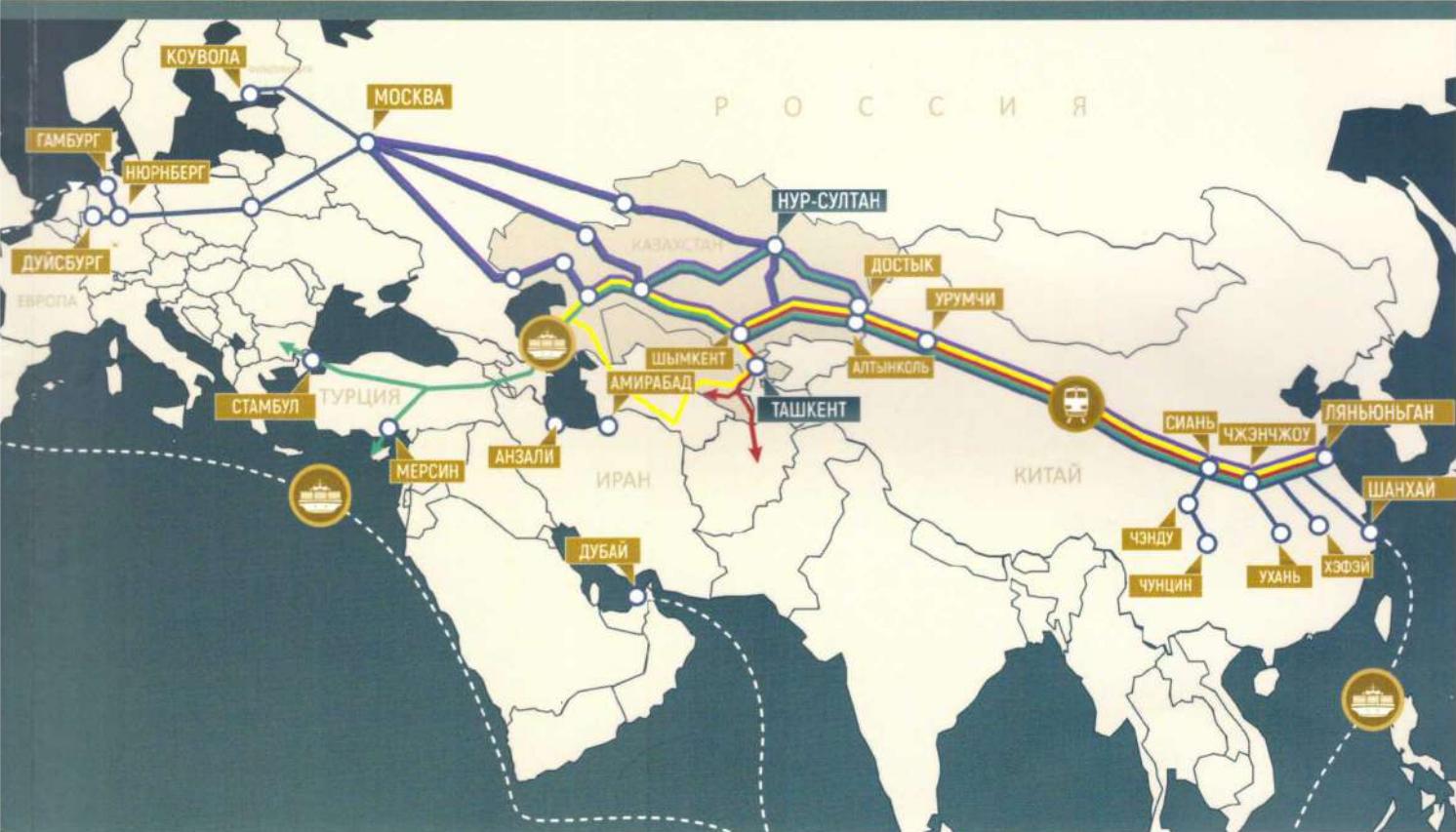


№4 (27) 2019

TRANSLOGISTICS КАЗАХСТАН

TRANSPORT • БИЗНЕС • ЭКОНОМИКА

ISSN 2411-779X
9 772411779158
0.4



Сопряжение транспортно-логистического комплекса Казахстана и экономического пояса Шелкового пути

Linking the transport and logistics sector of Kazakhstan and silk road economic belt

哈萨克斯坦的运输和物流中心与丝绸之路经济带连接

16

VI Молодежный форум транспортников KAZLOGISTICS

62

В номере / Inside:

4	ИНФОРМАЦИЯ / INFOPORTAL Новости / News
6	Наши ферросплавы в хороших руках
16	ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC Сопряжение транспортно-логистического комплекса Казахстана и экономического пояса шелкового пути / Linking the transport and logistics sector of Kazakhstan and silk road economic belt / 哈萨克斯坦的运输和物流中心与丝绸之路经济带连接
32	Безопасность в приоритете
34	РЫНКИ И ПРОГНОЗЫ / MARKETS AND FORECASTS Итоги и планы инфраструктурного развития страны / Results and plans of infrastructure development of the country / 国家基础设施发展的结果和计划
46	КНИГА ПРОБЛЕМ / PROBLEM BOOK Размышление о логистическом прорыве / Reflections on logistics breakthrough
58	Повышение эффективности логистики
60	АКЦЕНТЫ / ACCENTS Знания и опыт - на службу обеспечения БД
64	АКТУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ / ACTUAL PROJECT Пробудить интерес и инициативу. Итоги VI молодежного форума KAZLOGISTICS
70	Транспортный экскурс в столицу
73	RFID-метки для багажа экономят миллиарды
78	ПАРТНЕРЫ / PARTNERS Служение обществу превыше служения самому себе

В поиске новых решений

В этом номере мы анализируем итоги реализации государственной программы «Нұрлы жол» и проект ее продолжения на 2020-2025 годы. Именно этот документ станет ключевым элементом формирования оптимальной транспортно-логистической системы Казахстана.

Наряду с этим продолжается исследование сопряжения госпрограмм Казахстана, инициатив Евразийского экономического союза с китайским проектом Экономического пояса Шелкового пути. Плюсы и риски интеграционных процессов в этом номере привели ученые-эксперты и практики транспортного бизнеса. В продолжение этой темы аналитики Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций представили свои механизмы возможного логистического прорыва.

Мнение транспортной науки всегда играло решающее значение при определении стратегии развития отрасли, однако нельзя откладывать в сторону и прогрессивные идеи нового поколения транспортников. Именно поэтому в этом номере мы подробно остановились на проектах, предложенных студентами вузов на Молодежной неделе «KAZLOGISTICS».

