Добрый день, уважаемые коллеги!

9 февраля прошел съезд Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», на котором обсуждены работа и проблемы в отраслях транспортно-логистического комплекса, одобрен план действий на 2024 год. Накануне, 5 февраля произошла отставка Премьер-министра и Правительства, затем назначение нового Премьер-министра и обновление Правительства. 7 февраля на расширенном заседании Правительства, Президент обозначил проблемы, вызовы и задачи для их преодоления, внутри страны в интересах бизнеса, населения и государства, и на международных площадках.

23 февраля состоялась коллегия воссозданного 1 сентября 2023 г. Министерства транспорта по итогам 2023 года, с участием вновь переназначенного первого заместителя Премьер-министра Скляр Р.В.

И если Президент ориентирует госуправление и бизнес на реальную оценку проблем и их решение, то на состоявшейся коллегии, понимание такой необходимости со стороны представителя Правительства не прозвучало.

Между тем вызывает недоумение утвержденная структура министерства. Объединение двух технологически абсолютно разных отраслей - железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта в одном Комитете, в условиях необходимости развития их технического, технологического, научного и кадрового потенциала, в радикально новых условиях (либерализации экономики, интеграционных вызовов, цифровизации). При наличии специфических отраслевых особенностей по всем этим параметрам, а также в институциональной и правовой сфере, которые надо знать и формировать правильное понимание в наших финансовых, экономических и регуляторных органах и на международных площадках, это просто недопустимо.

Отраслевой государственный орган должен иметь необходимые компетенции и профессиональную квалификацию, чтобы быть арбитром при принятии окончательных решений в интересах государства. Иначе, не понятно, чего мы добились. И Комитет транспортного контроля – многоотраслевой контрольно-надзорный орган, который должен быть самостоятельным, возможно даже выведен из подчинения министерства, оказался втиснут в один комитет с автомобильным транспортом.

Эти вопросы в полной компетенции Правительства, и мы будем настаивать на их скорейшем решении.

В целом прошедший год, можно назвать переломным. После испытаний,

вызванных девальвацией, потом пандемией, пришлось, сразу преодолевать непредсказуемые («черный лебедь») вызовы, находить и принимать неординарные решения и осваивать новые возможности. Спецоперация РФ на Украине, санкции, глобальная переориентация товарных грузопотоков и цепочек поставок. НК «Қазақстан темір жолы», бизнесу пришлось работать и преодолевать трудности в условиях критически обострившихся внутренних проблем и внешних отраслевых, и международных чрезвычайных обстоятельств.

По итогам года, можно констатировать, что за счет предпринимательской инициативы, которая как живая вода, может проникать всюду и творить чудеса, ее активности в сфере транспортной логистики. В том числе в этом зале присутствует активный костяк компаний, способных творить эти чудеса на предпринимательском поприще. Благодаря напряженнейшей работе компаний в отраслях транспортно-логистического комплекса, оперативных мер поддержки со стороны Правительства, государственного холдинга «Самрук-Казына» ситуация стабилизируется, достигнуто существенное увеличение объемов работы.

В планах и уже реализуются ряд масштабных проектов. Определены перспективные векторы развития. В центре внимания ускоренное развитие Middle Corridor и международного коридора «Север-Юг».

На железнодорожном транспорте решили вопрос дефицита локомотивов, принимаются меры по улучшению качественных показателей использования подвижного состава, интенсификации перевозочного процесса. НК «Қазақстан темір жолы» вновь устойчиво генерирует прибыль. Восстанавливаются партнерские взаимоотношения с участниками перевозочного процесса.

Сегодня, учитывая, что конференция АНЭК и КазАПО, объединяет всех добросовестных участников грузовых перевозок в сфере железнодорожного транспорта, заинтересованных в устойчивом и долговременном развитии, и понимающих, что это связано с соблюдением в процессе своей деятельности интересов государства. Хочу привлечь ваше внимание, что наступает очень важный переломный момент, требующий объективно оценить пройденный путь реформирования отрасли, отметить и оценить забегания и ошибки, технологическую и нормативную взаимозависимость в рамках ЦС ЖДТ СНГ, ОСЖД и ЕАЭС, учесть наши возможности, особенности и преимущества.

