

KAZLOGISTICS

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ
АССОЦИАЦИЯ

Транспортно-логистическая ассоциация «Kazlogistics»



УЧРЕДИТЕЛИ

KAZLOGISTICS

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ АССОЦИАЦИЯ



Көліктік Логистиканы
Дамыту Ұлттық
Орталығы

КазАПО

Члены

KAZLOGISTICS

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ
АССОЦИАЦИЯ

РГП «Актауский международный морской торговый порт»,
АО «Кедентрансервис», ТОО «МЭК АТАСУ», ТОО «M-Spedition»,
ТОО «Исткомтранс», ОЮЛ «Союз автотранспортников РК»,
ОЮЛ «Ассоциация предпринимателей морского транспорта» и др.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ АССОЦИАЦИЯ «KAZLOGISTICS»

МИССИЯ KAZLOGISTICS:

ОБЩЕСТВЕННЫЙ КООРДИНАТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

ЗАДАЧИ KAZLOGISTICS:

- ☐ Взаимодействие с государственными органами по вопросам развития транспортно - логистической системы (ТЛС) и развития государственно-частного партнерства.
- ☐ Участие в разработке законодательных и нормативно-правовых актов.
- ☐ Поддержка членов KAZLOGISTICS в реализации проектов в сфере оказания транспортных услуг.
- ☐ Развитие мультимодальных перевозок в регионе.
- ☐ Содействие во внедрении инноваций в области логистики.
- ☐ Содействие в продвижении и интеграции ТЛС Казахстана в мировую транспортную систему.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ АССОЦИАЦИЯ «KAZLOGISTICS»

- Мировой опыт реформирования показывает, что создание некоммерческих ассоциаций и союзов позволяет объединять профессиональных представителей бизнеса, готовить квалифицированных партнеров для анализа, обсуждения и решения проблемных вопросов, продвижения частных инициатив в органах представительской и исполнительной власти, национальных компаниях и международных организациях.
- KAZLOGISTICS позиционирует себя как союз ассоциаций, предприятий и организаций в транспортно-логистическом комплексе Казахстана (по примеру Союза транспортников России, Белоруссии и Украины).
- Роль KAZLOGISTICS мы видим в решении проблем общетранспортного системного характера, улучшении взаимодействия на стыке отраслей, формировании современной нормативной базы мультимодальных и интермодальных сообщений, разработке и реализации мер государственной поддержки предприятиям транспортной инфраструктуры.

РАБОЧИЕ ГРУППЫ

Рабочая группа по
железнодорожному транспорту

Рабочая группа по
автомобильному транспорту

Рабочая группа по
морскому транспорту

Рабочая группа по
внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по
гражданской авиации

Рабочая группа по
логистическим компаниям

ЗАДАЧИ РАБОЧИХ ГРУПП

- Формирование проблем отрасли;
- Подготовка предложений по решению проблем;
- Участие в разработке законодательных и нормативно-правовых актов;
- Подготовка предложений, требующих решения отраслевого министерства;
- Подготовка предложений, требующих решения Комитета таможенного контроля МФ РК;
- Подготовка предложений, требующих решения Межведомственной комиссии по логистике;
- Подготовка предложений, требующих решения Консультативного комитета ЕЭК.

КНИГА ПРОБЛЕМ

Проблемы компании:

Союзы и ассоциации

Логистические
компании

Экспедиторские
компании

Железнодорожные
компании

Автотранспортные
компании

Компании гражд-ой
авиации

Компании морского и
речного транспорта

Международные
логист-е. компании



Анализ

Подготовка
законодательных и
правовых актов

Внесение
предложений в
министерства

Внесение
предложений в
МВК

Мониторинг

Размещена на портале (www.kazlogistics.kz)

МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЗАДАЧ KAZLOGISTICS



МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

1. Участие в качестве членов международных ассоциаций;

FIATA

ФАПЭ

Евразийский Союз
транспортных,
экспедиторских и
логистических организаций

KAZLOGISTICS

2. Заключение меморандумов о сотрудничестве с международными союзами и ассоциациями;

3. Участие в работе Консультативного Комитета при ЕЭП.

