ПРЕМИАЛЬНЫЕ РЫНКИ
ИРАНА, ВОСТОКА, ЮЖНОЙ АЗИИ, ВОСТОЧНОЙ
АФРИКИ И ИНДИИ**

13-15 НОЯБРЯ 2024

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ И СЕССИИ

- Потребности и предложения Ирана, Ирака, Пакистана, Афганистана, стран Ближнего Востока, Южной Азии и Восточной Африки
- Транспортно-логистические маршруты МТК Север-Юг и стоимость перевозок
- Финансовые схемы движения трансграничных платежей и страхования грузов
- Преимущества, ограничения и стоимость морских перевозок из Новороссийска и Санкт-Петербурга на Ближний Восток, в Индию, страны Южной Азии и Восточной Африки
- Восточная и Южная Африка в ареале МТК Север-Юг
- Реализация новых международных проектов с участием регионов России и представителей дружественных стран. Презентация СЭЗ и территорий
- Семинары по финансовым платежам и таможенным вопросам, юридическим вопросам в Иране и в странах глобального Юга
- Мастер-класс по экспортному маркетингу компаний АПК и производственных компаний

УЧАСТНИКИ

Представители государственных органов и бизнес-структур, торговые представители стран, грузовладельцы, производители и трейдеры зерновых, продуктов питания, продукции АПК, пиломатериалов, нефтепродуктов, СУГ, химической продукции, удобрений, угля, металлов, оборудования, банковские и финансовые структуры, логистические компании, торговые дома и другие участники, заинтересованные в увеличении грузопотоков на новые рынки стран в ареале МТК Север-Юг



ЦЕЛЬ ФОРУМА

Сформулировать новую концепцию работы МТК Север-Юг, которая поможет всем заинтересованным игрокам рынка найти практические решения и содействовать наращиванию грузопотока уже сейчас, не дожидаясь, пока достроится инфраструктура коридора, появится единый оператор и т.д.

КОНТАКТЫ

Москва: Светлана Анатольевна Логинова
тел: +7 (966) 357-70-97
e-mail: sv.77loginova@mail.ru

Астрахань: Юлия Сергеевна Дубовик
тел: +7 (927) 078-70-79
e-mail: yuliyabubnova14@mail.ru

Астрахань: Дубовик Дмитрий Олегович
тел: +7 (929) 202-62-29
e-mail: dima13du13@gmail.com

АДРЕС

ул. Куйбышева, 69,
Астрахань (Гранд Отель)

ВЕБ-САЙТ

amf2024.ru



С программой Форума и подробной информацией можно ознакомиться на официальном сайте мероприятия



Сентябрь 2024 September 2024

Редакционный совет общетранспортного делового журнала «Транс-LOGISTICS Казахстан»:	Editorial Board of «Trans-LOGISTICS Kazakhstan» Transport Business Magazine:
Зам. Председателя Правления Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко	Deputy Chairman of the Union of Transporters of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» Yuriy Lavrinenko
Генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Канат Альмагамбетов	Director General of the Union of Transporters of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» Kanat Almagambetov
Руководитель аппарата АО «НК «КТЖ» Серик Кеулимжаев	Chief of staff of NC KTZ JSC Serik Keulimzhayev
Управляющий директор по логистике АО «НК «КТЖ» Ерлан Койшибаев	Managing Director for Logistics of NC KTZ JSC Yerlan Koishibayev
Заместитель генерального директора Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Талгат Лесов	Deputy Director General of the Union of Transporters of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» Talgat Lesov
Председатель Наблюдательного совета АНЭК Ержан Жакишев	Deputy, Kazakhstan Freight Forwarders Association Erzhan Zhakishiev
Президент КазАТО Махсат Сактаганов	President, International Road Carriers Union of the Republic of Kazakhstan Mahsat Saktaganov
Председатель Ассоциации предпринимателей морского транспорта Николай Юдин	Chairman, Maritime Transport Entrepreneurs' Association Nikolay Yudin
Шеф-редактор ТОО «TLK Media» Нигматжан Исингарин	Editor-in-Chief, TLK Media LLP Nigmatzhan Issingar

Генеральный директор ТОО «TLK Media» Жанна Исингарина	«TLK Media» LLP General Director Zhanna Issingarina
Главный редактор Даурен Молдахметов	Chief editor Dauren Moldakhmetov
Корреспондент Мария Юрьева	Reporter Maria Yuryeva
Дизайн Вера Табашникова	Designed by Vera Tabashnikova
Редактура английских текстов Макс Ее	English proof-reading Max Ee
Главный консультант SCMI Group LLP	Principal consultant SCMI Group LLP
Административная группа Ляззат Иманбаева	Administration group Lyazzat Imanbayeva
Оксана Ван	Oksana Van

В журнале использованы иллюстрации и материалы с интернет-ресурсов infourok.ru, mir.gov.kz, railways.kz, kazlogistics.kz, pixabay.com, shutterstock.com, primeminister.kz, travelftheworld.com.ua, kbtu.kz.



Журнал перерегистрирован в Министерстве информации и коммуникаций Республики Казахстан. Свидетельство - № KZ40VPY00067209 от 31.03.2023 г.

Периодичность выхода: 1 раз в квартал
Тираж: 4 000 экз.

Мнение Редакции может не совпадать с мнением авторов. Перепечатка материалов возможна только с письменного разрешения редакции. За содержание рекламных публикаций ответственность несет рекламодатель.

Адрес редакции: Республика Казахстан, 050000, г. Алматы, пр. Нурсултан Назарбаев, 127, каб. 201 «А»
Тел.: +7 (727) 296-50-11, 296-44-07, 296-54-27
Тел./факс +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@tlkmedia.kz, web@tlkmedia.kz
Астана, ул. Конаева, 6, каб.511
Тел./факс +7 (7172) 60-08-25
E-mail: tek-astana@mail.ru
Собственник: ТОО «TLK Media», (город Алматы)
Главный редактор: Даурен Молдахметов

The magazine is re-registered in the Ministry of Communication and Information of the Republic of Kazakhstan Certificate № KZ40VPY00067209 dated march 31. 2023

Frequency: once in a quarter
Run of 4 000 copies

The editorial staff's opinion may differ from the opinion of publication authors. Copying of articles is allowed only with editorial staff's written permission. The advertiser is responsible for the advertising content.

Address: 127 Nursultan Nazarbayev avenue, Office 201A, Almaty, Republic of Kazakhstan 050000
Tel.: +7 (727) 296-44-12, 296-54-27
Tel./fax +7 (727) 296-51-25
E-mail: marketing@tlkmedia.kz, web@tlkmedia.kz
6 Konaev street, Office 511, Astana
Tel./fax +7 (7172) 60-08-25
E-mail: tek-astana@mail.ru
Owner: TLK Media LLP (Almaty)
Chief editor: Dauren Moldakhmetov

Журнал отпечатан в типографии ТОО «Print House Gerona», г. Алматы, ул. Сапаяева 30А/3
Тел.: +7 (727) 250-47-40, 398-94-59,
Факс: +7 (727) 250-47-39

Printed by Print House Gerona LLP. Almaty, Satpayev St. 30A/3. Ph.: +7 (727) 250-47-40, 398-94-59, Fax: +7 (727) 250-47-39

- 4** **ИНФОПОРТАЛ / INFORPORTAL**
Новости / News
- 10** **АКТУАЛЬНО / ACTUAL**
Жить по средствам: Транспорт в фокусе нового Послания Президента
- 12** **НАШИ ЛЮДИ / OUR PEOPLE**
Дело продолжает жить: память экс-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Алигулиева Серика Карабатыровича
- 14** **АКЦЕНТЫ / ACCENTS**
Что принесут волны Транскаспийской активности?
- 18** **Транзит вырос в 10 раз / Transit has increased ten times / 交通流量增加了 10 倍**
- 20** **Промышленный транспортный узел - ключевое звено системы логистики предприятий Казахстана**
- 26** **Евразийские транспортные коридоры: новый импульс развития**
- 32** **TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN 2024 - основа для сотрудничества**
- 34** **Открывая новые возможности и расширяя горизонты торговли / 开拓新机遇, 拓展交易视野**
- 40** **Логистика перевозок зерна: как решить инфраструктурные проблемы, повысить эффективность перевозок и адаптироваться к изменению рынка? / 粮食运输物流: 如何解决基础设施问题, 提高运输效率, 适应市场变化?**
- 46** **ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC**
Отрасль высокого полета. Как развивается гражданская авиация Казахстана? / High potential industry. How Kazakhstan's civil aviation is developing? / 高飞行业. 哈萨克斯坦的民用航空发展的近况?
- 54** **ГОСТЬ НОМЕРА / GUEST OF ISSUE**
Дархан Иманашев: Оценка уровня бездефектного содержания дорог обеспечит бесперебойное, безопасное и комфортное движение транспортных средств / Darkhan Imanashev: Assessment of the level of defect-free road maintenance will ensure uninterrupted, safe and comfortable traffic of vehicles
- 60** **ПАРТНЕРЫ / PARTNERS**
TITR Opens a New Chapter of Economic and Trade Cooperation between Asia and Europe
- 62** **В формате открытого диалога**

**20**

Промышленный транспортный узел - ключевое звено системы логистики предприятий Казахстана

**34**

Открывая новые возможности и расширяя горизонты торговли

开拓新机遇, 拓展交易视野

**60**

TITR Opens a New Chapter of Economic and Trade Cooperation between Asia and Europe

СЛОВО РЕДАКТОРА

EDITOR'S WORD

Перед авиационной отраслью Казахстана стоит ряд стратегических задач. Среди них обеспечение безопасности полетов, развитие маршрутной сети и дальнейшая модернизация авиационной инфраструктуры. О мерах государства и участников рынка в этих направлениях мы расскажем в Главной теме очередного номера нашего издания.

Одним из стратегических направлений развития транзитно-транспортного потенциала региона является Транскаспийский международный транспортный маршрут. Внимание многих стран сегодня приковано к нему. Будет ли способен данный транспортный коридор удовлетворить их амбиции в условиях роста спроса на перевозки грузов между Востоком и Западом? И какие меры принимают участники маршрута для этого? Об этом и многом другом читайте подробнее в нашем материале «Что принесут волны Транскаспийской активности?»

В условиях начавшегося осеннего периода, а вместе с ней и уборочной кампании, главным вызовом для аграриев Казахстана становится зерновая логистика. Перевозка пшеницы предусматривает транспортировку этого груза не только по территории республики, но и экспорт продукции из зерносеющих регионов страны. О проблемах, перспективах и возможностях ее перевозок в условиях начавшегося зернового сезона 2024 года читайте в нашей постоянной рубрике «Акценты».

Рекордный объем строительства, реконструкции и ремонта казахстанских автомобильных дорог запланирован на текущий год. Данные меры направлены на улучшение надежности транспортной инфраструктуры, обеспечение эффективности перевозок грузов и пассажиров и повышение безопасности движения. О продолжающемся дорожно-строительном сезоне, его результатах, особенностях и сложностях рассказал в интервью Председатель Правления АО «НК «КазАвтоЖол» Дархан Иманашев.



Kazakhstan's aviation industry faces a number of strategic tasks. Among them are ensuring flight safety, developing the route network, and further modernizing aviation infrastructure. We will discuss government measures and market participants' involvement in these areas in the main topic of the next issue of our publication.

One of the strategic directions for the development of the region's transit and transport potential is the Trans-Caspian International Transport Route. Many countries are focusing on it today. Will this route be able to meet the growing demand for cargo transportation between East and West? And what measures will the "wave of Trans-Caspian activity" bring? Read more about this in our material "What will the wave of Trans-Caspian activity bring?"

During the onset of the autumn season, alongside the harvest campaign, the main challenge for Kazakhstan's agricultural producers is logistics. Wheat transportation involves delivering this cargo not only across the country but also exporting products from the grain-producing regions. You can read about the problems, prospects, and opportunities in grain transportation during the start of the 2024 grain season in our regular "Highlights" section.

A record volume of construction, reconstruction, and repair of Kazakhstan's roads is planned for this year. These measures are aimed at improving the reliability of transport infrastructure, ensuring efficient freight and passenger transportation, and enhancing traffic safety. In an interview, the Chairman of the Board of JSC «NC KazAvtoZhol» Darkhan Imanashev, discussed the results, features, and complexities of the ongoing road construction season.

Казахстан открыл Постоянное представительство в ИКАО

26 августа 2024 года в г. Монреаль открыто Постоянное представительство РК в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) при участии Министра транспорта РК Марата Карабаева, Президента Совета ИКАО, Генерального секретаря ИКАО и руководителей авиационных властей стран-членов ИКАО. Таким образом, Казахстан стал первой страной в Центральной Азии с Постоянным представительством в ИКАО.

Организация является Специализированным учреждением ООН, участниками которого являются 193 страны. Она устанавливает международные нормы гражданской авиации и координирует её развитие с целью повышения безопасности и эффективности.

Представительство Казахстана в ИКАО позволит усилить сотрудничество с организацией в целях дальнейшего развития отрасли гражданской авиации и поддержания соответствующего уровня безопасности полетов на должном уровне.

В ходе встречи руководство ИКАО высоко оценило решение Казахстана открыть представительство в организации и выразило надежду на дальнейшее активное участие Казахстана по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

По итогам встречи с руководством ИКАО, было подписано Соглашение об оказании управленческих услуг. Целью соглашения является использование опыта и ресурсов ИКАО для оказания поддержки Казахстану и авиационным организациям в достижении своих целей, повышении эксплуатационных показателей и соблюдении международных авиационных стандартов.

Подписание Соглашения предоставит возможность ИКАО подготовить конкретные проектные предложения, отвечающие потребностям Казахстана, в том числе, генеральное планирование гражданской авиации и планирование аэропортов.



Kazakhstan opened a Permanent Mission to ICAO

On August 26, 2024, the Permanent Mission of the Republic of Kazakhstan to the International Civil Aviation Organization (ICAO) was opened in Montreal with the participation of the Minister of Transport of the Republic of Kazakhstan Marat Karabayev, the President of the ICAO Council, the Secretary General of ICAO and heads of aviation authorities of ICAO member countries. Thus, Kazakhstan became the first country in Central Asia with a Permanent Mission to ICAO.

The Organization is a specialized agency of the United Nations, with 193 member countries. It establishes international rules for civil aviation and coordinates its development with a view to improving safety and efficiency.

Representation of Kazakhstan in ICAO will strengthen cooperation with the organization in order to further develop the civil aviation industry and maintain the appropriate level of flight safety at the proper level.

Казахстан уже в Международной организации гражданской авиации открыл постоянное представительство

2024年8月26日，哈萨克斯坦共和国常驻国际民用航空组织（ICAO）代表团在蒙特利尔设立，哈萨克斯坦共和国交通部长马拉特·卡拉巴耶夫、国际民航组织理事会主席、国际民航组织秘书长和国际民航组织成员国航空当局领导参加了会议。因此，哈萨克斯坦成为中亚第一个在国际民航组织设有常驻代表团的国家。

该组织是联合国的一个专门机构，其中193个国家为成员。它为民用航空制定了国际标准，并协调其发展，以提高安全和效率。

哈萨克斯坦在国际民航组织的代表将加强与该组织的合作，以进一步发展民航业，并将保持适当的飞行安全水平。

During the meeting, the ICAO management highly appreciated the decision of Kazakhstan to open a representative office in the organization and expressed hope for further active participation of Kazakhstan to improve the level of flight safety and aviation security.

Following the meeting with ICAO management, a Management Services Agreement was signed. The purpose of the agreement is to use ICAO's expertise and resources to support Kazakhstan and aviation organizations in achieving their goals, improving operational performance and complying with international aviation standards.

The signing of the Agreement will enable ICAO to prepare specific project proposals to meet Kazakhstan's needs, including civil aviation master planning and airport planning.

会议期间，国际民航组织领导层高度赞赏哈萨克斯坦决定在该组织开设代表处的行为，并表示希望哈萨克斯坦进一步积极参与，以改善飞行安全和航空安全。

在与国际民航组织管理层会面后，签署了一份关于提供管理服务的协议。该协议的目的是利用国际民航组织的经验和资源，支持哈萨克斯坦和航空组织实现其目标，提高绩效并遵守国际航空标准。

该协议的签署将为国际民航组织提供一个机会，以准备满足哈萨克斯坦具体项目提案的需求，包括一般民航规划和机场规划。

Развитие казахстанских морских портов: начаты дноуглубительные работы в акватории порта Курык

Дноуглубительные работы в акватории порта Курык ведутся для обеспечения безопасности мореплавания. С этой целью привлечена специализированная дноуглубительная техника крупной европейской компании Jan de Nul. С компанией подписан EPC контракт: от проектирования до сдачи работ по дноуглублению «под ключ». Дно планируют углубить на полтора-два метра.



Данные меры позволят создать условия для дальнейшего наращивания терминальных мощностей и являются частью комплексных мер принимаемых в рамках развития Транскаспийского международного транспортного маршрута, а также позволят обеспечить обслуживание растущих потребностей по транспортировке грузов на данном маршруте.

Аналогичные работы также будут проведены в порту Актау.

Development of Kazakhstan seaports: dredging works in the water area of Kuryk port started

Dredging works in the water area of Kuryk port are carried out to ensure safety of navigation. For this purpose, specialized dredging equipment of Jan de Nul, a large European company, was engaged. An EPC contract was signed with the company: from design to turnkey dredging works. The sea depth is planned to be deepened by one and a half to two meters.

These measures will allow to create conditions for further increase of terminal capacities and are a part of complex measures taken within the framework of development of the Trans-Caspian international transport route, as well as will allow to ensure servicing of growing needs for cargo transportation on this route.

Similar works will also be carried out in the port of Aktau.

Казахстанские морские порты: начаты дноуглубительные работы в акватории порта Курык

Европейская компания Jan de Nul профессионально оборудованная техника для дноуглубления в акватории порта Курык, чтобы обеспечить безопасность мореплавания. Поэтому с компанией подписан EPC контракт: от проектирования до сдачи работ по дноуглублению «под ключ». Дно планируется углубить на 1,5-2 метра.

Эти меры позволят создать условия для дальнейшего наращивания терминальных мощностей и являются частью комплексных мер принимаемых в рамках развития Транскаспийского международного транспортного маршрута, а также позволят обеспечить обслуживание растущих потребностей по транспортировке грузов на данном маршруте.

Аналогичные работы также будут проведены в порту Актау.

Авиакомпания SCAT наращивает парк воздушных судов

В рамках 18-й международной аэрокосмической выставки в Дубае авиакомпания SCAT объявила о дополнительном заказе на семь самолетов 737-8 для расширения парка самолетов 737 MAX. Этот удвоит парк самолетов SCAT 737.

«Сегодня SCAT- самая динамично развивающаяся авиакомпания в Казахстане, располагающая самым крупным парком воздушных судов. Пополнение флота еще 7-ю новейшими 737 MAX 8 повысит провозную емкость авиакомпании, положительно повлияет на своевременность выполнения расписания и предложения авиабилетов, а также позволит компании расширить собственные маршрутные сети и предложить пассажирам еще больше направлений для путе-

шествий», – отметил в своей речи Президент авиакомпании Владимир Денисов.

В свою очередь старший вице-президент по глобальным продажам и маркетингу Boeing Commercial Airplanes Брэд МакМаллен отметил, что очередной заказ стал свидетельством уверенности SCAT в ценности и производительности семейства 737 MAX. Он выразил надежду в поддержке планов авиакомпании по расширению сотрудничества.



SCAT航空公司正在增加其机队

作为第18届迪拜国际航空航天展览会的一部分，SCAT宣布追加订购七架737-8飞机，以扩大737 MAX机队。这将使SCAT 737飞机的机队增加一倍。

SCAT Airlines increases its aircraft fleet

On the sidelines of the 18th Dubai International Aerospace Exhibition, SCAT announced an additional order for seven 737-8 aircraft to expand its 737 MAX fleet. This will double SCAT's fleet of 737 aircraft.

“Today SCAT is the fastest growing airline in Kazakhstan with the largest fleet of aircraft. Replenishment of the fleet with 7 new 737 MAX 8 aircraft will increase the airline's capacity, will have a positive impact on the timeliness of schedules and ticket offers, as well as allow the company to expand its own route networks and offer passengers more travel destinations,” – said the President of the airline Vladimir Denisov in his speech.

In turn, Brad McMullen, Senior Vice President, Global Sales and Marketing, Boeing Commercial Airplanes, noted that the latest order was a testament to SCAT's confidence in the value and performance of the 737 MAX family. He expressed hope in supporting the airline's plans to expand the partnership.

航空公司总裁弗拉基米尔·杰尼索夫在演讲中表示：“今天，SCAT是哈萨克斯坦最具活力的航空公司，拥有最大的机队。用第7个最新的737 MAX 8补充机队将增加航空公司的承载能力，积极影响机票时间表和提供的及时性，并使该公司能够扩大自己的航线网络，为乘客提供更多的旅行目的地”。

反过来，波音商用飞机全球销售和营销高级副总裁布拉德·麦克马伦指出，下一份订单证明了SCAT对737 MAX系列的价值和性能充满信心。他表示希望支持该航空公司扩大合作的计划。

В Казахстан с обзорной миссией прибыли представители Федеральной авиационной администрации США (FAA)

Комитет гражданской авиации Министерства транспорта РК, Авиационная администрация Казахстана, совместно Посольством РК в США и Посольством США в РК продолжают планомерную работу по открытию прямого авиасообщения между Казахстаном и США.