Принята Концепция развития транспорта до 2025 года, Концепция АЗРК и Указ Президента «О либерализации экономики». На выходе Национальный план развития экономики до 2029 года.

Вопросы правильной этапности трансформации АО «НК «ҚТЖ» в мультимодальный ТЛК международного уровня, отработки стратегии необходимости подключения возможностей отечественного бизнеса к созданию

на основе выгодных альянсов, либо своими силами, крупного международного транспортно-логистического провайдера 3-4 PL. Значимого на рынке и имеющего на легитимной основе страновую поддержку Казахстана, и затем своевременного и необходимого проведения процедур анбандлинга (разделение), по примеру и опыту Deutsche Bahn и РЖД.

Нужна амбициозная дорожная карта и последовательная поддержка Правительства, по созданию НК ҚТЖ совместно с отечественным бизнесом такой структуры и последующей предлагаемой продаже доли НК ҚТЖ на рынке.

Практика последних лет показывает, что накоплен значительный потенциал у отечественного бизнеса в этой сфере, который вынужден развиваться параллельно и в более жестких условиях, чем привлекаемые иностранные партнеры. Важно поставить долгосрочную правильную цель, зарабатывать не только на перевозке транзита по своей территории, а создать необходимые внешние мощности и компетенции, чтобы зарабатывать на интегрированной контрактной логистике, организуя и контролируя всю цепочку поставок.

Далее важный и деликатный вопрос понимания необходимости сохранения достаточного влияния государства в сфере развития рыночных взаимоотношений на железнодорожном транспорте. Обеспечение защиты суверенных прав государства в экономике и её развития в интересах граждан, а не в интересах отечественных представителей ТНК, формирующих олигополии, и заинтересованных в ограничении влияния государства в стратегически важных сферах экономики.

Регуляторное ведомство в Германии, например, в своих правилах предусматривает требование, что тот, кто занимается добычей природных ресурсов, не имеет права заниматься их транспортировкой. То есть международная практика таких подходов есть.

У нас же, о необходимости введения ограничений для олигополий, говорит только Президент.

А вы знаете, что крупный бизнес у нас научился продвигать свои интересы. Это заметно, даже в Сенате, на прошедшем отчете Министра и руководителя НК ҚТЖ, сумевших обозначить необходимость взвешенного поэтапного подхода, с главным ориентиром на интересы государства.

По результатам исследований, инициированных Союзом и проведенных силами НИИ ТК в 2022-23 годах и последней работы «... по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы железнодорожного транспорта в условиях дальнейшего реформирования», где в качестве экспертов участвовали представители частных перевозчиков. И в результате обсуждений на круглых столах сформирован проект Меморандума о возможной консолидации участников грузовых железнодорожных перевозок в целях

устойчивого эволюционного развития отрасли.

Предлагается два направления. Первое – освоение дополнительных объемов маршрутных перевозок частными перевозчиками, за счет развития своей инфраструктуры и необходимого развития объектов МЖС. Второе – определение необходимых условий и этапов дальнейшего развития, путем принятия на государственном уровне дорожной карты, в том числе по вопросам организационной структуры МЖС.

Предлагается рассмотреть эти предложения на рабочей группе в Министерстве транспорта с участием АО «НК «КТЖ» и бизнеса.

В заключении, хочу привлечь ваше внимание к появившимся в Интернете новым инструментам с использованием возможностей ИИ. Один из них программа Microsoft Copilot, на мой вопрос о возможном влиянии на экономику Казахстана дробления рынка грузовых перевозок на магистральной железнодорожной сети, ответила так:

«Дробление рынка грузовых перевозок – это процесс, при котором рынок разделяется на множество мелких участников, конкурирующих друг с другом за долю рынка. Это может привести к снижению эффективности, качества и безопасности перевозок, а также к увеличению издержек и цен для потребителей.

На экономику Казахстана дробление рынка грузовых перевозок оказывает негативное влияние, так как ослабляет конкурентоспособность страны на международном уровне, снижает доходы бюджета от транзитных перевозок, увеличивает зависимость от импорта товаров и услуг, а также затрудняет развитие инфраструктуры и инноваций в транспортной отрасли».

Это для размышлений от объективного советчика. Спасибо за внимание!

Ю.И. Лавриненко
29 февраля 2024 г., Алматы