ПРОБЛЕМЫ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

1. Не проводится учет объемов грузов, перевозимых автомобильным транспортом из КНР транзитом через РК.

Из Китая через территорию Казахстана перевозятся грузы автомобильным транспортом в различных направлениях: в страны Центральной Азии, в Россию, в Западную Европу, в Иран, в страны Ближнего Востока и др. страны. Учет позволит систематизировать приток денег в бюджет государства от транзита, вести статистический учет, планировать работу по поступлению денег от транзита и т.д.

Пути решения: - выйти с предложением в КТК МФ РК об организации учета объемов грузов автомобильным транспортом из КНР транзитом через РК.

2. Требуется реконструкция участка автодороги «Ушарал — Достык».

Пути решения: - **контроль за решением данного вопроса, включенного в Комплексный план по реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь»;**

- создать не менее двух ДЭУ на протяженности участка с необходимым количеством высокопроизводительной снегоочистительной и дорожной техники и другой придорожной инфраструктуры на нем.

3. Не исследуются проблемы, сдерживающие увеличение объема груза, перевозимые автомобильным транспортом по международным автотранспортным коридорам на территории РК через пункты пропуска: «Майкапшагай», «Бахты», «Достык», «Коргас», «Калжат».

Пути решения: - МТК РК организовать работу по исследованию проблем, сдерживающих увеличение объема груза, перевозимого автомобильным транспортом по международным автотранспортным коридорам на территории РК через пункты пропуска: Майкапшагай, Бахты, Достык, Коргас, Калжат.

ПРОБЛЕМЫ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

4. Приостановлено оформление транзитных грузов автомобильным транспортом на пункте пропуска «Калжат».

Пути решения: - обратиться в КТК МФ РК с предложением о принятии решения о переводе пункта пропуска Калжат из статуса двусторонний на статус многосторонний и возобновить оформления транзитных грузов на п/п «Калжат», что способствует эффективному использованию транзитного потенциала страны.

5. Сохранить на вновь вводимых мощностях на п/п Коргас обособленный автомобильный переход для транзитных грузов.

Пути решения: Обратиться в КТК МФ РК с предложением о сохранении на вновь вводимых мощностях на п/п Коргас обособленного таможенного перехода для автотранспортных средств, осуществляющих перевозку транзитных грузов из КНР через территорию РК.

6. Ограниченный режим работы 5-ти пунктов пропуска на казахстанско-китайской границе. Из пяти пунктов пропуска на казахстанско-китайской границе только один работает в полторы смены, а четыре – в одну смену, пять дней в неделю.

Пути решения: - Для обеспечения увеличения пропускной способности транзитных грузов следует перевести все пять автомобильных пунктов пропуска на казахстанско-китайской границе (с учетом перевода на многосторонний статус п/п Калжат) на круглосуточный режим работы, с непрерывной рабочей неделей.

7. Сложность в получении китайских и шенгенских виз перевозчикам, занятым на перевозке грузов по «Новому Шелковому пути».

Пути решения: - обратиться в МИД РК по обеспечению водителей визовой поддержкой, по получению годовых китайских и шенгенских виз без задержек, а также о возможности получения виз сроком от одного до трех лет.

ПРОБЛЕМЫ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

8. Вопросы, связанные с обновлением и пополнением парка подвижного состава отечественных автотранспортных перевозчиков.

Пути решения: - продолжить работу по решению вопроса о предоставлении скидок казахстанским операторам на приобретение грузовых автомобилей западно-европейских марок, собираемых на территории РФ;

- продолжить работу по предоставлению льготного кредитования на приобретение автомобилей по государственной программе «Дорожная карта» с использованием финансовой поддержки фонда «Даму»;

- разработать предложения по оказанию государственной поддержки по приобретению 3750 грузовых автомобилей для перевозки по маршрутам «Нового Шелкового пути».

9. Не обеспечены условия для перехода автотранспорта на стандарты ЕВРО-3 и ЕВРО-4.

