

# ТРАНСПОРТ **Z** LOGISTICS

КАЗАХСТАН

№1 (32) 2021

TRANSPORT • BUSINESS • ECONOMY



Логистика в борьбе с коронавирусом

The role of logistics in COVID-19 times

后勤与冠状病毒的斗争

12 >

Заместитель генерального директора  
ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки»  
Канат Кобесов:

*Самой большой проблемой по приему вагонов китайской стороной являются крытые вагоны*

Транспорт – основа успешной экономики и социальной сферы государства

Transport is a foundation of prosperous economy and social sphere of nation

运输是国家成功的经济和社会福利的基础

62 >

ORGANIZER:



SUPPORTED BY:



MEDIA PARTNERS:



5<sup>TH</sup> INTERNATIONAL FORUM

# BLACK SEA REGION INTERMODAL 2021

10 JUNE

ISTANBUL, TURKEY



WWW.VIVA-CONSULT.RU

+7 (958) 58-155-98

INFO@VIVA-CONSULT.RU



Март 2021 March 2021

Редакционный совет общетранспортного делового журнала  
«Транс-LOGISTICS Казахстан»

Editorial Board of «Trans-LOGISTICS Kazakhstan»  
Transport Business Magazine

**Председатель**

Первый заместитель председателя правления АО «НК «КТЖ»  
Канат Аймагамбетов

**Chairman**

First Deputy Chairman of the Board JSC NC KTZ  
Kanat Almagambetov

**Заместители председателя**

Зам. председателя Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics»  
Юрий Лавриненко  
Генеральный директор  
Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics»  
Ерлан Абсатов

**Deputies Chairman**

Deputy Chairman, KAZLOGISTICS Union of Transport Workers  
Yury Lavrinenko  
General Director,  
KAZLOGISTICS Union of Transport Workers  
Yerlan Absatov

**Члены редакционного совета:**

Председатель Наблюдательных советов  
АНЭК и КазАПО  
Илья Сегал  
Президент КазАТО  
Махсат Сактаганов  
Председатель Ассоциации предпринимателей морского транспорта  
Николай Юдин  
Шеф-редактор ТОО «TLK Media»  
Нигматжан Исингарин

**Editorial Board members:**

Deputy, Kazakhstan Freight Forwarders Association and Kazakhstan Association  
of Carriers and Wagon (Container) Operators  
Ilya Segal  
President, International Road Carriers Union of the Republic of Kazakhstan  
Mahsat Saktaganov  
Chairman, Maritime Transport Entrepreneurs' Association  
Nikolay Yudin  
Editor-in-Chief, TLK Media LLP  
Nigmatzhan Issingarini

**Генеральный директор ТОО «TLK Media»**

Жанна Исингарина  
Главный редактор  
Даурен Молдахметов  
Выпускающий редактор  
Любовь Говорухина  
Корреспондент  
Гульсум Дюсембаева  
Дизайн  
Вера Табашникова  
Редактура английских текстов  
Макс Ее  
Главный консультант  
SCMi Group LLP  
Административная группа  
Айжан Амирова  
Гаухар Аменкеева  
Ляззат Иманбаева

**„TLK Media“ LLP General Director**

Zhanna Issingarina  
Chief editor  
Dauren Moldakhmetov  
Publishing editor  
Lyubov Govorukhina  
Reporter  
Gulsum Dyussebaeva  
Designed by  
Vera Tabashnikova  
English proof-reading  
Max Ee  
Principal consultant  
SCMi Group LLP  
Administration group  
Ayzhan Amirova  
Gaukhar Amenkeyeva  
Lyazzat Imanbayeva

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



Журнал перерегистрирован в Министерстве информации и  
коммуникаций Республики Казахстан.  
Свидетельство - No. 16896-Ж от 12.02. 2018 г.  
Издается с июля 2013 г.  
Периодичность выхода: 1 раз в квартал  
Тираж: 5 500 экз.

The magazine is re-registered in the Ministry of Communication and  
Information of the Republic of Kazakhstan  
Certificate No. 16896-J dated february 12, 2018  
Since July, 2013.

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

Frequency: once in a quarter  
Run of 5 500 copies  
The editorial staff's opinion may differ from the opinion of publication  
authors. Copying of articles is allowed only with editorial staff's written  
permission. The advertiser is responsible for the advertising content.

Адрес редакции:  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы, пр. Нурсултан Назарбаев, 127,  
каб. 201 «А»  
Тел.: +7 (727) 296-50-11, 296-44-07, 296-54-27  
Тел./факс +7 (727) 296-51-25  
E-mail: marketing@tlkmedia.kz, web@tlkmedia.kz  
Нур-Султан, ул. Кунаева, 6, каб.310/5  
Тел./факс +7 (7172) 60-47-64, 60-66-85, 60-59-13  
E-mail: editor@tlkmedia.kz  
Собственник: ТОО „TLK Media“, (город Алматы)  
Главный редактор: Даурен Молдахметов

Address:  
127 Nursultan Nazarbayev avenue, Office 201A, Almaty, Republic of  
Kazakhstan 050000  
Tel.: +7 (727) 296-44-12, 296-54-27  
Tel./fax +7 (727) 296-51-25  
E-mail: marketing@tlkmedia.kz, web@tlkmedia.kz  
6 Kunaev street, Office 310/5, Nursultan  
Tel./fax +7 (7172) 60-47-64, 60-66-85  
E-mail: editor@tlkmedia.kz  
Owner: TLK Media LLP (Almaty)  
Chief editor: Dauren Moldakhmetov

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

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

- 4 К чему приведет Суэцкий коллапс? / What will the Suez canal collapse lead to?
- 6 **ИНФОПОРТАЛ / INFORPORTAL**  
Новости / News
- 12 **ГЛАВНАЯ ТЕМА / MAIN TOPIC**  
Эффективное дистрибьюторское звено: логистика в борьбе с коронавирусом / Effective distributor item: The role of logistics in COVID-19 times / 有效的发行链接：后勤与冠状病毒的斗争
- 27 Испытание холодом: фармалогистика Германии в эпоху коронавируса / The cold test: Pharma logistics in Germany in the age of the coronavirus
- 34 **АКЦЕНТЫ / ACCENTS**  
Ситуация на границе с Китаем: пути выхода из кризиса / Situation on the border with China: Getting out of the crisis / 中国的边境局势：摆脱危机的办法
- 42 С прицелом на повышение логистического уровня Казахстана / With an eye on improving Kazakhstan's Logistics level
- РЫНКИ И ПРОГНОЗЫ / MARKETS AND FORECASTS**
- 46 Пришло время навести порядок / It is time to put things in order
- 52 Логистика электронной торговли: как стать ближе к клиенту?
- 56 Логистика в современных условиях: новые тренды и перспективные направления
- 60 Стимулируя свободную конкуренцию
- ГОСТЬ НОМЕРА / GUEST OF ISSUE**
- 62 Ерлан Абсатов: Транспорт - основа успешной экономики и социальной сферы государства / Yerlan Absatov: Transport is a foundation of prosperous economy and social sphere of nation / 叶兰·阿巴索夫 (YERLAN ABSATOV) : 运输是国家成功的经济和社会福利的基础
- КНИГА ПРОБЛЕМ / PROBLEM BOOK**
- 74 Автобусный коллапс: что ждет межобластные пассажирские перевозки?
- ИССЛЕДОВАНИЯ / RESEARCHES**
- 76 Понятие и структура международных транзитных перевозок грузов



**12**  
**Логистика в борьбе с коронавирусом**  
**The role of logistics in COVID-19 times**  
**后勤与冠状病毒的斗争**



**34**  
**Ситуация на границе с Китаем: пути выхода из кризиса**  
**Situation on the border with China: Getting out of the crisis**  
**中国的边境局势：摆脱危机的办法**



**62**  
**Транспорт - основа успешной экономики и социальной сферы государства**  
**Transport is a foundation of prosperous economy and social sphere of nation**  
**运输是国家成功的经济和社会福利的基础**

**СЛОВО РЕДАКТОРА**  
**EDITOR'S COLUMN**



Вопрос лекарственной логистики был важен во все времена. Особую актуальность эта тема приобрела в последний год с началом пандемии коронавирусной инфекции. Именно данной проблеме посвящена тема очередного номера нашего издания.

Как обеспечивается «холодовая цепь» на всех этапах доставки лекарственных средств и медицинских изделий, какие меры приняты для надежной транспортировки вакцины от коронавирусной инфекции, требующей особых условий доставки? Ответы на эти и другие вопросы вы найдете в материале «Эффективное дистрибьюторское звено: логистика в борьбе с коронавирусом», посвященном работе Единого дистрибьютора лекарственных средств в Казахстане – компании «СК-Фармация».

На страницах первого номера вы также найдете статью, посвященную проблемам автобусных перевозок. Как отразилась пандемия на перевозчиках, и какие меры будут предприняты для их поддержания, расскажем в рубрике «Книга проблем».

Гостем очередного номера журнала стал заместитель председателя Правления по логистике АО «НК «КТЖ» Павел Соколов, который рассказал о работе эксперта-управленца в национальной компании, развитии транзитных железнодорожных перевозок, проблемах на казахстанско-китайской границе и перспективных транзитных направлениях для Казахстана.

The issue of pharmaceutical logistics has been traditionally important. This topic has gained prominence last year, from the beginning of coronavirus infection pandemic. Specifically, the focus of our current edition is dedicated to this topic.

How is the “cold chain” ensured at all stages of pharmaceuticals and medical products delivery, what measures are taken for reliable transportation of vaccines from coronavirus infection requiring specialized delivery? You can find the answers to these and other questions in the section “Effective distributor link: logistics in struggle with coronavirus” dedicated to activity of the sole distributor of medicinal products in Kazakhstan – SK- Pharmacy Company.

On the pages of this publication you can also find an article covering the problems of bus carriage. We will report in the “Book of Problems” about how the pandemic has affected the transportation carriers and what measures will be taken for its support.

Deputy Chairman of the Board for logistics of the NC “KTZ” JSC Pavel Sokolov has become a guest of the current publication who has shared his insights on the work of being an expatriate-manager in the national company, development of transit railway transportation, problems in the Kazakhstan-Chinese border and promising transit routes for Kazakhstan.

# К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ СУЭЦКИЙ КОЛЛАПС?

До последних дней Суэцкий канал казался всем надежной транзитной артерией – неотъемлемой частью мировой экономики. И вот сегодня мы наблюдаем здесь крупнейший затор в истории международного судоходства, причиной которому стали не военные действия, природные или техногенные катастрофы, а всего лишь неловкие действия экипажа вкупе с неблагоприятными погодными условиями. Порой людям свойственно верить в теории заговора, тайные противостояния сильных мира сего, тогда как часто за подобными коллапсами стоит обыкновенный человеческий непрофессионализм.



**Жанна Исингарина,**  
генеральный директор TLK Media,  
президент Ассоциации отраслевых  
медиа Казахстана

**Zhanna Issingarina,**  
Director General of TLK Media  
President of the Association of Industrial  
Media of Kazakhstan

Во сколько на этот раз миру обошлась очередная нерасторопность? Уже звучит цифра в \$10 млрд, которая неуклонно растет, синхронно с безрезультатными ударами ковшей экскаваторов о песчаное дно канала. Сумма складывается из стоимости грузов, транспортируемых через водную артерию.

Плюс к этому задерживаются еще и танкеры с нефтью на сумму около \$400 млн. К слову, на подходе к каналу стоят четыре танкера с отгруженной из Новороссийска нефтью, в основном казахстанского происхождения. По оценкам аналитиков, возможен всплеск спотовых цен на газ, уже фиксируется подорожание нефти и других товаров, перевозимых по Суэцкому маршруту.

Цепная реакция спровоцировала рост стоимости морских грузоперевозок в несколько раз. В случае, если канал будет

оставаться заблокированным на протяжении нескольких недель, танкеры, доставляющие нефть и нефтепродукты из стран Ближнего Востока в Европу, направятся по альтернативному маршруту – вокруг мыса Доброй Надежды. Этим маршрутом уже воспользовались многие торговые суда. По оценкам Bloomberg, стоимость поставок вырастет в таком случае как минимум на \$300 тыс. – именно столько придется доплатить за топливо для каждого танкера, чтобы он смог преодолеть расстояние почти в 10 тыс. км.