В рамках данной работы в период с 26 по 30 августа 2024 года проводится технический обзор Международной оценки по безопасности полетов (IASA) FAA для оценки деятельности авиационных властей РК по обеспечению эффективного надзора за безопасностью полетов в стране. Прибытию специалистов FAA в Казахстан предшествовала тесная работа авиационных властей РК с Посольством РК в США, Посольством США в Казахстане и FAA.

В ходе визита экспертов из США состоялась встреча вице-министра транспорта РК Талгата Ластаева и генерального директора Авиаци-

онной администрации Казахстана Каталина Раду с делегацией Федеральной авиационной администрации США.

Специалисты FAA проведут всесторонний анализ текущего состояния системы гражданской авиации Казахстана и предоставят рекомендации по дальнейшему повышению уровня обеспечения безопасности полетов и соответствия международным стандартам. В ходе визита аудиторами FAA будет оценена комплексность авиационной индустрии Казахстана и система надзора за безопасностью полетов. В рамках обзора также запла-

нирован технический визит в авиакомпанию Air Astana.

Отметим, что поставка в Казахстан воздушных судов типа Boeing-787 Dreamliner ожидается в 2025 году. После успешного прохождения аудита FAA Казахстаном и прибытия дальнемагистральных авиалайнеров состоится открытие прямых рейсов из Казахстана в США.

Авиационные власти Казахстана продолжают активное взаимодействие с FAA США по вопросам повышения уровня обеспечения безопасности полетов и открытия прямого авиасообщения между странами.

Representatives of the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) arrived in Kazakhstan on a review mission

The Civil Aviation Committee of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, the Aviation Administration of Kazakhstan, together with the Embassy of the Republic of Kazakhstan in the United States and the U.S. Embassy in the Republic of Kazakhstan continue systematic work on the opening of direct flights between Kazakhstan and the United States.

As part of this work, an FAA International Aviation Safety Assessment (IASA) technical review is being conducted from August 26-30, 2024, to assess the performance of the Republic of Kazakhstan aviation authorities in providing effective safety oversight in the country. The arrival of FAA experts in Kazakhstan was preceded by close work of the aviation authorities of the Republic of Kazakhstan with the Embassy of the Republic of Kazakhstan in the United States, the U.S. Embassy in Kazakhstan and the FAA.

During the visit of experts from the United States, Vice Minister of Transportation Talgat Lastayev and Gener-

al Director of the Aviation Administration of Kazakhstan Catalin Radu met with a delegation from the U.S. Federal Aviation Administration.

FAA specialists will conduct a comprehensive analysis of the current state of Kazakhstan's civil aviation system and provide recommendations for further improvement of flight safety and compliance with international standards. During the visit, FAA auditors will assess the comprehensiveness of Kazakhstan's aviation industry and safety oversight system. A technical visit to Air Astana is also scheduled as part of the review.

It should be noted that delivery of Boeing-787 Dreamliner aircraft to Kazakhstan is expected in 2025. After the successful completion of the FAA audit by Kazakhstan and the arrival of long-range airliners, direct flights from Kazakhstan to the United States will be opened.

Kazakhstan's aviation authorities will continue to actively cooperate with the U.S. FAA on improving flight safety and opening direct flights between the countries.

美国联邦航空管理局 (FAA) 的代表抵达哈萨克斯坦执行审查任务

哈萨克斯坦共和国交通部民航委员会、哈萨克斯坦航空管理局与哈萨克斯坦共和国驻美国大使馆和美国驻哈萨克斯坦共和国大使馆继续系统地开放哈萨克斯坦和美国之间的直飞航班。

作为这项工作的一部分，从2024年8月26日至8月30日，正在对美国联邦航空管理局的国际航空安全评估 (IASA) 进行技术审查，以评估哈萨克斯坦共和国航空当局的活动，以确保有效监督该国的飞行安全。在美国联邦航空管理局的专家抵达哈萨克斯坦之前，哈萨克斯坦共和国航空当局与哈萨克斯坦共和国驻美国大使馆、美国驻哈萨克斯坦大使馆和美国联邦航空管理局密切合作。

在美国专家访问期间，哈萨克斯坦共和国交通部副部长塔尔加特·拉斯塔耶夫和哈萨克斯坦航空管理局局长卡塔利娜·拉杜会见了美国联邦航空管理局的代表团。

美国联邦航空管理局的专家将对哈萨克斯坦民用航空系统的现状进行全面分析，并为进一步提高飞行安全和遵守国际标准提供建议。在访问期间，美国联邦航空管理局的审计员将评估哈萨克斯坦航空业的综合性和飞行安全监督系统。作为审查的一部分，还计划对阿斯塔纳航空公司进行技术访问。

应该指出的是，预计2025年将波音787梦想客机交付给哈萨克斯坦。在成功通过哈萨克斯坦对美国联邦航空管理局的审计和长途客机的抵达后，将开通从哈萨克斯坦到美国的直飞航班。

哈萨克斯坦航空当局将继续与美国联邦航空管理局积极合作，提高飞行安全水平，并开放两国之间的直飞航班。



Представители МА «ТМТМ» приняли участие в Бизнес-форуме «С5+Япония»

В начале августа 2024 года в Астане состоялся I Бизнес-форум «С5+Япония», на котором представители пяти центральноазиатских государств и более 100 японских компаний обсудили перспективы сотрудничества в сфере технологий и инноваций.

В рамках форума выступил Генеральный секретарь Международной ассоциации «ТМТМ» Гайдар Абдикеримов, который ознакомил участников форума с деятельностью Ассоциации, существующими на сегодняшний день возможностями маршрута и перспективными планами развития маршрута. Его выступление подчеркнуло важность маршрута для развития торговых связей и транспортной логистики в регионе.

Форум также затронул актуальные вопросы внедрения технологий искусственного интеллекта и обеспе-

чения кибербезопасности, что станет важным шагом в укреплении партнерства между Центральной Азией и Японией. Подписанные соглашения прокладывают путь к новому уровню сотрудничества, способствуя интеграции инновационных решений в региональную экономику.

Итогом бизнес-форума в рамках Диалога «Центральная Азия + Япония» стало подписание документов по реализации совместных проектов, призванных вывести многоплановое партнерство на новый уровень.



国际协会“跨里海国际运输路线”的代表参加了“C5+日本”商业论坛

2024年8月初，I商业论坛“C5+日本”在阿斯塔纳举行，来自五个中亚国家和100多家日本公司的代表讨论了技术和创新领域合作的前景。

在论坛框架内，国际协会“跨里海国际运输路线”秘书长盖达尔·阿卜杜凯里莫夫发言，他向论坛与会者介绍了该协会的活动、该路线的当前机遇以及发展该路线的长期计划。他的演讲强调了该路线对发展贸易关系和运输物流的重要性。

论坛还讨论了引进人工智能技术和确保网络安全热点问题，这将是加强中亚和日本之间伙伴关系的重要一步。已签署的协议为新水平的合作铺平了道路，有助于将创新解决方案融入区域经济。

在“中亚+日本”对话框架内举行的商业论坛的结果是签署了关于实施联合项目的文件，旨在将多方面的伙伴关系提升到一个新的水平。

Representatives of «Middle Corridor» International Association took part in the «C5+Japan» Business Forum

In early August 2024, the I Business Forum «C5+Japan» was held in Astana, where representatives of five Central Asian states and more than 100 Japanese companies discussed the prospects of cooperation in the field of technology and innovation.

Within the framework of the forum, the Secretary General of the International Association «Middle Corridor» Gaidar Abdikerimov made a speech, who familiarized the forum participants with the activities of the Association, the current opportunities of the route and promising plans for the development of the route. His speech emphasized the importance of the route for the development of trade relations and transport logistics in the region.

The forum also touched upon the current issues of implementing artificial intelligence and cyber security technologies, which will be an important step in strengthening the partnership between Central Asia and Japan. The signed agreements pave the way for a new level of cooperation, facilitating the integration of innovative solutions into the regional economy.

The business forum within the framework of the Dialogue «Central Asia + Japan» resulted in the signing of documents on the implementation of joint projects designed to bring the multifaceted partnership to a new level.

ЖИТЬ ПО СРЕДСТВАМ: ТРАНСПОРТ В ФОКУСЕ НОВОГО ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА



<10

11>

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА ПРЕЗИДЕНТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН КАСЫМ-ЖОМАРТ ТОКАЕВ В НОВОМ ПОСЛАНИИ НАРОДУ КАЗАХСТАНА ОБОЗНАЧИЛ В КАЧЕСТВЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПРИОРИТЕТА. С УЧЕТОМ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ СТРАНЫ В ЦЕНТРЕ ЕВРАЗИИ НЕТ СОМНЕНИЙ В ОКУПАЕМОСТИ ВЛОЖЕНИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ.

Мы услышали развернутые тезисы о строительстве и ремонте железнодорожных, автомобильных магистралей, строительстве авиахабов, внутренней авиаинфраструктуры в ключевых туристических точках с приобретением воздушных судов малой авиации за счет средств Фонда развития промышленности. Будет усилен контроль над сроками и качеством реализации инфраструктурных проектов. К слову, сегодня до 85% инфраструктуры железных дорог строится с местным содержанием: выпускаются казахстанские рельсы, шпалы, щебень и другие необходимые материалы.

Касательно реформы железнодорожной отрасли глава государства отметил необходимость пересмотра существующей тарифной системы, о перекосах которой мы неоднократно писали в своих публикациях. Судя по контексту послания, она все-таки будет пересмотрена в пользу железной дороги.

Очевидно, что тарифные преобразования в правительстве видят в качестве ключевого источника улучшения дел в отрасли. В начале сентября премьер-министр Олжас Бектенов заявил, что поддержание и развитие транспортной инфраструктуры требует привлечения больших инвестиций. Одна из мер – пересмотр тарифов на услуги АО «НК «ҚТЖ». В этой связи фонду «Самрук-Казына» совместно с Министерством транспорта поручено разработать новую тарифную политику на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

Еще один повод провести реформу железнодорожной отрасли путем пересмотра тарифной системы – намечающийся на 2025 год выход нацкомпании на IPO. По мнению председателя правления АО «НК «ҚТЖ» Нурлана Сауранбаева, высказанном на форуме Astana Finance Days, повышение тарифов позволит снизить долг и повысить доходность от вложенных инвестиций на IPO.


Помимо гарантированного долгосрочного тарифа, вторым условием для привлечения инвесторов глава «ҚТЖ» видит в предоставлении нацкомпании эксклюзивных прав на транзитные перевозки. Это, пожалуй, один из самых острых вопросов в довольно длительном споре с частными перевозчиками, операторами, экспедиторами. Не всегда прозрачное разделение монопольных и коммерческих функций, а также особенности взаимодействия с дочерними компаниями внутри «ҚТЖ» порождает немало инсинуаций.

Но сторонники усиления доли частного рынка в отрасли не теряют надежды: Президент в своём обращении напомнил о подписанном в мае текущего года Указе «О мерах по либерализации экономики», положения которого подлежат неукоснительному исполнению. Так что поиск оптимальной модели функционирования отрасли с комфортным сосуществованием бизнеса и госсектора будет продолжен.

Больше не будут закрываться глаза и на элементы теневой экономики. В частности, сказано о необходимости завершить в сжатые сроки всю работу по приграничным таможенным постам, а также не допустить незаконный «переток» доходов от внешнеторговых операций в другие юрисдикции.

И здесь большие надежды возлагаются на цифровизацию и элементы искусственного интеллекта – эту сферу Касым-Жомарт Токаев также назвал приоритетной задачей правительства.

В 2025 году предстоит завершить проект прокладки волоконно-оптической линии связи через Каспийское море. Это крайне важно для нашей страны с точки зрения создания цифровой инфраструктуры, сопряженной с международными коридорами и трансграничными потоками данных. В целом, по мнению казахстанского лидера, нужно продолжить активное развитие телекоммуникационных сетей, дата-центров, внедрять мировые стандарты кибербезопасности, повышать компетенции наших специалистов.

Поэтому отдельное внимание в образовательных программах будет уделено подготовке специалистов по профессиям будущего. Но наряду с этим в центре внимания государства – люди труда, что имеет особое значение для транспортного комплекса. Поэтому мы приветствуем решение Президента об объявлении 2025 года Годом рабочих профессий. 

Генеральный директор КАО
(ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан»)
Сабит АМАНБАЕВ

ДЕЛО ПРОДОЛЖАЕТ ЖИТЬ:

памяти экс-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Алигужинова Серика Карабатыровича

20 августа состоялось торжественное собрание, под председательством Министра транспорта Республики Казахстан Марата Карабаева, посвященное 80-летию со дня рождения Экс-Министра транспорта, видного государственного и общественного деятеля Казахстана Серика Алигужинова. На мероприятии присутствовали коллеги и соратники Серика Карабатыровича. Они поделились воспоминаниями о его значительном вкладе в развитие транспортной отрасли страны и не только.

Свою трудовую деятельность Серик Карабатырович начал в 1967 году инженером автоколонны №2564 Павлодарского грузового автотреста. В разные годы работал главным механиком, главным инженером автоколонны, главным инженером Павлодарского грузового автоуправления, занимал должность председателя Павлодарского горисполкома, первого заместителя министра автомобильного транспорта Казахской ССР, первого заместителя председателя правления концерна «Казавтотранс», первого заместителя министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, представителя Республики Казахстан - квотного работника в Интеграционном Комитете ЕврАзЭС.

Созданный по личной инициативе Серика Алигужинова КАО (ОЮЛ «Союз автотранспортников РК») в настоящее время объединяет договорами сотрудничества 15 региональных ассоциаций автомобильного транспорта пассажирских перевозок представляя интересы 294 автопредприятий в центральных государственных и местных исполнительных органах.

Союз аккредитован на бессрочной основе в Министерстве транспорта РК и Национальной палате предпринимателей РК «Атамекен» с правом экспертизы нормативных правовых актов, затрагивающих интересы частного предпринимательства. Благодаря системной деятельности объединения, постоянно вносятся изменения в нормативно правовые акты, регулирующие деятельность бизнеса.

За время своего существования КАО стал известной в отрасли автомобильного транспорта общественной организацией, заслужив высокую репутацию среди специалистов.



Алигужинов Серик Карабатырович с момента создания ассоциации КАО в апреле 2010 года до августа 2021 года был бессменным Председателем Правления Союза автотранспортников Республики Казахстан. Его мечтой было процветание автотранспорта Казахстана и он делал всё возможное, вкладывая в деятельность организации всю свою душу.

С 2015 года КАО осуществляет функции НПП РК «АТАМЕКЕН» в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом по представительству, защите прав и законных интересов субъектов предпринимательства.

Кроме того, КАО осуществляет следующие задачи:

- внедрение саморегулирования деятельности предпринимателей на автобусных пассажирских перевозках;
- организация обеспечения субсидирования местными исполнительными органами убытков предпринимателей на социально значимых автобусных перевозках;
- осуществление обязательной экспертизы концепции проектов законов, проектов законодательных и иных нормативно правовых актов.

КАО провёл значительную работу по созданию предпосылок развития добросовестной конкуренции на внутренних перевозках грузов автомобильным транспортом. Когда в 2012 году были необоснованно пролоббированы изменения в законодательстве по отмене ограничений осевых нагрузок, КАО единственная из ассоциаций выступила против этих инициатив, которые привели к коррупционности норм, невозможному ущербу разрушенных автодорог и углублению кризиса на пиратском рынке большегрузных автотранспортных средств. В итоге долгой системной работы, в 2019 году удалось добиться отмены вредительской нормы и восстановления ограничения нагрузок на ось.

Активная деятельность НПО при тесном взаимодействии с центральным уполномоченным органом позволила достичь значительных успехов в сфере организации пассажирских автобусных перевозок на социально значимых маршрутах.

В рамках инициированной КАО и Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан программы «Комплекс мер по развитию городских автобусных перевозок в Республике Казахстан» №146-Р от 24.11.2020 г., проведена определённая планом работа по обеспечению субсидирования убытков предпринимателей на социально значимых маршрутах, интенсивному внедрению цифровых технологий (электронное билетирование оплаты проезда пассажиров).

В настоящее время в Казахстане на социально значимых автобусных перевозках занято 294 субъектов бизнеса, обслуживающих 954 маршрутов. Благодаря КАО в регионах начала устанавливаться, ранее отсутствовавшая институциональная память у местных исполнительных органов по субсидированию убытков бизнеса на социально-значимых автобусных маршрутах. В результате, возмещение убытков перевозчиков выросло с 17,8 млрд. тенге в 2018 году до 133 млрд. тенге в 2023 году.

Как следствие у сферы пассажирских автобусных перевозок на регулярных городских и

пригородных маршрутах появилась инвестиционная привлекательность, что позволило обновить парк. В частности, в период 2019-2023 гг. приобретено 3928 новых автобусов, что значительно улучшило безопасность движения и качество обслуживания пассажиров.

Благодаря своей репутации, КАО был привлечён в 2020 году Компанией «TÜV Rheinland International Service Solutions» для оказания услуг технического аудита оборудования на объектах ТОО «СарыаркаАвтоПром». Кроме того, НПО занимается проведением исследовательских работ, анализирующих различные аспекты отрасли, раскрывающих состояние сферы перевозок автомобильным транспортом и способствующих развитию предпринимательства при разработке и представлении рекомендаций государственным органам и бизнесу. В частности, по заказу Национальной палаты предпринимателей РК «Атамекен», Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics» в 2015-2023 гг. были выполнены 7 проектов, раскрывающие проблемы сферы перевозок автомобильным транспортом.

Каждое из выполненных КАО исследований имели конкретное прикладное значение и внесли значительный вклад в дело совершенствования нормативной базы, обновления парка и процесса организации пассажирских автобусных перевозок, которые для Казахстана имеют огромное значение в социально экономическом плане. Развитие организации перевозок в стране в свою очередь улучшило безопасность движения и качество обслуживания пассажиров автобусов, которыми в первую очередь являются социально уязвимые слои населения.

Таким образом, КАО оказала значительное влияние и содействие в деле улучшения организации работы общественного транспорта. В подтверждение вышеизложенному, в 2023 году по рассмотрению результатов деятельности за прошлые годы, КАО получила заслуженную оценку государством. Согласно решению Министерства информации и общественного развития Республики Казахстан от 1 ноября 2023 года, по итогам проведения конкурса на присуждение премий для неправительственных организаций, КАО стал номинантом по направлению «Защита прав, законных интересов организаций».

Эта награда КАО, полученная за обеспечение деятельности по защите прав и законных интересов предпринимательства на социально-значимых пассажирских перевозках на городских и пригородных автобусных маршрутах, ярко свидетельствует об эффективности работы ассоциации, созданной Сериком Алигужиновым, и верном курсе на благо экономики Казахстана. 🏆

Что принесут волны Транскаспийской активности?

Для обеспечения безопасного и бесперебойного экспорта отечественной продукции и привлечения транзитных грузов на территорию Казахстана, государством принимаются активные меры по развитию альтернативных маршрутов коммуникаций и доставки грузов. При этом, одним из стратегических направлений развития транзитно-транспортного потенциала страны является Транскаспийский международный транспортный маршрут. Однако, позволит ли транспортный коридор удовлетворить амбиции страны в условиях продолжающейся достаточно обостренной геополитической ситуации в регионе, а также на фоне роста спроса на перевозки грузов между Востоком и Западом?

С началом российско-украинского военного конфликта и последовавших за ним санкций против России, заметно сузился традиционный коридор возможностей между Востоком и Западом, а региональная логистика сфокусировалась на транспортном маршруте через Каспийское море, существенно повысив роль Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). В новых условиях транспортный коридор столкнулся с избытком спроса на фоне ограниченного предложения.

Инфраструктурный вектор Транскаспия

Страны, вдоль которого проходит маршрут ТМТМ, приступили к наращиванию собственных мощностей транспортной инфраструктуры, пополнению морского флота, объединению

” Готовность крупных гигантов рынка, в том числе и китайских, инвестировать в инфраструктуру транспортного коридора ТМТМ гарантирует обеспечение его грузопотоком

капиталов и компетенций в сфере логистики и перевозок. В частности, в конце 2022 года была подписана Дорожная карта по синхронному устранению, так называемых «узких мест» вдоль маршрута по территориям Казахстана, Азербайджана и Турции на 2022-2027 годы, а для увеличения объемов перевозок грузов железнодорожными администрациями Казахстана, Азербайджана и Грузии создано совместное предприятие «Middle Corridor Multimodal» Ltd. Сформирован единый подход по развитию инфраструктуры со стороны всех участников маршрута, запланирован ряд проектов по улучшению транспортной инфраструктуры казахстанского, азербайджанского и грузинского участков маршрута.