Пути решения: - ускорить вопрос по производству топлива, соответствующие ЕВРО-3 и ЕВРО-4 казахстанскими нефтеперерабатывающими заводами;

- решить вопрос по созданию в соответствии с евростандартами инфраструктуры по использованию автотранспортных средств, оборудованных цифровыми тахографами и контроля за их техническим состоянием.

10. Значительная часть предприятия автомобильного транспорта РК существуют за счет стихийной организации работ на «пяточках», имеющих в каждом среднем и крупном населенном пункте Казахстана.

Пути решения: - МТК РК выйти с предложением к акиматам об организации технопарков на пустующих территориях, производственных базах, с организацией маркетинго-диспетчерской службы по сбору и распределению заявок на работы и услуги, возможность парковки, ремонта и технического обслуживания автотранспортных средств.

ПРОБЛЕМЫ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

1. Финансовое состояние аэропортов Казахстана (в г. Уральск, Актобе, Семей, Петропавловск и т.д.) не позволяет содержать взлетно-посадочные полосы в надлежащем состоянии, приобретать специальную противопожарную технику и обучать персонал аэропортов.

Пути решения: КГА МТК РК:

- 1) обратиться в АРЕМ с предложением о разрешении аэропортам увеличить долю получения доходов от неосновной деятельности (в Европейских странах разрешается до 60 % от основной);*
- 2) определить меры поддержки аэропортов на государственном уровне.*

2. В РК отсутствуют единые технологии обработки грузов в аэропортах. В каждом аэропорту Казахстана свои требования и свои образцы документов по обработке грузов

Пути решения: КГА МТК РК внести в Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте дополнения, которые бы включали единые стандартизированные документы по обработке грузов во всех аэропортах Казахстана (с учетом рекомендации ИКАО).

3. Высокая стоимость авиатоплива в аэропортах Казахстана.

Пути решения: МТК РК выйти с предложением в Министерство нефти и газа РК о предоставлении аэропортам Казахстана возможности прямого закупа авиатоплива с нефтеперерабатывающих заводов Казахстана;

ПРОБЛЕМЫ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

11. Отсутствует единая система рынка автотранспортных услуг.

Пути решения: - на площадках информационно-аналитического портала «kazlogistics.kz» организовать электронную биржу оказания автотранспортных услуг

12. Несовершенство разрешительной системы.

Пути решения: - МТК РК создать комиссию с участием ассоциаций и перевозчиков, по разработке предложений по совершенствованию разрешительной системы в части распределения и выдачи перевозчикам, в необходимом количестве, китайских и других иностранных разрешений, для обеспечения выполнения транзитных перевозок в полном объеме.

13. Нарушаются иностранными автотранспортными перевозчиками условия двусторонних Соглашении по квотам въезда на территорию Казахстана. Так, по данным SAFE TIR за 9 месяцев 2012 года перевозчиками Украины выполнено 7304 рейса, что превышает квоту, выданную Украине на текущий год на 504 разрешения. Аналогичное положение и по перевозчикам других стран. Соглашение между РК, РФ и РБ об осуществлении транспортного контроля на внешней границе не ратифицировано РФ. Россия и Беларусь ужесточили контроль за иностранными перевозчиками.

Пути решения: до решения вопроса о внешней границе Таможенного союза восстановить посты транспортного контроля на казахстанско-российской границе.

ПРОБЛЕМЫ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

4. При перевозке грузов воздушным транспортом требуется предоставление документа, подтверждающего обеспечение уплаты таможенных платежей и налогов — Сертификат обеспечения уплаты таможенных платежей и налогов (далее - СПО). В то же время при перевозке автомобильным и железнодорожным транспортом такие требования отсутствуют.

Пути решения: Внести в Таможенный кодекс изменения, в части упрощение процедур при перевозке грузов воздушным транспортом.

5. Кадровый дефицит квалифицированных работников аэропортов и авиакомпаний.

Пути решения: - в настоящее время в основном обучение проходит в зарубежных странах. Инициировать меры по созданию высших учебных заведениях в Республике Казахстан.