Уже сейчас российские контейнерные операторы заявляют о повышенном спросе на перевозки из Азии в Европу, в том числе со стороны компаний, ранее транспортировавших грузы через Суэцкий канал. В сложившейся ситуации даже самые консервативные участники рынка будут рассматривать возможность сухопутной доставки грузов.

Освобождение севшего на мель контейнеровоза «Ever Given» и разблокировка движения по Суэцкому каналу – дело времени. Закупоривший одну из важнейших артерий мировой торговли судно будет отбуксировано за пару недель. Ведь «самая дорогая пробка» в истории каждую минуту приносит 6,66 миллиона долларов убытка. Но именно в сложившейся ситуации перед Казахстаном открываются дополнительные возможности обеспечения эффективного и быстрого прохода контейнерных грузов по своей территории.

Перетянуть дополнительную часть контейнерного потока, идущего из Китая в Европу и обратно с морского на сухопутный маршрут становится еще более реально. Это открывает достаточно

большие краткосрочные и долгосрочные перспективы с ростом востребованности железнодорожных (и не только) транспортных путей. Многие сейчас зависят от умения воспользоваться сложившейся ситуацией нашими причастными государственными структурами, участниками рынка и их расторопности.

Я думаю, нам самое время сейчас активизироваться в рекламе транзитных маршрутов через Казахстан. Пора маркетинговому блоку АО «НК «КТЖ» запустить специальные акции с привлекательными тарифными условиями. И быстрее по времени в сравнении с морским путем, и сесть на мель в казахской степи не получится.

## WHAT WILL THE SUEZ CANAL COLLAPSE LEAD TO?

Recently, the Suez Canal appeared to everyone as a reliable transit artery - an integral part of the world economy. And today we are witnessing the largest congestion in the history of international shipping, which was caused not by military actions, natural or man-made disasters, but by the awkward actions of the crew, coupled with unfavorable weather conditions. Sometimes people tend to believe in conspiracy theories, secret confrontations between the powers, while often ordinary human negligence is behind such incidents.

What is the cost of this mishap? The figure of \$10 billion is already being heard, which is steadily growing, in alignment with the fruitless strikes of excavator buckets on the sandy bottom of the canal. The amount is derived from the cost of cargoes transported through the waterway.

Plus, tankers with oil worth about \$400 million are also delayed. By the way, there are four tankers with oil shipped from Novorossiysk near to the canal, mainly of Kazakhstani origin. According to analysts, a surge in spot prices for gas is possible, and an increase in the price of oil and other goods transported along the Suez route is already being recorded.

The chain reaction provoked an exponential increase in the cost of sea freight. If the channel remains blocked for several weeks, tankers delivering oil and oil products from the Middle East to Europe will go through an alternative route - around the Cape of Good Hope. This route has already been used by many merchant ships. According to Bloomberg estimates, the cost of supplies will increase in this case by at least \$300,000- this is how much fuel will have to be paid for each tanker to cover the distance of almost 10,000 km.

Russian container operators are already reporting an increased demand for transportation from Asia to Europe, including from companies that previously transported cargo through the Suez Canal. In this situation, even

the most conservative market participants will consider the possibility of overland delivery of goods.

Freeing the grounded container ship Ever Given and unblocking traffic on the Suez Canal is a matter of time. The vessel, which has blocked one of the most important arteries of world trade, will be towed out in a couple of weeks. After all, the «most expensive traffic congestion» in history results in \$6.66 million in losses every minute. But it is precisely in this situation that additional opportunities open up for Kazakhstan to ensure the efficient and quick passage of containerized cargo through its territory.

It becomes even more realistic to attract an additional part of the container flow from China to Europe and back from the sea to the land route. This opens up rather large short-term and long-term prospects with an increase in the demand for rail (and not only) transport routes. Much now depends on the ability to take advantage of the current situation by our involved government agencies, market participants and their swiftness.

I think it's high time for us to become more active in advertising transit routes through Kazakhstan. It's time for the marketing bloc of JSC «NC» KTZ» to launch special promotions with attractive tariff conditions. This solution is faster in time relative to the sea route, and it will not run aground in the Kazakh steppe.

## АО «НК «ҚТЖ» ДОСТАВИТ 3 МИЛЛИОНА ФЛАКОНОВ ДЛЯ ВАКЦИНЫ ОТ КОРОНАВИРУСА ИЗ КИТАЯ

Тем самым национальная железнодорожная компания продолжает вносить свой вклад во всемирную борьбу с пандемией.

Напомним, в период эпидемии коронавирусной инфекции из порта Ляньюньган железнодорожным транспортом через Казахстан в страны и регионы Центральной Азии доставляются медицинские маски, инфракрасные термометры и другие материалы для профилактики эпидемии.

6 марта 2021 года с китайско-казахстанской материально-технической базы Ляньюньган отправился международный поезд «Цзянсу» с 1110 ящиками (3 миллиона шт.), в которых находятся флаконы для вакцины от коронавируса.

В пути ценный груз будет примерно 6 дней. Ориентировочно, через несколько дней он будет доставлен в г. Алматы.

Напомним, в период пандемии железнодорожники направили свои усилия на защиту здоровья и безопасности коллектива – закупили заболевшим коллегам лекарства, аппараты ИВЛ, кислородные баллоны, шили защитные маски.



## “NC KTZ” JSC WILL DELIVER 3 MILLION VIALS OF VACCINE AGAINST CORONAVIRUS FROM CHINA

The national railway company continues to contribute to the global fight against the pandemic.

Recall that during the epidemic of coronavirus infection, medical masks, infrared thermometers and other materials are delivered from the port of Lianyungang by rail through Kazakhstan to the countries and regions of Central Asia to prevent the epidemic.

On March 6, 2021, the Jiangsu international train departed from the Chinese-Kazakh logistics base Lianyungang with 1,110 boxes (3 million units) containing coronavirus vaccine vials.

The delivery time of this valuable cargo will take approximately 6 days to Almaty.

Let us remember that during the pandemic, the railway workers focused their efforts on protecting the health and safety of the team – they bought medicines, ventilators, oxygen cylinders for their sick colleagues, and sewn protective masks.

## 哈铁路责任公司将从中国接收300万瓶冠状病毒疫苗

国家铁路公司继续为全球抗击疫情做出贡献。

记得在冠状病毒感染流行期间，医用口罩、红外测温仪等防疫物资从连云港经哈萨克斯坦通过铁路运输往中亚国家和地区。

2021年3月6日，一列载有1110箱（300万支）冠状病毒疫苗的江苏国际列车从连云港中哈物流基地出发。

这批贵重货物将在运输途中停留6天左右。大约在几天后，它将被送到阿拉木图。

记得在疫情期间，铁路职工把工作的方向放在保护同事的健康和安全上——给生病的同事买药、买呼吸机、买氧气瓶、缝制防护口罩。

## РЕКОНСТРУКЦИЯ 38 КМ ТРАССЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «АЛМАТЫ – БИШКЕК» БУДЕТ ЗАКОНЧЕНА В 2021 ГОДУ

В предстоящем строительном сезоне у дорожников планируется масштабное открытие движения на участках реконструкции. В их числе участок км 63-101 автомобильной дороги республиканского значения «Узынагаш – Отар» в Алматинской области, которая, в свою очередь, является частью международного транспортного коридора «Алматы – Бишкек».

Весь автодорожный проект протяженностью 96 километров разделен на 3 участка, которые расположены в Жамбылской и Алматинской областях.

На участке км 63-101 подрядной организацией ТОО «Казакхдорстрой» были проведены основные строительные работы, завершение которых планируется в 2021 году. Также в этом году ожидается проведение конкурса по определению нового подрядчика на другом участке реконструкции – 101-143 км. Реконструкция третьего участка была

завершена в 2020 году, движение на км 143-159 полностью открыто. Таким образом, по итогам 2021 года пользователи смогут проезжать по обновленным 58 километрам трассы.

После завершения проекта дорога «Узынагаш – Отар» будет 1 категории с 4-полосным движением, значительно сократит время в пути и будет способствовать расширению транспортного потока между двумя странами.



## RECONSTRUCTION OF 38 KM OF THE ROUTE OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR «ALMATY – BISHKEK» WILL BE COMPLETED IN 2021

In the upcoming construction season, the road workers are planning a large-scale opening of traffic on the reconstruction sites. Among them there is a section of 63-101 km of Uzynagash - Otar highway of republican subordination in the Almaty region which, in turn, is part of the Almaty - Bishkek international transport corridor.

The entire road project with a length of 96 kilometers is divided into 3 sections, which are located in Zhambyl and Almaty regions.

On the section of 63-101 km, the contracting organization Kazakhdorstroy LLP carried out the main construction work, the completion of which is planned in 2021. A tender is expected to be held this year to determine a new contractor for another reconstruction section – 101-143 km. Reconstruction of the third

section was completed in 2020, road on km 143-159 is completely open. Thus, by the end of 2021, users will be able to drive along the upgraded 58 kilometers of the highway.

After the completion of the project, the Uzynagash – Otar road will be of category 1 with 4 carriage lanes, which will significantly reduce travel time and will contribute to the expansion of traffic flow between the two countries.

## 阿拉木图-比什凯克国际运输走廊38公里路线的重建工作将于2021年完成

在即将到来的施工旺季，道路建设者们计划在改建工地大规模通车。其中包括阿拉木图地区具有国家重要性的乌孜纳加什-奥塔尔公路63-101公里的路段，而该路段又是阿拉木图-比什凯克国际运输走廊的一部分。

整个公路项目全长96公里，分为3个路段，分别位于占碑尔州和阿拉木图州。

哈萨克多斯特罗伊有限责任公司进行了63-101公里段的主要建设工作，计划于2021年完工。此外，预计今年还将进行招标，为另一段重建工程101-143公里确定新的承包商。2020年完成第

三段重建，143-159公里处全面通车。因此，到2021年底，用户就可以沿着改造后的58公里高速公路出行。

项目建成后，乌孜纳加什-奥塔尔公路将为一类公路，四车道，大大缩短了出行时间，有利于扩大两国之间的交通流量。

## ЗАПУЩЕН НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД, СВЯЗАВШИЙ ГУАНСИ С КАЗАХСТАНОМ

Грузовой поезд Китай – Европа, соединяющий Гуанси-Чжуанский автономный район Китая с Казахстаном, запущен в марте. По данным международного железнодорожного порта Наньнина, недавно открытого маршрута протяженностью 5031 км соединяет столицу Гуанси Наньнин и столицу Казахстана Нур-Султан с остановкой в Сиане, столице провинции Шэньси на северо-западе Китая.

Поезд, груженный 49 контейнерами с тяжелой техникой, будет находиться в пути 13 дней, прежде чем доедет до Нур-Султана.

Башенные краны, производимые компанией Guangxi Construction Engineering Group Construction Machinery Manufacturing Co. Ltd., очень популярны у клиентов в Казахстане. Однако традиционный метод экспортной транспортировки медленный, и часто возникает риск невыполнения обязательств по своевременной доставке. Открытие поезда успокоило председателя компании Лян Фашена.

Лян Фашен: «Раньше мы перевозили башенные краны в Казахстан в основном автомобильным транспортом, что занимало около полутора месяцев. Теперь доставка из международного железнодорожного порта Наньнин поездом позволяет сэкономить более 30 дней. Это безопаснее, эффективнее и быстрее. Это также позволяет избежать риска несвоевременной доставки».

## NEW FREIGHT TRAIN LAUNCHED LINKING GUANGXI WITH KAZAKHSTAN

A China-Europe freight train linking China's Guangxi Zhuang Autonomous Region with Kazakhstan was launched. According to the Nanning International Railway Port, the recently opened 5,031 km route connects the Guangxi capital Nanning and the Kazakh capital Nur-Sultan with a stop in Xi'an, the capital of Shaanxi province in northwest China.

The train, loaded with 49 containers of heavy equipment, will be on the way for 13 days before reaching Nur-Sultan.

Tower cranes manufactured by Guangxi Construction Engineering Group Construction Machinery Manufacturing Co. Ltd. are very popular with customers in Kazakhstan. However, the traditional method of export transportation is slow and there is often a risk of default on timely delivery. The opening of the train reassured company chairman Liang Fasheng.