寻找新的解决方案

我们分别分析了国家计划“努尔之路”的实施结果和该方案在2020-2025年的延续。这个文件是哈萨克斯坦针对运输和物流系统最全面的战略指引思想。

同时，哈萨克斯坦继续进行有关研究哈萨克斯坦国家计划，欧亚经济联盟倡议与丝绸之路经济带中国项目之间联系的项目。本期中运输和物流产业的专家和学者将介绍其中的机遇和挑战。在讨论这个主题时，运输与通信研究所的分析人员描述了他们认为有利发展产业和决策和行动。

科学和技术的应用奠定运输物流业的发展，而聆听新一代行业内的新人所提出的思维和新技术则能推动产业持续性的进展。因此，在本期中，我们详细介绍了大学生在«KAZLOGISTICS»青年周上提出的项目。



СОПРЯЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

А. Нурсеитов, к.э.н., доцент кафедры «Экономика» Казахского университета экономики, финансов и международной торговли, заместитель директора «MSSI»

А. Комекова, к.ю.н., юрист «MSSI» (ТОО «Институт исследований современного общества»)

К. Мукушев, заместитель генерального директора Объединения юридических лиц «Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»



哈萨克斯坦的运输和物流中心与丝绸之路经济带连接

А. Nurseyitov博士，哈萨克斯坦经济，金融和国际贸易大学“经济学”教研室副博士，副教授，“MSSI”副经理，

А. Komekova, 法学副博士，“MSSI”律师（现代社会法学研究所）有限责任公司

К. Mukushev, “哈萨克斯坦运输工人联盟”“KAZLOGISTICS”法人协会副总经理

«KAZLOGISTICS»
исследование
транспорта
перспектив
внутренних
составляющих
транспорта
отдельных
прогноза
статьи исходя из
За годы
исследование
ТЛК, истреблено
зарубежных
8,3% ВВП
состоит в
транспорте
Этому сподвигло
расположение
мировой
Китаем. Г.
Казахстана
перевозки
морским
территориям

Как от
Казахстана
В качестве
• государственных
запасов,
• спроса
перевозок
• спроса
перевозок
• состояния
наука, техника
• состояния
рекламы

Как по
проблемам
характер
и отсутствие
транспорта
факторы
инвестиций
состоит в
стимулов

Институт исследований современного общества (Modern Society Studies Institute) совместно с Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» выполнил проект по исследованию и разработке концепции развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов. Цель проекта состояла в разработке путей и механизмов развития транспортно-логистического комплекса (ТЛК) и его отдельных отраслей на основе анализа статистики, прогноза, внутренних и внешних факторов. В данной статье изложены основные выводы и предложения, исходя из проекта.

За годы независимости, как показали результаты исследования, в Казахстане сложился собственный ТЛК, играющий важную роль в развитии экономики и торгово-экономических отношений с зарубежными странами. На его услуги приходится 8,3% ВВП. Главное преимущество ТЛК Казахстана состоит в его интеграции в международные транспортные коридоры по всем видам транспорта. Этому способствует выгодное географическое расположение Казахстана между двумя гигантами мировой экономики: Европейским Союзом (ЕС) и Китаем. Расстояние между ними через территорию Казахстана является кратчайшим для транзитных перевозок. Оно меньше в два раза в сравнении с морским путем и до тысяч километров транзита по территории России.

Как отмечается в исследовании, на развитие ТЛК Казахстана влияют внутренние и внешние факторы.

В качестве внутренних факторов выделены:

- государственное управление, тарифы, требования, запреты, ограничения;
- спрос отраслей экономики на грузовые перевозки;
- спрос населения на услуги пассажирских перевозок;
- состояние рынка факторов и ресурсов (кадры, наука, технологии, инвестиции);
- состояние отрасли (стандарты, технические регламенты), конкуренция на рынке транспортных услуг.

Как показал анализ, в Казахстане имеются проблемы со структурой управления, которые характеризуются ведомственной раздробленностью и отсутствием системного подхода к развитию транспорта. Для развития ТЛК важно учитывать факторы и ресурсы (кадры, наука, технологии, инвестиции), экономическое и техническое состояние отраслей, входящих в его состав (стандарты, технические регламенты, уровень

The Institute of Modern Society Studies has conducted a research and development project on the development of the transport industry of Kazakhstan. This work involves collaboration with the Union of transport workers of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» using long term on statistical forecast and analysis of internal and external factors. This article presents the main conclusions and proposals based on the research.

Since independence, as shown by the results of the study, Kazakhstan has developed its own Transport and Logistics (TL), which plays an important role in the development of the economy and trade and economic relations with foreign countries. Its services account for 8.3% of GDP. The main advantage of Kazakhstan's Transport and Logistics sector is its integration into international transport corridors for all modes of transport. This is facilitated by the favorable geographical location of Kazakhstan between the two giants of the world economy: The European Union (EU) and China. The distance between them through the territory of Kazakhstan is the shortest for transit traffic. It is less than twice in comparison with the sea route and up to thousands of kilometers shorter than transit through Russia.

As noted in the study, the development of TLC in Kazakhstan is influenced by internal and external factors.

As internal factors are allocated:

- public administration, tariffs, requirements, prohibitions, restrictions;
- demand of economic sectors for freight transportation;
- population demand for passenger transportation services;
- the state of the market of factors and resources (personnel, science, technology, investment);
- the state of the industry (standards, technical regulations), competition in the market of transport services.

As the analysis showed, there are problems with the management structure in Kazakhstan, which are characterized by departmental fragmentation and lack of a systematic approach to the development of transport. For the development of TLC, it is important to take into account factors and resources (personnel, science, technology, investment), the economic and technical condition of the industries that make up it (standards, technical regulations, the level of competition in the market of transport services, etc.).



конкуренции на рынке транспортных услуг и др.).

На развитие ТЛК Казахстана влияют два мощных внешних фактора: с одной стороны, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), объединяющий пять стран, с другой стороны, китайская инициатива «Один пояс – один путь». Они определят перспективы развития международных перевозок с участием Казахстана на ближайший период.

Динамичное развитие западных и центральных районов Китая, рост производства и экспорта товаров, реализация китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) создают условия и возможности для увеличения транзитных грузопотоков через Казахстан в страны Центральной Азии, Европы, Ближнего Востока и Африки. Эксперты видят перспективы использования Казахстаном стратегии Китая по развитию наземных маршрутов как альтернативы морским перевозкам. Для использования этих возможностей с выгодой для национальной экономики необходимо в первую очередь развивать транспортную логистику. Стратегия интеграции казахстанской транспортной системы в новую архитектуру трансконтинентальных транспортных коридоров Евразии предполагает согласованные действия по модернизации институционального каркаса транспортной отрасли, внедрению эффективных бизнес-моделей и процессов управления отраслью и связанными по цепочке секторами, повышению инвестиционной привлекательности транспортной логистики.

Ключевым драйвером роста казахстанского транзита становятся мультимодальные (интермодальные) контейнерные перевозки между двумя экономическими полюсами: Китаем и странами Юго-Восточной Азии с одной стороны, и странами ЕС, Турцией и Кавказа, с другой стороны. Уровень контейнеризации грузов в Казахстане в 2017 г. составил 2,1% (4,3% с учетом транзита) и это не предел. Первым успешным логистическим проектом, ставшим важным компонентом ЭПШП, можно считать терминальный комплекс в порту Лянъюньган (КНР), введенный в эксплуатацию в 2014 г. Терминал предоставляет полный диапазон логистических услуг, в т.ч. погрузку и выпуск контейнеров, складирование, таможенное оформление и др. Сегодня предлагается перевозка грузов в блок-поездах из Лянъюньгана в Алматы в течение 5-6 дней, в Дуйсбург (Германия) за 15-16 дней.

Стратегическая цель реализации транзитного потенциала Казахстана – развитие контейнерных перевозок в организованных поездах. С 2011 г. скоростные контейнерные поезда заняли свою нишу

The development of Kazakhstan's TLC is influenced by two powerful external factors: on the one hand, the Eurasian Economic Union (EEU), which involves five countries, on the other hand, the Chinese initiative «One Belt – One Road». They will determine the prospects for the development of international transport with the participation of Kazakhstan in the near future.