Казахстаном, для развития перевозок по ТМТМ через морские порты Актау и Курык, запланировано создание контейнерного хаба в порту Актау, проведение дноуглубительных работ, строительство дополнительных причалов в обоих морских гаванях, восстановление нефтеналивной инфраструктуры, а также обновление и дооснащение перегрузочного парка в порту Актау. Кроме того, в морском порту Курык планируется строительство зернового терминала. Реализация данных мер позволит увеличить пропускную способность казахстанских морских гаваней до 27,3 млн. тонн в год и соответственно нарастить грузопоток по коридору ТМТМ. Ожидается также, что на Каспии до 2030 года начнут функционировать десять нефтеналивных барж, восемь паромов, шесть танкеров и контейнеровозов.

К слову, для инвестирования в строительство контейнерного хаба в морском порту Актау привлечена китайская компания, управляющая одним из крупнейших портов в Поднебесной – ООО «ГК Порт Ляньюньган», с которым подписано соответствующее соглашение. Также совместно с сингапурской компанией PSA Eagle Pte. Ltd, на базе Международного финансового центра «Астана» создано совместное предприятие «КРМС Ltd». для привлечения дополнительных объемов грузов на ТМТМ и развития цифрового транспортного коридора, который позволит оптимизировать



” Совокупный объем торговли из Азербайджана, Грузии и Казахстана а 2030 году вырастет на 37%, в основном за счет экспорта из Казахстана

процессы перевозки грузов, повысить конкурентное преимущество маршрутов, рационализировать взаимодействие и интегрировать партнеров на всем пути перемещения грузопотока, а также интеллектуализировать управление цепочкой поставок.

Среди крупнейших инфраструктурных проектов страны стоит отметить и реализацию проектов в отрасли железнодорожного транспорта, как одного из стержневых в системе интермодальной логистики Казахстана, на долю которого приходится 65% грузооборота – железнодорожной линии Достык-Мойынты, Бахты-Аягоз, Дарбаза-Мактаарал и обводной линии вокруг г.Алматы.

Планомерно ведется работа по развитию иностранного присутствия отечественных компаний на мировых рынках в ключевых точках зарождения и поглощения грузопотоков. Создание подобных собственных или совместных транспортно-логистических предприятий вдоль маршрута ТМТМ позволит улучшить организацию перевозок в международном сообщении для выстраивания эффективных логистических цепочек.

Готовность таких крупных гигантов рынка, в том числе и китайских, инвестировать в инфраструктуру транспортного коридора ТМТМ гарантирует обеспечение его грузопотоком и является своего рода индикатором, подтверждающим их готовность принять участие в развитии маршрута.

В целом, несмотря на предпринимаемые меры, а также на логистическую сложность маршрута, связанную со сменой видов транспорта при транспортировке грузов через Каспий, по мнению экспертов, необходимо дальнейшее расширение транспортных возможностей стран-участниц маршрута, облегчение тарифной политики и привлечение грузов, а также усиление синхронизации предпринимаемых мер и сотрудничества вдоль всего коридора.

Нужна координация и сотрудничество

О перспективах ТМТМ говорит не только возросший интерес со стороны зарубежных государств, но и увеличивающееся внимание со стороны международных финансовых институтов в последнее время. Так, Европейский банк реконструкции и развития и Агентство США по международному развитию в мае текущего года подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию ТМТМ для дальнейшего расширения сообщения между Азией и Европой через Южный Кавказ. По оценкам банка, при реализации инвестиционных проектов и обеспечении бесперебойной связи по ТМТМ объем контейнерных перевозок по маршруту к 2040 году может достигнуть 470 тыс. ДФЭ в год, а с учетом стран Центральной Азии — свыше 800 тыс. ДФЭ. К слову, только в первом квартале текущего года по маршруту запущено более 70 контейнерных поездов в направлении Восток-Запад.

Согласно опубликованному в конце ноября прошлого года Всемирным банком докладу «Средний торгово-транспортный коридор. Необходимые стратегические решения и инвестиции, чтобы к 2030 году в три раза увеличить объем грузоперевозок и вдвое сократить время в пути», конкурентоспособность этого мультимодального железнодорожно-морского коридора возрастает. При этом его потенциал позволяет увеличить объемы торговли втрое и вдвое сократить время в пути по маршруту к 2030 году. При этом основополагающим принципом дальнейшего развития маршрута эксперты банка выделили сильную координацию и сотрудничество.

По мнению авторов доклада, к 2030 году ожидается общее увеличение товарооборота между Китаем и Европой примерно на 30%. При этом дисбаланс торговли сохранится. В частности, на грузопотоки в западном направлении будет приходиться 62% от общего объема торговли. Совокупный же объем торговли из Азербайджана, Грузии и Казахстана вырастет на 37%, в основном за счет экспорта из Казахстана, а торговля между

” При грамотном сочетании инвестиций и мер совершенствования операционной деятельности ТМТМ возможно внести определенный вклад в экономическую и политическую устойчивость трансконтинентальной торговли

” При реализации инвестиционных проектов и обеспечении бесперебойной связи по ТМТМ объем контейнерных перевозок по маршруту к 2040 году может достигнуть 470 тыс. ДФЭ в год

этимися тремя странами и Европой – на 28%. В целом, в случае повышения операционной эффективности ТМТМ к 2030 году объем перевозок по маршруту через Каспийское море по сравнению с 2021 годом увеличится в три раза и составит 11 млн тонн.

Среди существующих проблем на маршруте аналитики банка выделяют высокие и нестабильные текущие затраты на перевозку грузов, их длительность по сравнению с северным маршрутом через Россию практически в два раза. Также подчеркиваются задержки, в частности на морских переходах, нехватка морских судов, непредсказуемость сроков при железнодорожных перевозках, отсутствие систем отслеживания, проблемы с перевалкой и доставкой на «последней миле», низкое качество подвижного состава и логистических центров.

Согласно прогнозу Всемирного банка, при грамотном сочетании инвестиций и мер совершенствования операционной деятельности ТМТМ возможно внести определенный вклад в экономическую и политическую устойчивость трансконтинентальной торговли, развить потенциал Центральной Азии и Южного Кавказа, обеспечить надежный маршрут в Китай, Европу и другие регионы мира за счет доступа к морским портам.

С акцентом на стратегию развития

Сложившаяся в регионе геополитическая ситуация и санкционное противостояние привели к разрыву традиционных транспортно-логистических цепочек между Европой и Азией. Это стимулировало страны региона к поиску и проработке альтернативных маршрутов коммуникации и доставки грузов, а также диверсификации собственных поставок. В этих условиях ТМТМ стал рассматриваться, как стратегическое направление для развития транзитно-транспортного потенциала всего региона.

Однако сложившиеся геополитические процессы повлиявшие на транспортные, в том числе и транзитные, маршруты, получившие достаточно масштабные объемы грузопотоков, временны. Рано или поздно ситуация стабилизируется. И текущий момент создал лишь временный лаг, в течение

которого участникам маршрута нужно нарабатывать лояльность клиентов и выстроить систему взаимоотношений, привлекательную для всех ее сторон. Ведь не стоит забывать и о конкуренции между странами региона за транзит грузов. Так, государства Центральной и Западной Азии при содействии Китая уже формируют свои сухопутные маршруты, значительно активизировав работу в этом направлении. И, поскольку наземные транспортные коридоры по своим качественным и стоимостным параметрам, пропускной способности могут превзойти маршрут ТМТМ, отличающийся своей сложностью, прагматичность неизбежно заставит грузоотправителей сделать выбор между ними и ТМТМ.

В целом же, согласно данным Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут и транзитные маршруты», объем перевозок грузов по коридору в 2023 году составил более 2,7 млн. тонн, что на 86% больше по сравнению с показателями 2022 года. По итогам первого полугодия текущего года, по маршруту проследовало свыше 1,6 млн. тонн.

Таким образом, у Казахстана, позиционирующего себя транспортно-логистическим хабом центральноазиатского и прикаспийского регионов, появился уникальный шанс не только для привлечения новых транзитных грузопотоков через свою территорию, но и для качественной перезагрузки отношений со странами-участницами маршрута не только на уровне государственных органов, но и бизнеса.

Вопрос формирования международных транспортных коридоров с привлечением государств, участников рынка требует значительных ресурсов и сил. В отношении Транскаспийского международного транспортного маршрута можно констатировать большую проделанную работу странами-участницами маршрута и ее результаты. Привлечение таких мировых гигантов транспортного бизнеса, как Abu Dhabi Ports, PSA International Pte Ltd, Порт Ляньюньган, а также крупных международных финансовых институтов, подтвердивших не только жизнеспособность ТМТМ, но и его критическую важность для экономики стран вдоль всего маршрута, а также заявивших о готовности оказать поддержку в предоставлении технической помощи и инвестициях, говорит о положительных перспективах дальнейшего развития транспортного коридора. 

Даурен МОЛДАХМЕТОВ

ТРАНЗИТ ВЫРОС В 10 РАЗ

Транзит из КНР за первое полугодие 2024 года по маршруту ТМТМ увеличился в 10 раз и составил 10 тыс. ДФЭ. Рост стал возможным благодаря открытию казахстанско-китайского терминала в г. Сиань (109 контейнерных поездов отправлено из КНР по ТМТМ).

Новый казахстанско-китайский терминал в Сиане (КНР) со дня своего запуска показывает значительные результаты. Напомним, в феврале текущего года Президент Касым-Жомарт Токаев в формате телемоста принял участие в церемонии его открытия. Отметив важность создания центра для отрасли и в целом для казахстанско-китайских отношений, Глава государства дал старт работе объекта.

Данному событию предшествовала договоренность лидеров Казахстана и Китая о строительстве в сухом порту Сианя логистического центра, который соединит китайский город Шэньси с Казахстаном, Центральной Азией и далее с Европой.

В целом, железнодорожные грузоперевозки между Казахстаном и Китаем демонстрируют ежегодный рост. За 5 месяцев текущего года перевозки по китайскому направлению увеличились на 12,4% достигнув 12,8 млн тонн. В том числе экспорт казахстанских грузов в направлении КНР вырос на 1 млн тонн, до 5,7 млн тонн.

И совместный проект - Казахстанско-китайский терминал в сухом порту г. Сиань, который консолидирует до 40% всех контейнерных поездов, идущих в направлении Казахстана, играет огромную роль в наращивании объемов грузов.

При этом, терминал возведен за довольно короткий срок: в мае 2023 года состоялась запуск строительства, в декабре того же года начата тестовая эксплуатация, а в феврале 2024 года – его официальный старт.

Логистический центр Казахстана в Сиане – это очередной результат плодотворного сотрудничества и взаимодействия между Казахстаном и Китаем, направленного на дальнейшее выстраивание логистических связей между двумя странами.

Алуа ТЛЕУБАЙ



TRANSIT HAS INCREASED TEN TIMES

In the first half of 2024, transit from China along the Trans-Caspian International Transport Route increased tenfold, reaching 10,000 TEUs. This growth was made possible by the opening of the Kazakhstan-China terminal in Xi'an, which facilitated the dispatch of 109 container trains from China via the Trans-Caspian International Transport Route.

The new Kazakhstan-China terminal in Xi'an (PRC) has shown significant results since its launch. It is worth noting that in February of this year, President Kassym-Jomart Tokayev participated in its opening ceremony via teleconference. Emphasizing the importance of creating this hub for the industry and for Kazakhstan-China relations as a whole, the Head of State initiated the operation of the facility.

This event was preceded by an agreement between the leaders of Kazakhstan and

Транзит из КНР за первое полугодие 2024 года по маршруту ТМТМ увеличился в 10 раз и составил 10 тыс. ДФЭ

China to construct a logistics center in the dry port of Xi'an, connecting the Chinese city of Shaanxi with Kazakhstan, Central Asia, and further with Europe.

Overall, rail freight transportation between Kazakhstan and China has been demonstrating high annual growth. In the first five months of this year, transportation in the Chinese direction increased by 12.4%, reaching 12.8 million tons. This includes an increase in Kazakhstani exports to China by 1 million tons, reaching 5.7 million tons.

The joint project, the Kazakhstan-China terminal in the dry port of Xi'an, which consolidates up to 40% of all container trains heading towards Kazakhstan, plays a significant role in increasing cargo volumes.

Moreover, the terminal was constructed in a relatively short period: the construction began in May 2023, test operations started in December of the same year, and the official launch took place in February 2024.

Kazakhstan's logistics center in Xi'an is yet another result of the fruitful cooperation and interaction between Kazakhstan and China, aimed at further developing logistic connections between the two countries.

交通流量增加了 10 倍

2024 年上半年，中国跨里海国际运输线通道过境量增加了 10 倍，共计标准箱一百万件。这一增长率主要是因为位于西安市哈萨克-中国码头的启用（109 列集装箱列车从中国沿跨里海国际运输线发出）。

位于中国西安的哈萨克斯坦-中国新码头自启用以来已取得显著成果。回顾今年2月份，卡瑟姆若马尔特·托卡耶夫总统以电话会议的形式参加了开幕式。国家元首指出了该中心对哈萨克斯坦工业和整个哈中关系的重要性，并启动了该设施的工作。

在此之前，哈萨克斯坦和中国领导人就在西安陆港建设物流中心达成了协议，该物流中心将把中国的陕西与哈萨克斯坦、中亚以及欧洲连接起来。

总体而言，哈萨克斯坦与中国之间的铁路货运量每年都在增长。今年前五个月，中国铁路运输量增长了 12.4%，达到 1280 万吨。其中，哈萨克斯坦出口到中国的货物增加了 100 万吨，达到 570 万吨。

哈萨克斯坦与中国在西安陆港的合作项目-西安码头，将 40%的集装箱列车集中到哈萨克斯坦，为增加货运量发挥了重要作用。

与此同时，航站楼的建设时间也相当短：2023 年 5 月开工，同年 12 月开始试运行，2024 年 2 月正式投入使用。

哈萨克斯坦西安物流中心是哈萨克斯坦共和国与中国之间富有成效的合作与互动的又一成果，旨在进一步建立两国之间的物流联系。

Генеральный директор
ОЮЛ Ассоциация «Научно-исследовательских и проектных организаций»
Гульнара БЕКМАГАМБЕТОВА

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ – КЛЮЧЕВОЕ ЗВЕНО СИСТЕМЫ ЛОГИСТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ КАЗАХСТАНА



Железнодорожные станции и узлы – это одни из наиболее сложных в конструктивном и технологическом отношении элементов железнодорожного комплекса. Соответственно, на протяжении десятилетий усилия многих исследователей были сосредоточены на изучении технических, технологических и организационных аспектов их работы. В последние годы, под влиянием развития техники и технологий, изменения системы социально-экономических отношений, формируются новые направления исследований.

Появление новых собственников промышленных предприятий, транспортной инфраструктуры и подвижного состава существенно повлияло не только на сами проектные решения, связанные с переустройством и развитием станций и примыкающей инфраструктуры, но и на экономические и правовые отношения в сфере развития железнодорожных узлов, организации перевозки сырья и промышленных грузов.

Расширился состав участников перевозочного процесса (УПП), были перераспределены роли и ответственность, связанные не только с выполнением перевозки, но и с обеспечением безопасности технологических процессов, сохранностью инфраструктуры и подвижного состава и т.п., активнее внедряются современные логистические технологии.

В действующих нормативных правовых и нормативно-

технических документах Республики Казахстан на текущий момент времени формализован ряд связанных с объектом изучения терминов, даны соответствующие определения. Однако можно отметить некоторые противоречия. Например, Закон о железнодорожном транспорте рассматривает станции как пункты, разделяющие магистральные пути на участки, а станционные пути включает в состав магистральной

железнодорожной сети (МЖС), т.е. инфраструктуру общего пользования, при этом упущено из виду существование промышленных станций. Не дано нормативными документами определение промышленного транспортного узла.

Применение единого формализованного подхода к железнодорожным промышленным узлам представляется крайне важным, прежде всего, с позиции необходимости обеспечения их эффективного кооперированного создания, эксплуатации и развития, с учетом специфических требований, вызываемых технологическими процессами производства и перевозок, реализацией прав владения и пользования МЖС. Например, формализация понятия «промышленный узел» позволила разработать государственный норматив, РДС РК 1.02-02-2009 «Положение о порядке формирования, проектирования, планирования и финансирования строительства группы предприятий с общими объектами (промышленного узла)», который упорядочивает отношения между государственными органами, физическими и юридическими лицами в процессе создания узлов.

Как известно, проекты по развитию транспортной инфраструктуры отличаются значительной капиталоемкостью и долгими сроками окупаемости, что само по себе тормозит привлечение в них частного капитала. Необходимость одновременного наращивания мощностей магистральной сети и развития уже существующей инфраструктуры прочих негосударственных юридических и физических лиц, в условиях отсутствия четкого закрепленного

Проекты по развитию транспортной инфраструктуры отличаются значительной капиталоемкостью и долгими сроками окупаемости

порядка формирования инвестиционного замысла, планирования, проектирования и финансирования проектов, еще более усложняет ситуацию.

Безусловно, простая формализация понятия и порядка взаимодействия в рамках действующей системы не способны решить все вопросы. Наиболее распространенная сегодня ситуация – с инициативой развития узлов выступает частный бизнес, при этом станции примыкания имеют определенные ограничения, а Национальный оператор не готов в данный момент времени к инвестициям в соответствующее их развитие. Как следствие, имеет место нарушение баланса интересов обеих сторон, возникновение различных точек зрения на обязанности и права оператора МЖС, владельцев инфраструктуры необщего пользования. Отсутствуют и корректные механизмы получения технических условий на примыкание подъездных путей, передачи построенных за счет частных средств объектов в состав МЖС и последующего их принятия на баланс оператора. Крайне ограничены модели государственно-частного партнерства, доступные для реализации в отношении железнодорожной инфраструктуры, что существенно снижает заинтересованность бизнеса.

Однако, полагаем, что более корректно установленное определение объекта внимания – железнодорожного промышленного узла, является важным условием развития инфраструктуры железнодорожного транспорта на принципах партнерства и четкого обозначения роли каждого из участников системы.

Под железнодорожным промышленным узлом предлагается понимать региональный комплекс, включающий одну или несколько станций примыкания МЖС Национального оператора инфраструктуры, связанных соединительными линиями (путями) с системой подъездных и внутривзводских путей, терминалов, станций и отдельных пунктов промышленных предприятий, работающий по единому технологическому процессу, включая выполнение всех начально-конечных операций по организации перевозок грузов силами и средствами ведущего предприятия, или частного перевозчика, обслуживающего данную инфраструктуру своими локомотивами и вагонами на договорной основе. В железнодорожный промышленный транспортный узел помимо железнодорожных путей могут

Крайне ограничены модели государственно-частного партнерства, доступные для реализации в отношении железнодорожной инфраструктуры, что существенно снижает заинтересованность бизнеса

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Управление процессами

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЦЕССЫ

Ж.д. инфраструктура
общего пользования

- Железнодорожная станция примыкания
- Магистральные и станционные пути станции примыкания
- Связанные с ними:
 - устройства электроснабжения, теплоснабжения, водоснабжения;
 - сети связи;
 - системы сигнализации, централизации и блокировки;
 - информационные комплексы и системы управления движением
- иные, обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование

Ж.д. инфраструктура
необщего пользования

- Железнодорожные подъездные пути, соединительные пути
- Железнодорожные промышленные станции, посты, раздельные пункты, разъезды
- Связанные с ними:
 - устройства электроснабжения, теплоснабжения, водоснабжения;
 - сети связи;
 - системы сигнализации, централизации и блокировки;
 - информационные комплексы и системы управления движением;
 - грузовые пункты
- иные, обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, включая предназначенные для ремонта и сервисного обслуживания объектов ж.д. транспорта

ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЦЕССЫ

Инфраструктура других видов транспорта общего и необщего пользования

МЖС

<22

входить автомобильные дороги, автомобильный, гидравлический, трубопроводный и прочий транспорт, а также припортовые станции и др. В железнодорожный промышленный транспортный узел также включены устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и системы управления движением на инфраструктуре железнодорожного транспорта необщего пользования, и иные, обеспечивающие функционирование этого комплекса, здания, строения,

сооружения, устройства и оборудование, включая предназначенные для ремонта и сервисного обслуживания объектов железнодорожного транспорта.

Формализация понятия позволяет создать модель, где каждый объект идентифицируется, относится к определенному классу, обладает своими свойствами, имеет внутреннее состояние и взаимодействует с другими объектами. Объекты могут быть, например, классифицированы по форме собственности, по назначению, размерам и характеру движения и т.п.

На владельцев инфраструктуры общего и необщего пользования накладывается ряд обязательств по осуществлению минимально необходимых затрат, связанных с поддержанием инфраструктуры и обеспечением соответствующих требований (безопасность, экология, социальная среда). Однако, такие обязательства неравнозначны, что накладывает ряд ограничений на развитие транспортных узлов.

Стоит отметить, что технические регламенты ЕАЭС в области безопасности железнодорожного транспорта

Вопрос подтверждения соответствия промышленного транспорта требованиям безопасности требует специального серьезного исследования

не распространяются на инфраструктуру технологического железнодорожного транспорта и функционирующий на ней подвижной состав. Вопрос подтверждения соответствия промышленного транспорта требованиям безопасности требует специального серьезного исследования, что подтверждается тревожными показателями нарушений безопасности движения на путях необщего пользования.