Liang Fasheng: «Previously, we transported tower cranes to Kazakhstan mainly by road, which took about one and a half months. Now, shipping from Nanning International Railway Port by train can save more than 30 days. It is safer, more efficient and faster. It also avoids the risk of late delivery.»

Транспортный центр Наньнин компании China Railway Nanning Bureau Group Co. Ltd. специально открыл зеленый канал, чтобы обеспечить беспрепятственную погрузку тяжелой техники. По данным компании Guangxi Construction Engineering Group Construction Machinery Manufacturing Co. Ltd. на подготовку маршрута в Казахстан потребовалось около 45 дней.

По словам Чжоу Ситуна, заместителя директора департамента компании China Railway Nanning Bureau Group Co. Ltd, это первый поезд Китай – Европа с момента открытия грузового центра Наньнин. Новый маршрут имеет большое значение для продвижения роли Наньнина в инициативе «Один пояс – один путь» и стимулирования промышленного развития прилегающих территорий.

Nanning Transportation Center of China Railway Nanning Bureau Group Co. Ltd. specially opened the green channel to ensure the smooth loading of heavy equipment. According to Guangxi Construction Engineering Group Construction Machinery Manufacturing Co. Ltd. it took about 45 days to complete the route to Kazakhstan.

According to Zhou Xitong, deputy director of department at China Railway Nanning Bureau Group Co. Ltd, this is the first China-Europe train since the opening of the Nanning Freight Center. The new route is essential to promote Nanning's role in the Belt and Road Initiative and to stimulate industrial development in the surrounding areas.



## 新货运列车开行，连接广西与哈萨克斯坦

连接中国广西壮族自治区与哈萨克斯坦的中欧货运班列于周六开通。据南宁国际铁路港介绍，新开通的线路全长5031公里，连接广西首府南宁和哈萨克斯坦首都努尔苏丹，中途停靠中国西北的陕西省会西安。

这列火车满载49个集装箱的重型机械，将在运输过程中停留13天，然后到达努尔苏丹。

广西建工集团建筑机械制造有限公司生产的塔式起重机，是由广西建工集团建筑机械制造有限公司生产的。在哈萨克斯坦深受客户的欢迎，深圳市华润万家科技有限公司的产品在哈萨克斯坦深受客户的欢迎。但是，传统的出口运输方式速度较慢，往往存在不能按时交货的风险。列车的开通，让公司董事长梁法申放心了。

梁法申：»以前我们把塔吊运到哈萨克斯坦主要是通过公路运输，大概需要一个半月的时间。现在从南宁国际铁路口岸乘火车送货，节省了30多天时间。它更安全、更高效、更快捷。同时也避免了逾期交货的风险。»

中国铁路南宁局集团有限公司南宁运输中心。据广西建工集团工程机械制造有限公司介绍，从准备到哈萨克斯坦的路线，大约需要45天。

据中国铁路南宁局集团有限公司部门副主任周希同介绍，这是南宁货运中心开通以来的首趟中国-欧洲班列。新线路对促进南宁在«一带一路»倡议中的作用，鼓励周边地区产业发展具有重要意义。

## 5,4 МЛН ТОНН ГРУЗОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ АКТАУ И КУРЫК

Такие цифры достигнуты в 2020 году.

Экспорт – 3 680,3 млн тонн. Грузы: нефть, зерно, металл;

Импорт – 815,6 тыс. тонн. Грузы: товары народного потребления, продукты питания, цемент, оборудование и др;

Транзит – 842,1 тыс. тонн. Грузы: товары народного потребления, табачные изделия, замороженное мясо (птица), текстиль, медицинские средства, продукты питания, специи, оборудование, химикаты, строительные материалы и др.

## 通过阿克套和库里克港运输540万吨货物

这些数字是在2020年实现的。

出口-36.803亿吨。货物：石油、粮食、金属。

进口 – 815.6万吨。货物：消费品、食品、水泥、设备等。

过境-842.1千吨。货物：消费品、烟草制品、冷冻肉（禽）、纺织品、医疗用品、食品、香料、设备、化学品、建筑材料等。

## 5.4 MILLION TONS OF CARGO TRANSPORTED THROUGH THE PORTS OF AKTAU AND KURYK

These numbers were achieved in 2020.

Export - 3,680.3 million tons. Cargoes: oil, grain, metal;

Import - 815.6 thousand tons. Cargo: consumer goods, food, cement, equipment, etc.

Transit - 842.1 thousand tons. Cargo: consumer goods, tobacco products, frozen meat (poultry), textiles, medical supplies, food, spices, equipment, chemicals, building materials, etc.



## СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СУДНО MCV «БАРЫС» ТОО «НМСК «КАЗМОРТРАНСФЛОТ» ПЕРЕОБОРУДОВАНО В СУДНО-КОНТЕЙНЕРОВОЗ

В прошлом году суда НМСК «Казмортрансфлот» успешно и своевременно завершили свои миссии в Проекте будущего расширения Тенгизшевройл (далее - ПБР ТШО).

По завершении контрактного периода в данном проекте в КМТФ рассмотрен вопрос оптимального использования судов в предстоящие годы.

В связи с имеющейся налаженной контейнерной линией по маршруту Актау – Баку – Актау в рамках

Транскаспийского международного транспортного маршрута, также в целях целесообразного использования MCV «Барыс», было принято решение переоборудовать судно в судно-контейнеровоз.

В связи с этим был разработан технический проект, реализация которого одобрена Инвестиционным комитетом АО НК «КазМунайГаз».

На сегодняшний день завершена работа по модернизации судна.

8 марта 2021 года из порта Актау контейнеровоз «Барыс» вышел в первый рейс по маршруту Актау – Баку – Актау. Судно имеет длину 113 метров и ширину 21 метр. Вместимость судна составляет 165 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) контейнеров в зависимости от веса каждого контейнера.

MCV «Барыс» построен по заказу ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» на судостроительном заводе Vard, Румыния. Судно является одним из трех MCV, которые построены для участия в ПБР ТШО. Впервые судно спущено на воду 12 мая 2017 года в румынском городе Браила.



## SPECIALIZED VESSEL MCV «BARYS» KAZMORTRANSFLOT NMSC LLP CONVERTED INTO A CONTAINER SHIP

Last year, the vessels of NMSK Kazmortransflot successfully and timely completed their missions in the Tengizchevroil Future Growth Project (hereinafter - TCO FGP).

At the end of the contract period in this project, the KMTF considered the issue of the optimal use of ships in the coming years.

In connection with the existing well-established container line on the Aktau - Baku - Aktau route within the Trans-Caspian international transport route, also for the purpose of expedient use of MCV «Barys», it was decided to convert the ship into a container ship.

In this regard, a technical project was developed, the implementation of which was approved by the Investment Committee of JSC NC KazMunayGas.

To date, work has been completed on the modernization of the vessel.

On March 8, 2021, the container ship «Barys» left the port of Aktau on its maiden voyage on the Aktau - Baku - Aktau route. The vessel is 113 meters long and 21 meters wide. The vessel has a capacity of 165 TEU (twenty-foot equivalent) containers, depending on the weight of each container.

MCV Barys was built by order of NMSK Kazmortransflot LLP at the Vard shipyard, Romania. The vessel is one of three MCVs built to participate in TCO's FGP. The ship was first launched on May 12, 2017 in the Romanian city of Braila.

Источники: ktze.kz, kazlogistics.kz, primeminister.kz, trend.az, nur.kz, ato.ru

## 专业»巴雷斯 MCV Kazmortransflot 责任公司号重新装备为集装箱船。

去年，Kazmortransflot公司的船只成功按时完成了田吉兹石油责任公司未来扩建项目的任务。

在该项目合同期结束后，Kazmortransflot公司考虑了未来几年船舶的最佳使用情况。

关于在跨里海国际运输线框架内阿克套-巴库-阿克套沿线现有的集装箱运输线，也是为了方便使用MCV Barys，决定将该船重新装备为集装箱船。

在这方面，制定了一个技术项目，该项目的实施得到了哈石油投资公司投资委员会的批准。

截至目前，该船的升级改造已经完成。

2021年3月8日，集装箱船 «Barys» 号从阿克套港开始首航，航线为阿克套-巴库-阿克套。该船长113米，宽21米。根据每个集装箱的重量，该船的容量为165个吨（相当于20英尺）集装箱。

巴雷斯 MCV是由Kazmortransflot公司在罗马尼亚瓦尔德船厂订购建造的。该船是为参加田吉兹现场而建造的三艘 MCV之一。该船于2017年5月12日在罗马尼亚布拉伊拉首次下水。

Даурен Молдахметов

# ЭФФЕКТИВНОЕ ДИСТРИБЬЮТОРСКОЕ ЗВЕНО: ЛОГИСТИКА В БОРЬБЕ С КОРОНАВИРУСОМ

ПЕРЕВОЗКА ЛЕКАРСТВ И МЕДИЦИНСКИХ ИЗДЕЛИЙ ЯВЛЯЕТСЯ ЖИЗНЕННО ВАЖНОЙ ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, ПОСКОЛЬКУ СВЯЗАНА С ИХ ЗДОРОВЬЕМ. ИМЕННО ПОЭТОМУ ОРГАНИЗАЦИЮ И ПРОЦЕСС ДОСТАВКИ МЕДИКАМЕНТОВ ОТНОСЯТ К РАЗРЯДУ НАИБОЛЕЕ ОТВЕТСТВЕННЫХ ВИДОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, ГДЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ И КАЧЕСТВО ДОСТАВКИ ИМЕЮТ ПОВЫШЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ.



THE TRANSPORTATION OF MEDICATIONS AND MEDICAL PRODUCTS IS ESSENTIAL FOR CONSUMERS SINCE IT RELATES TO THEIR HEALTH. FOR THIS VERY REASON, ORGANIZATION AND DELIVERING OF MEDICAL ITEMS ARE REFERRED TO THE RANGE OF CRITICAL TYPES OF FREIGHT TRANSPORT WHERE THE CONDITIONS OF CARRIAGE AND THE QUALITY OF DELIVERY ARE OF INCREASED IMPORTANCE.

## EFFECTIVE DISTRIBUTOR ITEM: THE ROLE OF LOGISTICS IN COVID-19 TIMES

Dauren Moldakhmetov

<14

Для правильной перевозки лекарств требуется четкое соблюдение «холодовой цепи» – специальной системы перемещения грузов медицинского назначения, организации правильного хранения и транспортировки лекарственных средств и изделий медицинского назначения. Особенную актуальность эта тема приобрела в условиях чрезвычайной ситуации, возникшей из-за пандемии коронавируса во всем мире.

### Фармацевтические потоки

В настоящее время лекарственное обеспечение занимает значительное место в общем финансировании здравоохранения в Казахстане. В целом на систему здравоохранения в стране Казахстан тратит около **3,5%** ВВП ежегодно.

Поставками лекарств в стране занимаются дистрибьюторы. Так, закуп лекарственных средств в рамках гарантированного объема бесплатной медицинской помощи осуществляется через Единого дистрибьютора – компанию «СК-Фармация». В денежном выражении объем закупаемой лекарственной продукции компанией в **2020** году составил **248,1** млрд тенге. В прошлом году дистрибьютором было закуплено **1295** наименований лекарственных средств (ЛС) и медицинских изделий (МИ), на **2021** год в его списке уже **1 521** наименование ЛС и МИ.

С целью повышения эффективности логистики в части бесперебойности работы каждого звена поставки система логистики «СК-

The proper transportation of medical drugs requires the strict compliance to “cold chain” standards – special system of medical cargo transfer, arranging of correct storage and transportation of medicinal product. This ground has gained a special prominence under conditions of emergency situation arisen as a result of coronavirus pandemic all over the world.