6. В Казахстане отсутствует собственная нормативная база в сфере государственно-технического регулирования (правила, регламенты, стандарты, методики). С 30.12.1991 года на основе межгосударственного «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» соответствующие полномочия делегированы Межгосударственному авиационному комитету (далее – МАК).

Существующая нормативная база МАК не полностью соответствует требованиям Европейского стандарта EASA по обеспечению безопасности полетов и техническому обслуживанию авиационной техники в аэропортах и авиакомпаниях. В связи с этим казахстанские авиакомпании находятся в «черном списке» ЕС.

Пути выхода: 1) Возможно назрела необходимость инициирования создания собственной нормативной базы и органа по подтверждению соответствия современных центров по испытаниям и техническому обслуживанию.

2) либо инициирование создания обновленной и гармонизированной с требованиями ЕС нормативной базы и такого органа в рамках е ЕЭП.

ПРОБЛЕМЫ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

7. Существуют скрытые проблемы по транзиту воздушных судов казахстанских авиакомпаний через воздушное пространство России. Авиационные власти России предлагают для выдачи разрешения на перелет через воздушное пространство России в третьи страны делать посадку в аэропортах городов России для дозаправки авиатопливом. в случае отказа, они начисляют роялти, достигающие 20.000 долларов США.

Пути решения: МТК РК вынести данный вопрос для решения с Министерством транспорта России.

8. Ограничения казахстанским авиакомпаниям на осуществление международных и внутри казахстанских перевозок в пользу национального перевозчика АО «Эйр Астана». В двусторонних соглашениях с Китаем, Россией, Турцией, европейскими и другими странами устанавливается от Казахстана только один перевозчик – АО «Эйр Астана». Осуществлять регулярные пассажирские и грузовые рейсы в г. Актау, Атырау, Уральск, Актобе разрешено только АО «Эйр Астана».

Пути решения: КГА МТК РК :

- 1) дать возможность равноправного участия всех казахстанских авиакомпаний в выполнении регулярных международных и казахстанских рейсов.*
- 2) учесть интересы отечественных перевозчиков при формировании политики «Единого воздушного пространства» ЕЭП.*

ПРОБЛЕМЫ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

9. Для Национального перевозчика АО «Эйр Астана» ограничены возможности развивать материально-техническую базу при расширении парка воздушных судов.

Пути решения: -КГА МТК РК инициировать:

- 1) в акиматах городов Астана и Алматы вопрос о выделении участков земли под строительство ангарных комплексов по техническому обслуживанию авиационной техники;*
- 2) в ТС вопрос об освобождение от уплаты таможенной пошлины на ввоз авиационной техники;*
- 3) в АРЕМ вопрос отмены регулирования тарифов казахстанских авиаперевозчиков на внутренние направления РК (нигде в мире авиационные перевозки не регулируются государством).*

ПРОБЛЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

1. Недостатки в сохранности вагонного парка. Многочисленные факты разоборудования и хищения деталей вагонов. Не возможность выявления виновных сторон. Нет документа, разграничивающего ответственность субъектов перевозок за сохранность вагонного парка. Отсутствие системного контроля и комплексного подхода к решению проблемы. Не исполнение нормативов, недостаточность оперативно-разыскных мер полиции.

Пути решения: - МТК РК и АО «НК «КТЖ» внести изменения в Закон РК «О железнодорожном транспорте», в Правила перевозок грузов и Инструктивные указания о порядке составления и учетных форм по вагонному хозяйству.

2. Отсутствие с учетом новых условий (перевода практически всех вагонов в статус «собственного подвижного состава») рабочей системы текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов (ТОР), обеспечения качественного безотцепного ремонта вагонов.

Пути решения: - разработка совместно с Собственниками и операторами вагонов новых и пересмотр действующих локальных нормативов КТЖ в ходе реформирования, разработка типовых договоров.

ПРОБЛЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

3. Вопросы, связанные с изломами деталей крупного вагонного литья.