В настоящее время предложены различные модели функционирования системы «инфраструктура общего пользования – инфраструктура необщего пользования», однако,

внимание исследователей преимущественно сосредоточено на поиске решения отдельных проблем. При этом не принимаются во внимание все аспекты гражданско-правовой ответственности владельцев инфраструктуры, перевозчиков, других УПП, весь потенциал внедрения современных логистических технологий, а также, зачастую, упускается из виду то, что проблемы технологического взаимодействия в узлах – это лишь часть более общих проблем, как промышленной логистики, так и железнодорожной отрасли, её государственного управления, в том числе проблемы оборота вагонов, эффективности их использования, а главное – необходимости обеспечения качественного транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев.

Эффективность работы железнодорожного транспорта, полное, комплексное использование его потенциала зависят от оптимально организованной структуры

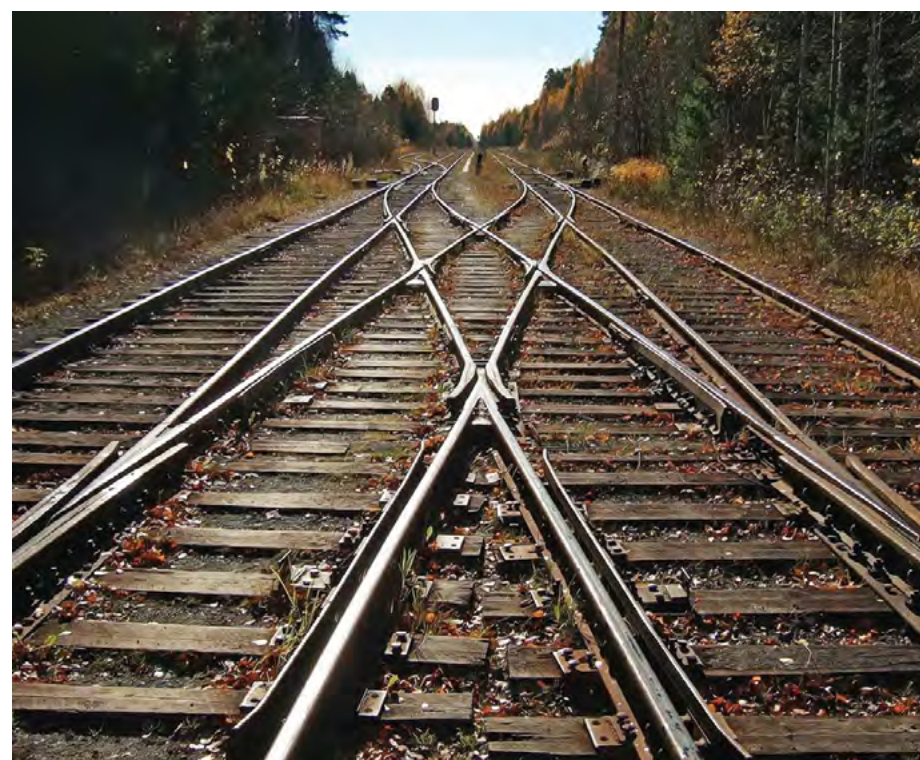
управления, от грамотного государственного регулирования в сфере тарифной политики, уровня социальной нагрузки, правильной мотивации УПП.

На операционном уровне достичь положительных результатов в организации работы можно путем эффективной горизонтальной интеграции всех УПП и постоянной оптимизации логистической цепочки «подача – погрузка – организация и перевозка – выгрузка».

В качестве конкретных инструментов реализации модели горизонтальной интеграции могут выступать: создание интеграционных логистических команд, подготовка и принятие меморандумов конструктивного взаимодействия всех участников перевозочного процесса, которые впоследствии при необходимости могут трансформироваться в многосторонние договоры, согласованное, ритмичное планирование объемов перевозок, получение оперативной информации о месте нахождения вагонов/контейнеров и их простоях под грузовыми операциями, скоординированное диспетчерское управление перевозками в формате 24/7, объективный учет причин невыполнения суточных

Зачастую, упускается из виду то, что проблемы технологического взаимодействия в узлах – это лишь часть более общих проблем, как промышленной логистики, так и железнодорожной отрасли

>23



В качестве конкретных инструментов реализации модели горизонтальной интеграции могут выступать: создание интеграционных логистических команд, подготовка и принятие меморандумов конструктивного взаимодействия всех участников перевозочного процесса

планов, зафиксированных в ГУ-1, и их анализ, оперативная и согласованная корректировка графика суточной подачи вагонов под погрузку в случае сбоев его выполнения, регулярные конференц-звонки и координационные совещания, сбор и анализ статистических данных, разработка комплексных планов совместных действий по совершенствованию процессов планирования и организации перевозок, включающих разделы о применении современных логистических технологий, развитии цифровизации, компьютеризации, IT-технологий, совершенствовании договоров и регламентов работы, обучение персонала, системы стимулирования кадров и другие вопросы.

Логичным направлением совместной работы может стать разработка программ точечного синхронизированного развития транспортных узлов, включающих транспортную инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания. Расчеты показывают, что срок окупаемости небольших


точечных инвестиций в развитие внутривозводской транспортной инфраструктуры (например, за счет снижения платы за сверхнормативные простои вагонов) находится в пределах 5 лет, тогда как срок окупаемости приобретения новых железнодорожных вагонов составляет – порядка 10 лет. Отсюда понятны стратегические ориентиры для грузовладельцев и операторов – перед принятием решения о приобретении подвижного состава необходимо проанализировать имеющиеся резервы повышения эффективности использования существующего вагонного парка за счет снижения его простоев и улучшения оборачиваемости. Задачей государства и Национальной железнодорожной компании должно стать создание условий для конструктивного диалога и формирования оптимальных инвестиционных программ, совместное с УПП решение возникающих проблем.

Безусловно, резервы имеются и в сфере государственного регулирования деятельности грузового железнодорожного транспорта. Прежде всего они должны быть использованы для дальнейшей гармонизации нормативной правовой базы в части более

Достичь положительных результатов в организации работы можно путем эффективной горизонтальной интеграции всех УПП и постоянной оптимизации логистической цепочки

четкого распределения ответственности между участниками перевозочного процесса, повышения их заинтересованности в рациональном использовании мощности сети, росте производительности труда, улучшении оборачиваемости вагонов. Требуется принятие новых правил разработки ЕТП, отвечающих требованиям современных отношений, с учетом сегодняшних условий деятельности всех УПП, современных технологических норм, передовых практик.

Логичным направлением совместной работы может стать разработка программ точечного синхронизированного развития транспортных узлов

Для решения этих и иных вопросов (разработки и внедрения на промышленном транспорте новых типов подвижного состава и др. средств труда, современных технологий взаимодействия участников перевозочного процесса, цифровизации и автоматизации различных технологических процессов и др.) необходимо шире привлекать отечественные научно-исследовательские институты и опытно-конструкторские бюро. 

Статья подготовлена по итогам исследований СТК «Kazlogistics»



9-11 ОКТЯБРЯ 2024

АСТАНА, КАЗАХСТАН

КАЗАХСТАНСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

- VII Международный транспортно-логистический бизнес-форум «New Silk Way»
- XXVII Казахстанская международная выставка «Транспорт и Логистика» – TransLogistica Kazakhstan
- B2G и B2B встречи
- Подписание меморандумов

TransLogistica
KAZAKHSTAN

выставка
TransLogistica Kazakhstan



Контакты:

+7 727 258 34 47

gulzana.abdusharipova@iteca.events

Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре
Евразийской Экономической Комиссии
Арзыбек КОЖОШЕВ

Евразийские транспортные коридоры: НОВЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЯ



В современных условиях активное международное сотрудничество в сфере транспорта является важным элементом обеспечения реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала Евразийского Экономического Союза.

Сегодня интеграционные процессы в Евразийском экономическом союзе приобретают особую актуальность, усиливается роль и ценность общего рынка транспортных услуг, совместных проектов в контексте согласованного и скоординированного инфраструктурного развития, позволяющих объединить усилия и выдержать конкуренцию в вопросах продвижения транзита и логистики.

Транспорт и инфраструктура, с учетом их мультипликативного эффекта на другие отрасли экономики, становится ключевым в продвижении интеграционной повестки, направленной на повышение устойчивости экономик государств-членов ЕАЭС. Для этого жизненно необходимо иметь развитую сеть транспортной, логистической и таможенной инфраструктуры, восприимчивую к интеллектуальным технологиям.

ЕАЭС обладает выгодным геостратегическим расположением и значительным транзитным потенциалом, развитой сетью сухопутных коммуникаций. По территории государств-членов Союза проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, обеспечивающих грузопоток в сообщениях Восток - Запад и Север - Юг.

Евразийский экономический союз – относительно молодое интеграционное объединение, которое в 2024 году отмечает 10-летие со дня образования. Это небольшой срок по меркам истории, но в то же время в интеграционном измерении уже позволивший достичь значительных результатов. Так, за прошедшие 10 лет общий объем грузооборота в ЕАЭС увеличился на 9%.

С 1 января 2015 года отменена разрешительная система при осуществлении международных автоперевозок между государствами Союза, а также транзитом по их территориям, транспортный (автомобильный) контроль перенесен на внешнюю границу ЕАЭС и установлены единые подходы и требования по его проведению. Это упростило работу бизнеса, сократило процедуры и время перемещения грузов.

Утверждена Программа либерализации каботажных автоперевозок грузов. Её реализация позволит сократить расходы потребителей на транспортные услуги, снизит

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ ПРИОБРЕТАЮТ ОСОБУЮ АКТУАЛЬНОСТЬ, УСИЛИВАЕТСЯ РОЛЬ И ЦЕННОСТЬ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ



ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА, С УЧЕТОМ ИХ МУЛЬТИПЛИКАТИВНОГО ЭФФЕКТА НА ДРУГИЕ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ, СТАНОВИТСЯ КЛЮЧЕВЫМ В ПРОДВИЖЕНИИ ИНТЕГРАЦИОННОЙ ПОВЕСТКИ

долю и протяженность порожних пробегов, создаст конкурентные условия на рынке автотранспортных услуг ЕАЭС.

Активно продвигается работа в части железнодорожного транспорта, где определена тарифная политика при перевозках грузов железнодорожным транспортом в рамках ЕАЭС. При этом, унифицированы тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов по видам сообщений: экспортный, импортный и внутригосударственный, закреплен порядок проведения скоординированной и согласованной транспортной политики, определены условия применения унифицированных железнодорожных тарифов при транзитных перевозках внутри ЕАЭС, а также при перевозках грузов в третьи страны с использованием морских портов государств-членов ЕАЭС.

Приняты нормативные правовые акты по установлению предельных уровней тарифов на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом по национальной территории государств Союза. Определены порядок и условия доступа перевозчиков государств Союза на приграничные участки сопредельной инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Повышается значимость внутреннего водного транспорта, в сфере которой подписано Соглашение о судоходстве и приняты законодательные акты о доступе грузовладельцев к инфраструктуре морских портов. Это позволит упростить механизм доступа на внутренние водные пути государств-членов. Доступ судов под флагом государств-членов к плаванью будет осуществляться на основании заявления, подаваемого не позднее, чем за 10 дней до входа судна на внутренние водные пути.

Более того, в ближайшие годы в ЕАЭС планируется снять ограничения при перевозках всеми видами транспорта, сформировать

единое транспортное пространство и создать общий рынок транспортных услуг. Для этого Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) совместно с государствами – членами проводится работа по формированию права Союза в целях развития принятых основополагающих документов в сфере транспорта.

До конца 2024 года ожидается подписание Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств, при движении по автодорогам государств ЕАЭС, включенным в евразийские транспортные коридоры.

Для ускорения транспортной логистики и деятельности Комиссией подготовлено важное для транспорта Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок.

На ежегодной основе ведется работа по подготовке доклада о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях Восток - Запад и Север - Юг, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – Один путь». Таким образом, проведена планомерная работа, охватывающая все аспекты функционирования евразийских транспортных коридоров.

Немаловажно, что в ЕАЭС принят не только перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, но и комплексный план по их развитию. С этой целью, а также с целью развития транзитного потенциала в рамках Союза и транспортной инфраструктуры, входящей в международные транспортные коридоры в направлениях Восток – Запад и Север – Юг, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – Один путь» принят перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов ЕАЭС.

АКТИВНОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ЯВЛЯЕТСЯ ВАЖНЫМ ЭЛЕМЕНТОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНОГО И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СОЮЗА

Принятые органами Союза акты в транспортной сфере свидетельствуют о понимании государствами-членами роли транспортной инфраструктуры, как ключевого фактора устойчивого развития и залога конкурентоспособности стран ЕАЭС.

Помимо совершенствования права Союза в транспортной сфере, по инициативе ЕЭК реализуется ряд интеграционных проектов, направленных на повышение эффективности транспортной деятельности ЕАЭС. В условиях глобального развития цифровых технологий продвигается ряд цифровых проектов. К примеру, проекты «Создание информационно – коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» и «Цифровизация грузовых железнодорожных перевозок». Их реализация направлена на повышение полноты и качества информационного обмена между железнодорожными перевозчиками, переход

на безбумажные технологии в отношении перевозочных и товаросопроводительных документов для перемещения грузов внутри Союза, переход на юридически значимый электронный документооборот при оформлении международных перевозок, а также выстраивание электронного взаимодействия участников ВЭД с контролирующими органами государств-членов, включая сферы ветеринарного и фитосанитарного контроля.

Кроме того, реализуется проект «Евразийский агроэкспресс», который нацелен на увеличение объемов взаимных поставок и экспорта сельскохозяйственной продукции и продовольствия, а также его диверсификацию.

Также, успешным является проект Евразийского железнодорожного альянса - ОТЛК ЕРА. Сегодня компания является ключевым оператором железнодорожных транзитных контейнерных сервисов в сообщении Китай/Юго-Восточная Азия – ЕС и в обратном направлении. Объем контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на ее транзитных сервисах в 2023 году составил 674 тыс. ДФЭ.

ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН УВЕЛИЧИТСЯ С 26,7 МЛН ДО 34 МЛН ТОНН И С 1,1 МЛН ДО 1,8 МЛН ДФЭ К 2029 ГОДУ

Приоритетные интеграционные инфраструктурные проекты в сфере транспорта ЕАЭС



• Инвестиционная программа дорожного коридора «Север-Юг» четвертая очередь



• Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации
• Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) - Гомель - Кобрин



• Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32 относящихся к международному транспортному маршруту «Европа - Западный Китай»
• Развитие восточного международного транспортного коридора «Север - Юг» с модернизацией существующей железнодорожной инфраструктуры на участках «Орск - Кандыагаш - Макат - Бейнеу - Болашақ», «Илецк-1 - Актобе», «Челябинск - Тобол - Никельтау», «Ақсарайская - Макат», «Шалкар - Бейнеу - Мангыстау»



• Развитие коридора «Россия - страны Центральной Азии»
• Строительство железнодорожной линии «Дарбаза - Мактаарал»
• Строительство вторых железнодорожных путей на участке «Казалы - Арысь»



• Электрификация железнодорожного участка «Луговая - Балыкчи»
• Проект железной дороги «Балыкчи - Кочкор - Кара-Кече - Макмал - Джалал-Абад»
• Проект автомобильной дороги «Реконструкция северо-объездной дороги города Бишкек»



• Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа - Западный Китай»
• Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»

Перечень проектов одобрен Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26.08.2022 № 19

Все указанные проекты активно развиваются и могут быть хорошими примерами транспортной интеграции.

В современных условиях активное международное сотрудничество в сфере транспорта является важным элементом обеспечения реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала Союза. В этих целях проводится работа по наращиванию международного сотрудничества с КНР, ОАЭ, Ираном, Индией в контексте развития перевозок в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», а также развития международного сотрудничества в контексте сопряжения с китайской транспортной инициативой «Один пояс – Один путь».

Важно участие стран ЕАЭС в проектах регионального характера, которые предоставляют внутриконтинентальным государствам возможность выхода к морю. В частности, идет активное развитие транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан. Согласно утвержденному в стране Национальному плану развития до 2029 года планируется, что к 2029 году Казахстан значительно укрепит в роли крупного регионального торгово-логистического хаба, а вклад предоставляемых услуг в транспорте и складировании в ВВП превысит 9%.

Приоритетные задачи – развитие мультимодальности и маршрута ТМТМ, а также масштабирование направления Север – Юг для увеличения объемов транзитных перевозок и экспортных возможностей для казахстанских предприятий. Объем транзитных перевозок через Казахстан увеличится с 26,7 млн до 34 млн тонн и с 1,1 млн до 1,8 млн ДФЭ к 2029 году, со сроками доставки между Европой и Китаем в 10-14 дней.

Приоритеты развития отрасли включают расширение и модернизацию инфраструктуры. Основные направления магистральной железнодорожной и автомобильной

УСИЛИЯ КОМИССИИ И СТОРОН БУДУТ НАПРАВЛЕНЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДЕКЛАРАЦИИ О ДАЛЬНЕЙШЕМ РАЗВИТИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В РАМКАХ ЕАЭС ДО 2030 ГОДА И НА ПЕРИОД ДО 2045 ГОДА «ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПУТЬ»

НАШИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОРИЕНТИРОВАНЫ НЕ НА КОНКУРЕНЦИЮ, А НА РАЦИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

инфраструктуры, порты Курык и Актау включены в перечень евразийских транспортных коридоров, стабильный рост демонстрируют перевозки по ТМТМ

В Казахстане не только не снижаются темпы развития транспортной инфраструктуры и решаются возникшие в последнее время логистические сложности, но и запускаются новые масштабные транспортные проекты:

- строительство вторых путей на железнодорожном участке Достык – Мойынты в направлении Восток-Запад, запуск которой будет способствовать бесперебойному экспорту казахстанской продукции и росту транзитного потенциала страны.
- строительство новой железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал в направлении Север-Юг, в рамках которого будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу, что позволит увеличить перевозки в направлении Узбекистана.
- строительство новой железной дороги в обход станции Алматы в направлении Восток – Запад, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – Один путь», позволит сократить срок доставки грузов минимум на 1,5-2 дня.
- строительство новой железнодорожной линии Бахты – Аягоз в направлении Восток – Запад позволит увеличить провозную способность между Казахстаном и Китаем с 28 до 48 млн тонн, разгрузить южные пункты пропуска и привлечь дополнительные объемы транзита.

Аналогичные темпы развития транспортной инфраструктуры поддерживаются и другими государствами-членами, в которых также ведется работа по развитию участков национальной транспортной инфраструктуры. К их числу можно отнести инициативу Республики Армения «Перекресток Мира», целью которой является формирование наиболее благоприятных условий для развития торгово-экономических связей между всеми



заинтересованными государствами, а также значительное наращивание логистического потенциала региона Южного Кавказа на основе полного уважения суверенитета и юрисдикции стран, принципа равноправия и взаимности.


В Республике Беларусь ведется реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки). В Кыргызской Республике начата реализация проекта по строительству железной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан. В Российской Федерации введена в эксплуатацию скоростная автомобильная дорога М-12 Восток (между Москвой и Казанью), являющейся частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Что касается перспектив развития, усилия Комиссии и Сторон будут направлены на реализацию Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь».

В рамках достижения стратегических целей, в ближайшее время будет принят

план мероприятий («Дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС на 2024-2026 годы. Дорожная карта направлена на формирование в Союзе единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

В современных условиях важнейшей задачей транспортников является оптимизация работы транспортных комплексов наших стран, рациональное использование инфраструктурных возможностей и создание дополнительных механизмов стимулирования и привлечения перспективных грузопотоков.

Для этого наши стратегии развития должны быть ориентированы не на конкуренцию, а на рациональное взаимодействие, обеспечивающее эффективное использование наших общих и национальных конкурентных преимуществ, и транспортной связанности, имеющейся инфраструктуры для создания общего пространства развития и процветания. 

С 9 по 11 октября 2024 года в Астане пройдет крупнейшая во всем Центрально-Азиатском регионе Международная выставка «Транспорт и логистика» – TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN 2024. На протяжении вот уже более 20 лет мероприятие остается важным событием для специалистов, занятых в транспортной, логистической, машиностроительной и смежных отраслях.



TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN 2024 – ОСНОВА ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА



Ежегодно выставка демонстрирует полный комплекс отраслевых решений: от транспортно-экспедиторского обслуживания до программного обеспечения и оборудования для хранения и обработки грузов.

Проведение выставки «TransLogistica Kazakhstan» позволит ознакомиться с широким ассортиментом оборудования, технологий, программного обеспечения в области транспорта и логистики, первыми узнать о новинках рынка, найти новых поставщиков и партнеров по бизнесу для построения транспортно-логистических цепочек и договориться о сотрудничестве на выгодных условиях, оптимизировав доставку любых коммерческих грузов путем прямого контакта с экспедиторскими компаниями и владельцами собственного парка грузового автотранспорта, контейнеров, вагонов, морских и воздушных судов, терминалов, складов и портовой инфраструктуры.