The dynamic development of the Western and Central regions of China, the growth of production and exports of goods, the implementation of the Chinese initiative «Silk Road Economic Belt» (SREBEB) create conditions and opportunities for increasing transit cargo flows through Kazakhstan to the countries of Central Asia, Europe, the Middle East and Africa. Experts see prospects for Kazakhstan to use China's strategy to develop land routes as an alternative to sea transportation. To take advantage of these opportunities for the benefit of the national economy, it is necessary first of all to develop transport logistics. The strategy of integration of Kazakhstan's transport system into the new architecture of transcontinental transport corridors of Eurasia involves concerted actions to modernize the institutional framework of the transport industry, the introduction of effective business models and management processes of the industry and related sectors, increase the investment attractiveness of transport logistics.

Multimodal (intermodal) container transportation between the two economic poles is becoming a key driver of Kazakhstan's transit growth: China and the countries of Southeast Asia on the one hand, and the EU countries, Turkey and the Caucasus on the other hand. The level of containerization of goods in Kazakhstan in 2017 amounted to 2.1% (4.3% including transit) and this is not the limit, SREB A terminal complex in the port of Lianyungang (China), commissioned in 2014 can be considered as the first successful logistics project, which has become an important component of the SREB. The terminal provides a full range of logistics services, including loading and release of containers, warehousing, customs clearance, etc. Today, it is proposed to transport goods in block trains from Lianyungang to Almaty within 5-6 days, to Duisburg (Germany) in 15-16 days.

The strategic goal of the transit potential of Kazakhstan is the development of container transportation in express trains. Since 2011, high-speed container trains have occupied their niche in the transport and logistics market of Kazakhstan.

на транзит
Эффект
регулятор
Чунцин
(Германия)
(Польша)
направлен
2011 г.
железнодорож
т.ч. по с
бонусом
Общий
составил
2017 год
10,6 млрд
столовых
экономика
по территории
55% бол
2019 год
35% бол
В целом
перспек
сокращение
доставки
две недели
Это резуль
всем при
пересече

Объем
транс.
Объем
в том
– Китай
Объем
стаби
Доход
транс.
Объем
Объем
porto
Объем
тыс. т.

* за перв

на транспортно-логистическом рынке Казахстана. Эффективными маршрутами через Казахстан стали регулярные контейнерные сообщения по направлениям: Чунцин (Китай) – Достык (Казахстан) – Дуйсбург (Германия), Чэнду (Китай) – Достык (Казахстан) – Лодзь (Польша). В 2018 г. объем перевозок контейнеров в направлении Азия – Европа в 100 раз превысил уровень 2011 г. АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) накопила опыт транзитных перевозок, в т.ч. по оказанию мультимодальных транспортных услуг на более 20 маршрутах контейнерных поездов.

Общий объем транзитных грузов через Казахстан составил 19,2 млн. тонн (2018), что на 6% больше объема 2017 года, а за 8 месяцев 2019 года этот показатель составил 10,6 млн. тонн. Если оценивать объем грузоперевозок с помощью условного показателя двадцатифутового эквивалента (ДФЭ), то за 2018 год общий объем транзита по территории Казахстана достиг 537 тыс. ДФЭ, что на 55% больше уровня 2017 года (346 тыс. ДФЭ). За 8 месяцев 2019 года этот показатель составил 411,2 тыс. ДФЭ, что на 35% больше аналогичного периода предыдущего года.

В целом трансевразийский маршрут доказал свою перспективность и эффективность благодаря высокой скорости доставки грузов из Китая в страны ЕС. Скорость доставки грузов на расстояние 10-12 тыс. км составляет две недели вместо семи недель морским транспортом. Это результат высокой организации движения груза на всем протяжении маршрута, в т.ч. сокращения времени на пересечение межгосударственных границ.

Regular container traffic on the routes became effective routes through Kazakhstan: Chongqing (China) - Dostyk (Kazakhstan) - Duisburg (Germany), Chengdu (China) - Dostyk (Kazakhstan) - Lodz (Poland). In 2018, the volume of container traffic in the Asia – Europe direction was 100 times higher than in 2011. JSC «National company «Kazakhstan Temir Zholy» has accumulated experience in transit transportation, including the provision of multimodal transport services on more than 20 routes of container trains.

The total volume of transit cargo through Kazakhstan amounted to 19.2 million tons (2018), which is 6% more than in 2017, and for 8 months of 2019 this figure amounted to 10.6 million tons. If we estimate the volume of cargo transportation using the conditional indicator of twenty-foot equivalent (TFE), then in 2018 the total volume of transit through the territory of Kazakhstan reached 537 thousand TFE., which is 55% more than in 2017 (346 thousand TFE.). For 8 months of 2019, this figure amounted to 411.2 thousand TFE, which is 35% more than the same period of the previous year.

In general, the Trans-Eurasian route has proved its prospects and efficiency due to the high speed of delivery of goods from China to the EU. The speed of delivery of goods at a distance of 10-12 thousand km is two weeks instead of seven weeks by sea. This is the result of high organization of cargo movement throughout the route, including reducing the time to cross interstate borders.

19>

Таблица 1 – Данные по транзитным перевозкам

	2015	2016	2017	2018
Объем транзитных перевозок железнодорожным транспортом, тыс. тонн	13954.5	13039.1	16002.3	>17000.0
Объем транзитных контейнерных грузов, тыс. ДФЭ	209.5	244.9	347.5	206.4*
в том числе по направлению Китай/Азия – Европа –Китай/Азия	47.4	104.6	201.2	108.8*
Общий объем транзитных грузов по территории Республики Казахстан, млн. тонн	14.0	13.0	16.0	8.8*
Доход от транзитных перевозок железнодорожным транспортом, млн. тенге	157	212,8	200	>220
Объем транзитных авиаперевозок, млн. сам. км	171.3	169.0	172.9	н/д
Объем транзитных перевозок автомобильным транспортом, тыс. тонн	н/д	19.0	61.4	146.8
Объем транзитных перевозок водным транспортом, тыс. тонн	-	-	8.1	н/д

* за первое полугодие 2018 г. по данным Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Table 1-Transit data

	2015	2016	2017	2018
Volume of transit transportation by rail, thousand tons	13954.5	13039.1	16002.3	>1700.0
Volume of transit container cargo, ths. TFE	209.5	244.9	347.5	206.4*
<i>including in the direction of China/Asia-Europe-China / Asia</i>	47.4	104.6	201.2	108.8*
Total volume of transit cargo on the territory of the Republic of Kazakhstan, million tons	14.0	13.0	16.0	8.8*
Income from transit transportation by rail, million tenge	157	212.8	200	>220
Volume of transit air freight, million tons. km	171.3	169.0	172.9	n / a
Volume of transit transportation by rail, thousand tons	n / a	19.0	61.4	146.8
Volume of transit transportation by water transport, thousand tons	-	-	8.1	n / a

* for the first half of 2018 according to the Ministry of investment and development of the Republic of Kazakhstan.

<20

АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» намерена увеличить объём перевозок по транспортному коридору Азия – Европа к 2025 г. до одного миллиона контейнеров в год, что составит 20% от общего объема контейнерных перевозок в сегменте высокостоимостных грузов в этом направлении.

ТЛК Казахстана, адаптируясь к требованиям рынка, начинает переходить от преимущественно железнодорожных перевозок к оказанию широкого спектра транспортно-логистических услуг, включая морские, авиационные и автомобильные перевозки, а также услуги портовой и аэропортовой инфраструктуры, складов и терминалов, оказываемых в форме «одного окна». Особое внимание придается перевозкам по маршруту ТРАСЕКА, где порты Актау и Курьк на Каспии служат основными логистическими узлами для казахстанского экспорта и континентального транзита. Инвестиции в развитие инфраструктуры портов и мультимодального паромного комплекса Курьк, по сути, направленные на формирование Каспийского логистического узла, обеспечили вхождение в сеть международных транспортных коридоров. Сегодня пропускная способность этого узла достигает 26 млн. тонн грузов в год.