Пути решения: - разделить ответственность между железной дорогой и собственниками вагона, за счет внесения в Классификатор неисправностей кода «Неподтвержденная неисправность», с введением соответствующего сообщения в ИВЦ ЖА. По неподтвержденным случаям не выставят собственнику вагонов затраты, связанные с производством ТОР, без возмещения ему упущенной выгоды за время простоя в ожидании ремонта и во время ремонта. При этом, обязать депо расследовать каждый случай и выявлять причину. Кроме того, было бы целесообразно внести в Классификатор новый код «Отцепка по подозрению в угрозе безопасности движения».

4. Отсутствие на пространстве государств СНГ и Балтии единого документа, регулирующего рекламационно - претензионную работу между железными дорогами, заводами - изготовителями грузовых вагонов и запасных частей, предприятиями различных форм собственности по ремонту грузовых вагонов.

Пути решения: - необходимо разработать единый Регламент ведения рекламационно - претензионной работы в вагонном хозяйстве для железнодорожных администраций государств - участников Содружества, предусмотреть в нем порядок взаимодействия между железной дорогой, заводами-изготовителями грузовых вагонов и запасных частей, предприятиями различных форм собственности по ремонту грузовых вагонов, а также систему гарантийных обязательств.

ПРОБЛЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

5. Проблемы Казахстанских собственников вагонов с оформлением расчетов и требованием возврата в Казахстан узлов и деталей, снятых в процессе ремонта грузовых вагонов на территории России.

Пути решения: - МТК РК инициировать внесение изменений в постановление Правительства РФ от 22.07.2002 года и в Соглашении о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг в таможенном союзе (Москва, 25 января). Ниже приводятся подробные действия:

отказаться от реализации друг другу запасных частей вагонов при их ремонте ТОР на территории другого государства, и учитывать их стоимость в услугах по ремонту. В случае неприемлемости данного варианта:

а) инициировать поправки в пункт 2 Постановления Правительства РФ от 22.07 2002 года № 553 и считать образование металлолома от ремонта ТОР вагонов собственностью других государств, для эксплуатационных вагонных депо ОАО РЖД как образовавшегося в процессе производства и не требующего лицензирования.

б) оформляемые при текущем отцепочном ремонте документы (ВУ-22, 23,36, акты выполненных работ) считать достаточными для реализации снятых и установленных запчастей. Кроме того, фактом перехода вагона межгосударственной границы является накладная СМГС с указанием вагона, попавшего в ТОР.

- для исключения двойного налогообложения инициировать внесение дополнений в подпункты 1, 4 пункта 2 статьи 1 и подпункты 3 и 5 пункта 8 статьи 2 Протокола о порядке взимания косвенных налогов и механизме контроля за их уплатой при экспорте и импорте товаров в таможенном союзе от 11 декабря 2009 года к Соглашению о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг в таможенном союзе (Москва, 25 января).

ПРОБЛЕМЫ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

1. Создалась неопределенность с введением Морской администрации. Вопрос до конца не проработан. Отсутствует государственное регулирование в части обеспечения безопасности, движения судов в порту, содержание навигационной обстановки. В связи с этим, не решается вопрос о документе, удостоверяющий личность моряка и позволяющий его владельцу работать на казахстанских судах заграничного плавания или на судах под иностранным флагом.

Пути решения: - необходимо доработать вопрос о Морской администрации в соответствии с международными стандартами и резолюциями Ассамблеи ИМО и интересами РК.

- Министерству транспорта и коммуникаций РК ускорить исполнение условий и требований Конвенции МОТ №185 по организации выдачи морякам новых удостоверений личности, для чего разработать и реализовать в 2013 году мероприятия по внедрению требований Конвенции.

- до решения вопроса выдачи морякам новых удостоверений личности Министерству транспорта и коммуникаций РК необходимо решить с пограничными Службами Прикаспийских государств возможность проставления только одного штампа в гражданском паспорте в момент, когда моряк назначен на судно и другого штампа, когда моряк списан с судна. Отметки о пересечении границы государств делать в судовой роли. Другим способом решения может быть увеличение страниц паспорта для подобных отметок с одновременным изменением формата штампов.