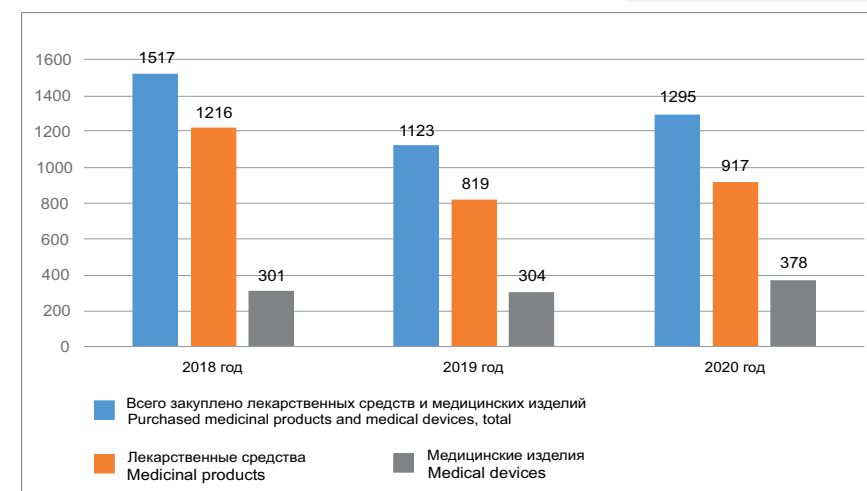
### Pharmaceutical flows

Currently the availability of pharmaceuticals holds a significant place in entire financing of health care service in Kazakhstan. Generally, Kazakhstan invests about **3.5%** of GDP annually in the public health system in the country. The supplies of medications in the country are performed by distributors.

Specifically, procurement of medicinal products within the statutory free medical assistance is carried out through the sole distributor – SK-Pharmacy Company. In monetary terms, volume of medicinal products purchased by the Company in **2020** has amounted to **248.1** bln KZT. In the past year, a distributor has purchased **1,295** items of medicinal products (MP) and medical devices (MD), for **2021** its list includes already **1,521** items of MP and MD.

In order to improve the efficiency of logistics in regard to uninterrupted operations of every tiers of supply, a system of SK-Pharmacy logistics has switched over to new algorithm of medicaments supply that has afforded the opportunity to increase the number of planned runs by **1.7** times, reduce the time of delivery from two weeks to one, and ensure the operational activity of the entire medicaments supply chain. Further, a complete audit of logistic processes and the whole “cold chain” – from the manufacturer to consumer- was performed as part of preparation to combat a potential new wave of coronaviral infection. The company has arranged an agreement with the airline companies regarding the expedition of medication supply.

15>







<16

**Эффективная организация логистики – один из важнейших аспектов, напрямую влияющих на всю фармацевтическую отрасль страны, а значит, и на жизни и здоровье людей**

Фармация» перешла на новый алгоритм доставки медикаментов, что позволило увеличить количество плановых рейсов в 1,7 раз, сократить сроки поставок с двух до одной недели и обеспечить оперативную работу

всей цепочки поставки медикаментов. Также в рамках подготовки к возможной новой волне коронавирусной инфекции была проведена полная ревизия логистических процессов и всей «холодовой цепи» – от производителя до потребителя. Также компанией достигнута договоренность с авиакомпаниями об ускорении доставки препаратов.

В тесном сотрудничестве с Министерством здравоохранения и Министерством цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности республики «СК-Фармация» ведет

In close cooperation with the Ministry of Health and the Ministry of Digital Development, Innovations and Aerospace Industry of the Republic of Kazakhstan the SK-Pharmacy performs the development of IT-strategy which will enable the performance of complete automation of planning, procurement processes and logistics of medicaments. The use of generally accepted IT-solutions from the leaders of logistic industry and domestic IT-developments in the Company infrastructure will bring an opportunity to keep track of pharmaceuticals throughout the supply chain, ensure the operational control of inventory and

goods movement as well as protection of medication from secondary circulation. For instance, to this date a memorandum between the SK-Pharmacy and the Kazakhtelecom is concluded concerning the carrying out of the pilot project of pharma products marking. These are pilot projects with domestic manufacturers which are already under implementation.

**Meaningful “satellite”**

Being among the crucial components of the national security, healthcare coverage is however considered to be the weakest link in the public health system today.

разработку IT-стратегии, которая позволит осуществить полную автоматизацию процессов планирования, закупа и логистики медикаментов. Использование в инфраструктуре компании общепринятых IT-решений от лидеров логистической индустрии и отечественных IT-разработок даст возможность отслеживать лекарства по всей цепочке поставок, обеспечит оперативное управление товарными остатками и движением товара, а также защиту медикаментов от вторичного оборота. Так, на сегодняшний день заключен меморандум между «СК-Фармация» и «Казакхтелеком» о проведении пилотного проекта маркировки фармпродукции. В первую очередь это пилотные проекты с отечественными производителями, которые уже начинают осуществляться.

**Ценный «спутник»**

Являясь одной из важнейших составляющих национальной безопасности государства, лекарственное обеспечение тем не менее считается

сегодня самым слабым звеном в системе здравоохранения.

Эффективная организация логистики – один из важнейших аспектов, напрямую влияющих на всю фармацевтическую отрасль страны, а значит, и на жизни и здоровье людей.

Особую актуальность данный вопрос принял с началом масштабной программы по вакцинации в мире и заявлений ряда международных экспертов транспортных компаний, специализирующихся на перевозке фармакологических препаратов, о том, что нарушение температуры хранения вакцин от коронавируса остается главным риском для ее повсеместного распространения.

The effective implementation of logistics is one of key aspects having a direct impact to the entire pharmaceutical industry of the country, and therefore, well-being of the citizens.

This issue has gained a special importance with the beginning of large-scale program for vaccination in the world and statements of a number of international experts of freight companies specializing in transportation of medicine, that the violation of storage temperature of coronavirus vaccine remains the principal risk for its all-round distribution. To that end, a topical issue is building an efficient system which would ensure the appropriate requirements of storage temperature and transportation of thermolabile products at all stages of its route

from the manufacturing facility to consumer.

As is commonly known, a manufacturing line of “Sputnik V” vaccine was launched in Kazakhstan in December, 2020 at the domestic enterprise – Karaganda Pharmaceutical Complex LLP. It is planned to produce at least 2 million doses of vaccine against COVID-19 here.

**The effective implementation of logistics is one of key aspects having a direct impact to the entire pharmaceutical industry of the country, and therefore, well-being of the citizens**

>17

ЗАКУП ВАКЦИНЫ ПРОТИВ COVID-19 PROCUREMENT OF VACCINE AGAINST COVID-19	
<p><b>СПУТНИК V SPUTNIK V</b></p> <p><b>2 млн. 60 тыс. ДОЗ</b> 2 mln 60 thousand doses</p> <p>на сумму <b>22,2 млрд. тенге</b> To the amount of <b>22,2 bln KZT</b></p> <p>цена по цене 5 504,46 и 5 407,48 тенге за дозу At a price of 5 504,46 and 5 407,48 KZT per dose</p> <p>производитель <b>АО Генериум / Карагандинский фармкомплекс</b> Generium JSC / Karaganda Pharmaceutical Complex</p> <p>охват <b>1 млн. 30 тыс. ЧЕЛОВЕК</b> 1 mln 30 thousand people</p>	<p><b>QAZCOVID-IN</b></p> <p><b>2 млн. ДОЗ</b> 2 mln doses</p> <p>на сумму <b>4,0 млрд. тенге</b> To the amount of <b>4,0 bln KZT</b></p> <p>цена по цене 2 016,00 тенге за дозу At a price of 2 016,00 KZT per dose</p> <p>производитель <b>РГП на ПХВ НИИ проблем биологической безопасности КН МОН РК</b> RSE on the REM “Research Institute of Biological Safety Problems” under the SC of the MES of the RK</p> <p>охват <b>1 млн. ЧЕЛОВЕК</b> 1 mln people</p>

**Уполномоченным органом был разработан соответствующий регламент хранения и транспортировки вакцины для всех участников процесса**

Исходя из этого, важным вопросом является формирование бесперебойно функционирующей системы, которая бы обеспечивала оптимальный температурный режим хранения и транспортировки термолабильных препаратов на всех этапах пути их следования от предприятия-изготовителя до потребителя.

Как известно, в декабре 2020 года в Казахстане была запущена производственная линия вакцины «Спутник V» на отечественном предприятии – ТОО «Карагандинский фармацевтический комплекс». Здесь планируется произвести не менее 2 млн доз вакцины против COVID-19.

По словам **председателя Правления ТОО «СК-Фармация»**

**Ерхата Искалиева**, выпуск вакцины на территории республики позволит сократить логистические издержки и обеспечить поставки в медучреждения в короткие сроки.



«Это важно, в том числе и с точки зрения сохранения оптимальных условий «холодовой цепи», в части сокращения логистической цепочки поставки. Температурный режим хранения вакцины «Спутник V» составляет 18-20°С», – говорит Е. Искалиев.

В настоящее время Единым дистрибьютором в рамках начавшейся массовой вакцинации населения Казахстана закуплены **2 млн. 60 тыс.** доз российской вакцины «Спутник V» на сумму **22,2 млрд.** тенге для вакцинации **1 млн. 30 тыс.** человек.

Кроме того, после завершения III фазы клинических испытаний отечественной вакцины «QAZCOVID-19» начнется поставка **2 млн.** доз для вакцинации еще **1 млн.** казахстанцев.

According to the **Chief Executive Officer of the SK-Pharmacy LLP, Yerkhat Isskaliyev**, output of vaccine within the territory of Republic will help to reduce the logistical costs and ensure the supplies to medical facilities within a short time.

*“This is important in particular in terms of preservation of optimum conditions of the “cold chain” as well, in regard to reducing of logistic supply chain. The temperature conditions of “Sputnik V” vaccine storage are 18-20°С”, – says Y. Isskaliyev.*

Presently, the sole distributor has purchased **2 mln. 60 thousand** doses of the Russian “Sputnik V” vaccine at a cost of **22.2 billion** KZT. This is to facilitate the beginning of a massive vaccination program covering **1 mln. 30 thousand** people.

Moreover, supplying of **2 mln** doses for vaccination of another **1 mln** of Kazakhstanis will start upon the completion of Stage III of clinical investigations of domestic “QAZCOVID-19” vaccine.

**There can be no trivial matters**

With respect to importance of vaccine transportation requiring the particular conditions

of transportation the essential criterion is reliability. The necessity to preserve the goods, maintain the quality and quantity of transportable batch is a prime task for the company engaged in transportation of this type of product.

On top of that, participation of several companies in the “cold chain” complicates this process. Here, a collaborative work on trust, synergy of transport becomes paramount, otherwise there may be problems at any stage of transportation since it is a health of people who will get injections of these vaccines.

The responsibility for supply of medicinal products as explained by the Head of SK-Pharmacy is allocated in the Company according to stages of involvement:  
 First – from the manufacturer – to the hubs of sole distributor in Almaty, Shymkent, Aktobe and Nur-Sultan cities;  
 Second – from the hubs – to warehouses of regional public health departments;  
 Third – from the warehouses of departments – to healthcare organizations;  
 Fourth – storage in the healthcare organizations.



**Мелочей быть не может**

С учетом важности перевозки вакцины, требующей определенных условий транспортировки, самым главным критерием является надежность. Стремление сберечь груз, сохранить качество и количество транспортируемой партии – первостепенная задача для компании, занимающейся транспортировкой такого рода продукции.

При этом участие нескольких компаний в «холодовой цепи» усложняет этот процесс. Здесь на первое место выходит совместная работа на совесть, синергия транспорта, иначе на любом этапе транспортировки могут возникнуть проблемы, ведь речь идет о здоровье людей, которым предстоит получить инъекции данных вакцин.

Ответственность за поставку лекарственных средств, по словам руководителя «СК-Фармация», в компании распределяется в соответствии с этапами участия:

**Authorized body has developed the relevant regulations for storage and transportation of vaccine for all participants of processes**

*“The hubs of the sole distributor has an adequate number of special-purpose automobile transport, insulated shipping containers, ice packs and devices for temperature registration for providing delivery to the warehouses of regional public health departments”, – assures Y. Isskaliyev.*

All hubs of the SK-Pharmacy are equipped with special-purpose freezing and refrigerating chambers with electronic systems of temperature and humidity monitoring, where the information is kept for a long time. If the temperature deviates from acceptable levels, alarm and SMS-notification of accountable person are generated. The information from all sensors is delivered to central system of temperature and humidity control equipped with alerting service. The automatic connection of chilling

- первый – это от производителя – на хабы Единого дистрибьютора в городах Алматы, Шымкент, Актобе и Нур-Султан;
- второй – от хабов – на склады Управлений здравоохранения регионов;
- третий – от складов Управлений – в медицинские организации;
- четвертый – хранение в медицинских организациях.