На данный момент участие в «TransLogistica Kazakhstan 2024» подтвердили более 200 компаний из 16 стран мира: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Германии, Грузии, Казахстана, Китая, Литвы, Латвии, ОАЭ, России, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Швейцарии и Эстонии.



Наряду с выставкой запланировано проведение обширной деловой программы с участием отраслевых экспертов, руководителей транспортных ведомств, топ-менеджеров логистических компаний и складских комплексов. С 9 по 11 октября пройдут конференции и круглые столы по актуальным вопросам развития транспортной отрасли, включая транспортное машиностроение, складскую логистику, IT решения, перевозку негабаритных грузов. По итогам Казахстанской транспортной недели пройдут Expert Talks с ключевыми экспертами отрасли.

Организаторами выставки выступают Казахстанские выставочные компании «Itesa» и «Atakent-Expo». Официальную поддержку мероприятию оказывают Министерство транспорта Республики Казахстан, АО «НК «Қазақстан Темір Жолы», Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», Казахстанская Ассоциация перевозчиков и операторов вагонов, Ассоциация Национальных Экспедиторов.



Сайт выставки: <https://translogistica.kz>

ЛОГИСТИКА
СИТЕК



inter@sitec-it.ru
+7 (906) 819 5435
wms.sitec-it.ru

1C:WMS Логистика. Управление складом

Внедрение и сопровождение системы от официального разработчика

- проводим аудит складских процессов
- подбираем оборудование (ТСД, принтеры, Wi-Fi, роботы)
- внедряем WMS без остановки работы склада
- обучаем ваших сотрудников
- сопровождаем после проекта внедрения

Как автоматизировать склад?
Получите бесплатную консультацию от специалистов СИТЕК Логистика на стенде №А2 или онлайн



TransLogistica
KAZAKHSTAN

Открывая новые возможности и расширяя горизонты торговли

Выгодное географическое положение Казахстана позволяет стране претендовать на роль одного из главных транспортных мостов между Востоком и Западом, Севером и Югом. При этом транспорт, в том числе и водный, должен стать точкой роста казахстанской экономики как с точки зрения обеспечения продвижения отечественного экспорта, так и с позиции развития других отраслей экономики.

<34

Роль речного транспорта в развитии транзита минимальна, однако интеграция внутренних водных путей Казахстана в мультимодальную логистическую цепочку возможна. Это особенно актуально в свете активных дискуссий о развитии мультимодального транзитного коридора Россия – Казахстан – Китай с использованием трансграничной реки Иртыш. Перспективы развития водного транспорта связывают с ростом торговли между Востоком и Западом на фоне перегруженности железнодорожного и автомобильного транспорта, а также с тем, что к данной транспортной системе тяготеет ряд экспортно-импортных грузов.

Государственные меры по созданию мультимодального транзитного коридора через трансграничную реку Иртыш нацелены на полное раскрытие потенциала речного транспорта. Об этом в ходе состоявшегося в конце августа брифинга заявил **Заместитель председателя комитета железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта Республики Казахстан Касым Тепов**. По его словам, планируется перевозка грузов речными судами из Томска до поселка Тугыл на озере Зайсан, далее автомобильным или железнодорожным транспортом в направлении Китая и обратно. В настоящее время с казахстанскими судовладельцами



Открытие новых возможностей, расширение горизонтов торговли

Казахстан优越的地理位置使该国能够声称是东西方、南北方之间的主要运输桥梁之一。同时，运输，包括水运，无论是从确保促进国内出口的角度来看，还是从其他经济部门的发展角度来看，都应该成为哈萨克斯坦经济的增长点。

建立跨界额尔齐斯河多式联运走廊的国家措施旨在充分释放河流运输的潜力。哈萨克斯坦共和国交通运输部铁路和水运委员会副主席卡斯木●特列普夫在8月底举行的简报会上表示了这一点。据他介绍，计划通过河船从托木斯克运送货物到斋桑湖的图格勒村，然后通过公路或铁路

Предусмотрено строительство судоходного гидротехнического сооружения в окрестностях города Семей предварительной стоимостью около 5,6 млрд тенге, а также возведение речного порта в районе поселка Тугыл с прокладкой железной дороги до границы с Китаем

прорабатывается вопрос о развитии судоремонтного и судостроительного производства и создание дополнительной береговой инфраструктуры в Семее и Усть-Каменогорске. Так, в частности, предусмотрено строительство судоходного сооружения в окрестностях города Семей предварительной стоимостью около 5,6 млрд тенге, а также возведение речного порта в районе поселка Тугыл и

прокладка железной дороги до границы с Китаем протяженностью 99 км.

Кроме того, в связи с динамичным развитием туризма на реке Бухтарма планируется внедрение круглосуточной навигации и организация речных перевозок даже в период ее приостановки. В перспективе также открывается возможность выхода к северным морям Российской Федерации через Обь-Иртышский бассейн.

向中国方向返回。目前，正在与哈萨克斯坦船东一起解决发展船舶修理和造船生产以及在塞米和乌斯季卡缅诺戈尔斯克建立额外沿海基础设施的问题。特别是，它规定在塞米市附近建造一个通航水工结构，初步费用约为5.6亿坚戈，以及在图格勒村附近建造一个河港，并铺设一条通往中国边境的铁路，长度为99公里。

此外，由于布赫塔尔玛河旅游业的动态发展，即使在暂停期间，也计划引入全天候导航和组织河流运输。将来，通过鄂毕-额尔齐斯河流域进入俄罗斯联邦北海的可能性也开放了。一般来说，这条路线的货物运输量预计将从200万到250万吨。

在他的演讲中，特列普夫先生还重点讨论了跨里海国际运输路线的发展问题，这些问题今天正在引起越来越多的关注。因此，一些欧洲公司已宣布准备将其海上船只转移到哈萨克斯坦，以便开发通过里海的航线。他还强调，这些公司有兴趣投资哈萨克斯坦海港的造船和基础设施发展。

«特别是，德国公司Rhenus和法国CMA CGM表示有兴趣在阿克套港建立自己的码头设施，一家荷兰公司准备在哈萨克斯坦提供自己的船只和开放生产渡轮和集装箱船，»发言人指出。

此外，作为库鲁克哈萨克斯坦海港“萨尔扎”多功能码头项目实施的一部分，需要超过2亿美元的投资，阿布扎比港口，Rhenus, CMA CGM, Wandernet和其他一些中国公司等公司正在表现关心。

阿布扎比港口，Rhenus, CMA CGM, Wandernet和其他一些中国公司等公司正在表现关心

>35

В целом, ожидаемый объем грузоперевозок по данному маршруту составит от 2 до 2,5 миллионов тонн.

В ходе своего выступления К.Тлепов остановился и на вопросах развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), которые привлекает сегодня все большее внимание. Так, ряд европейских компаний заявили о готовности перевести в Казахстан свои морские суда в целях развития маршрута через Каспий. Он также подчеркнул, что эти компании заинтересованы в инвестировании в судостроение и развитие инфраструктуры казахстанских морских портов.

«В частности, немецкая компания RINUS и французская CMA CGM выразили заинтересованность в создании собственных терминальных мощностей в порту Актау, а одна нидерландская компания готова обеспечить перевозки своими судами и открыть в Казахстане производство паромов и контейнеровозов», – отметил спикер.

Активно ведется работа по ратификации Конвенции Международной морской организации, направленной на упрощение международного морского судоходства

Кроме того, в рамках реализации проекта многофункционального терминала «Саржа» в казахстанском морском порту Курык требуется свыше 200 млн долл инвестиций, внимание к развитию портовой инфраструктуры проявляют такие компании, как Abu Dhabi Ports, Rhenus, CMA CGM, Wandernet и ряд других китайских компаний.

Тем временем в порту Актау стартовала реализация амбициозного проекта по созданию контейнерного хаба в сотрудничестве с китайской компанией «Ляньюньган порт». Данное партнерство символизирует не только рост технических мощностей, но и укрепление международных связей, подчеркивая стратегическую важность этих портов для глобальной транспортной сети. Взаимодействие различных стран и компаний в рамках логистических проектов открывает новые горизонты для торговли и способствует дальнейшему развитию экономики региона.

К.Тлепов также поведал, что в рамках цифровизации Международного транспортного коридора

одновременно, в Актеу порте начато строительство с Китаем компаниями «Синьчэн» и «Синьчэн» проект строительства терминала «Саржа». Этот проект не только символизирует технологический прогресс, но и укрепляет международные связи. В рамках реализации проекта многофункционального терминала «Саржа» в казахстанском морском порту Курык требуется свыше 200 млн долл инвестиций, внимание к развитию портовой инфраструктуры проявляют такие компании, как Abu Dhabi Ports, Rhenus, CMA CGM, Wandernet и ряд других китайских компаний.

Специальный представитель также отметил, что проект строительства терминала «Саржа» является важным элементом развития портовой инфраструктуры. В рамках реализации проекта многофункционального терминала «Саржа» в казахстанском морском порту Курык требуется свыше 200 млн долл инвестиций, внимание к развитию портовой инфраструктуры проявляют такие компании, как Abu Dhabi Ports, Rhenus, CMA CGM, Wandernet и ряд других китайских компаний.

«Мы сотрудничаем с китайскими компаниями в рамках реализации проекта многофункционального терминала «Саржа». Этот проект не только символизирует технологический прогресс, но и укрепляет международные связи. В рамках реализации проекта многофункционального терминала «Саржа» в казахстанском морском порту Курык требуется свыше 200 млн долл инвестиций, внимание к развитию портовой инфраструктуры проявляют такие компании, как Abu Dhabi Ports, Rhenus, CMA CGM, Wandernet и ряд других китайских компаний.

«Север - Юг» АО «НК «КТЖ» заключила стратегическое соглашение с Abu Dhabi Ports.

«Одним из ключевых направлений нашего сотрудничества является автоматизация технологических процессов работы пунктов пропуска, что соответствует стандартам Международной морской организации. В тесном взаимодействии с таможенными органами мы работаем над переходом на круглосуточный режим функционирования морских пунктов пропуска. В портах будет создано «единое окно» для оформления судовых документов и грузов, переваливаемых на суда. С этой целью мы активно ведем

работу по ратификации Конвенции Международной морской организации, направленной на упрощение международного морского судоходства», – сообщил он.

К перевозкам транзитных грузов по ТМТМ проявляет интерес узбекская сторона. По словам К. Тлепова, транспортная нагрузка на узбекских автомобилях через порт Курык за последний год увеличилась на 63%. Он подчеркнул, что к 2029 году пропускная способность коридора может возрасти почти вдвое – с 6 млн тонн до 10.

Только за 7 месяцев 2024 года через морские порты Актау и Курык было перевезено около

мы активно ведем работу по ратификации Конвенции Международной морской организации, направленной на упрощение международного морского судоходства», – сообщил он.

Узбекская сторона проявляет интерес к перевозкам транзитных грузов по ТМТМ. По словам К. Тлепова, транспортная нагрузка на узбекских автомобилях через порт Курык за последний год увеличилась на 63%. Он подчеркнул, что к 2029 году пропускная способность коридора может возрасти почти вдвое – с 6 млн тонн до 10.

В 2024 году за 7 месяцев, примерно 4,2 миллиона тонн груза были перевезены через Актеу и Курык порты, что соответствует показателям за аналогичный период прошлого года. Кроме того, в 2024 году объем перевозок грузов через порт Курык вырос на 63%. Он подчеркнул, что к 2029 году пропускная способность коридора может возрасти почти вдвое – с 6 млн тонн до 10.

К 2029 году пропускная способность коридора может возрасти почти вдвое – с 6 млн тонн до 10.



4,2 млн тонн грузов, что соответствует показателям аналогичного периода прошлого года. Вместе с тем объемы грузоперевозок по ТМТМ выросли на 63%, достигнув 2,5 миллиона тонн. Китайский транзит вырос более чем в 14 раз. С каждым годом ассортимент грузов по маршруту становится все более разнообразным.

В текущем году через порты Актау и Курык будет перевалено около 8 млн тонн грузов, из которых 4,2 миллиона тонн – это объем ТМТМ. Такое стремительное динамичное развитие транспортных связей подчеркивает важность данных маршрутов в глобальной логистической системе.

«Наравне с экспортом и транзитом отмечается рост на 50% и импортного грузопотока. Это, в свою очередь, показывает заинтересованность европейских компаний в маршруте ТМТМ. Данному фактору способствовали принятые за последние годы комплексные меры по развитию транспортного коридора. В текущем году ратифицированы два Соглашения с китайской стороной, открыт казахстанский терминал в Сиане, приняты меры по упрощению таможенных процедур при пересечении границы, проработан вопрос с китайской стороной о предоставлении субсидий для экспортеров», – сообщил спикер, отметив, что во исполнение поручения президента Казахстана

по увеличению объемов транспортировки грузов в Транскаспийском направлении в 5 раз, принят Комплексный план развития морской инфраструктуры до 2028 года.

План предусматривает создание новых контейнерных мощностей в порту Актау, четырех современных терминала в порту Курык. Он также включает дноуглубление акватории морских портов, модернизацию причалов и обновление перегрузочной техники. Кроме того, данный документ ставит своей целью развитие логистики и смежных отраслей, упрощение таможенных и административных процедур, а также цифровизацию транспортных коридоров ТМТМ и Север-Юг.

К.Тлепов также сообщил о начале дноуглубительных работ в акватории порта Курык. На сегодняшний день завершена одна треть от общего объема работ. В 2025 году аналогичные мероприятия будут приняты в порту Актау, что откроет новые горизонты для морского сообщения и экономики региона.

Ожидается, что эти амбициозные инициативы позволят утроить пропускную способность перевалки контейнеров, удвоить объем транзитных грузоперевозок и сократить время обработки судов и оформления грузов в портах в полтора раза.



За 7 месяцев 2024 года через морские порты Актау и Курык было перевезено около 4,2 млн тонн грузов

Казахстан планирует через строительство 7 новых судов увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Каждая из этих мер не только призвана улучшить инфраструктуру и увеличить эффективность работы морских гаваней, но и укрепить позиции региона в глобальной логистической цепи, открывая новые горизонты для бизнеса и торговли. В результате, данный план станет фундаментом для динамичного и устойчивого развития морских перевозок, наполненного инновациями и возможностями.

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Каждая из этих мер не только призвана улучшить инфраструктуру и увеличить эффективность работы морских гаваней, но и укрепить позиции региона в глобальной логистической цепи, открывая новые горизонты для бизнеса и торговли. В результате, данный план станет фундаментом для динамичного и устойчивого развития морских перевозок, наполненного инновациями и возможностями.

Алена ДЖАИМБАЕВА

Казахстан планирует через строительство 7 новых судов увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Каждая из этих мер не только призвана улучшить инфраструктуру и увеличить эффективность работы морских гаваней, но и укрепить позиции региона в глобальной логистической цепи, открывая новые горизонты для бизнеса и торговли. В результате, данный план станет фундаментом для динамичного и устойчивого развития морских перевозок, наполненного инновациями и возможностями.

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Каждая из этих мер не только призвана улучшить инфраструктуру и увеличить эффективность работы морских гаваней, но и укрепить позиции региона в глобальной логистической цепи, открывая новые горизонты для бизнеса и торговли. В результате, данный план станет фундаментом для динамичного и устойчивого развития морских перевозок, наполненного инновациями и возможностями.

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Казахстан намерен увеличить свой торговый флот до 24 единиц, осуществив строительство 7 новых судов: 3 танкеров, 2 паромов и 2 контейнеровозов, что послужит мощным импульсом для развития

Алена ДЖАИМБАЕВА

ЛОГИСТИКА ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА:

КАК РЕШИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК И АДАПТИРОВАТЬСЯ К ИЗМЕНЕНИЮ РЫНКА?

Согласно прогнозам Международного совета по зерну, урожай пшеницы в сезоне 2024/2025 в Казахстане составит 16 млн тонн. Несмотря на возникшую в стране весной проблему с паводковыми водами и перенесением сроков посевной в некоторых зерносеющих регионах страны на июнь, отечественные аграрии выражают удовлетворение сложившейся летом на полях ситуацией. В условиях начавшейся уборочной кампании, беспокойство вызывает не только нехватка элеваторных мощностей в стране, а также сохраняющаяся проблема «узких мест» магистральных железнодорожных путей, простаиванием в этой связи на железных дорогах поездов, а также введение очередных ограничений и запретов на прием и отгрузку пшеницы в связи с заторами на железной дороге.

<40



Логистика перевозок зерна:

Как решить инфраструктурные проблемы, повысить эффективность перевозок и адаптироваться к изменению рынка?

Согласно прогнозам Международного совета по зерну, урожай пшеницы в сезоне 2024/2025 в Казахстане составит 16 млн тонн. Несмотря на возникшую в стране весной проблему с паводковыми водами и перенесением сроков посевной в некоторых зерносеющих регионах страны на июнь, отечественные аграрии выражают удовлетворение сложившейся летом на полях ситуацией. В условиях начавшейся уборочной кампании, беспокойство вызывает не только нехватка элеваторных мощностей в стране, а также сохраняющаяся проблема «узких мест» магистральных железнодорожных путей, простаиванием в этой связи на железных дорогах поездов, а также введение очередных ограничений и запретов на прием и отгрузку пшеницы в связи с заторами на железной дороге.

Начавшаяся в стране уборочная кампания требует проработки организационных вопросов по приемке зерна нового урожая. Многие при этом зависят от снижения времени оборота железнодорожных вагонов, скорости доставки зерновых грузов и ритмичности отгрузок пшеницы на экспорт. Однако участники рынка не полны оптимизма на этот счет, отмечая, что железная дорога не справляется с объемом отгрузки в период осеннего ажиотажа, упираясь в свой инфраструктурный потолок по отгрузке на уровне всего 1 млн тонн зерна в месяц, что обычно приводит заторам на стальной магистрали, введению ограничений и запретов на прием и отгрузку зерна и коллапсу на приграничных железнодорожных переходах, и соответственно к падению цен на заторованном внутреннем рынке.

Одним из очевидных решений является расширение элеваторных мощностей и зернохранилищ Казахстана, недостаточное развитие которых является

одной из причин повышения нагрузки на железнодорожную инфраструктуру. Так, по данным Министерства сельского хозяйства республики, в стране сегодня функционирует 191 лицензированное хлебоприемное предприятие общей емкостью хранения более 13,2 млн тонн. Работа по их подготовке к приему зерна нового урожая проведена в плановом порядке. Помимо этого, у сельхозпроизводителей имеются емкости хранения на 15,8 млн тонн зерна, что в купе, как заверяют в ведомстве, достаточно для хранения зерна с учетом прогнозируемого урожая. Также, согласно данным министерства, принимаются меры по увеличению элеваторных мощностей посредством строительства новых и расширения действующих зернохранилищ. В 2024-2026 годы запланирован ввод в эксплуатацию пяти зернохранилищ емкостью 30,2 тыс. тонн.

В ожидании массовых перевозок зерна, железнодорожный транспорт,

играющий ключевую роль в его транспортировке, готовится к своему пиковому сезону. Так, на базе АО «НК «КТЖ» уже создан зерновой штаб с участием представителей местных исполнительных органов, Национальной палаты предпринимателей «Атамекен», грузоотправителей, который должен обеспечить эффективную перевозку урожая предстоящего сезона. Штабом планируется разработка специальных ниток графиков для формирования прямых сборных поездов. Как отметил в ходе состоявшегося в конце августа брифинга Заместитель генерального директора по маркетингу и планированию ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» Саламат Абжалиев, **за 7 месяцев текущего года общий объем погрузки зерна на сети железных дорог страны составил 4,7 млн тонн.** Только по Казахстану перевозка пшеницы выросла на 3% и составила 1,1 млн тонн.

41>

в该国开始的收获运动需要制定接受新收获谷物的组织问题。同时，在很大程度上取决于减少铁路货车的周转时间，粮食货物交付的速度和小麦出口的节奏。然而，市场参与者对此并不乐观，他们指出，铁路无法应对秋季高峰时期的出货量，依赖于其基础设施上限，每月仅运送100万吨粮食，这通常会导致钢铁高速公路拥堵，限制和禁止接收和运输粮食，并在边境铁路过境点滞留许久，相应地导致国内市场的价格下降。

其中一个明显的解决方案是哈萨克斯坦谷物升降机容量和粮仓的扩大，其发展不足是铁路基础设施负荷增加的原因之一。因此，根据共和国农业部的数据，目前全国共有191家获得许可的粮食接收企业，总储存量超过1320万吨。他们准备接收新收获的谷物的工作按计划进行。此外，农业生产者拥有1580万吨粮食的储存能力，根据该部门的说法，考虑到预计的收获，这足以将粮食储存在一个隔间中。此外，据该部称，

正在采取措施通过新建和扩建现有粮仓来增加电梯能力。在2024-2026中，计划投入运营五个容量为30.2千吨的粮仓。

鉴于粮食的大规模运输，在其运输中发挥关键作用的铁路运输正在为其运输旺季做准备。因此，在“哈萨克斯坦铁路“国家公司的基础上，已经建立了一个粮食总部，当地执行机构，全国企业家商会“Атамекен”和托运人的代表参加，这应该确保在即将到来的季节收获的有效运。总部计划为直接联合列车的形成制定特殊的时间表线路。正如“哈萨克斯坦铁路货运”有限公司营销和规划副总干事萨拉马特·阿布拉利耶夫在8月底的简报中指出，今年7个月之内，该国铁路网络上的粮食装载总量达到470万吨。仅哈萨克斯坦的小麦运输就增加了3%，达110万吨。

影响粮食和碾磨产品运输效率的一个重要因素是有专门的货车，除了有盖货车外，还有专门用

Важным фактором, влияющим на эффективность транспортировки зерна и продуктов перемола, является наличие специализированных вагонов – помимо крытых вагонов, зерновозов, предназначенных для перевозки этих специфических грузов. Сегодня на железной дороге общий парк крытых вагонов и зерновозов составляет порядка 16 и 12 тыс. соответственно. Данного вагонного парка, как считают в Национальной железнодорожной компании, достаточно для выполнения всех согласованных планов перевозок.