Итак, благодаря предпринятым мерам на территории Казахстана формируется транс-портно-логистическая цепочка от восточного побережья Китая (порт Ляньчжунган) через транспортно-логистический хаб СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» на границе

JSC «National company “Kazakhstan Temir Zholy” intends to increase the volume of traffic along the transport corridor Asia-Europe by 2025 to one million containers per year, which will be 20% of the total volume of container traffic in the segment of high-value goods in this direction.

The transport and logistics companies of Kazakhstan, adapting to the requirements of the market, begin to move from mainly rail transport to provide a wide range of transport and logistics services, including sea, air and road transport, as well as services of port and airport infrastructure, warehouses and terminals, provided in the form of «single window». Special attention is paid to transportation on the TRACECA route, where the ports of Aktau and Kuryk on the Caspian Sea serve as the main logistics hubs for Kazakhstan's exports and continental transit. Investments in the development of infrastructure of ports and multimodal ferry complex Kuryk, in fact, aimed at the formation of the Caspian logistics hub, provided entry into the network of international transport corridors. Today, the capacity of this hub reaches 26 million tons of cargo per year.

Thus, thanks to the measures taken in the territory of Kazakhstan, a transport and logistics chain is formed from the East coast of China (Lianyungang port) through the transport and logistics hub of the FEZ «Khorgos-Eastern gate» on the border with China, then by rail and road to the ports of the Caspian Sea and further to Turkey and Europe.

с Китаем, затем по железнодорожным и автомобильным магистралям до портов Каспийского моря и далее в Турцию и Европу.

С каждым годом успешно развивается Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), представляющий также мультимодальные перевозки. Логистическая инфраструктура в странах ТМТМ уже позволяет осуществлять конкурентные грузоперевозки по

Every year, the Trans-Caspian international transport route (TITR), which also represents multimodal transport, is successfully developing. The logistics infrastructure in the TITR countries already allows competitive cargo transportation along the optimal logistics chain: from the East coast of China-the port of Lianyungang through the Caspian Sea to Turkey and the countries of Eastern and Southern Europe, which is twice as fast as by sea. To optimize the transportation process, reduce the turnover of rolling stock, improve

« Однако отсутствие стратегии развития транспортной системы, а также центрального государственного органа, специализирующегося только в сфере транспорта и логистики, девальвируют эту выгоду для Казахстана. »

оптимальной логистической цепи: от Восточного побережья Китая – порта Лянъюнъган через Каспийское море в Турцию и страны Восточной и Южной Европы, что в два раза быстрее, чем морским транспортом. Для оптимизации перевозочного процесса, сокращения оборота подвижного состава, повышения эффективности перевозок с 16 апреля 2019 года между портами Актау и Баку запущена фидерная линия. Хотя в настоящее время объемы перевозок по ТМТМ незначительны, но в ближайшие 5-10 лет они могут вырасти в разы.

Для успешного сопряжения ТЛК Казахстана с китайской инициативой ЭПШП необходима интеграция транспортных и логистических систем

the efficiency of transportation, a feeder line has been launched between the ports of Aktau and Baku since April 16, 2019. Although currently the volume of traffic on TITR is insignificant, but in the next 5-10 years they can grow at times.

For successful integration of Kazakhstan's transport and logistics sector with China's SREB initiative, it is necessary to integrate transport and logistics systems of all countries along the silk road, which implies the formation of a new architecture of transcontinental transport corridors on the basis of harmonization of national legislation, implementation of joint strategies and programs. In general, this will lead to the creation of a unique institutional framework that ensures the

21 >

« However, the lack of a strategy for the development of the transport system, as well as a unified government body specializing only in the field of transport and logistics, devalue this benefit for Kazakhstan. »

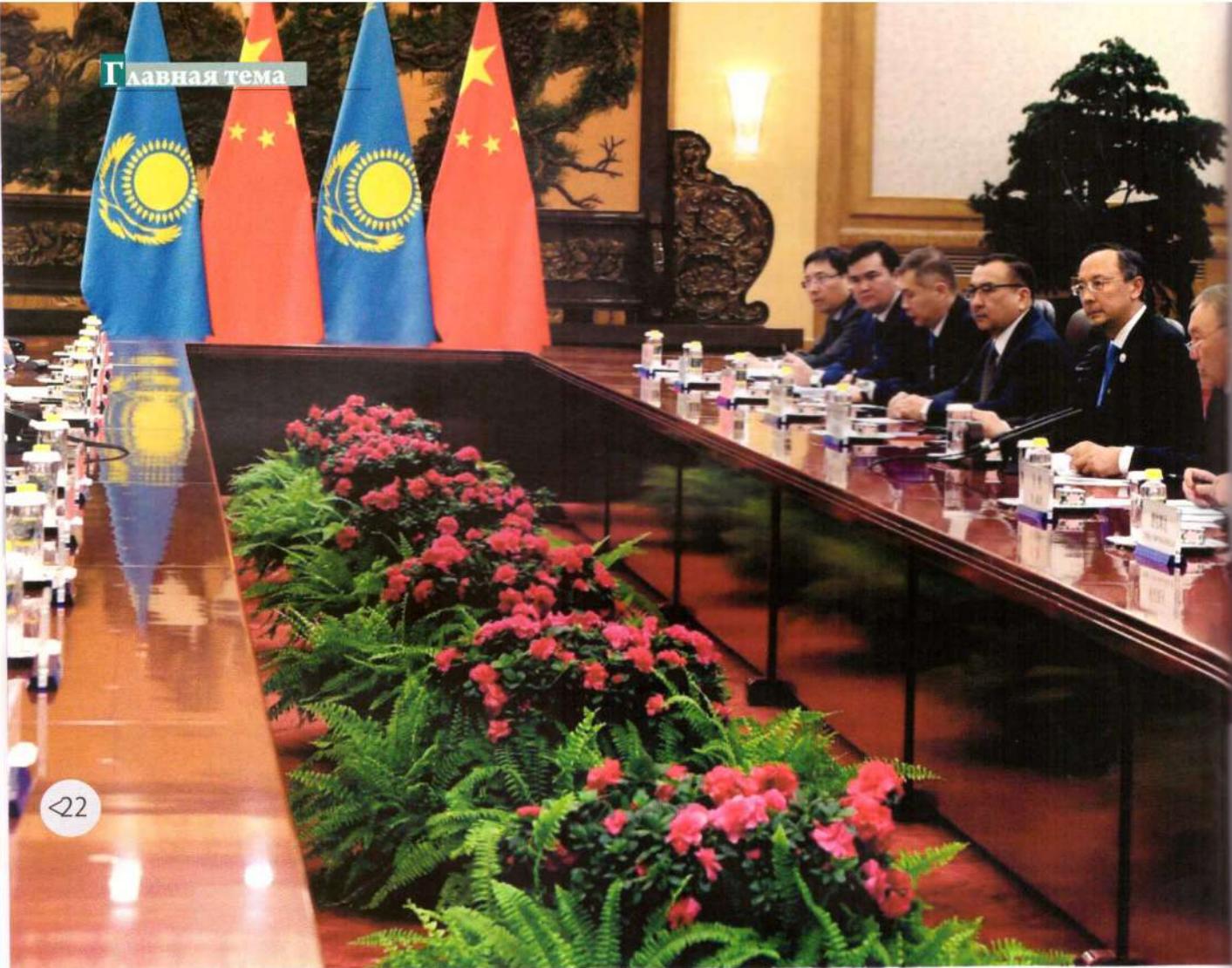
всех стран, расположенных вдоль Шелкового пути, что предполагает формирование новой архитектуры трансконтинентальных транспортных коридоров на основе гармонизации национальных законодательств, реализации совместных стратегий и программ. В целом это приведет к созданию уникального институционального каркаса, обеспечивающего мягкую интеграцию национальных транспортных сетей в цельную, единую, разветвленную евразийскую трансконтинентальную транспортно-логистическую систему, имеющую конкретные границы и необходимую инфраструктуру, что будет способствовать росту региональной и международной торговли.