В настоящее время уполномоченным органом был разработан соответствующий регламент хранения и транспортировки вакцины для всех участников процесса с формированием перечня ответственных лиц на каждом этапе цепочки.

Услуги по хранению и транспортировке лекарственных средств и медицинских изделий Единому дистрибьютору осуществляют через распределительные центры (хабы) фармацевтические компании ТОО «СТОФАРМ», ТОО «КФК «Медсервис Плюс» и ТОО «НПО «Зерде».

«В хабах Единого дистрибьютора имеется достаточное количество специализированного автотранспорта, термokonтейнеров, хладозащитных элементов, а также приборов регистрации

equipment, refrigerating and freezing rooms or chambers to the uninterruptible power system configured to ensuring the desired temperature and maintain it until troubleshooting is completed to address the failure, or delivery to consumer is provided in case of power failure.

*“The transportation of vaccine is of great importance in the “cold chain”, that’s why the registration of receipts and further dispatch is performed at all stages thereof with documentation of temperature readings in accompanying documents”, – says the representatives of sole distributor.*

The thermolabile medicinal products are delivered by a special highway transport – refrigerator which is previously subjected to validation – these are the documented activities to prove that the procedure, process, equipment, material, operation or system comply with specified requirements, and its utilization will continuously ensure results conform to the predetermined acceptance criteria. At that, refrigerator trucks and embedded temperature-monitoring devices and GPS are used for transportation. Upon arrival to the point of destination, information about storage temperature while en-route is transferred to the consignee. The temperature indicators

температуры для обеспечения доставки до складов Управлений здравоохранения регионов», – заверил Е. Искалиев.

Все хабы «СК-Фармация» оборудованы специализированными морозильными и холодильными камерами с электронными системами мониторинга температуры и влажности, информация в которых хранится длительное время. На случай отклонения температуры от нормы срабатывает сигнализация и СМС-оповещение ответственного лица. Информация со всех датчиков передается на центральную систему контроля температуры и влажности, оснащенную системой оповещения. На случай отключения электроэнергии предусмотрено автоматическое подключение холодильного оборудования, холодильных и морозильных комнат или камер к системе бесперебойного электроснабжения, которая способна обеспечить необходимую температуру и поддерживать ее вплоть до устранения неполадки или доставки до потребителя.

«Особое значение в «холодовой цепи» имеет транспортировка вакцин, поэтому на всех ее уровнях проводится регистрация поступления и дальнейшего отправления с фиксацией в сопроводительных документах показаний температуры», – говорит представитель Единого дистрибьютора.

Термолабильные лекарственные средства перевозятся специальным автомобильным транспортом – рефрижератором, который предварительно подвергается валидации, – это

are included in every insulated shipping container.

It is also important to maintain the temperature conditions during the unloading at destination. Ministry of Health of the Republic of Kazakhstan has forwarded an order for preparation and compliance of quality system at the warehouses of public health departments of regions and in the healthcare organizations for storage of new vaccines from coronavirus within the “cold chain”. In particular, purchase and installation of necessary refrigerating equipment with control of temperature conditions, uninterruptible power supply, thermoboxes with a view to ensuring storage and transportation of vaccines as well as staff training for acceptance of goods, are planned with the involvement of territorial departments of the Committee for Quality and Safety of Goods and Services of the Ministry of Health of the RK.

The supervision of temperature control at every stage of “cold chain” of vaccine supply in accordance with the laws of the Republic of Kazakhstan in the area of public health service is assigned to person in charge of quality. The assurance of general supervision is assigned to authorized agency in healthcare – Ministry of Health of the RK. Sole distributor has performed the checking of availability of the necessary equipment at the warehouses of public health departments of regions and in the healthcare organizations.

### Wheeled vaccine

The delivery of vaccines to hard-to-reach areas is an equally important issue to ensure nationwide vaccination of Kazakhstan

### To preserve the goods, maintain the quality and quantity of transportable batch is a prime task for the company engaged in transportation of this type of product



документально оформленные действия, доказывающие, что процедура, процесс, оборудование, материал, операция или система соответствуют заданным требованиям и их использование будет постоянно приводить к результатам, соответствующим заранее установленным критериям приемлемости. При этом для перевозки используются рефрижераторы со встроенными датчиками контроля температуры и GPS. По прибытии в место назначения информация о температуре хранения в пути следования передается получателю. Термоиндикаторы вкладываются в каждый термоконтейнер.

Температурный режим важно сохранять и при разгрузке в месте назначения. Министерством здравоохранения Республики Казахстан направлено поручение о подготовке и соблюдении системы качества на складах Управлений здравоохранения регионов и в медицинских организациях для хранения новых вакцин от коронавируса в рамках «холодовой цепи». В частности, запланирован закуп и установка необходимого холодильного оборудования с контролем температурного режима, источников бесперебойного питания, термобоксов для обеспечения хранения и транспортировки вакцин, а также обучение персонала по приемке товара, с привлечением территориальных департаментов Комитета контроля качества и безопасности товаров и услуг Министерства здравоохранения РК.

Контроль над соблюдением температурного режима на каждом этапе «холодовой цепи» поставки вакцин в соответствии с законодательством Республики Казахстан в области здравоохранения закрепляется за ответственным лицом по качеству. Обеспечение общего контроля закреплено за уполномоченным органом в сфере здравоохранения Министерством здравоохранения РК. Единым дистрибьютором проведена сверка наличия необходимого оборудования на складах Управлений здравоохранения областей и в медицинских организациях.

**Сберечь груз, сохранить качество и количество транспортируемой партии – первостепенная задача для компании, занимающейся транспортировкой такого рода продукции**

population, which started from the February of the current year. This issue was discussed with the public health departments of local executive authorities upon agreement with the Ministry of Health of the RK. The vaccination of population in remote populated areas will be performed by one of three options – by way of mobile teams of vaccination, arranging vaccination in district centers or its delivery to rural offices, if any.

*“By the order of Minister of Health of the RK, local executive authorities work out the mechanisms of delivery from the warehouses of public health departments to healthcare organizations, perform the checking of the availability of insulated shipping containers and its procurement”, – said the Head of SK-Pharmacy.*

### New frontiers

The new perspectives of pharma industry development have become clear in the course of meeting of the Council on Improving Investment Climate held at the beginning of March under the chairmanship of a **Prime-minister Askar Mamin**. As part of the Comprehensive plan for development of pharmaceutical and medical industry for **2020-2025**, by **2025** it is planned to increase the domestic manufacture of pharmaceutical drugs by **2,5** times – from **92 to 230 bln KZT**, level up the share of domestic pharmaceuticals in the domestic market up to 50% in physical terms. In addition to adoption of measures for reimbursement of business expenses for performance of clinical and pre-clinical trials, determination of key commodity items, potential niche as well as investment offers for foreign investors, there are different



### Вакцина на колесах

Не менее важным вопросом в условиях начавшейся с февраля текущего года вакцинации населения Казахстана является доставка вакцины в труднодоступные регионы. Данный вопрос обсуждался Управлениями здравоохранения местных исполнительных органов по согласованию с Министерством здравоохранения РК. Вакцинирование населения в отдаленных населенных пунктах будет реализовано одним из трех вариантов – посредством выездных бригад вакцинации, организация вакцинации в районных центрах или ее доставка в сельские кабинеты при их наличии.

*«По поручению министра здравоохранения РК местными исполнительными органами прорабатываются механизмы доставки со складов управлений здравоохранения в медицинские организации, проведена сверка наличия термоконтейнеров и их закуп», – сказал руководитель «СК-Фармация».*

**В настоящее время ведется работа по привлечению 30 иностранных компаний с обеспечением локализации производства их фармацевтической продукции на территории Казахстана**


**Work for engagement of 30 foreign companies by ensuring local content in manufacturing of its pharmaceutical products within the territory of Kazakhstan is currently in progress**

## Новые горизонты

Новые горизонты развития фармотрасли стали видны в ходе прошедшего в начале марта заседания Совета по улучшению инвестиционного климата под председательством **премьер-министра страны Аскара Мамина**. В рамках Комплексного плана по развитию фармацевтической и медицинской промышленности на **2020-2025** годы к **2025** году планируется увеличить отечественное производство фармацевтических препаратов в **2,5** раза – с **92** до **230 млрд тг.**, повысить долю отечественной фармацевтической продукции на внутреннем рынке до **50%** в натуральном выражении. Помимо принятия мер по возмещению затрат бизнеса на проведение клинических и доклинических испытаний, определению ключевых товарных позиций, потенциальных ниш, а также инвестиционных предложений для иностранных инвесторов, планируется поэтапное внедрение обязательной маркировки и прослеживаемости лекарственных средств и медицинских изделий на всех этапах логистики до конкретного пациента.

&lt;24

Как отметил А. Мамин в ходе заседания, в настоящее время ведется работа по привлечению **30** иностранных компаний с обеспечением локализации производства их фармацевтической продукции на территории Казахстана.

Данные меры должны положительно отразиться не только на сфере лекарственного обеспечения республики, но и логистике лекарственных средств в стране, проблемы в которой сегодня все еще обусловлены рядом барьеров, связанных с деятельностью в цепях поставок. В той или иной степени об этом свидетельствовал и прошлогодний дефицит лекарств в отечественных аптеках, а также случаи нехватки лекарственных средств в текущем году. Для минимизации подобных рисков в условиях продолжающейся пандемии коронавирусной инфекции, а также начавшейся масштабной вакцинации населения от COVID-19, необходимо дальнейшее совершенствование системы здравоохранения и цепочек поставок лекарственных препаратов и медицинских изделий в Казахстане для их бесперебойной транспортировки. Не остается в стороне и вопрос импорта лекарственных средств и субстанций для их производства, количество которого только в **2020** году увеличилось более чем на **14%** в натуральном выражении. 



stages in the implementation of mandatory marking and traceability of medicinal products and medical devices is planned at all stages of logistics to specific patient.

As noted by A. Mamin during the meeting, work for engagement of **30** foreign companies by ensuring local content in manufacturing of its pharmaceutical products within the territory of Kazakhstan is currently in progress.

These measures should have a favorable impact not only on the area of medicinal provision of the Republic, but also on logistics of medicinal products in the country, where the problems currently are still constraint by a range of barriers related to activities in supply chains. In a varying degree this was evidenced by deficiency of pharmaceutical drugs in last year (2020), and also the cases of medicinal products shortage during the current year (2021). To mitigate similar risks assuming the coronavirus infection pandemic will not disappear overnight, as well to vaccinate the national population from COVID-19, further improvement of public health system and supply chain of medicinal products and medical devices in Kazakhstan is required for its uninterrupted transportation. Import of medicinal products and active pharmaceutical ingredients for its manufacture is a priority issue, and the number is projected to increase by **14%** in volume terms compared to **2020**.