ПРОБЛЕМЫ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

2. В соответствии с Конвенцией ИМО Казахстан не включен в «белый список», дающий право готовить специалистов для морского транспорта в Казахстане. Обучение в иностранных учебных заведениях имеют трудности из-за финансовой стороны вопроса. Это привело к дефициту в Казахстане специалистов на морском транспорте.

Пути решения: - создать в 2013 году в г. Актау Центр по подготовке профессиональных кадров для морского транспорта, решить вопрос о включении Казахстана в «белый список» ИМО.

3. Портовые сборы. Между Казахстаном и другими прикаспийскими странами заключены двусторонние соглашения о применении единых портовых сборов как для отечественных, так для зарубежных судов. В то же время в таких странах, как Россия, Азербайджан, для отечественных судов устанавливают льготные тарифы и сборы.

Пути решения: МТК РК принять меры по исполнению двусторонних Соглашений, либо выработать принципы предоставления благоприятного режима в портах Республики Казахстан для национальных судов (в том числе – в отношении портовых сборов, тарифов за буксирное обслуживание и т.д.), как это делается во многих странах мира.

4. Есть необходимость продолжить оказание государственной поддержки для развития отечественных судоходных компаний:

Пути решения: МТК РК принять меры по преимущественному доступу отечественных судоходных компаний к грузовой базе, формируемой в Казахстане, рассмотреть возможности отмены выдачи разрешений на перевозку грузов в каботаже с судами, плавающими под иностранными флагами, а также возможность принятия административных мер, включая ужесточение требований по безопасности и экологии в отношении захода в порты Казахстана старых и небезопасных иностранных судов и т.д.

ПРОБЛЕМЫ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

5. Изготовление навигационных карт.

Пути решения: - в настоящее время в Республике Казахстан не изготавливаются навигационные морские карты. Отсутствие навигационных карт на морских судах негативно влияет на безопасность мореплавания и увеличивают риски аварийных случаев с судами. Необходимо предусмотреть в отраслевом Законе РК юридическое лицо, ответственное за изготовление навигационных карт.

6. Проблемные вопросы с Российской стороной и пути их решения.

6.1. Необходимость пересмотра действующего Соглашения между РК и РФ о сотрудничестве в области морского транспорта в связи созданием Таможенного союза и Единого экономического союза.

Пути решения: - Министерству транспорта и коммуникаций РК подготовить к подписанию проект предложений о приведении Соглашение между РФ и РК о сотрудничестве в области морского транспорта, в соответствии с требованиями Таможенного союза.

6.2. Решить вопрос о допуске казахстанских судов по внутренним водным путям России. (в том числе на Волго-Донской канал).

Пути решения: МТК РК вынести на межправительственную комиссию вопрос о порядке и условиях плавания судов по внутренним водным путям (ВВП) сторон.

6.3. Дноуглубительные работы в порту Махачкала.

Пути решения: - в настоящее время казахстанские танкера, осуществляющие перевозки на линии Актау – Махачкала, ходят с недогрузом, т.е. загружаются не на полную осадку по причине ограниченной глубины на подходах к порту Махачкала. В этой связи, казахстанские перевозчики несут существенные убытки. Проработать вопрос проведения дноуглубительных работ в порту Махачкала, позволяющий принимать нефтеналивные суда дедвейтом 13 тыс.тонн. с осадкой 7,5 метров в полном грузу.

ПРОБЛЕМЫ НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ Р. ИРТЫШ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

1. Отсутствие соответствующих глубин судового хода, позволяющие осуществлять грузовое судоходство габаритными судами разрешенных классов (свыше 1000 тонн) по трансграничной р. Иртыш.

Пути решения: - в целях увеличения грузопотоков и экономической эффективности перевозок между Республикой Казахстан и Российской Федерацией по р.Иртыш необходимо проведение дноуглубительных, русловыпрямительных и руслоочистительных работ на проблемных участках р. Иртыш. При этом, дноуглубительные работы должны проводиться как на водных путях Казахстана, так и России. Для этого, требуется принятие РФ решения о включении финансирования в Федеральный, либо областные бюджеты трансграничных р. Иртыш областей России по проведению работ.