Много говорится о выгодном географическом положении Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам. Однако

smooth integration of national transport networks into a single, branched Eurasian transcontinental transport and logistics system with specific borders and the necessary infrastructure, which will contribute to the growth of regional and international trade.

Much is said about the favorable geographical position of Kazakhstan for the transit of goods through international transport corridors. However, the lack of a strategy for the development of the transport system, as well as a unified government body specializing only in the field of transport and logistics, devalue this benefit for Kazakhstan. The development of international transport corridors for transit traffic cannot be achieved without the coordination of the many actors in the industry, without regulation of the market of transport





отсутствие стратегии развития транспортной системы, а также центрального государственного органа, специализирующегося только в сфере транспорта и логистики, девальвируют эту выгоду для Казахстана. Развитие международных транспортных коридоров для транзитных грузопотоков невозможно обеспечить без координации деятельности многочисленных субъектов отрасли, без регулирования рынка транспортных и логистических услуг, определения и своевременного обновления порядка тарифообразования на оказываемые услуги, без определения правил доступа и использования объектов инфраструктуры для транзитных грузоперевозок и др.

Вместе с тем, существует угроза оттока транзитных грузопотоков через Казахстан на альтернативные транспортные коридоры. Это подтверждается естественным желанием соседних стран по созданию и развитию международных транспортных коридоров через свои территории. Так, строительство участка железной дороги Решт (Иран) – Астара (Азербай-

and logistics services, determining and updating the procedure for tariff setting on services without defining the rules of access and use of infrastructure for the transit of goods etc.

At the same time, there is a threat of outflow of transit cargo flows through Kazakhstan to alternative transport corridors. This is confirmed by the natural desire of neighboring countries to create and develop international transport corridors through their territories. Thus, the construction of the Rasht (Iran) – Astara (Azerbaijan) railway section creates opportunities for reorientation of transit cargo flows, bypassing the territory of Kazakhstan. In addition, Russia does not hide its intentions to load the Trans-Siberian railway with Chinese transit. Therefore, the priority task of the interface is the modernization of institutions and infrastructure, increasing the competitiveness of international transport corridors passing through Kazakhstan.

ажан) создает возможности для переориентации транзитных грузопотоков, минуя территорию Казахстана. Кроме того, Россия не скрывает намерений загрузить китайским транзитом Транссибирскую железнодорожную магистраль. Поэтому приоритетной задачей сопряжения является модернизация институтов и инфраструктуры, повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих через Казахстан.

Стратегически важно принять закон «О транзите» для регламентирования отношений участников перевозки транзитных грузов, определения прав и обязанностей сторон. Важно преодолеть трудности, связанные с согласованием национальной транспортной политики в рамках ЕАЭС. Казахстан

It is strategically important to adopt the law «on transit» to regulate the relations of transit cargo transportation participants, determine the rights and obligations of the parties. It is important to overcome the difficulties associated with the harmonization of the national transport policy within the EAEU. Kazakhstan is interested in ensuring that domestic carriers and logistics companies receive economic benefits from servicing the transit of goods in the domestic market. It may be necessary to tighten the regulation of foreign entities in the market of freight forwarding services in Kazakhstan. These measures will help to eliminate the imbalance between the market share of domestic and foreign carriers in certain segments of the domestic market. Of course,

«Стратегически важно принять закон «О транзите» для регламентирования отношений участников перевозки транзитных грузов, определения прав и обязанностей сторон. Важно преодолеть трудности, связанные с согласованием национальной транспортной политики в рамках ЕАЭС.»

заинтересован в том, чтобы экономические выгоды от обслуживания транзита грузов на внутреннем рынке получали прежде всего отечественные перевозчики и логистические компании. Возможно, придется ужесточить регулирование деятельности иностранных субъектов на рынке транспортно-экспедиторских услуг Казахстана. Эти меры помогут устраниć дисбаланс между рыночной долей отечественных и иностранных перевозчиков в отдельных сегментах внутреннего рынка. Безусловно, нормы и принципы национального законодательства нужно гармонизировать с нормами и принципами международного права.

В таможенное законодательство Казахстана необходимо ввести нормы, реализующие положения Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990 год), дающие операторам право предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме без оформления книжки CARNETATA об уплате таможенных пошлин и налогов. Такая мера нужна для регулирования оборота контейнеров, продления срока пребывания контейнеров на территории Казахстана без таможенного декларирования.

Для развития мультимодальных и контейнерных перевозок при смене вида транспорта груз должен следовать в режиме транзита, не ограничиваясь множеством транспортных документов и тарифоприменением. Необходимо внедрить мультимодальную транспортную накладную с

the norms and principles of national legislation need to be harmonized with the norms and principles of international law.

In the customs legislation of Kazakhstan, it is necessary to introduce rules implementing the provisions of the Convention on temporary import (Istanbul, 1990), giving operators the right to provide written obligations filled in any form without registration CARNETATA book on payment of customs duties and taxes. Such a measure is needed to regulate the turnover of containers, prolong the period of stay of containers on the territory of Kazakhstan without customs declaration.

For development of multimodal and container transports at change of a mode of transport the cargo has to follow in a transit mode, not being limited to a set of transport documents and tariff application. It is necessary to introduce a multimodal waybill with international recognition (FIATA bill of lading) and the responsibility of the principal.

The growth of transit cargo flows through the territory of Kazakhstan depends on the capacity and quality of transport and logistics infrastructure, the level of its integration into the international system. On the basis of international standards, it is extremely important to introduce technologies of fast service and cargo handling, to minimize the number of inspections and inspections in transit, to increase the speed of transportation, to bring the technical characteristics of

23>

международным признанием (коносамент FIATA) и ответственностью принципала.

Рост транзитных грузопотоков через территорию Казахстана зависит от пропускной способности и качества транспортно-логистической инфраструктуры, уровня её интеграции в международную систему. На основе международных стандартов крайне важно внедрять технологии быстрого обслуживания и обработки грузов, минимизировать количество досмотров и осмотров в пути, увеличить скорость перевозок, привести в надлежащий вид технические характеристики верхних строений пути и инфраструктуры, а также подвижных составов скоростным требованиям. Другими словами, надо строить современную инфраструктуру, способную предоставлять услуги мирового уровня.

В рамках ЭПШП предусматривается реализация крупных инвестиционных проектов, направленных на оптимизацию доставки грузов посредством формирования сети логистических центров (ЛЦ). Так, например, реализуется идея трансевразийской транспортной сети (TEN), которая корреспондирует с концепцией ЭПШП. В стадии обсуждения находятся проекты формирования опорных международных ЛЦ и взаимодействующих с ними региональных ЛЦ. Такая схема не только ускорит продвижение грузов по международным транспортным коридорам, но и позволит осуществить технологическую интеграцию различных видов транспорта в международную мультимодальную сеть.