道林·摩尔达赫梅托夫 (Dauren Moldakhmetov)

## 有效的发行链接： 后勤与冠状病毒的斗争

药品和医疗器械的运输对消费者至关重要，因为这关系到他们的健康。因此，药物的组织和过程被列为最重要的货物运输类型之一，在这种情况下，运输条件和运输质量变得越来越重要。



&gt;25

正确运输药品需要严格遵守“冷链”制度，这是一种移动医疗物资，组织正确存储和运输药品和医疗产品的特殊系统。在世界范围内由冠状病毒大流行引起的紧急情况下，该主题具有特别的意义。

### 生产药剂的流程

目前，药品供应在哈萨克斯坦医疗保健的总体筹资中占有重要地位。总体而言，哈萨克斯坦每年在该国的医疗保健系统上花费GDP的3.5%。分销商在该国从事药品供应。因此，可以通过国家分销商SK-Pharmacy公司在保证的免费医疗服务范围内购买药品。以货币计算，该公司在2020年购买的医药产品总额为2481亿坚戈。去年，该分销商购买了1,295个药品(MP)和医疗设备(MI)名称，到2021

年，其清单上已经有1,521个药品和医疗设备名称。

为了提高每个供应链的不间断运行的物流效率，SK-Pharmacy物流系统改用了新的药品配送算法，从而使预定航班数增加了1.7倍，将交货时间从两周减少到一周，并确保整个药品供应链的高效运作。此外，为准备可能的新一轮冠状病毒感染，对从生产商到消费者的整个物流过程和整个冷链进行了全面审核。该公司还与航空公司达成了一项协议，以加快药品运送速度。

通过与共和国的医疗部和数字发展，创新与航天工业部密切合作，SK-Pharmacy正在制定一项IT战略，该战略将使药物的计划，采购和物流完全自动化。使用物流业领导者普遍接受的IT解决方案以及公司

蓝色：总共购买了药品和医疗设备

橙色：药品

灰色：医疗设备

基础架构中国内IT的发展，将使跟踪整个供应链中的药品，提供库存余额和货物运输的运营管理以及保护药品成为可能。来自二次循环。因此，迄今为止，SK-Pharmacy和哈萨克斯坦电信公司已经签署了有关药品标签试验项目的备忘录。首先，这些是与国内制造商的试点项目，已经开始实施。

### 宝贵的“合作伙伴”

作为国家国家安全的最重要组成部分之一，如今，药品供应被认为是卫生保健系统中最薄弱的环节。

物流的高效组织是直接影响该国整个制药业以及人民生活和健康的最重要方面之一。

随着世界范围内大规模疫苗接种计划的开始，这一问题变得尤为紧迫，并且来自专门从事药品运输的运输公司的许多国际专家发表声明说，违反冠状病毒疫苗的储存温度仍然是主要风险布。有基于此，关键是形成不间断运行的系统，以确保在从制造商到消费者的所有过程中，对低温要求的药物的存储和运输都具有最佳的温度范围控制。

众所周知，2020年12月，Sputnik V疫苗生产线在哈萨克斯坦的一家国内企业Karaganda Pharmaceutical Complex LLP投入生产。计划在这里生产至少200万剂的COVID-19疫苗。

SK-Pharmacy LLP董事会主席Yerkhat Iskaliev认为，在共和国境内生产疫苗将减少物流成本，并确保在短时间内向医疗机构供应药品。

“这很重要，包括从保持冷链的最佳状态的角度出发，在减少物流供应链方面。E. Iskaliev说：Sputnik V疫苗的储存温度为18-20° C。

目前，在哈萨克斯坦人口大规模疫苗接种的框架内，单一分销商已购买了260万剂俄罗斯人造卫星V疫苗，金额为222亿坚戈，为130万份人口进行了疫苗接种。

此外，在完成国内疫苗“QAZCOVID-19”的III期临床试验后，将开始交付200万剂疫苗，用于另外100万哈萨克斯坦人的疫苗接种。

### 不可能有琐事

考虑到运输疫苗的重要性，这需要特定的运输条件，可靠性是最重要的标准。节省货物，保持所运输批次的质量和数量的需求是从事此类产品运输的公司的首要任务。

名称	Sputnik V	QAZCOVID-19
数量（一份）	260万份	200万份
价格（坚戈）	222亿	40亿
生产者	JSC Generium / Karaganda制药厂	生物安全问题研究所（哈萨克斯坦共和国科学教育部科学委员会）
包围（人）	130万份	100万

多家公司参与冷链使这一过程变得复杂。在这里，认真的合作，运输的协同作用是重中之重，否则在运输的任何阶段都可能出现的问题，毕竟我们关注正要注射这些疫苗的人们的健康。

SK-Pharmacy的负责人表示，药品的供应责任是按照参与的阶段在公司内分配的：

首先是从制造商到在阿拉木图，Shymkent，阿克托比和努尔苏丹等城市的单一分销商的枢纽。

第二个-从枢纽-到地区卫生部门的仓库；

第三个-从主管部门的仓库-到医疗组织；

第四是存放在医疗机构。

目前，授权机构已为过程中的所有参与者制定了适当的疫苗存储和运输法规，并在链的每个阶段制定了负责人名单。

医药公司STOFARM LLP，KFK Medservice Plus LLP和NPO Zerde LLP通过分销中心（集线器）进行药品和医疗产品到单一分销商的存储和运输服务。

E. Iskaliev有把握地说：“在单一分销商的枢纽中，有足够数量的专用车辆，保温容器，冰袋和温度记录装置，以确保将其运送到区域卫生部门的仓库。”

所有SK-Pharmacy集线器都配备了专门的冷冻和冷藏室，并带有电子温度和湿度监控系统，该信息可以长时间存储。如果温度偏离正常值，则会触发负责人的警报和SMS通知。来自所有传感器的信息将传输到配备了警报系统的中央温度和湿度控制系统。在停电的情况下，提供了制冷设备，冷藏室和冷冻室或冷藏室与不间断电源系统的自动连接，该系统能够提供所需的温度并保持该温度，直到问题消除或交付给消费者为止。

“疫苗的运输在冷链中尤为重要，因此，在所有层面上，其收货和进一步的发运都记录在随附文件中，并附有温度读数的固定记录，”国家分销商的代表说。

不耐热的医药产品通过特殊的公路运输方式进行运输-预先经过验证的冰箱-这些已记录在案的措施证明行动，过程，设备，材料，操作或系统符合规定的要求，并且其使用将不断产生结果。符合预定条件。同时，带有内置温度控制传感器和GPS的冷藏车也用于运输。到达目的地后，有关沿路线的储存温度的信息将传输到接收者。温度指示器嵌入在每个热量容器中。

重要的是在目的地卸货期间保持温度状态。哈萨克斯坦共和国卫生部已下达命令，要求在区域卫生部门的仓库和医疗





之一实施对偏远地区居民的疫苗接种-通过移动疫苗接种小组，在区域中心组织疫苗接种或将疫苗运送到农村办事处（如果有）。

SK Pharmacy负责人说：“当地执行机构代表哈萨克斯坦共和国卫生部长，正在研究从卫生部门仓库到医疗组织的运送机制，检查热敏容器的可用性及其购买，”

### 新视野

在3月初由总理阿斯卡·马明（Askar Mamin）主持的改善投资环境理事会会议上，人们看到了制药业发展的新视野。作为《2020-2025年医药和医药行业发展综合计划》的一部分，计划到2025年将国内医药产量增加2.5倍-从92至到2,300亿坚戈，以增加国内医药的份额产品在国内市场上以实物占50%。除了采取措施报销进行临床和临床前试验的业务费用，确定关键商品，潜在的利基市场以及针对外国投资者的投资建议外，计划逐步逐步对药品和医疗器械实行强制性标签和可追溯性到特定患者的后勤阶段。

正如A. Mamin在会议上指出的那样，目前正在开展工作以吸引30家外国公司，以确保其药品的生产在哈萨克斯坦本土化。

这些措施不仅应对共和国的药品供应领域产生积极影响，而且还应对国家的药品物流产生积极影响，而当今的问题仍然是由与供应链活动有关的许多障碍引起的。某种程度上，去年国内药房药品短缺以及今年药品短缺的情况都证明了这一点。为了在持续的冠状病毒大流行以及人群针对COVID-19的大规模疫苗接种的情况下将此风险降到最低，有必要进一步改善哈萨克斯坦的医疗保健系统以及药品和医疗器械的供应链不间断的运输。用于生产药品和物质的进口问题不容忽视，仅在2020年，其进口量就增长了14%以上。

组织中准备和遵守质量体系，以便在冷链框架内存储针对冠状病毒的新疫苗。特别是，计划购买和安装必要的制冷设备，其中包括温度控制，不间断电源，热箱，以确保疫苗的存储和运输，并在人员的参与下对人员进行货物接收方面的培训。哈萨克斯坦共和国卫生部商品和服务质量控制与安全委员会地区部门。

根据哈萨克斯坦共和国医疗保健领域的立法，在疫苗供应“冷链”的每个阶段对温度制度的遵守情况的控制权均由质量负责人负责。哈萨克斯坦共和国卫生部将一般控制的规定分配给卫生保健领域的授权机构。一家分销商在区域卫生主管部门的仓库和医疗机构中验证了必要设备的可用性。

### 移动的疫苗

从今年2月开始对哈萨克斯坦人口进行疫苗接种的情况下，一个同样重要的问题是将疫苗运送到偏远地区。当地执行机构的卫生部门与哈萨克斯坦共和国卫生部商定了这个问题。将通过以下三种选择



### ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

«У кого что болит, тот о том и говорит». Эта расхожая народная мудрость во времена коронавируса превратилась в горькую реальность, ибо пандемия и её преодоление определяют сегодня формы нашей жизни и к ним сводятся все разговоры в ожидании спасительных вакцин и коллективного иммунитета. Почему первая допущенная к применению в Европе и США вакцина появилась именно в Германии, и какие вызовы она поставила перед фармалогистикой – об этом в статье нашего берлинского корреспондента Галины Нуртазиновой.

“What hurts, hurts, hurts, hurts, hurts”. This popular wisdom has become a bitter reality in the time of the coronavirus, as pandemics and their overcoming define the shape of our lives today and all talk in anticipation of life-saving vaccines and herd immunity boils down to it. Why the first vaccine approved for use in Europe and the US was introduced in Germany and what challenges it posed to pharmacology is discussed in this article by our Berlin correspondent, Galina Nurtasinowa.

## Испытание холодом: фармалогистика Германии в эпоху коронавируса

«Аптека мира»: Фармацевтическая промышленность в Германии

Германию не зря называют «аптекой мира». Страна располагает мощной фармацевтической индустрией с годовым оборотом более 47 миллиардов евро. На январь 2019 года здесь зарегистрировано 580 фармацевтических предприятий, на которых занято более 140.000 специалистов. Отрасль является высокотехнологичной и инновационной, с большим притоком капитала в исследования и разработки. 14% дохода от продаж немецкие фармфирмы направляют

## The cold test: Pharma logistics in Germany in the age of the coronavirus

‘Pharmacy of the world’: The pharmaceutical industry in Germany

Germany is not called ‘the pharmacy of the world’ for nothing. The country has a powerful pharmaceutical industry with an annual turnover of more than 47 billion euros. As of January 2019, there were 580 registered pharmaceutical companies here, employing more than 140,000 professionals. The industry is highly technological and innovative, with a large inflow of capital into research and development. German

на проведение собственных научно-исследовательских работ. Германия – европейский лидер по числу клинических исследований, а мировое первенство уступает только США. Несмотря на то, что разработка новых лекарств – процесс сложный и длительный, и неудачи и провалы являются частью бизнеса, фармацевция Германии ежегодно поставляет до 30 и более новых препаратов для борьбы с болезнями.

Германия выходит в мировые лидеры и в области биотехнологии. В 646 биотехнологических компаниях страны ведут поиск путей использования живых организмов в различных сферах промышленного производства. Половина этих компаний работает в секторе здравоохранения, 61 из которых занимается биофармацией, то есть созданием лекарств на основе живых клеток. Неудивительно, что одна из них – фирма «BioNTech» стала создателем первой европейской вакцины от коронавируса.

### Made in Germany

Фирма «BioNTech», основанная в 2008 году в Майнце супружеской четой турецкого происхождения, профессором медицины Угуром Шахином и врачом Озлем Тюречи, сумела первой в западном мире создать вакцину против новой разновидности коронавируса. И это неслучайно, поскольку компания с момента основания занималась иммунотерапией рака и других тяжелых заболеваний. Опытный медик и предприниматель, Угур Шахин уже в январе 2020 увидел опасность, исходящую от нового вируса, обнаруженного в китайском Ухане,

pharmaceutical companies devote 14% of their sales revenues to their own R&D activities. Germany is the European leader in terms of the number of clinical tests, and the world lead is second only to the USA. Although developing new drugs is a complex and lengthy process, and failures and flops are part of the business, German pharma delivers up to 30 or more new drugs every year to fight disease.

Germany is also emerging as a world leader in biotechnology. The country's 646 biotechnology companies are searching for ways to use living organisms in various fields of industrial production. Half of these companies operate in the health care sector and 61 of them develop biopharmaceuticals – that is, medicines based on living cells. It is no surprise that one of them, BioNTech, is the creator of the first European vaccine against coronavirus.