2. Отсутствие ночной навигации на трансграничной р. Иртыш.

Пути решения: - провести модернизацию имеющейся обстановки, увеличить площадь светоотражающих элементов, количества выставляемых средств; постепенный переход на современные светоизлучающие средства береговой и навигационной обстановки.

ПРОБЛЕМЫ НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ Р. ИРТЫШ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

3. Короткий срок навигационного периода

Пути решения: - продлить сроки навигации: сделать началом навигации (конец ледохода) – вторую декаду апреля, концом навигации – вторую-третью декаду ноября.

4. Трудности в реализации Соглашения между Правительствами РК и РФ «Об организации и условиях перевозок грузов и пассажиров казахстанскими и российскими судами в бассейне р. Иртыш» от 5 июня 2001 года. Согласно статье 11 указанного Соглашения «Государство одной стороны признает судовые документы, выданные государственными органами технического, судоходного, санитарного и пожарного надзора другой стороны». При этом в статье 12 этого же Соглашения записано: «В целях обеспечения безопасности судоходства и соблюдения экологического режима суда государства одной стороны, прибывающие на внутренние водные пути государства другой стороны, подлежат досмотру государственными органами технического, судоходного, санитарного, фитосанитарного и противопожарного контроля за плату по действующим ставкам государства другой стороны.

Пути решения: - во избежание указанного противоречия полагаем необходимым компетентным органам разработать корректировки и определить целесообразность внесения изменений и дополнений в данное Соглашение.

5. Отсутствие пограничного поста и должного паспортного контроля на трансграничной р. Иртыш.

ПРОБЛЕМЫ НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ Р. ИРТЫШ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Пути решения: - организовать пограничный пост на р. Иртыш и разработать соответствующие нормативные акты, в соответствии с которыми экипажи судов будут проходить паспортный контроль не более 2,5 часов (на примере европейских стран), с предоставлением судовой роли при прохождении границы.

6. В соответствии с главой 77 Налогового кодекса РК судовладельцы оплачивают плату за пользование судоходными водными путями, при этом помимо данного платежа судовладельцы также оплачивают налог на транспорт.

Пути решения: - рассмотреть вопрос о целесообразности исключения главы 77 из Налогового кодекса РК, которая является одним из препятствий развитию речного транспорта.

7. Акватория р. Иртыш от г. Аксу до пос. Ребровка в зимний период не замерзает за счет сброса горячей воды с Аксуской ГРЭС АО «ЕЭК». В связи с чем, в данной экватории возможно судоходство в течение всего года.

Пути решения: - соответствующим государственным органам рассмотреть данный вопрос и, в случае возможности, разработать и принять нормативные акты, позволяющие осуществлять судоходство в данный период в указанной акватории путем организации Малой навигации.

ПРОБЛЕМЫ НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ Р. ИРТЫШ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

8. Система мониторинга, управления и обмена данными существующая в бассейне р. Иртыш не соответствует современным требованиям и не обеспечивает целостный и устойчивый подход к рациональному использованию водных ресурсов с учетом потребностей отраслей экономики и регионов.

Пути решения: Изучить международный опыт и закрепить государственными актами.

9. Нет основания для долгосрочных выводов по судоходству на р.Иртыш.

Пути решения: - проведение комплексных научно-практических исследований о перспективах судоходства на р. Иртыш от Китая до России на межгосударственном уровне, в связи, с чем необходимо проведение следующих исследований и изысканий:

- гидрологических изысканий Иртыша от границы Китая до границы России,;*
- инженерно-геологических изысканий р.Иртыш,;*
- научно-исследовательской работы с целью анализа полученных данных, определения проблемных вопросов и последующей разработке предложений по их решению.*

В целях реализации вышеуказанных научно-исследовательских и изыскательских работ необходимо разработать и утвердить на уровне Правительства РК Отраслевую программу охраны и рационального использования водных ресурсов бассейна реки Иртыш. Для разработки программы определить администратора программы.