Целесообразно создать сеть региональных ЛЦ вблизи мест, где транспортные коридоры пересекают границы Казахстана. Современные бизнес-модели требуют, чтобы складские помещения находились под оперативным управлением объединенных логистических и транспортных компаний. Поэтому важно вместе с сопредельными государствами развивать стыковые пункты и пункты пропуска, устранять «узкие места» в транспортировке грузов. В железнодорожной сети Казахстана до сих пор преобладают однопутные и неэлектрифицированные участки, с чем связано наличие большого количества «узких мест», ограничивающих пропускную способность и скорость движения поездов. Поэтому необходима модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта. Для соответствия требованиям ЭПШП необходимо обеспечить высокую скорость интерmodalных и мультимодальных перевозок.

the upper structures of the track and infrastructure, as well as rolling stock to the speed requirements. In other words, we need to build a modern infrastructure capable of providing world-class services.

The SREB provides for the implementation of major investment projects aimed at optimizing the delivery of goods through the formation of a network of logistics centers (LC). For example, the idea of the Trans-Eurasian transport network (TEN) is implemented, which corresponds to the concept of the SREB. At the stage of discussion are projects for the formation of reference international LC and interacting with them regional LC. Such a scheme will not only accelerate the movement of goods along international transport corridors, but also allow for the technological integration of various modes of transport into the international multimodal network.

It is advisable to create a network of regional LC near the places where transport corridors cross the borders of Kazakhstan. Modern business models require warehouses to be under the operational control of combined logistics and transportation companies. Therefore, it is important together with neighboring countries to develop joint points and checkpoints, to eliminate bottlenecks in the transportation of goods. The railway network of Kazakhstan is still dominated by single-track and non-electrified sections, which is due to the presence of a large number of «bottlenecks» that limit the capacity and speed of trains. Therefore, it is necessary to modernize the infrastructure of railway transport. High speed intermodal and multimodal transport is necessary to meet the requirements of the SREB.



It is strategically important to adopt the law «on transit» to regulate the relations of transit cargo transportation participants, determine the rights and obligations of the parties. It is important to overcome the difficulties associated with the harmonization of the national transport policy within the EAEU.





Рисунок 1 – Инвестиции в основной капитал

Figure 1-fixed capital Investments

25>

Важнейшим фактором развития ТЛК призвана стать цифровизация. Поскольку ключевыми критериями конкурентоспособности в цепочке поставок являются стоимость и сроки, то перемещение груза необходимо четко отслеживать, а при необходимости оперативно регулировать по всей цепочке от начала до конца поставки. В Казахстане сбор, анализ и хранение актуальных данных по поставкам осуществляется недостаточно полно и качественно, что снижает эффективность существующих информационных систем. Более того, имеются существенные изъяны в статистике, что снижает достоверность аналитики и прогнозов. Особое внимание следует уделить внедрению информационных систем отечественных разработок. Так, КТЖ по-прежнему использует в основном российские разработки, что создает сложности для их модернизации и служит источником рисков.

Значительную долю транспортных операторов и логистических компаний составляют субъекты малого и среднего предпринимательства (МСП). Им приходится гибко адаптироваться к запросам грузоотправителей, которые зачастую желают получить транспортно-логистические услуги не по отдельности, а в комплексе (морские, авиационные, автомобильные перевозки, складские и

The most important factor in the development of transport and logistics sector is digitalization. As the key criteria for competitiveness in the supply chain are cost and time, the movement of cargo must be clearly monitored and, if necessary, promptly regulated throughout the chain from the beginning to the end of delivery. In Kazakhstan, the collection, analysis and storage of up-to-date data on supplies is not carried out fully and qualitatively, which reduces the efficiency of existing information systems. Moreover, there are significant flaws in the statistics, which reduces the reliability of analytics and forecasts. Special attention should be paid to the introduction of information systems of domestic developments. Thus, "Kazakhstan Temir Zholy" continues to rely mainly on developments in Russian, which creates difficulties for their modernization and serves as a source of risks.

A significant proportion of transport operators and logistics companies are small and medium-sized enterprises (SMEs). They have to adapt flexibly to the needs of shippers, who often want to receive transport and logistics services in a multimodal (sea, air, road transport, warehouse and terminal services) on the basis of «single

терминальные услуги) на основе технологии «одного окна». Государству необходимо стимулировать консолидацию логистических компаний, оказывать поддержку укрупнению компаний за счет поглощения и слияний. Тогда на рынке появятся крупные логистические провайдеры, имеющие собственные широкие логистические сети с участием субъектов МСП, или стратегические альянсы.

Сдерживающим моментом в Казахстане является отсутствие единого центрального госоргана, разрабатывающего и осуществляющего государственную политику в сфере транспорта и логистики. В настоящее время этими функциями занимается Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Однако, как показывает практика, МИИР не в состоянии обеспечить эффективное государственное управление транспортной отраслью, т.к. до сих пор отсутствует целостный, системный подход к развитию ТЛК Казахстана, нет долгосрочной стратегии развития транспорта, в т.ч. с учетом договоренностей в рамках ЕАЭС и перспектив участия в ЭПШП.

<26

Немаловажной задачей является обеспечение взаимосвязанного сбалансированного развития инфраструктуры для всех видов транспорта, что требует координации как при разработке стратегий, так и при реализации инвестиционных проектов с учетом прогнозов спроса на услуги грузовых и пассажирских перевозок. Поэтому необходима институционализация стратегического планирования и оперативного управления развития ТЛК Казахстана в контексте сопряжения с ЭПШП.

«It is advisable to create a network of regional LC near the places where transport corridors cross the borders of Kazakhstan. Modern business models require warehouses to be under the operational control of combined logistics and transportation companies.»

window» technology. The state needs to stimulate the consolidation of logistics companies, through acquisitions and mergers. Then the market will have large logistics providers with their own extensive logistics networks with the participation of SMEs, or strategic alliances.

The limiting factor in Kazakhstan is the absence of a single central government agency that develops and implements state policy in the field of transport and logistics. Currently, these functions are carried out by the Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan. However, as practice shows, MIID is unable to provide effective state management of the transport industry, because there is still no holistic, systematic approach to the development of transport and logistics sector in Kazakhstan, there are no long-term strategy of transport development, including taking into account the agreements within the EEU and the prospects of participation in SREB.

An important task is to ensure the interconnected balanced development of infrastructure for all modes of transport, which requires coordination both in the development of strategies and in the implementation of investment projects, taking into account the forecasts of demand for freight and passenger transport services. Therefore, it is necessary to institutionalize the strategic planning and operational management of the development of Kazakhstan's TLC in the context of the interface with the SREB.

«Целесообразно создать сеть региональных ЛЦ вблизи мест, где транспортные коридоры пересекают границы Казахстана. Современные бизнес-модели требуют, чтобы складские помещения находились под оперативным управлением объединенных логистических и транспортных компаний.»



27>

Одной из важных задач становится разработка комплексной стратегии развития и модернизации инфраструктуры ТЛК на республиканском и региональном уровнях. Прежде всего, предстоит определить стратегические направления развития всех видов транспорта, обеспечивающих экономически эффективные и технологически разнообразные транспортные связи между промышленными производствами, населенными пунктами, регионами и отраслями как на национальном, так и на международном уровнях. Долгосрочная стратегия должна предусматривать не только государственные инвестиции, но и привлечение частного капитала в создание новых и модернизацию существующих элементов транспортной инфраструктуры, обновление техники и технологий, доведение качества транспортных и логистических услуг до мировых стандартов. Стратегия должна охватывать также таможенный режим и тарифное регулирование, лицензирование и сертификацию, разграничивать полномочия центральных и местных исполнительных органов по вопросам транспортного контроля. Кроме того, важно улучшить нормативно-правовую базу системы технического регулирования во всех видах транспорта, финансирование НИОКР, подготовки кадров и многое другое.