### Made in Germany

Founded in Mainz in 2008 by a married couple of Turkish descent, Prof. Dr. med. habil. Uğur Şahin and physician Ozlem Tureci, BioNTech was the first in the Western world to develop a vaccine against a new variant of the coronavirus. This is no coincidence as the company has been involved in immunotherapy for cancer and other serious diseases since its founding. Being an experienced physician and entrepreneur, Uğur Şahin recognized the danger posed by the new virus detected in Wuhan, China, as early as in January

Организовать массовую вакцинацию в самом большом по территории и населению городе Германии – Берлине – дело непростое. Но власти немецкой столицы пока успешно справляются с этим серьезным вызовом

Organizing a mass vaccination campaign in the largest city in Germany – Berlin – is not easy. But the authorities in the German capital have so far been successful in tackling this major challenge

и сразу приступил к созданию вакцины на основе наработанных за десятилетие РНК-технологий. А в марте BioNTech заключает стратегический альянс с нью-йоркским фармаконцерном «Pfizer», с которым ранее уже сотрудничала при разработке мРНК-вакцины против гриппа. Корпорация из Нью-Йорка, входящая в тройку лидеров мировой фармацевтики, смогла организовать в шести странах клинические испытания немецкого препарата и предоставила свои производственные мощности. Трансатлантическое сотрудничество оказалось успешным, и в декабре 2020 разработка «BioNTech» и «Pfizer» стала первой вакциной от COVID-19, допущенной к применению как в США, так и в Евросоюзе. В текущем 2021 году мир уже получит 2 млрд доз «пфайзеровской» вакцины.

### Логистическая операция века: доставка охлажденных вакцин

Вакцина «BioNTech/Pfizer» на сегодняшний день считается одной из самых многообещающих, но для её хранения и перевозки требуются сверхнизкие температуры до минус 80 градусов, что ставит мировую логистическую отрасль перед беспрецедентной задачей: в ближайшие год-два обеспечить доставку порядка 10 млрд доз охлажденной вакцины.

С заводов вакцина выходит в специальных термобоксах с 23 килограммами сухого льда, проложенного тремя слоями стиропора, что обеспечивает требуемое охлаждение в течение десяти дней. Температурный режим отслеживается с помощью сенсоров с GPS-подключением. Осуществить быструю доставку такого температурно чувствительного груза можно, конечно, только воздушным путем и с привлечением компаний, специализирующихся на доставке фармацевтической продукции. В Германии – это прежде всего «DHL» – признанный лидер мировой логистики, входящий сегодня в «Deutsche Post DHL Group».

Перевозкой медицинских грузов занимается отдельное структурное подразделение «DHL Life Sciences & Healthcare», располагающее на сегодня свыше 140 специализированными холодильными складами в 40 странах мира, самый новый из которых открылся этим летом в Индианаполисе в США, со специально обученным персоналом. Надо отметить, что «DHL» уже более 15 лет осуществляет транспортное обслуживание клинических испытаний новых медикаментов.

2020 and immediately set about developing a vaccine based on a decade of RNAi technology. And in March, BioNTech struck a strategic alliance with New York-based Pfizer, with whom it had previously collaborated on the development of an mRNA influenza vaccine. The New York-based corporation, which is one of the top three global pharmaceutical companies, was able to organize clinical tests of the German drug in six countries and made its production facilities available. The transatlantic co-operation proved to be successful and in December 2020 the development of BioNTech and Pfizer became the first vaccine against COVID-19 to be approved for use in both the US and the European Union. This year, 2021 alone, the world will receive 2 billion doses of BioNTech's and Pfizer's vaccine.

### The logistics operation of the century: delivering refrigerated vaccines

BioNTech/Pfizer is one of the most promising vaccines available today, but its storage and transportation require extremely low temperatures of down to minus 80 degrees, posing an unprecedented challenge for the global logistics industry: to deliver around 10 billion doses of chilled vaccine within a year or two.

The vaccine leaves the factories in special thermoboxes containing 23 kilograms of dry ice, layered with three layers of styrofoam, which ensures the required cooling for a period of ten days. The temperature regime is monitored by sensors with GPS connection. Rapid long-distance transportation of this temperature-sensitive good is, of course, only possible by air and through specialized pharmaceutical shipping companies. In Germany, this includes the renowned global logistics leader DHL, now part of the Deutsche Post DHL Group.

The specialized medical logistics division of DHL Life Sciences & Healthcare has over 140 dedicated cold storage facilities in 40 countries, the newest of which was opened this summer in Indianapolis, USA, with specially trained staff. It should be noted that DHL has been providing transport services for clinical tests of new drugs for more than 15 years.

Deutsche Post appears to be one of the key carriers in the upcoming global distribution of the vaccines for the corona-virus, but it is certainly





Похоже, что в ходе предстоящего мирового распределения вакцин против коронавируса «Deutsche Post DHL» становится одним из ключевых перевозчиков, но, конечно, не единственным. Так, швейцарская «Kühne+Nagel», имея в европейском автопарке 200 рефрижераторных грузовых прицепов для доставки медицинской продукции и ряд логистических центров с холодильными камерами с режимом охлаждения до минус 20 градусов, уже осуществляет доставку американской вакцины «Moderna». Вакцина хранится в европейском фармацевтическом центре «Kuehne+Nagel» в Брюсселе и распространяется оттуда по всему миру. Это включает распространение вакцины на рынках Европы, Азии, Ближнего Востока и Африки, а также в некоторых частях Северной и Южной Америки. Помимо этого, фирма заключила в Германии контракты на федеральном и земельном уровнях на локальное хранение и логистику «последней мили» для вакцин от Covid-19. А если понадобится, то фирма в состоянии технически обеспечить охлаждение до минус 80 и ниже.

#### «Звёздный час» фирмы «va-Q-tec»

Во многом решить вопрос обеспечения холодовой цепи помогла фирма «va-Q-tec» из немецкого города Вюрцбурга, специализирующаяся на разработке и производстве инновационных рефрижераторных контейнеров и термобоксов. В ноябре прошлого года она подписала с «Pfizer» контракт на лизинг нескольких тысяч термоконтейнеров, способных в течение нескольких дней поддерживать постоянную температуру в диапазоне от минус 70 до плюс 25 градусов.

Благодаря уникальной технологии, широкому ассортименту и многолетнему опыту работы с низкими и очень низкими температурами компания может наилучшим образом поддержать глобальное распределение вакцины от коронавируса.

#### Вакцина от коронавируса: стресс-тест для фармацевтической логистики

Для самолетов и грузовых рефрижераторов использование для охлаждения сухого льда представляет серьезную опасность. Как только твердая двуокись углерода нагревается до -78,4°C, она превращается в газообразную, не имеющую запаха двуокись углерода. Поэтому авиаперевозки таких опасных грузов могут осуществляться только обученным персоналом. В случае с вакциной



not the only one. For instance, Swiss-based Kühne + Nagel, with its European fleet of 200 re-frigerated truck trailers for the delivery of medical products and a number of logistics centers with cold rooms capable of cooling to minus 20 degrees, is already delivering the US vaccine Moderna. The vaccine is stored at the Ku-ehne+Nagel pharmaceutical center in Brussels and distributed worldwide from there. This includes distribution of the vaccine to markets in Europe, Asia, the Middle East and Africa, as well as parts of North and South America. In addition, the firm has contracts at federal and state level in Germany for local storage and last-mile logistics for Covid19 vaccines. And if needed, the firm is technically able to provide cooling down to minus 80 and below.

#### «Star hour» for va-Q-tec

The German company va-Q-tec, which specializes in the development and manufacture of innovative refrigerated containers and thermoboxes, has done much to solve the issue of the cold chain. In November last year, it signed a contract with Pfizer to lease several thousand thermocontainers capable of maintaining a constant temperature between minus 70 and plus 25 degrees for several days.

With our unique technology, broad product range and many years of experience in low and very low temperatures, we can best support the global distribution of the coronavirus vaccine.

«мРНК» логистам требуется получить разрешение авиационных властей на допустимый объем перевозок термобоксов. Чем меньше свободный объем в трюме, тем выше концентрация углекислого газа, что представляет опасность как для воздушного, так и для автомобильного транспорта. Отсюда повышенные требования к упаковке, которая должна выдерживать очень низкие температуры. Должна быть предусмотрена возможность отвода газа для предотвращения повышения давления. Нельзя допускать риска удушья персонала из-за скопления CO<sup>2</sup> на дне трюмов при их неправильном заполнении. Помимо этого, важно соблюдать всю цепочку охлаждения при загрузках и перезагрузках, промежуточном хранении и пр. Одним словом, доставка вакцины – это тест на профессионализм логистических компаний.

#### Берлин на марше: как вакцинируют в немецкой столице

Организовать массовую вакцинацию в самом большом по территории и населению городе Германии – Берлине – дело непростое. Но власти немецкой столицы пока успешно справляются с этим серьезным вызовом.

На первом этапе планируется привить 450 тысяч столичных жителей, по 20 тысяч в день. Для этого Берлину потребовалось за короткий срок создать специальную инфраструктуру из шести центров вакцинации. Для руководства такой уникальной операцией был привлечён опытный специалист в области гражданской обороны, отставной шеф городской пожарной охраны Берлина Альбрехт Брёмме, до этого отвечавший за экстренное строительство временного госпиталя для больных COVID-19 на территории выставочного комплекса. Именно по его рекомендации было решено открыть вместо одного шесть рассредоточенных по разным районам четырехмиллионного мегаполиса центров вакцинации, близко лежащих к кольцу городской электрички. В каждом из этих центров сегодня получают прививки от 3000 до 4000 берлинцев в день.

Подходящими для организации центров массовой вакцинации оказались такие сооружения, как ледовый дворец в центре Берлина, два бывших аэропорта Темпельхоф и Тегель, выставочный павильон, крытый концертный зал и велодром.

На первом этапе вакцинация проводится в порядке, установленном федеральным министерством

#### Coronavirus vaccine: a stress test for pharmaceutical logistics

For airplanes and refrigerated trucks, the use of dry ice for cooling poses a serious risk. Once the solid carbon dioxide is heated to -78.4 °C, it turns into gaseous, odorless carbon dioxide. Therefore, only trained personnel should transport such dangerous goods by air. In the case of the mRNA vaccine, logisticians are required to obtain approval from the aviation authorities for the permissible transport volume of thermoboxes. The lower the free volume in the hold, the higher the concentration of carbon dioxide, which poses a risk to both air and road transport. Hence the increased demands on the packaging, which must be able to withstand very low temperatures. It must be possible to evacuate the gas to prevent pressure build-up. There must be no risk of suffocation for the personnel. In addition, it is important to observe the entire cooling chain when loading and reloading, and when storing in warehouses. In short, vaccine delivery is a test of the professionalism of logistics companies.

#### Berlin on the march: how vaccinations are given in the German capital

Organizing a mass vaccination campaign in the largest city in Germany – Berlin – is not easy. But the authorities in the German capital have so far been successful in tackling this major challenge.

In the first phase, 450,000 inhabitants of the capital are to be vaccinated, 20,000 a day. For this, Berlin had to set up a special infrastructure of six vaccination centers within a short period of time. To lead this unique operation, Al-brecht Broemme, an experienced civil defense specialist and retired chief of Berlin's city fire brigade, was recruited, who had previously been responsible for the emergency construction of the temporary COVID-19 hospital on the grounds of the fairgrounds. It was on his recommendation that six vaccination centers scattered throughout the me-tropolis of four million inhabitants, close to the city's ring of electric trains, were opened instead of one. Between 3,000 and 4,000 Berliners a day are now being vaccinated at each of these centers.


Structures such as the ice palace in the center of Berlin, the two former Tempelhof and Tegel airports, the exhibition hall, the indoor concert



здравоохранения Германии, и строго по индивидуальным приглашениям, рассылаемым по почте. Помимо центров вакцинацию проводят мобильные группы, выезжающие в дома престарелых и стационары, а также для проведения вакцинации медработников. Из-за медленных темпов вакцинации, быстрой мутации вируса и пока так и не достигнутого перелома в его распространении поднимается вопрос о разрешении врачам вакцинировать население в частных практиках. Это потребует решения новых логистических задач по доставке малых партий температурно сверхчувствительной «пфайзеровской» вакцины, если не появятся другие, помимо «Спутника V», более устойчивые к температуре.