ПРОБЛЕМЫ НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ Р. ИРТЫШ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

10. Устаревший флот, самые поздние суда 1989 года производства, в основном 60-70 годов XX столетия.

Пути решения: - изучить вопрос по предоставлению льготного кредитования (субсидирования лизинга) по обновлению флота предприятий и проведения капитального ремонта судов.

Одним из вариантов рассмотреть вопрос по постройке судов за счет государства и дальнейшую передачу в лизинг судоходным компаниям.

11. На водных путях с низкими глубинами на р. Иртыш в 60-ые годы XX века применялись суда с меньшими осадками.

Пути решения: Департаменту водного транспорта изучить вопрос о производстве и использовании судов с меньшими осадками.

12. В советские времена в Казахстане действовали судостроительные и судоремонтные заводы, которые сейчас находятся в тяжелом финансово-экономическом состоянии.

Пути решения: МТК РК разработать программу по финансово-экономическому восстановлению судоремонтных и судостроительных заводов Казахстана.

ПРОБЛЕМЫ НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ Р. ИРТЫШ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

13. В Казахстане отсутствуют профессиональные стандарты. Из-за этого нет четких разграничений каких специалистов должны готовить колледжи, а какие специалисты должны иметь высшее образование.

Пути решения: - Министерству транспорта и коммуникации РК совместно с работодателями провести работу по подготовке профессиональных стандартов на водном транспорте.

14. Семейский колледж транспорта находится в коммунальной собственности Восточно-Казахстанской области. Колледж является единственным учебным заведением в республике по подготовке речников и обеспечивает подготовкой специалистов для всей отрасли водного транспорта, а именно: семи республиканских казенных предприятий водных путей, а также ряд других предприятий водного транспорта, в том числе и на Каспийском море. Государственный заказ со стороны Министерства транспорта и коммуникации РК отсутствует, в связи с чем возникают противоречия.

Пути решения: Решить вопрос по передаче Семейского колледжа транспорта из коммунальной собственности Восточно-Казахстанской области в республиканскую собственность с передачей в подчинение Министерству транспорта и коммуникации РК.

ПРОБЛЕМЫ ПО ЛОГИСТИЧЕСКИМ КОМПАНИЯМ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

1. Отсутствует Закон РК, регулирующий транзит через территорию Казахстана и мультимодальные перевозки (установление тарифов, деятельность мультимодальных операторов, ответственности сторон, Правил передачи груза от одного вида транспорта на другой).

Пути решения: - разработать и принять Закон РК «О транзите и мультимодальных перевозках».

2. Недостаточно профессиональных кадров и учебных заведений в РК по логистике.

Пути решения: - МТК РК совместно с Министерством образования и науки РК, Транспортно-логистической ассоциацией «KAZLOGISTICS» разработать программу по подготовке профессиональных кадров по логистике.

3. В Казахстане существует тенденция предпочтения привлечения логистических компаний с иностранным участием перед отечественными логистическими компаниями для выполнения транспортно-логистических услуг.

Пути решения: Принять меры по защите отечественных логистических компаний и справедливой конкуренции при распределении работодателями работ на оказание транспортно-логистических услуг.

4. Недостаточный статус рабочей группы по улучшению позиции Казахстана в рейтинге «LPI» Всемирного Банка, связанный с наличием значительного количества вопросов других министерств и ведомств (МФ РК, МСХ РК, АРЕМ МИИТ, МЗ РК и др.).

Пути решения. МТК РК обратиться в Правительство РК о придании рабочей группе статуса рабочей группа при МВК по логистике.

ПРОБЛЕМЫ ПО ЛОГИСТИЧЕСКИМ КОМПАНИЯМ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

5. Внедрение информационной системы предварительного информирования и декларирования грузов E-Freight.

Пути решения: КГА МТК РК ускорить вопрос по внедрению информационной системы предварительного информирования и декларирования грузов E-Freight.

6 . Низкий уровень контейнеризации перевозок.

Пути решения: Рассмотреть возможность разработки комплексной программы контейнеризации контейнернопригодных грузов с учетом повышения эффективности деятельности всех видов транспорта.