One of the important tasks is to develop a comprehensive strategy for the development and modernization of transport and logistics infrastructure at the national and regional levels. First of all, it is necessary to define strategic directions for the development of all modes of transport that provide cost-effective and technologically diverse transport links between industrial production, settlements, regions and industries at both the national and international levels. The long-term strategy should include not only public investment, but also the involvement of private capital in the creation of new and modernization of existing elements of transport infrastructure, updating equipment and technologies, bringing the quality of transport and logistics services to world standards. The strategy should also cover the customs regime and tariff regulation, licensing and certification, delineate the powers of central and local executive bodies on transport control. In addition, it is important to improve the regulatory framework of the system of technical regulation in all modes of transport, financing of R & D, training and much more.



现代社会研究所 (Modern Society Studies Institute) 与哈萨克斯坦运输工人联盟“KAZLOGISTICS”共同完成了一个项目，该项目基于统计预测，内部和外部因素的分析，长期研究和发展哈萨克斯坦运输业的发展概念。该项目的目标是在对统计数据，预测，内部和外部因素进行分析的基础上，发展运输物流系统及其各个行业的发展方式和机制。本文根据项目提出了主要结论和建议。

<28

研究结果表明，哈萨克斯坦在独立性国家期间发展了自己的运输物流系统，该系统在发展经济以及与外国的贸易和经济关系中发挥着重要作用。服务业占国内生产总值的8.3%。哈萨克斯坦运输物流系统的主要优势是将其集成到所有运输方式的国际运输通道中。哈萨克斯坦在世界经济的两大巨头之间的有利地理位置为欧盟提供了便利：欧盟和中国。它们之间通过哈萨克斯坦领土的距离是过境交通的最短距离。与海上航线相比少于两倍，要比穿越俄罗斯领土联运少于长达数千公里。

正如研究中指出，哈萨克斯坦运输物流系统的发展受到内部和外部因素的影响。

以下因素被确定为内部因素：

- 公共行政，关税，要求，禁令，限制；
- 经济部门对货运的需求；
- 公众对客运服务的需求；
- 经济结构和资源（人员，科学，技术，投资）的市场状况；
- 行业状况（标准，技术法规），运输服务市场的竞争。

分析表明，在哈萨克斯坦，治理结构存在问题，其特点是部门分散，缺乏发展交通运输的统一和系统性的方法。对于运输物流系统的发展，重要的是要考虑因素和资源（人力资源，科学，技术，投资），其中所含行业的经济和技术状况（标准，技术法规，运输服务市场的竞争水平等）。

有两个强大的外部因素影响哈萨克斯坦运输物流系统发展：一方面，欧亚经济联盟 (EAEU) 团结了五个国家；另一方面，中国倡议的“一带一

路”。他们将在哈萨克斯坦的参与下影响国际运输发展的前景。

中国西部和中部地区的蓬勃发展，货物生产和出口的增长，中国“丝绸之路经济带”倡议的实施，为增加通过哈萨克斯坦到中亚，欧洲，中东和中亚国家的过境运输创造了条件和机遇。专家们认为，哈萨克斯坦将利用中国的战略来发展陆路，以替代航运。为了利用这些机会造福国民经济，首先必须发展运输物流。将哈萨克斯坦运输系统整合到欧亚大陆跨大陆运输走廊的新架构中的战略涉及采取协调一致的行动，以实现运输业体制框架的现代化，引入有效的商业模式和流程来管理该行业和与链条相关的部门，并提高运输物流业的投资吸引力。

哈萨克斯坦过境增长的主要驱动力是两个经济极点之间的多式联运（集装箱）运输：一方面是中国和东南亚国家，另一方面是欧盟，土耳其和高加索地区。2017年哈萨克斯坦的货物集装箱化水平为2.1%（包括中转在内为4.3%），这不是限制。第一个成功的物流项目已成为丝绸之路经济带的重要组成部分，可以视为2014年投入运营的连云港（中国）港口的码头区。该码头提供全方位的物流服务，包括今天，拟议以连串火车的形式将货物从连云港运至阿拉木图，为期5-6天，然后在15-16天内运至杜伊斯堡（德国）。

实现哈萨克斯坦过境潜力的战略目标是发展有组织火车的集装箱运输。自2011年以来，高速集装箱列车在哈萨克斯坦的运输和物流市场中占据了一席之地。沿这条路线的定期集装箱连接已成为通过哈萨克斯坦的有效路线：重庆（中国）-多斯蒂克（哈萨克斯坦）-杜伊斯堡（德国），成都（中国）-多斯蒂克（哈萨克斯坦）-罗兹（波兰）。2018年，亚欧方向的集装箱运输量超过2011年的水平100倍。哈萨克斯坦铁路国家控股公司积累了过境运输方面的经验，包括在20多个集装箱列车路线上提供多式联运服务。

通过哈萨克斯坦的过境货物总量为1,920万吨（2018年），比2017年增加6%，而在2019年的8个月中，这一数字达到1,060万吨。如果我们使用20英尺标准货柜（TEU）的条件指标估算货物运输量，那么2018年哈萨克斯坦境内的总过境运输量达到53.7万标准箱，比2017年（34.6万标准箱）增加55%。在2019年的8个月中，该指标达到41.12万标准箱，比去年同期增长35%。

总体而言，由于从中国到欧盟国家的高速货运，跨欧亚航线已证明了其前景和有效性。在10-12 000公里的距离内，货物的交付速度为两周，而不是海上运输的七周。这是由于货物

表1-国境运输数据

	2015	2016	2017	2018
铁路过境量, 吨	1亿39545万	1亿30391万	1亿60023万	>1亿7000万
过境集装箱货物量, 标箱	209.500	244.900	347.500	206.400*
包括中国/亚洲-欧洲 - 中国/亚洲方	47.4	104.6	201.2	108.8*
通过哈萨克斯坦共和国领土的过境货物总量, 吨	1400	1300	1600	8.800*
铁路过境运输收入, 坚戈	1亿5700万	2亿1280万	2亿	>2亿2000万
过境空中交通流量, 千米	1亿7130万	1亿6900万	1亿7290万	无数据
公路过境交通量, 吨	无数据	19000	614 000	146 800
水上过境运输量, 吨	-	-	8100	无数据

*2018年上半年, 根据哈萨克斯坦共和国投资与发展部的数据

在整个路线上高度组织化的结果, 包括减少穿越国境的时间。

“哈萨克斯坦铁路”国家控股公司计划到2025年将沿亚欧运输走廊的运输量增加到每年一百万个集装箱, 这将占该地区高价值货物领域集装箱运输总量的20%。

哈萨克斯坦的运输物流系统适应市场需求, 开始从主要的铁路运输转向提供广泛的运输和物流服务, 包括海运, 空运和公路运输, 以及港口和机场基础设施服务, 仓库和码头, 以“一个”的形式提供窗户。”特别注意沿TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) 路线的运输, 里海的阿克套和库鲁克港口是哈萨克斯坦出口和大陆运输的主要物流枢纽。实际上, 对港口基础设施和库鲁克多式联运渡轮码头发展的投资旨在组建里海物流枢纽, 这为进入国际运输走廊网络提供了条件。如今, 该枢纽的容量达到每年2600万吨。

这样一来, 由于在哈萨克斯坦境内采取的措施, 从中国东部沿海(连云港港口)通过霍尔果斯的运输和物流枢纽-东门, 与中国接壤的自由经济区, 然后沿着铁路和高速公路到达里海港口, 形成了一条运输和物流链并进一步延伸到土耳其和欧洲。