В АО «НК «КТЖ» отмечают, что экспортерам необходимо провести оптимизацию работы элеваторов и улучшить взаимодействия с собственниками вагонов, что позволит повысить эффективность логистической цепочки и снизить затраты на транспортировку. **В целях бесперебойной перевозки зерна и продуктов перемола важно**

обеспечить равномерное распределение поставок зерна в течение года, чтобы избежать пиковых нагрузок на инфраструктуру и минимизировать риски простоев вагонов.

Что же касается экспорта казахстанской пшеницы, то согласно прогнозам Международного совета по зерну, в сезоне 2024/2025 он прогнозируется на уровне 10 млн. тонн. Только за 6 месяцев текущего года уже отгружено 2,4 млн. тонн пшеницы. **Основными покупателями отечественного зерна традиционно остаются Узбекистан, Китай, Таджикистан, Италия, Афганистан.** При этом только в направлении Поднебесной с её огромным потенциалом за последние 3 года экспорт зерна вырос в 5,7 раза, что делает КНР ключевым направлением экспорта.

Стоит отметить, что после пандемии коронавирусной инфекции экспорт зерна в Китай

вырос в 2,5 раза: в 2021 году - 347 тыс. тонн, в 2022 - 825 тыс. тонн, а в 2023 составив рекордные 2 млн тонн. КНР готова принимать из Казахстана большие объемы зерна и в дальнейшем. Сегодня страна закупает порядка 10 млн тонн пшеницы по всему миру, в том числе и у Казахстана. Однако дальнейшее развитие торговли сдерживает ограниченная логистика перевозок. Так, с начала года АО «НК «КТЖ» неоднократно вводила ограничения и запрет на отгрузки и прием к перевозке зерна и продуктов перемола в направлении КНР. Тем не менее, согласно данным Национальной железнодорожной компании, в текущем году планируется экспортировать в Китай свыше 2 млн тонн зерна.

Со своей стороны Поднебесная в целях увеличения объемов перевозок зерновых грузов и повышения их эффективности уже реализовала ряд инфраструктурных проектов в приграничных городах Алашаньюкоу и Хоргос, где



построены современные зерновые терминалы мощностью 6 тыс. тонн в сутки с возможностью автоматизированной разгрузки целого железнодорожного состава.

Стоит напомнить, что в конце марта текущего года АО «НК «КТЖ» совместно с работниками Китайской железной дороги на пограничном переходе Достык-Алашаньюкоу

уже устанавливали суточный рекорд по передаче поездов в Китай равный 21 поезду, что свидетельствует о возможностях дальнейшего увеличения объемов грузоперевозок для наращивания объемов экспорта в Китай.

Перспективным рынком сбыта казахстанских пшеницы и муки остается и Афганистан. Напомним, что изменение

политической ситуации в Кабуле привело к приостановке торговых операций со всеми странами-партнерами, в том числе и с Казахстаном. Некоторое время здесь были невозможны межбанковские транзакции и подача железнодорожных вагонов, поскольку собственники опасались за их сохранность и возвратность. Однако проблемы были решены: сегодня транзакции осуществляются через банки третьих стран, а подача вагонов восстановлена. Афганистан остается приоритетным рынком сбыта муки для Казахстана, на который приходится 70% от общего объема его экспорта. **Только за 8 месяцев 2023/24 маркетингового года Казахстан экспортировал в Афганистан 172,84 тыс. тонн пшеницы.** Ежегодная потребность афганского рынка в ней составляет от 2 до 3 млн тонн. Несмотря на увеличение собственных объемов посевов пшеницы, руководство страны договорилось с Казахстаном об импорте зерна по доступной

来运输这些特定货物的粮食运输车。目前，铁路上的有盖货车和谷物运输车的总车队分别约为16和12千。根据国家铁路公司的说法，这支车队足以履行所有商定的运输计划。

“哈萨克斯坦铁路”国家公司指出，出口商需要优化电梯的运行并改善与货车车主的互动，这将提高物流链的效率并降低运输成本。为了确保粮食和碾磨产品的不间断运输，重要的是确保全年粮食供应的均匀分布，以避免基础设施的高峰负荷，并最大限度地减少货车停机的风险。

至于哈萨克斯坦小麦的出口，根据国际谷物理事会的预测，在2024/2025季节预计将达到10百万吨的水平。在今天的短短6个月内，240万吨小麦已经发货。国内粮食的主要买家传统上仍然是乌兹别克斯坦，中国，塔吉克斯坦，意大利和阿富汗。同时，过去3年，粮食出口仅以其巨大的潜力向中国方向增长了5.7倍，这使中国成

为一个重要的出口目的地。

值得注意的是，在冠状病毒大流行之后，对中国的粮食出口增加了2.5倍：在2021-347千吨，在2022-825千吨，在2023-创纪录的200万吨。中国准备在未来接受哈萨克斯坦的大量粮食。今天，该国在全球购买了大约10百万吨小麦，包括来自哈萨克斯坦。然而，贸易的进一步发展受到运输物流的限制的阻碍。因此，自今年年初以来，“哈萨克斯坦铁路”国家公司一再对中国方向的粮食和铣削产品的运输和验收施加限制和禁令。尽管如此，根据国家铁路公司的说法，计划今年向中国出口超过200万吨粮食。

就其本身而言，为了增加粮食货物运输量并提高其效率，中国已经在阿拉山口和霍尔果斯的边境城市实施了一些基础设施项目，这些城市已经建造了每天6千吨容量的可自动卸载整个列车现代谷物码头。

需要强调的是，在今年3月底，“哈萨克斯坦铁路”国家公司与“多斯特克-阿拉山口”过境点的中国铁路员工一起，已经创造了每天向中国转移火车的记录，相当于21列车，这表明可能进一步增加运

阿富汗仍然是哈萨克斯坦小麦和面粉的一个有前途的市场。应该指出的是，喀布尔政治局势的变化导致与包括哈萨克斯坦在内的所有伙伴国家的贸易活动暂停。一段时间以来，银行间交易和铁路货车的供应是不可能的，因为业主担心他们的安全和可回收性。然而，问题已经解决：今天的交易是通过第三国的银行进行的，货车的供应已经恢复。除其他外，阿富汗仍然是哈萨克斯坦面粉的优先市场，哈萨克斯坦占其出口总额的70%。在2023/24营销年度的短短8个月内，哈萨克斯坦向阿富汗出口了172.84千吨小麦。阿富汗市场对它的年需求量从200万吨到300万吨不等。尽管自己的小麦作物有所增加，

但该国领导层已同意哈萨克斯坦以合理的价格进口谷物。因此，在阿富汗代理工业和贸易部长率领的阿富汗代表团最近访问共和国期间，讨论了在我们两国之间建立稳定贸易、购买小麦和通过铁路网增加出口的问题。会议结束后，哈萨克斯坦方面将沿钢铁公路运输的阿富汗出口商品关税降低了50%。

为了向阿富汗运送粮食货物，还正在制定通过阿克套海港的替代路线。这将允许装载西部码头-阿克套北部和阿克比带的码头，总容量为82千吨，以及北牛谷物码头，可同时储存10万吨粮食，每天接收500辆货车，每年以包装形式和粮食运输船运送200万吨粮食。

邻国乌兹别克斯坦的农民正在打破收获小麦的记录。该国历史上首次超过900万吨。尽管共和国连续几年一直是哈萨克斯坦小麦的最大进口国。本季6个月的出货量已经超过了上一季的同

цене. Так, в ходе недавнего визита в республику афганской делегации во главе с исполняющим обязанности министра индустрии и торговли Афганистана обсуждались вопросы установления стабильной торговли между нашими странами, закуп пшеницы и увеличение экспорта по железнодорожной сети. По итогам встречи казахстанская сторона снизила на 50% пошлины на афганский экспорт, перевозимый по стальной магистрали.

В целях транспортировки зерновых грузов в Афганистан прорабатывается также альтернативный маршрут через морской порт Актау. Это позволит загрузить мощности западных терминалов – Актауского северного и Акбидай общей вместимостью 82 тыс. тонн, а также Бейнеуского зернового терминала, способный одновременно хранить 100 тыс. тонн зерна и принимать до 500 вагонов ежедневно и отправлять до 2 млн. тонн в год в упакованном виде и зерновозах.

Аграрии соседнего Узбекистана бьют рекорды по сбору урожая пшеницы. Впервые в истории страны он превысил 9 млн тонн. И это несмотря на то, что республика несколько лет подряд остается топ-импортером казахстанской пшеницы. Объем отгрузок за 6 месяцев текущего сезона уже превысил аналогичный показатель прошлого сезона. В сентябре-феврале 2023/24 маркетингового года Казахстан экспортировал в Узбекистан 1,6 млн тонн пшеницы. На данный момент **на Ташкент приходится более 40% казахстанского экспорта зерна.**

Являясь транзитной страной для отечественного зерна, Узбекистан в 2024 году также снизил транзитный тариф на железнодорожные перевозки зерна из Казахстана. Стоит также отметить масштабные меры Казахстана по разгрузке пограничного перехода с южным соседом – станции Сарыагаш, на которую сегодня приходится порядка 80% экспорта казахстанского

зерна. Речь идет о строительстве новой железнодорожной линии Дарбаза-Мактаарал, которая станет значительным подспорьем для перевозок зерновых, и не только, грузов в Центральную Азию. Помимо этого в прошлом году АО «НК «КТЖ» проведена работа по увеличению колчашества железнодорожных путей с четырех до восьми на приграничной станции Куприк, что позволило обеспечить обмен поездов на погранпереходе Сарыагаш – Куприк до 38 пар. В текущем году здесь идет строительство еще шести путей.

Значительным рынком для казахстанской сельскохозяйственной продукции стала Европа. В условиях сложившейся геополитической ситуации в регионе, а также санкционных ограничений в отношении России, являющейся одним из крупнейших поставщиков зерна, Европейский Союз открывает широкие возможности для развития экспортного потенциала Казахстана.


Согласно данным отчета Еврокомиссии, **республика уже вошла в ТОП-3 экспортеров твердой пшеницы на Запад**, заняв в нем первое место. (прим. следом за ней расположилась Турция и Канада), поставив в Европейский союз в сезоне 2024-2025 годов 19 тыс. тонн твердой пшеницы, что стало самым высоким показателем по сравнению с другими поставщиками. Отмечается, что в сезоне 2023-2024 на тот же период объем экспорта составлял 10,3 тыс. тонн с ростом 26,5%.

В сложившихся на экспортных для Казахстана рынках ситуациях необходимо продолжить оптимизировать железнодорожную и элеваторную инфраструктуру для снижения сезонного трехмесячного пика. А в условиях активного увеличения объемов выращиваемой пшеницы и развития странами-импортерами собственной переработки зерна, Казахстан планирует диверсифицировать структуру экспорта, развивая глубокую

переработку зерна с продажей продукции с добавленной стоимостью. Так, только соседний Китай планирует значительное увеличение производства зерна в ближайшие годы. Согласно плану действий, одобренному Госсоветом КНР, к 2030 году Поднебесная намерена увеличить свои мощности более чем на 50 млн. тонн. К этому времени площадь посевных площадей под зерновые в КНР составит около 117 млн гектаров.

В этих условиях, по данным министерства сельского хозяйства республики, Казахстан в ближайшие годы планирует реализовать 13 проектов по переработке зерновых, в том числе строительство трех предприятий по глубокой переработке пшеницы и кукурузы в Астане, Костанайской и Туркестанской областях. Также планируется сокращение площадей в зерносеющих регионах страны для диверсификации и ухода от монокультуры. К 2028 году их объемы сократятся на 855 тыс. га. При этом за счет сокращения

посевов яровой пшеницы будет увеличена площадь посевов высококороткостебельных и социально-значимых культур.

Производство новых продуктов неизбежно отразится и на способах их транспортировки с развитием и предъявлением новых требований, способов и инструментов для сокращения расходов, повышения скорости и изменения условий перевозок зерновых и прочих грузов, а значит и консолидации участников рынка, как внутри страны, так и в странах-партнерах. В то же время дальнейшее развитие внутренних зерновых перевозок и его экспорт, не возможно без решения текущих системных проблем транспортной отрасли, а также адаптации и развития новых направлений деятельности и сервисов у участников данного рынка. Ведь транспортировка зерна или муки играют немаловажную роль в увеличении экспорта продукции агропромышленного комплекса Казахстана. 

一指标。2023/24年9月至2月，哈萨克斯坦向乌兹别克斯坦出口了160万吨小麦。目前，塔什干占哈萨克斯坦粮食出口的40%以上。

乌兹别克斯坦作为国内粮食过境国，2024年还降低了哈萨克斯坦铁路运输粮食的过境关税。同样值得注意的是，哈萨克斯坦采取了大规模措施卸载与其南部邻国萨勒阿格持站的过境点，该站目前占哈萨克斯坦粮食出口的80%左右。我们正在谈论一条新的达尔巴扎-马克塔阿拉勒铁路线的建设，这将是粮食运输的重大帮助，而不仅仅是货物到中亚。此外，去年，“哈萨克斯坦铁路”国家公司开展了工作，将库鲁克边境站的铁轨数量从四条增加到八条，这使得萨勒阿格持-库普里克过境点的火车交换到38对。今年这里还要建造六条轨道。

欧洲已成为哈萨克斯坦农产品的重要市场。在该地区目前的地缘政治局势以及对俄罗斯的制裁限制的背景下，俄罗斯是最大的粮食供应商之一，欧盟为哈萨克斯坦出口潜力发展开辟了广阔的机会。

根据欧盟委员会的报告，共和国已经进入了西部硬粒小麦的前三大出口国，位居第一。（备注：土耳其和加拿大紧随其后），在19-2024季节向欧盟供应千吨硬粒小麦，与其他供应商相比，这是最高的数字。值得注意的是，在同期的2023-2024季节，出口量为10.3千吨，增长了26.5%。

在目前哈萨克斯坦出口市场的情况下，有必要继续优化铁路和电梯基础设施，以减少季节性的三个月高峰。在小麦种植量积极增加和进口国发展本国粮食加工的背景下，哈萨克斯坦计划通过发展粮食深加工和销售增值产品来使其出口结构多样化。因此，只有邻国中国计划在未来几年大幅增加粮食产量。根据中华人民共和国国务院公布的行动计划，到2030年，天朝帝国打算增加超过5000万吨的产能。到这个时候，中国的谷物种植面积将约为1.17亿公顷。

在这些条件下，根据共和国农业部的消息，哈萨克斯坦计划在未来几年实施13个粮食加工项目，包括在阿斯塔纳、科斯塔奈和土耳其斯坦地区建设三家。还计划减少该国粮食种植区的面积，以实现多样化并摆脱单一栽培。到2028年，它们的数量将减少85.5万公顷。与此同时，由于春小麦作物的减少，高利润和社会显著作物的作物面积将增加。

新产品的生产将不可避免地影响其运输方式与发展并提出新的要求，方法和工具，以降低成本，提高速度和改变粮食和其他货物的运输条件，从而巩固市场参与者，无论是在国内还是在伙伴国家。与此同时，如果不解决运输业目前的系统性问题，以及适应和发展该市场参与者的新活动和服务领域，国内粮食运输及其出口的进一步发展是不可能的。毕竟，谷物或面粉的运输在增加哈萨克斯坦农工综合体产品出口方面发挥着重要作用。





<46

ОТРАСЛЬ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Как развивается гражданская авиация Казахстана?

Согласно Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года развитие отрасли гражданской авиации должно вестись по трем основным направлениям: обеспечение безопасности полетов, развитие маршрутной сети и модернизация инфраструктуры. Как сегодня обстоят дела в сфере авиaperевозок в разрезе поставленных задач?

HIGH POTENTIAL INDUSTRY

How Kazakhstan's civil aviation is developing?

According to the Concept of Development of Transport and Logistics Capacity of the Republic of Kazakhstan till 2030, the development of the civil aviation industry should align with three main directions: promotion of safety, route network development and infrastructure upgradation. How are things in the air transportation sector today in terms of the planned tasks?

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – БЕЗОПАСНОСТЬ

Одним из знаковых событий для отрасли в июле этого года стало решение Президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева об открытии Постоянного представительства нашей страны при Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Постоянный представитель Тимур Тлегенов в штаб-квартире организации в Монреале вручил верительные грамоты Генеральному секретарю Хуану Карлосу Салазару. Это очередной шаг к укреплению взаимодействия с коллегами из других государств и внедрению передовых стандартов авиационной индустрии.

В русле этой тенденции – снятие с Казахстана и казахстанских перевозчиков всех ограничений на полеты в страны Европейского Союза. Этот вопрос обсуждался на заседании Комитета по безопасности полетов ЕС с участием представителей авиационных властей 27 стран. При содействии Посольства РК в Бельгии в ходе заседания Комитета казахстанской делегацией были представлены предпринятые действия по устранению ранее выявленных замечаний, которые были положительно оценены Европейской Комиссией.

Вместе с тем, резонансных случаев нарушения безопасности в сфере гражданской авиации Казахстана меньше не становится. Только за последний месяц в аэропорту Астаны произошло сразу три инцидента, связанных с повреждением самолетов. Причинами стали погодные условия, а также действия оператора воздушной гавани. К счастью, обошлось без пострадавших. Как сообщили в Комитете гражданской авиации, по поручению Министерства транспорта Авиационная администрация Казахстана проведет внеплановую инспекцию столичного аэропорта в связи с участвовавшими в последнее время инцидентами повреждений воздушных судов.

На погоду ссылались и представители аэропорта Алматы, где недавно затопило едва успевший открыться новый пассажирский терминал. Как сообщила пресс-служба воздушной гавани, «в связи с обильными осадками и сильным проливным дождем частично забились система ливневой канализации со стороны перрона. Между старым и новым терминалом из-за перепада высот начала скапливаться вода и залила зал прилета международных рейсов». Вопрос о том, учитывались ли подобные метеорологические риски при проектировании стратегического объекта, что называется, повис в воздухе.

SAFETY – THE FIRST THING

The decision of the President of Kazakhstan Kassym-Jomart Tokayev to open the Permanent Mission of our country to the International Civil Aviation Organization (ICAO) was one of the landmark events for the industry in July of this year. Timur Tlegenov, a permanent representative has presented credentials to Secretary General Juan Carlos Salazar at the organization's headquarters in Montreal. This is another step towards strengthening cooperation with colleagues from other countries and implementing leading aviation industry standards.

A removal of all restrictions on flights to the European Union from Kazakhstan and Kazakhstani carriers is in line with this trend. This issue was discussed at a meeting of the EU Flight Safety Committee with the participation of representatives of aviation authorities from 27 countries. With the assistance of the Embassy of the Republic of Kazakhstan in Belgium, during the Committee meeting the Kazakh delegation presented the actions taken to address the previously identified comments, which have taken a favorable view of the European Commission.

Meanwhile, high-profile cases of safety violations in Kazakhstan's civil aviation sector are still frequent. In the last month alone, three incidents involving aircraft damage have occurred at the Astana Airport. The reasons were weather conditions as well as the actions of the air harbor operator. Fortunately, there were no injured persons. According to the Civil Aviation Committee, on behalf of the Ministry of Transport, the Aviation Administration of Kazakhstan will conduct an unscheduled inspection of the capital's airport due to the recent increase in incidents of aircraft damage.

The weather was also cited by representatives of Almaty airport, where the new passenger terminal, which had barely had time to open, was recently flooded. As reported by the press relations service of the air harbor, «storm water drainage system on the apron side has partially clogged due to heavy precipitation and heavy poured rain. The water started to accumulate between the old and new terminal due to the difference in elevation and flooded the arrival hall of international flights». The question of whether such meteorologic risks were taken into account in the design of the strategic facility, as it is called, remained unclear.

47>

Что характерно, при негативных происшествиях в информационном поле сразу вспоминают об управлении аэропортами и Астаны, и Алматы иностранными компаниями: из ОАЭ и Турции соответственно. Схожие претензии периодически звучат и в адрес авиакомпаний с зарубежным участием. Например, в начале года представители депутатского корпуса заявляли о том, что при передаче авиационных активов Казахстана под управление иностранцам следует внедрять механизм соуправляющего для обеспечения преемственности управленцев в организациях гражданской авиации.