每年, 里海跨国际运输路线都会成功发展, 这也代表了多式联运。里海跨国际运输路线国家的物流基础设施已经允许沿着最佳物流链进行有竞争力的货物运输: 从中国东海岸-连云港港口通过里海到土耳其以及东欧和南欧国家, 这比海

上运输快两倍。为了优化运输流程, 减少机车车辆的周转率并提高运输效率, 自2019年4月16日起在阿克套和巴库之间开通了支线。尽管目前里海国际运输路线上的流量微不足道, 但是在未来5到10年内, 它们可以显着增长。

为了成功地将哈萨克斯坦的运输和关税同盟与中国的丝绸之路经济带倡议相结合, 必须整合丝绸之路沿线所有国家的运输和物流系统, 这需要在统一国家法律的基础上形成跨大陆运输走廊的新架构, 实施联合战略和计划。总的来说, 这将促使建立一个独特的体制框架, 以确保将国家运输网络顺利整合到具有特定边界和必要基础设施的整体统一分叉的欧亚大陆运输和物流系统中, 这将有助于区域和国际贸易的增长。

关于哈萨克斯坦对于通过国际运输走廊进行货物过境的有利地理位置, 已经说了很多。但是, 由于缺乏运输系统的发展战略以及专门从事运输和物流的中央政府机构, 这给哈萨克斯坦降低了这一收益。不协调众多行业实体的活动, 不规范运输和物流服务市场, 定义和及时更新所提供的服务的关税设定程序, 不定义过境货运基础设施的使用和使用规则等, 就无法确保发展过境货运国际运输走廊。

同时, 存在过境货运从哈萨克斯坦流向替代运输走廊的风险。邻国在其领土上建立和发展国际运输走廊的自然愿望证实了这一点。因此, 拉什特(伊朗)-阿斯塔拉(阿塞拜疆-扬)铁路段的建设为绕过哈萨克斯坦领土的过境货物流重新定位创造了机会。此外, 俄罗斯并没有隐瞒其向西伯利亚铁路吸引中国过境货物的意图。因此, 配对的首要任务是机构和基础设施的现代化, 从而

通过《过境法》以规范过境货物运输参与者之间的关系，确定当事方的权利和义务在战略上具有重要意义。克服与欧亚经济联盟中的国家运输政策协调相关的困难非常重要的。



<30

提高通过哈萨克斯坦的国际运输走廊的竞争力。

通过《过境法》以规范过境货物运输参与者之间的关系，确定当事方的权利和义务在战略上具有重要意义。克服与欧亚经济联盟中的国家运输政策协调相关的困难非常重要。哈萨克斯坦对为国内市场的货物中转服务（主要是来自国内承运人和物流公司）的经济利益感兴趣。在哈萨克斯坦，可能有必要加强对外国实体在货运代理服务市场中活动的监管。这些措施将有助于消除国内外航空母舰在国内市场某些部分的市场份额之间的不平衡。当然，国内法的规范和原则应与国际法的规范和原则保持一致。

有必要将哈萨克斯坦的海关立法引入实施《临时进口公约》（1990年，伊斯坦布尔）规定的规范，该规范赋予经营者在不发行关于支付关税和税款的《CARNETATA》的情况下以任何形式填写的书面义务的权利。需要采取这种措施来规范集装箱的周转量，延长集装箱在哈萨克斯坦境内的停留时间，而无需海关申报。

为了发展多式联运和集装箱运输，在改变运输类型时，货物应遵循过境制度，而不仅限于各种运输单据和运价标准。有必要实施具有国际认可和主要责任的多式联运提单（国际货代联合会FIATA的提单）。

通过哈萨克斯坦领土的过境货运量的增长取决于运输和物流基础设施的能力和质量，以及其融入国际体系的水平。根据国际标准，引入快速服务和货物处理技术，减少途中的筛查和检查数量，提高运输速度以及使轨道的上部结构和基础设施以及机车车辆的技术特征达到高速要求是至关重要的。换句



图1 - 固定资本的投资资金



话说，有必要建立一个能够提供世界一流服务的现代化基础设施。

缺乏针对运输业发展的系统方法，国家支持水平低，更新率低以及所有运输类型的机车车辆和基础设施贬值率高，都使国内运输公司无法与外国公司竞争。这些问题可以通过在适当的监管框架的支持下增加该行业的资本规模来解决。主要原因是缺乏必要数量的资金，不仅用于建造新的和现代化的现有设施，还缺乏用于基础设施的维护。机车车辆的现有更新率可能导致技术条件的恶化和车辆总数的减少，从而增加车辆的维护成本。

为了增加运输量（多式联运，中转，国内运输），有必要修改定价程序，以在运输过程中的所有参与者之间以及道路的方向和路段之间最佳地分配运输总成本。主要条件是关税税率是统一的，即应用统一的计算规则。集装箱运输的统一关税应使之既有利于国内运输，也有利于出口商以及过境货物。关税的统一将使物流公司能够根据货物流路线和货物类型的差异，为客户创建灵活的关税计划并向其提供服务。这将有助于增加多式联运集装箱运输。新的关税制度应优化承运人和物流公司的财务业绩。这将需要制定关税设定方法。

运输物流系统发展中最重要的因素是要数字化。由于供应链中竞争力的关键标准是成本和时机，因此必须对货物的流动进行清晰的监控，并在必要时从供应的开始到结束迅速调整整个供应链。在哈萨克斯坦，相关供应数据的收集，分析和存储未得到充分有效的执行，这降低了现有信

息系统的有效性。此外，统计数据中存在重大缺陷，从而降低了分析和预测的可靠性。应特别注意实施国内事态发展的信息系统。因此，哈萨克斯坦铁路公司仍然主要利用俄罗斯的研制，这给及其现代化带来了困难，并成为风险来源。

因此，在丝绸之路经济带的范围内，预计将形成跨大陆运输走廊，哈萨克斯坦不仅可以在大陆服务链中扮演关键角色，而且可以扮演建筑设计师的角色。新兴的多式联运欧亚大陆走廊可能包括一个支持信用证和与其交互的区域物流配送平台的网络。这种配置将加速货物在各个方向上的移动，并确保运输过程的连续性。信用证网络的发展需要与丝绸之路经济带的所有参与者进行计

划和协调的互动，明确协调国际和丝绸之路经济带机构框架内的监管机构的活动。

31>

哈萨克斯坦的一个制约因素是缺乏一个中央政府机构来制定和实施运输和物流领域的国家政策。目前，这些职能由哈萨克斯坦共和国工业和基础设施发展部负责。但是，正如实践所示，工业及基础设施发展部无法提供有效的运输行业状态管理，因为哈萨克斯坦运输流系统的发展仍然没有整体，系统的方法，运输的发展没有长期战略，包括考虑到欧亚经济联盟中的协议以及参加丝绸之路经济带的前景。

其中一项重要任务是制定一项在共和国和地区两级发展和现代化运输物流系统基础设施的全面战略。首先，有必要确定发展所有类型运输的战略方向，在国家和国际一级在工业企业，居民点，地区和工业之间提供具有成本效益和技术多样化的运输联系。一项长期战略不仅应包括公共投资，而且还应包括吸引私人资本来创建交通基础设施的现有要素的新的和现代化，设备和技术的更新，使运输和物流服务的质量达到世界标准。该战略还应涵盖海关制度和关税法规，许可和证明，划定中央和地方行政机构在运输控制问题上的权力。此外，重要的是在于完善所有类型的交通工具技术规定，融资科研、研发与研制工作，人员培训等方面体系的法规框架。 □