ВОЗДУШНАЯ ГЕОГРАФИЯ

В целом отраслевые показатели демонстрируют положительную динамику: за январь-июль 2024 года воздушным транспортом республики перевезено 8,3 млн. пассажиров (рост в сравнении с аналогичным периодом прошлого года составил 14%). Пассажирооборот достиг 16,1 млрд. п-км (увеличился на 11,4%).

Для повышения устойчивости полетов и доступности авиаперевозок продолжена работа по пополнению парка самолетов отечественных компаний. В прошлом году казахстанскими авиакомпаниями приобретено 11 воздушных судов, что позволило увеличить вместимость парка на 28% - до 15 тысяч 400 мест.

Из Казахстана сегодня можно улететь в 28 стран по 121 маршруту с частотой 567 рейсов в неделю. Наибольшее количество рейсов выполняется в Российскую Федерацию (139 рейсов в неделю по 31 авиамаршруту), Турцию (125 рейсов в неделю по 18 авиамаршрутам), Объединённые Арабские Эмираты (58 рейсов в неделю по 6 авиамаршрутам) и Китайскую Народную Республику (43 рейса в неделю по 9 авиамаршрутам). Также значительно увеличились рейсы во Вьетнам, Таиланд, Египет и Грузию.

Судя по всему, развертывание политики «открытого неба» будет продолжено. В недавно подписанном Главой государства Национальном плане развития Республики Казахстан до 2029 года отмечается, что либерализация рынка воздушных перевозок по опыту ЕС будет способствовать появлению новых низкобюджетных авиакомпаний, которые смогут эффективно конкурировать с национальными авиаперевозчиками.

Однако пока на «авиационном манеже» - всё те же. В феврале этого года депутат Сената Галиаскар

Importantly, in case of negative incidents, the information field immediately recalls the management of both Astana and Almaty airports by foreign companies: from the UAE and Turkey, respectively. The similar claims are periodically made against airlines with foreign participation. For example, at the beginning of the year, representatives of the deputy corps have stated that when Kazakhstan's aviation assets are transferred under management to foreigners, a co-manager mechanism should be introduced to ensure management continuity in civil aviation organizations.

AIR GEOGRAPHY

In general, industry indicators demonstrate positive trends: in January-July 2024, 8.3 million passengers were transported by air transport of the Republic (growth compared to the same period last year amounted to 14%). Passenger turnover reached 16.1 billion l-km (increased by 11.4%).

In order to improve flight sustainability and the availability of air transportation, work continued to replenish the fleet of aircraft of domestic companies. Last year the Kazakhstani airlines purchased 11 aircrafts, which increased the fleet capacity by 28% to 15,400 seats.

As of today it is possible to fly from Kazakhstan to 28 countries on 121 routes with the frequency of 567 flights per week. The largest number of flights are operated to the Russian Federation (139 flights per week on 31 routes), Turkey (125 flights per week on 18 routes), the United Arab Emirates (58 flights per week on 6 routes) and the People's Republic of China (43 flights per week on 9 routes). The flights to Vietnam, Thailand, Egypt and Georgia also scaled up massively.

In all appearances, the deployment of the Open Skies policy will continue. National Development Plan of the Republic of Kazakhstan until 2029, recently signed by the Head of State, notes that the liberalization of the air transport market based on the EU experience will facilitate the emergence of new low-cost airlines that will be able to compete effectively with national carriers.

However, while at the aviation arena, it's still the same. In February this year, the Senate deputy Galiaskar Sarybayev has raised this issue. According to information, the Air Astana carries 70% of passengers, Scat 23% and the Qazaq Air 7% of total passenger traffic.

“These figures indicate a highly concentrated market and indicate a lack of competition, - believes the Senator.

Сарыбаев поднял эту проблему. По его информации, Air Astana перевозит 70% пассажиров, Scat – 23%, а Qazaq Air – 7% общего пассажиропотока.

«Эти цифры указывают на высокую концентрацию рынка и свидетельствуют об отсутствии конкуренции, - считает сенатор. - Авиаперевозки осуществляют 99 воздушных судов. Прогнозируется, что к 2030 году пассажиропоток достигнет 24 миллионов человек. В связи с чем в течение следующих шести лет авиапарк казахстанских компаний однозначно должен удвоиться. Учитывая скорость обновления авиафлота за последние 30 лет, существует риск, что дефицит сохранится и после 2030 года. Более того, с каждым годом имеющийся флот будет сокращаться из-за износа воздушных судов».

Вместе с тем, Комитетом гражданской авиации Министерства транспорта РК продолжается работа по привлечению к ответственности отечественных и иностранных авиакомпаний за нарушение требований действующего законодательства Республики Казахстан при задержках рейсов. Летом этого года штрафы в размере 1 000 МРП (3 692 000 тг.). были наложены в адрес авиакомпаний «Fly Arystan» и «SCAT». Бурная общественная реакция заставляет власти принимать меры за предоставление услуг ненадлежащего качества.

ТОЧКИ ВЗЛЕТА

Всего за годы независимости проведена реконструкция и строительство взлетно-посадочной полосы в 22 аэропортах, а также реконструкция и строительство пассажирских терминалов в 16 аэропортах. Эта работа не останавливается.

В частности, завершается строительство новых пассажирских терминалов в аэропортах Шымкента и Кызылорды. При этом модернизация воздушных гаваней ведется за счет частных инвестиций. Новый пассажирский терминал в аэропорту Шымкента общей площадью 40 тыс. квадратных метров позволит существенно увеличить пропускную способность с 800 тысяч до 6 миллионов пассажиров в год. Пропускная способность терминала аэропорта Кызылорды общей площадью 7,5 тыс. квадратных метров увеличится с 300 тысяч до 2 миллионов пассажиров в год. Новые пассажирские терминалы будут соответствовать международным стандартам качества и безопасности, что позволит обеспечить пассажиров должным уровнем комфорта и поспособствует открытию новых рейсов, в том числе в другие страны.



- The air transportation is carried out by 99 aircraft. Passenger traffic is forecast to reach 24 million people by 2030. As such, over the next six years, the aircraft fleet of Kazakhstani companies should definitely double in size. Considering the rate of air fleet renewal over the last 30 years, there is a risk that the deficit will persist beyond 2030. Moreover, each year the available fleet will shrink due to aircraft ageing».

Meanwhile, the Civil Aviation Committee of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan continues to discipline domestic and foreign airlines for violation of the requirements of the current legislation of the Republic of Kazakhstan for flight delays. In the summer of this year, fines of 1,000 MCI (3,692,000 KZT) were imposed on the Fly Arystan and SCAT airlines. The furious public reaction forces authorities to take action for offering inadequate services.

ASCENT POINTS

In total, over the years of independence, the reconstruction and construction of runways at 22 airports and the reconstruction and construction of passenger terminals at 16 airports have been carried out. This work does not stop.

In particular, the construction of new passenger terminals at Shymkent and Kyzylorda airports is being completed. At that, the modernization of air harbors is carried out at the expense of private investments. The new passenger terminal at Shymkent airport with a total area of 40 thousand square meters will significantly increase throughput capacity from 800 thousand to 6 million passengers per year. The terminal capacity of Kyzylorda airport with a total

Одновременно правоохранительными органами принимаются меры по приведению к нормативному соответствию близлежащих к аэропортам территорий. К примеру, ранее в ходе проведения проверки Генеральной прокуратурой выявлено, что в границах санитарно-защитной зоны аэропортов местными исполнительными органами предоставлено порядка 1,2 тысяч участков (для строительства жилых, коммерческих и других объектов), на которых возведено свыше 900 строений. Есть также факты возведения свыше 100 тысяч различных объектов без согласования комиссий аэропортов в пределах приаэродромной территории (жилых, коммерческих, промышленных и т.д.).

Наиболее критичная ситуация с незаконной застройкой наблюдается в городах Алматы, Шымкент, Атырау и Актобе. Для установления четких требований по использованию приаэродромных территорий введены законодательные поправки в части порядка предоставления прав на земельные участки, расположенных на приаэродромной территории.

Еще одним сдерживающим фактором развития гражданской авиации является дефицит авиатоплива на внутреннем рынке и его высокая стоимость. По этой причине отечественные аэропорты теряют конкурентоспособность перед аэропортами соседних стран в привлечении и обслуживании транзитных компаний.

Производственные мощности отечественных НПЗ не покрывают потребность в авиатопливе, в связи с чем приходится импортировать топливо из Российской Федерации. Для системного решения данной проблемы необходимо увеличение ежегодного объема производства авиатоплива, что позволит исключить дефицит на внутреннем рынке и зависимость от импорта.

Нельзя не упомянуть и кадровую проблематику. В отрасли работают порядка 20 тысяч человек, до 2025 года растет потребность в дополнительных кадрах (ежегодно 500-600 специалистов). В республике действует единственное для отрасли высшее учебное заведение, осуществляющее подготовку кадров в РК и странах Центральной Азии. Однако выпускники Академии не востребованы по причине несоответствия стандартам ИКАО и другим международным требованиям в области подготовки специалистов. Поэтому основные авиапредприятия вынуждены осуществлять подготовку кадров самостоятельно.

area of 7.5 thousand square meters will increase from 300 thousand to 2 million passengers per year. New passenger terminals will meet international quality and safety standards, which will provide passengers with an adequate level of comfort and facilitate the opening of new flights, particularly to other countries.


At the same time, the law enforcement agencies are taking measures to bring the areas close to airports into compliance with regulations. For example, earlier, in the course of an audit by the Prosecutor General's Office, it was revealed that about 1.2 thousand plots (for construction of residential, commercial and other facilities) within the sanitary protection zone of airports were granted by local executive bodies, on which more than 900 buildings were erected. There are also facts of erection of over 100 thousand different objects without the approval of airport commissions within the aerodrome environs (residential, commercial, industrial, etc.).

The most critical situation with illegal construction is observed in the cities of Almaty, Shymkent, Atyrau and Aktobe. In order to establish clear requirements for the use of airfield territories, legislative amendments have been introduced regarding the procedure for granting rights to land plots located within the aerodrome environs.

Another constraint on the development of civil aviation is the shortage of aviation fuel in the domestic market and its high cost. For that reason, domestic airports are losing competitiveness to airports of neighboring countries in attracting and servicing transit companies.

The production capacity of domestic refineries does not cover the demand for aviation fuel, due to which it is necessary to import fuel from the Russian Federation. For the comprehensive solution, it is necessary to increase the annual production of aviation fuel, which will eliminate the deficit in the domestic market and dependence on imports.

It should not be left the personnel topic unmentioned as well. About 20 thousand people work in the industry, up to 2025, there is a growing need for additional personnel (500-600 specialists annually). The only higher education institution for the industry that trains personnel in the Republic of Kazakhstan and Central Asian countries operates in the Republic. However, the Academy graduates are not in demand due to non-compliance with the ICAO standards and other international requirements in the area of specialist

Без системного решения данных вопросов будет сложно приблизиться к задаче, поставленной в Национальном плане развития - трансформации аэропортов Казахстана в региональные транзитные авиационные хабы, что предусматривает введение гибкой системы тарифов, обеспечение условий для привлечения специализированных кадровых ресурсов, оптимизацию таможенных процедур транзитных грузов. Поэтому сегодня авиационная отрасль находится в центре пристального внимания Президента, депутатов, общественности, что, безусловно, идет ей на пользу. Но для соответствия ожиданиям граждан предстоит еще предпринять немало усилий, особенно на региональном уровне. 

training. Therefore, major aviation enterprises are forced to provide training on their own.

Without comprehensive solution to these issues, it will be difficult to approach the task set out in the National Development Plan - transformation of Kazakhstan's airports into regional transit air hubs, which provides for the introduction of flexible rates ensuring conditions for attracting specialized human resources, and optimizing customs procedures for transit cargo. That is why today the aviation industry is in the center of close attention of the President, deputies, and the public, which is certainly good for it. But a lot of efforts still need to be made to meet the expectations of citizens, especially at the regional level.

高飞行业

哈萨克斯坦的民用航空发展的近况？

根据《哈萨克斯坦共和国 2030 年前运输和物流潜力发展构想》，民航业应在三个主要领域得到发展：飞行安全、航线网络发展和基础设施现代化。目前航空运输业的任务完成情况如何？

安全第一

今年 7 月，哈萨克斯坦总统卡瑟姆若马尔特·托卡耶夫决定设立我国常驻国际民用航空组织（ICAO）代表团，这是航空业的标志性事件之一。常驻代表铁木尔-特列杰诺夫在组织总部蒙特利尔，向秘书长胡安-卡洛斯-萨拉萨尔递交了国书。这是在加强与其他国家的合作和引进先进航空工业标准方面迈出的又一步。



与这一趋势相一致的是对哈萨克斯坦和哈萨克斯坦航空公司飞往欧盟的航班取消了所有限制。欧盟飞行安全委员会会议讨论了这一问题，来自 27 个国家的航空当局代表参加了会议。在哈萨克斯坦共和国驻比利时大使馆的协助下，哈萨克斯坦代表团在委员会会议期间介绍了为消除过去发现的意见而采取的行动，这些行动得到了欧盟委员会的好评。

与此同时，哈萨克斯坦民航业中违反安全规定的案件并没有减少。仅在上个月，阿斯塔纳机场就发生了三起飞机受损事件。原因是天气条件以及空港运营商的行动。幸运的是，没有受害者。据民用航空委员会称，由于近期飞机损坏事件增多，哈萨克斯坦航空管理局将代表交通部对首都机场进行不定期检查。

阿拉木图机场的代表也提到了天气问题，该机场的新开的客运航站楼最近就被洪水淹没了。据航空港新闻处称，“由于强降水和暴雨，停机坪一侧的雨水排水系统出现部分堵塞。由于新旧航站楼之间的高度差，水开始积聚，淹没了国际到达大厅”。战略设施的设计是否考虑到了这些气象风险，这个问题悬而未决。

通常，一旦发生负面事件，信息媒体领域就会立即想起阿斯塔纳和阿拉木图机场分别由阿联酋和土耳其的外国公司管理。针对有外国参与的航空公司的类似意见也时有发生。例如，今年年初，议会代表团代表指出，当哈萨克斯坦航空资产移交给外国人管理时，应引入共同管理机制，以确保民航组织管理人员的连续性。

航空地理

总体而言，行业指标显示出积极的发展态势：2024 年 1 月至 7 月，共和国航空运输共运送旅客 830 万人次（与去年同期相比增长 14%）。旅客周转量达到 161 亿人公里（增长 11.4%）。



为了提高航班的可持续性和航空旅行的可负担性（可得性），继续开展了增加国内公司飞机数的工作。去年，哈萨克斯坦航空公司购买了 11 架飞机，使机队（飞机数）运力增加了 28%，达 15 400 个座位。

如今，从哈萨克斯坦出发，可以飞往 28 个国家，航线 121 条，每周 567 个航班。飞往俄罗斯联邦（31 条航线，每周 139 个航班）、土耳其（18 条航线，每周 125 个航班）、阿拉伯联合酋长国（6 条航线，每周 58 个航班）和中华人民共和国（9 条航线，每周 43 个航班）的航班最多。飞往越南、泰国、埃及和格鲁吉亚的航班也大幅增加。

看来，“开放天空”政策的开展将继续下去。国家元首最近签署的《哈萨克斯坦共和国至 2029 年的国家发展计划》指出，根据欧盟的经验，航空运输市场的自由化将促进新的低成本航空公司的出现，它们将能够与国内航空公司进行有效竞争。

不过，目前在“航空领域”一切照旧。今年 2 月，参议院议员加利亚斯卡尔-萨里巴耶夫提出了这一问题。据他介绍，阿斯塔纳航空公司的客运量占总

客运量的 70%，Scat 航空公司占 23%，Qazaq Air 航空公司占 7%。

参议院议员加利亚斯卡尔-萨里巴耶夫说：“这些数字表明市场集中化，缺乏竞争。空运业务由 99 架飞机执行。预计到 2030 年，客运量将达到 2400 万人次。在这方面，哈萨克斯坦公司的飞机总数肯定会在未来六年内翻一番。鉴于过去 30 年飞机数的更新速度，赤字有可能持续到 2030 年以后。此外，由于飞机的损耗，现有飞机数每年都会缩减。”

与此同时，哈萨克斯坦共和国交通部民用航空委员会继续努力追究国内外航空公司违反哈萨克斯坦共和国现行法律规定造成航班延误的责任。今年夏天，Fly Arystan 和 Scat 航空公司被处以 1,000 月结算指标（3,692,000 坚戈）的罚款。公众的强烈反应迫使当局对提供不正确的服务采取行动。

起飞点

独立多年来，共有 22 个机场进行了跑道改造和建设，16 个机场进行了客运航站楼改造和建设。这项工作不会停止。

其中，希姆肯特市和克孜奥尔达市机场新客运站的建设工作已接近尾声。与此同时，航空港的现代化建设是以私人投资为代价的。希姆肯特市机场的新客运大楼总面积达 4 万平方米，将大大提高航空站的通过能力，从每年 80 万人次增至 600 万人次。总面积为 7500 平方米的克孜奥尔达机场航站楼的年旅客吞吐量将从 30 万人次增至 200 万人次。新客运站将达到国际质量和安全标准，为乘客提供足够的舒适度，并为其开通飞往其他国家新航班。

与此同时，执法机构正在采取措施，使靠近机场的地区遵守规定。例如，总检察院在早些时候的一次检查中发现，地方行政机构在机场卫生保护区内批出

了约 1200 片土地（用于建造住宅、商业和其他设施），在这些土地上建造了 900 多座建筑物。此外，还有未经机场委员会批准在机场区域内建造 10 万多个不同建筑物（住宅、商业、工业等）的事实。

阿拉木图、希姆肯特、阿特劳和阿克托别等城市的违章建筑情况最为严重。为了对航空港区的使用做出明确规定，对航空港区内地块的权利授予程序进行了立法修订。

制约民用航空发展的另一个因素是国内市场航空燃料短缺和价格昂贵。因此，国内机场在吸引邻国公司并为其提供服务方面正在失去与邻国机场的竞争力。国内炼油厂的生产能力无法满足航空燃料的需求，因此必须从俄罗斯联邦进口燃料。要系统地解决这一问题，就必须增加航空燃料的年产量，从而消除国内市场的赤字和对进口燃料的依赖。

我们不得不提到人事问题。该行业约有 2 万名员工，到 2025 年，对人员（每年 500-600 名专家）的需求将不断增长。共和国拥有哈萨克斯坦共和国和中亚国家唯一一所培养相关人才的工业高等教育机构。然而，由于不符合国际民航组织的标准和其他国际培训要求，该学院的毕业生并不受欢迎。因此，各大航空公司不得不自行提供培训。

如果不系统地解决这些问题，就很难完成《国家发展计划》中规定的任务——将哈萨克斯坦的机场转变为区域过境航空枢纽，该计划规定采用灵活的关税制度，确保吸引专业人力资源的条件，并优化过境货物的海关手续。这就是为什么今天航空业成为总统、议员和公众密切关注的焦点，这样的关注当然有利于航空业。但是，要满足公民的期望，特别是在地区一级，还有许多工作要做。

ДАРХАН ИМАНАШЕВ: ОЦЕНКА УРОВНЯ БЕЗДЕФЕКТНОГО СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ ОБЕСПЕЧИТ БЕСПЕРЕБОЙНОЕ, БЕЗОПАСНОЕ И КОМФОРТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



<54

В 2024 году в Казахстане запланирован рекордный объем ремонта автомобильных дорог. Реализация проектов, включая строительство и реконструкцию новых магистралей, позволит улучшить надежность транспортной инфраструктуры, обеспечить эффективность перевозок грузов и пассажиров по ней и повысить безопасность движения. О том, как стартовал текущий дорожно-строительный сезон, с какими сложностями столкнулись строители в период весенних паводков и каковы первые результаты работ мы спросили у Председателя Правления АО «НК «ҚазАвтоЖол» Дархана Иманашева.

■ Дархан Серикович, расскажите, пожалуйста, о планах текущего дорожно-строительного сезона. Как отразилась на нем ситуация с паводками в стране?

– В текущем году объем строительства и реконструкции составляет порядка **3,1** тыс. км, из которых планируется завершить работы и сдать в эксплуатацию порядка **1,9** тыс. км. Среди них: Актобе – граница РФ на Астрахань – **368** км; Караганда – Балхаш – **363** км; Балхаш – Бурыйбайтал – **114** км; Бурыйбайтал – Курты – Конаев – **174** км; Мерке – Бурыйбайтал – **82** км; Талдыкорган – Усть-Каменогорск – **768** км.

По плану текущего года дорожники планируют уложить около **6,4** млн тонн асфальтобетонной смеси, или **3,2** тыс. км различных слоев асфальтобетонного покрытия, из которых с начала года уложено **1,8** млн тонн асфальтобетонного покрытия, или **685** км (**28%**).

Вместе с тем, в текущем году, в связи с резким повышением температуры, началось активное таяние снега, после чего талые

DARKHAN IMANASHEV: ASSESSMENT OF THE LEVEL OF DEFECT-FREE ROAD MAINTENANCE WILL ENSURE UNINTERRUPTED, SAFE AND COMFORTABLE TRAFFIC OF VEHICLES

A record-breaking scope of road repairs is planned in Kazakhstan in 2024. The implementation of projects, including construction and reconstruction of new highways, will improve the reliability of transport infrastructure, ensure the efficiency of cargo and passenger transportation there and enhance traffic safety. We asked the Chairman of the Management Board of the JSC "NC "QazAvtoJol", Darkhan Imanashev about the start of the current road construction season, the difficulties faced by the builders during the spring floods and the initial results of the work.

■ Darkhan Serikovich, please tell us about the plans for the current road construction season. How was it affected by the flood situation within a country?

– During the current year, the volume of construction and reconstruction is about **3.1** ths. km, of which about **1.9** ths km are planned to be completed and put into operation. Including in particular: Aktobe – RF border to Astrakhan – **368** km; Karaganda - Balkhash – **363** km; Balkhash - Burylbaital – **114** km; Burylbaital - Kurty - Konaev - **174** km; Merke - Burylbaital - **82** km; Taldykorgan - Ust-Kamenogorsk - **768** km.

According to this year's plan, the road workers plan to lay about **6.4** mln tons of bitumen-concrete mix, or **3.2** ths km of various asphalt-concrete surfacing, of which **1.8** mln tons of asphalt concrete pavement, or **685** km, have been laid since the beginning of the year (**28%**).

With that, in the current year, due to a sharp rise of temperature, active snow melting has started, after which melt water, unable to soak into the frozen soil, accumulated in the lowlands, and, as a result of their filling, started to overflow over the roadway of highways of national and international importance.

In particular, the facts of melt water overflow over the roadway were recorded at the projects in Abay, Atyrau, Aktobe, Karaganda and East Kazakhstan regions.



55>

воды, не имея возможности впитаться в промерзшую почву, скапливались в низинах и, в результате их наполнения, начали переливаться через проезжую часть автодорог республиканского и международного значения.

В частности, на проектах в области Абай, Атырауской, Актюбинской, Карагандинской и Восточно-Казахстанской областях зафиксированы факты перелива талых вод через проезжую часть.

В связи с этим подрядными компаниями, задействованными на проектах строительства и реконструкции, была направлена дорожно-строительная техника и персонал для скорейшей ликвидации последствий паводков, а также предоставлен инертный материал для минимизации последствий паводков.

16 Как известно, согласно принятой Концепции развития транспортно-логистической отрасли страны до 2030 года предлагается внедрить контрактные модели для бездефектного содержания автодорог. Расскажите, пожалуйста, об опыте применения данной методики в мире и перспективах ее использования в Казахстане, а также о других мерах по повышению качества приемки и оценки дорожных работ.

– В настоящее время содержание автомобильных дорог республиканского значения и сооружений на них осуществляется на основе единичных расценок, определяющих стоимость за фактически выполненный объем работ. Работы по содержанию планируют на основе результатов осмотров автомобильных дорог по ведомостям дефектов, в пределах выделенных средств на содержание.

В целях повышения эффективности управления и качества содержания дорожных активов АО «НК «ҚазАвтоЖол» разрабатывается гибридная модель содержания автодорог. Она включает в себя бездефектное содержание для автодорог с хорошим и удовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием (вновь построенные или те, на которых произведены работы по строительству, реконструкции и капитальному ремонту в последние 5 лет). На остальных участках дорог (с неудовлетворительным состоянием либо участки без проведенных ремонтов) будут использоваться единичные расценки за фактически выполненный объем.

Для повышения качества содержания и исключения коррупционных рисков планируется автоматизировать процесс приемки выполненных работ, привязав информацию о фактически задействованной технике и времени ее работы с помощью обязательного представления отчетов с GPS-трекеров и датчиков учета топлива (ДУТ).

В результате оценки уровня бездефектного содержания дорог должно быть обеспечено

In this respect, contracting companies involved in construction and reconstruction projects deployed road-building machinery and personnel to eliminate the consequences of floods as soon as possible, and also provided inert material to minimize the effects of floods.

16 As is well known, according to the adopted Concept for the development of the country's transportation and logistics industry contract-based models for the defect-free road maintenance are proposed to be introduced by 2030. Please tell us about the experience of using this methodology in the world and the prospects for its use in Kazakhstan, as well as other measures to improve the quality of acceptance and evaluation of road construction works.

– Currently, maintenance of highways of republican subordination, and structures thereon is carried out on the basis of unit rates determining the cost for the actually performed scope of work. The maintenance works are planned on the basis of the results of inspections of highways under the defect lists, within the limits of the allocated funds for maintenance.

In order to improve the control efficiency and quality of maintenance of road assets of the JSC “NC “QazAvtoJol”, a hybrid model of road maintenance is being developed. It includes defect-free maintenance for highways, with adequate and satisfactory condition with respect to use for traffic (newly built or those on which construction, reconstruction and major repairs have been carried out in the last 5 years). For the remaining road sections (with poor condition or unrepaired sections), the unit rates will be used for the actual scope of work performed.

To improve the quality of maintenance and eliminate corruption risks, it is planned to automate the process of acceptance of completed works linking information on the actual equipment used and the time of its operation through mandatory reporting from GPS trackers and fuel consumption gauges (FCG).

As a result of assessing the level of defect-free road maintenance, an uninterrupted, safe and comfortable movement of vehicles throughout the year should be ensured. The highway shall meet the Contract-specified maintenance levels and transportation-performance indicators during the entire Contract period.

With due regard for the requirements of Budget Code of the Republic of Kazakhstan, the long-term contracts are proposed (7 years for asphalt paved roads, 10 years for cement concrete roads). This would enable to increase incentives and motivation for the Contractor to provide services and perform road maintenance works in a more qualitative and efficient manner. It can also act as a guarantee of stability in the Contractor's activities, and will impart momentum to the acquisition of necessary machinery and equipment, as well as its renewal.

16 The company's plans to increase the toll road tariff have been announced in February. What are the preliminary results of the discussion on this issue? Are there any constructive and forward-looking proposals already in place? And what are the general short-range plans for the commissioning of new toll road sections?

– Currently, the issue of toll road tariff increase is under consideration of the competent authority.

In 2024, it is planned to introduce the toll system on 2.4 thousand km of nation-wide highways. In particular, “Kostanay-Troitsk”, “Aktobe-border of the Russian Federation (Orenburg)”, “Aktau-Beyneu”, “Kyzylorda - border of Aktobe region”, “Usharal-Dostyk”, “Kostanay-Denisovka”,

бесперебойное, безопасное и комфортное движение транспортных средств в течение всего года. Автомобильная дорога должна соответствовать заданным по Контракту уровням содержания и транспортно-эксплуатационным показателям в течение всего срока действия Контракта.

Учитывая требования Бюджетного Кодекса Республики Казахстан, предлагается заключение долгосрочных контрактов (7 лет для автодорог с асфальтобетонным покрытием, 10 лет для автодорог с цементобетонным покрытием). Это позволит повысить стимулирование и мотивацию Подрядчика в предоставлении услуг и выполнении работ по содержанию автомобильной дороги более качественно и эффективно. Также это может выступать гарантией стабильности в деятельности Подрядчика и придаст импульс для приобретения необходимой техники и оборудования, а также его обновления.

16 В феврале было объявлено о планах компании по повышению тарифа на проезд по платным дорогам. Каковы предварительные результаты обсуждения данного вопроса? Имеются ли уже какие-либо конструктивные и перспективные предложения? И каковы в целом ближайшие планы по вводу в эксплуатацию новых платных участков дорог?

– На данный момент вопрос повышения тарифов за проезд по платным дорогам находится на рассмотрении уполномоченного органа.



В 2024 году планируется внедрение платной системы на 2,4 тыс.км автодорог республиканского значения. А именно, «Костанай-Троицк», «Актобе-гр. РФ (Оренбург)», «Актау-Бейнеу», «Кызылорда-гр. Актюбинской области», «Ушарал-Достык», «Костанай-Денисовка», «Мака́т-Кандыга́ш», «Обход г.Тараз», «Обход г.Караганда», «Балхаш-Бурылбайтал», «Шу-Бурылбайтал».

Важно отметить, что система взимания платы внедряется только после того, как на автомобильных дорогах завершаются работы по ремонту и они полностью соответствуют заявленным нормативным требованиям. К тому же, при внедрении платности уделяется внимание именно транзитным направлениям.

Дархан Серикович, большое внимание сегодня компанией уделяется вопросам безопасности дорожного движения. Расскажите, пожалуйста, об этих мерах.

– Для устранения аварийно-опасных участков по техническим параметрам ведется работа по реконструкции основных транзитных коридоров. С целью минимизации количества ДТП со встречным столкновением реконструировано порядка 3 тыс. км дорог с переводом в первую техническую категорию и разделением встречного потока движения.

Для снижения числа наездов на пешеходов на республиканской сети построено 52 обхода городов и населенных пунктов, а также устроено 32 надземных пешеходных моста.

На автомобильных дорогах республиканского значения ежегодно происходят ДТП с участием сельскохозяйственных животных. Бесконтрольный выпас сельскохозяйственных животных, оставленных без присмотра хозяев, нередко приводит к трагическим ДТП.

В этой связи, на постоянной основе, совместно с административной полицией и представителями местных исполнительных органов проводятся встречи с жителями населенных пунктов по вопросам недопущения выпаса скота вдоль автомобильных дорог, а также раздаются памятки и светоотражающие ленты.

Для снижения количества ДТП с участием животных вдоль республиканской сети установлено порядка 1,5 тыс. км ограждений от животных, а также устроено 113 скотопрогонов. В целом, во всех проектах строительства и реконструкции автодорог предусмотрены соответствующие скотопрогоны и сетчатые ограждения.

Даурен МОЛДАХМЕТОВ

“Makat-Kandyagash”, “Taraz City Bypass”, “Karaganda city bypass”, “Balkhash-Burylbaital”, “Shu-Burylbaital”.

It is important to emphasize that the tolling system is implemented only after road repairs are completed and the roads fully comply with the declared statutory requirements. Furthermore, when implementing tolling, attention is paid specifically to transit routes.

Darkhan Serikovich, the key attention is now paid by the company to road-traffic safety issues. Please tell us about these measures.

– In order to eliminate accident blackspots in terms of technical parameters, the work is underway to reconstruct major transit corridors. In order to minimize the number of oncoming collision accidents, about 3,000 km of roads have been reconstructed, with conversion to the first technical category and separation of the oncoming traffic flow.

In order to reduce the number of pedestrian knockdowns on the national network, 52 bypasses of cities and settlements were built, and 32 above-ground walking bridges were constructed.

The road accidents involving farm animals occur annually on republican highways. The uncontrolled grazing of live-stock animals left unattended by their owners often gives rise to road traffic accidents.

In this regard, the meetings with residents of settlements on the prevention of cattle grazing along highways are held on a regular basis, together with the administrative police and representatives of local executive bodies, and leaflets and reflective tapes are handed out.

In order to reduce the number of accidents involving animals, about 1.5 ths km of animal fences have been installed along the republican road network, and 113 cattle tracks have been constructed. Generally, the relevant cattle tracks and meshwire fencing are provided in all road construction and reconstruction projects.



9-11 OCTOBER 2024

"EXPO" IEC, ASTANA, KAZAKHSTAN

KAZAKHSTAN TRANSPORT WEEK

- NEW SILK WAY Business Forum
- TransLogistica Kazakhstan Exhibition
- Specialized conferences
- Expert Talks on the results of the Kazakhstan Transport Week



TransLogistica Kazakhstan Exhibition



THE INCREASE IN THE NUMBER OF CHINA-EUROPE TRAINS ARRIVING AND DEPARTING FROM ERENHOT (ERLIANHOT) PORT IN RECENT YEARS IS A DIRECT REFLECTION OF THE IMPROVEMENT OF LOGISTICS EFFICIENCY AND A CLEAR INDICATION OF THE DEVELOPMENT OF THE "BELT AND ROAD" INITIATIVE, AS WELL AS THE DEEP INTEGRATION OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE AND THE ENTRY OF ASIAN-EUROPEAN ECONOMIC AND TRADE COOPERATION TO A NEW LEVEL. IN THE VAST SPACE BETWEEN ASIA AND EUROPE, THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR THROUGH THE CASPIAN SEA CONNECTS THE ECONOMIC AND TRADE ARTERIES OF THE EAST AND WEST WITH UNPRECEDENTED CAPACITY.



TITR Opens a New Chapter of Economic and Trade Cooperation between Asia and Europe

<60

From the vast steppes of Central Asia to the lofty mountains of the Caucasus, the Trans-Caspian International Transport Corridor (TITR) effectively reduces logistics costs and promotes trade diversification. In the past, geographical and transportation restrictions made it difficult for many specialty goods from remote areas of the region for entry to the international market. Today, due to convenient transportation channels, be it wheat from Kazakhstan, cotton from Uzbekistan, red wine from Georgia or oil from Azerbaijan, all of these can be efficiently transported between Asia and Europe, which greatly enriches the range of goods on the international market and contributes to the diversified development of world trade.

Behind all of this is the continuous promotion of trade facilitation policies within the framework of the "Belt and Road" Initiative, including tariff reduction and facilitation of customs clearance procedures, which have created a more open and transparent trading environment for countries participating in the route. From the export of goods by individual enterprises to economic and trade cooperation between countries, all countries would benefit greatly from this process, realizing the transition from "competing alone" to "developing together".

Stable economic development is impossible without diversified markets and stable supply chains. Thus, the prosperity of the TITR not only opens up new points of economic

growth for the participating countries, but also gives a powerful impetus to ensuring the stability of the world economy. Due to the transport route, economic ties between China, Central Asia, West Asia, South Asia and Europe have become closer, forming an economic corridor with strong complementarity and ample opportunities for cooperation. For Central Asia and the Caucasus, these changes are particularly significant. These regions, whose development was previously limited due

TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR (TITR) EFFECTIVELY REDUCES LOGISTICS COSTS AND PROMOTES TRADE DIVERSIFICATION

FOR CENTRAL ASIA AND THE CAUCASUS, THESE CHANGES ARE PARTICULARLY SIGNIFICANT. THESE REGIONS, WHOSE DEVELOPMENT WAS PREVIOUSLY LIMITED DUE TO THEIR REMOTE GEOGRAPHICAL LOCATION AND INCONVENIENT TRANSPORT COMMUNICATION, HAVE NOW BECOME KEY NODES CONNECTING THE EAST AND THE WEST

to their remote geographical location and inconvenient transport communication, have now become key nodes connecting the East and the West. The integration of logistics, information and capital flows contributes to the continuous optimization and modernization of the local economic structure, the revival of traditional industries and the flourishing of new industries, which lays a solid foundation for the sustainable and stable growth of the regional economy.

The deepening of economic and trade cooperation is accompanied by cultural exchanges. The development of the TITR has not only facilitated the movement of goods, but also contributed to mutual understanding and friendship between peoples, where elements of different cultures collide and merge with each other, forming a colorful landscape. From Chinese silk and tea to European wines and works of art, from ancient legends of Central Asia to folk music of the Caucasus, all these cultural symbols are carried along with the China-Europe shuttle train, allowing people in the participating countries to enjoy the material culture while



61>

appreciating the rich and colorful spiritual world, promoting economic and trade exchanges between Asia and Europe, as well as cultural exchanges.

From the increasing number of China-Europe trains arriving and departing from Erenhot (Erlianhot) Port, we can judge the broad impact of the "Belt and Road" Initiative and the construction of the Trans-Caspian International Transport Corridor. This is not only due to the improvement of logistics efficiency and due to the growth of trade volume, but also

indicates that Asian-European economic, trade and cultural exchanges have entered a new stage of their development. In an era of opportunities and challenges, it is necessary to work together to write a brighter chapter in the history of the Asia-Europe continent.

Wang Xinyang
Beijing Municipal Railway Bureau

Source:
<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1806434193614486773&wfr=spider&for=pc>

В формате открытого диалога



Среди участников форума представители Института CAREC (Урумчи, Китай), ЕС, генеральный консул Германии в Алматы Маттиас Кмслер. Форум прошел в Казахстано-Немецком университете. Его целью стало обсуждение перспективы развития транспортных коридоров и укрепление сотрудничества в области логистики и торговли. Форум стал динамичной площадкой для обсуждения ключевых тем, таких как логистика и транспорт, а также новейшие концепции в обучении логистики.

В ходе встречи участники поделились опытом, обсудили инновационные решения в транспортной инфраструктуре, цифровизации и оптимизации логистических процессов.

В своем выступлении **И.о. Генерального директора Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Талгат Лесов** рассказал о концепции развития транспортного-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, предусматривающего **179** инфраструктурных, финансовых и организационных мероприятий. Так, **49** мероприятий направлены на реализацию инфраструктурных

проектов, обновление подвижного состава и другое. Комплексный план развития контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Казахстане на 2025 – 2029 годы предусматривает **56** мероприятий.

Спикер остановился на новых возможностях и перспективах развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который приобретает сегодня ключевую роль по возрождению Нового Шелкового пути в рамках программы «Один пояс – один путь».

В ходе встречи подчеркивалось, что со стороны международного сообщества наблюдается пристальное внимание к данному маршруту, проведены ряд исследований со стороны независимых международных организаций, таких как USAID, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития. Планируемый объем инвестиций на развитие инфраструктуры всех стран, расположенных по коридору ТМТМ, превышает 10 млрд. долл. Учитывая, что торговля между Китаем и Европой увеличивается ежегодно, по оценкам международных экспертов, прирост совокупного объема перевозок через Каспийское море к 2030 году составит **200%**, а транзит через ТМТМ увеличится на **300%**.

Участники форума отдельно остановились на теме развития инфраструктурных проектов. Так, сумма инвестиций в железнодорожный транспорт Казахстана составляет **13** млрд. долл. США. Это, в частности, строительство второго пути на участке Достык–Мойынты (836 км), которое позволит увеличить пропускную способность в **2** раза или на **10** млн. тонн в год в направлении Китая. Кроме того, в 2024 году начато строительство обходной железнодорожной линии в обход станции Алматы (74 км) в Алматинском узле через ст. Жетыген, что




позволит сократить время доставки грузов на **24** часа и разгрузить Алматинский железнодорожный узел на **40%**. Стоимость данного проекта составляет **94** млрд. тг. Срок завершения проекта – 2025 год.

Также ведется строительство железнодорожной линии и железнодорожного пропускного пункта на участке Дарбаза – Махтаарал (152 км). Проект позволит увеличить обмен с Узбекской железной дорогой в **2** раза или на **10** млн. тонн. Проект оценивается в **162** млрд тг, а срок его завершения планируется в 2026 году. В конце текущего года ожидается начало строительства железнодорожной ветки Бахты - Аягоз протяженностью 272 километра. Реализация данного проекта даст возможность увеличить грузооборот между Казахстаном и Китаем еще на **20** млн тонн.

В ходе работы форума прозвучало, что Казахстан, благодаря своему стратегическому положению на пересечении важных торговых путей

между Европой и Азией, играет ключевую роль в формировании новых логистических маршрутов. Была подчеркнута важность устойчивого развития и экологических чистых транспортных решений, что становится все более актуальным в контексте глобальных изменений в экономике и экологии.

Панельные сессии форума были посвящены вопросам подготовки специалистов в области логистики, научно-исследовательским работам и проектам в этой области, новым возможностям сотрудничества, а также путям совместного развития логистической инфраструктуры.

В целом, Казахстанско - Германский логистический форум прошел в дружелюбной и конструктивной обстановке, способствующей открытому диалогу и продуктивному обмену мнениями. 

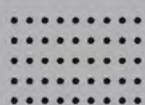
Елена КОЛДАСБАЕВА



Национальная экспертная информационная платформа
TransExpert.kz



10 лет опыта в Медиа

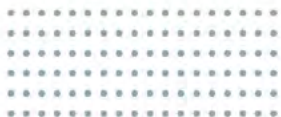


Много лет компании-партнеры Центра сотрудничают с крупным бизнесом, отраслевыми организациями и квазигосударственным сектором в медиасфере

Индивидуальный подход к медиакейсам



Функционал и целевая повестка каждого медиакейса формируется точно под запросы заказчика



<https://www.facebook.com/Issingarina>;
www.tlkmedia.kz; web@tlkmedia.kz; tek-astana@mail.ru
+7 (727) 296-44-12; +7 (727) 296-54-27; +7 (7172) 60-08-25

Национальная экспертная информационная платформа **TransExpert.kz**

Национальная экспертная информационная платформа TransExpert.kz (на странице Facebook) является онлайн-площадкой, объединяющей профессионалов, обладающих экспертными знаниями и компетенциями в сфере транспортной отрасли, экономических и социальных процессов и общественных отношений, а также в связанных с ними областях бизнеса, массмедиа, органов власти, некоммерческого сектора и т.д.

<https://web.facebook.com/Issingarina>

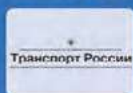


МАГИСТРАЛЬ

Следите за новостями на Национальной экспертной информационной платформе TransExpert.kz на странице в социальной сети Facebook по ссылке: <https://web.facebook.com/Issingarina>



ЮРИДИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР
ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ



ЭКСПЛУАТАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТОВ И ТЕРМИНАЛОВ

 24 октября 2024

 Санкт-Петербург



7 958 197 75 03
info@vivaconsult.ru
www.vivaconsult.ru