Актуальным является и вопрос обеспечения криминальной безопасности вакцины. В Берлине вакцина производства компаний «BioNTech» и «Pfizer» хранится на секретном складе при температуре -70С°. Оттуда ампулы развозятся по центрам вакцинации и размораживаются на месте.

Для работы в центрах массовой вакцинации власти Берлина привлекли около одной тысячи человек, в том числе около ста врачей из частных практик. В качестве компенсации они получают по 120 евро в час. Еще тридцать врачей привлечены для вакцинации на дому. Персонала катастрофически не хватает. Сенат Берлина апеллирует за помощью не только к медработникам, но и, например, к стюардессам, временно невостребованным в небе.

Ситуация с пандемией коронавируса в Германии, даже спустя год с её начала, остается напряженной, страна продолжает жить в режиме «мягкого» локдауна. Вся надежда – на вакцины, как уже используемые, так и новые. Значит, остаются и новые вызовы для фармацевтической логистики. Но преодоление вызовов – это развитие. 

hall and the velodrome have turned out to be suitable locations for mass vaccination centers.

The vaccinations are carried out according to procedures set out by the German Federal Ministry of Health and are strictly based on individual invitations sent out by post. In addition to the six stationary centers, vaccination in Berlin is provided by mobile vaccination teams that travel to nursing homes and hospitals, as well as for the vaccination of health care workers. Due to the slow pace of vaccination, the rapid mutation of the virus and the as yet unattained breakthrough in its spread, the question of allowing doctors to vaccinate the population in private practices is being raised. This will require new logistical challenges in delivering small batches of temperature-sensitive Pfizer vaccine, unless other, more stable vaccines besides Sputnik V, become available.

The issue of criminal safety of the vaccine is also relevant. In Berlin, the vaccine produced by BioNTech and Pfizer is stored in a secret warehouse at minus 70 degrees Celsius. From there, the vials are distributed to vaccination centers and thawed on site.

About one thousand people, including about a hundred doctors in private practice, are recruited to work at the six mass vaccination centers. they are paid 120 euros an hour as compensation. Another thirty are for home vaccinations. There is a catastrophic shortage of staff. The city appeals for help not only from health workers, but also from, for example, stewardesses, who are temporarily not flying.

Well, the situation with the corona virus pandemic that hit the world a year ago remains tense in Germany and the country continues to live in 'soft lockdown' mode. All hope lies with vaccines, both those already in use and new ones. This means that new challenges remain for pharmaceutical logistics. But overcoming challenges is development.

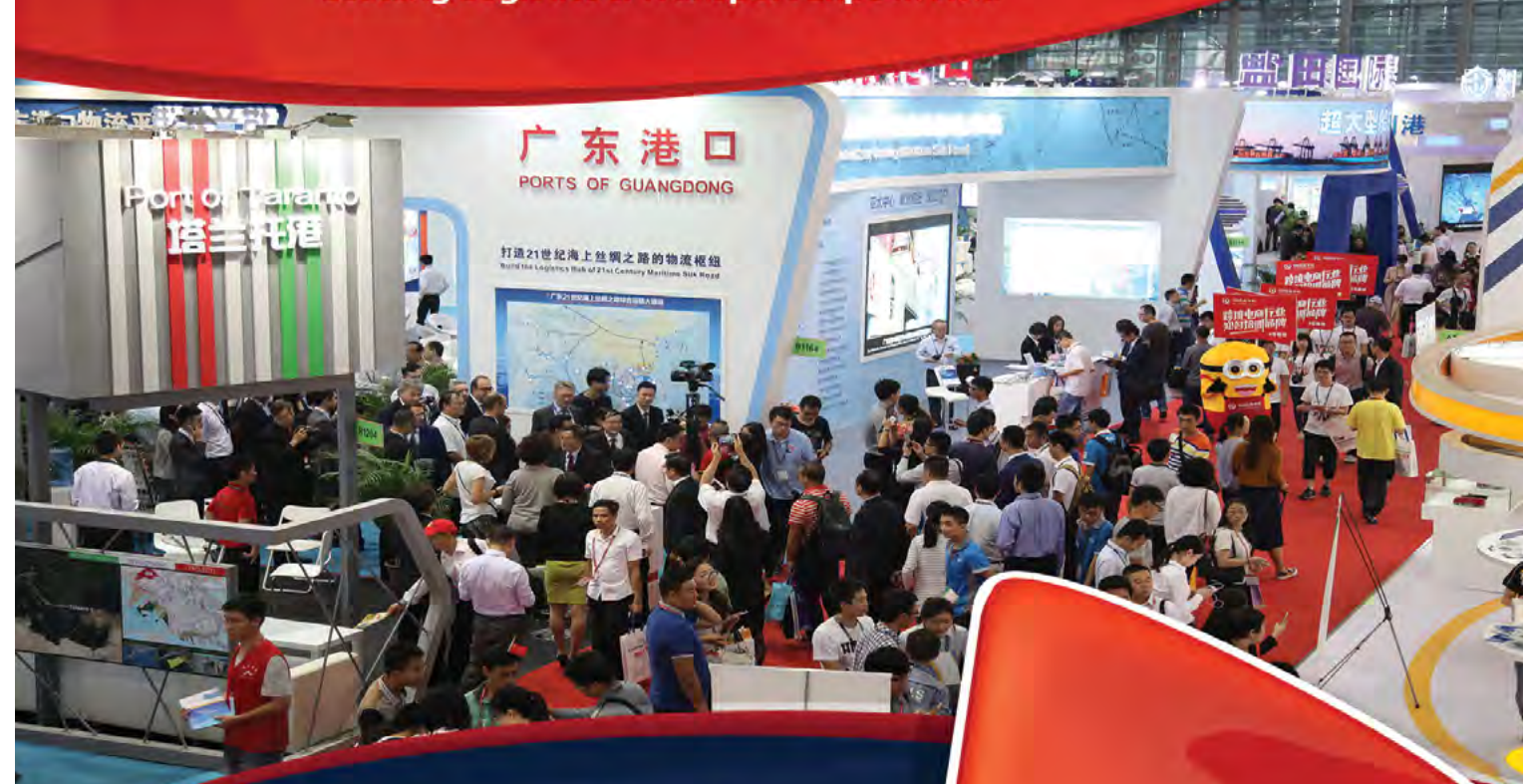


# The 16th China (Shenzhen) International Logistics and Supply Chain Fair

Sep. 23-25, 2021

Shenzhen Convention & Exhibition Center

Leading Logistics & Transport Expo in Asia



## HIGH-END CONFERENCES & FORUMS

- Sea-Rail Transport & Cross-border Transportation Summit Forum - The Belt and Road - the opportunities and Challenges of the China-Europe Block Train
- Shenzhen World Port Strategy Forum
- Cross-border E-commerce Development Forum
- CILF Networking Days One2One Meetings
- Smart Logistics Equipment and logistics Informatization Forum



### Contact us:

Tel: +86 755 83581250/83581353

E-mail: scm002@scmfair.com/scm028@scmfair.com

[www.scmfair.com/en](http://www.scmfair.com/en)

Гульсум Дюсембаева

## Ситуация на границе с Китаем: пути выхода из кризиса

Ограничение на ввоз грузов, введенное китайскими властями, привело к транспортному коллапсу на границе. С сентября прошлого года на путях к границе оказались брошенными сотни поездов с продовольственными товарами в крытых вагонах. Участники очередного, IX эксперт-форума «Магистраль» на тему «Железный путь в Китай: барьеры и возможности», выразили уверенность в том, что ситуация требует вмешательства государства на самом высоком уровне.



The restrictions on the import of goods imposed by the Chinese authorities have led to a transport collapse at the border. Since September last year, hundreds of trains carrying food items in covered wagons have been abandoned on the tracks to the border. Participants of the regular IX Expert Forum «Magistral» on the topic «The Iron Road to China: Barriers and Opportunities» expressed confidence that the situation requires state intervention at the highest level.

## Situation on the border with China: Getting out of the crisis

Gulsum Dyussebaeva

Проблемный вопрос пропуска грузовых поездов через казахстанско-китайский пограничный переход Достык – Алашанькоу, по словам модератора форума – генерального директора коммуникационной компании «TLK Media» Жанны Исингариной – является темой номер один в течение последних 4-5 месяцев. Введенные ограничения со стороны китайских властей и резкий рост поставок товаров в направлении Китая создали немало проблем.

АО «НК «КТЖ» удалось добиться увеличения пропуска казахстанских поездов и скорости разгрузки на границе. Введение конвенционного запрета на прибытие в Казахстан иностранных порожних вагонов также положительно повлияло на ситуацию. Тем не менее, железнодорожная администрация по просьбе отраслевых ассоциаций с 1 марта ввела вынужденный запрет на поставки

товаров в направлении станции Достык.

Как сообщил заместитель генерального директора ТОО «КТЖ - Грузовые перевозки» Канат Кобесов, затруднения на границе все еще существуют. С 1 марта Казахстан ввел конвенционный запрет на погрузку экспортных и транзитных грузов. Ожидается, что в марте количество брошенных поездов сократится. Все еще остро стоит вопрос сохранности скоропортящихся грузов – ячменя, масличных культур, груженых в крытые вагоны. Самой большой проблемой по приему вагонов китайской стороной как раз являются крытые вагоны.

*«Китайская сторона игнорирует нас, не предпринимает никаких мер по улучшению ситуации, хотя с декабря было проведено очень много двусторонних встреч, выездов, был подписан протокол с Урумчийской железной дорогой, согласно которому китайская сторона*

*клятвенно обещала выполнять все международные обязательства», –* сказал К. Кобесов.

Согласно договору между казахстанской и китайской железными дорогами, обмен поездов по станциям Достык и Алашанькоу должен составлять не менее 18 поездов в сутки. По состоянию на начало декабря 2020 года, сдача казахстанской стороной составляла 7-8 поездов, в течение месяца удалось добиться увеличения до 12 поездов в сутки, в основном металлургические грузы, но крытые вагоны китайская сторона категорически отказывалась принимать.

Между тем импорт из Китая принимается казахстанской стороной без ограничений, несмотря на то, что его рост в январе-феврале текущего года составил 10-15%.

К. Кобесов сообщил, что до 25 марта планируется решить

The problematic issue of passing loaded trains through the Kazakh-Chinese border crossing Dostyk - Alashankou, according to the forum moderator, General Director of the TLK Media communication company Zhanna Isingarina, has been the number one topic over the past 4-5 months. The restrictions imposed by the Chinese authorities and the sharp increase in the supply of goods in the direction of China have created many problems.

JSC «NC» KTZ» managed to achieve an increase in the throughput of Kazakhstani trains and the speed of unloading at the border. The introduction of a regulatory ban on the arrival of foreign empty wagons in Kazakhstan also positively influenced the situation. However, the railway administration, at the request of industry associations, imposed a mandatory ban on the supply of goods towards Dostyk station on March 1.

According to Kanat Kobesov, Deputy General Director of KTZ - Freight Transportation LLP, difficulties still exist at the border. Since March 1, Kazakhstan has introduced a regulatory ban on the loading of export and transit cargo. The number of abandoned trains is expected to decrease in March. The issue of the safety of perishable goods - barley, oilseeds,

loaded into covered wagons is still acute. The biggest problem in accepting wagons by the Chinese side is precisely covered wagons.

*“The Chinese side ignores us, does not take any measures to improve the situation, although a lot of bilateral meetings and visits have been held since December, a protocol was signed with the Urumqi railway, according to which the Chinese side promised to fulfill all international obligations,”* said K. Kobesov.

According to the agreement between the Kazakh and Chinese railways, the exchange of trains at Dostyk and Alashankou stations should be at least 18 trains per day. As of early December 2020, the delivery by the Kazakh side was 7-8 trains, within a month it was possible to increase to 12 trains per day, mainly mineral cargo, but the Chinese side categorically refused to accept covered wagons.

Meanwhile, imports from China are accepted by the Kazakh side without restrictions, despite the fact that its growth in January-February of this year was 10-15%.

K. Kobesov said that by March 25 it is planned to solve the problem with abandoned trains, to bring them to zero, but the problem remains with unloaded covered wagons.

проблему с брошенными поездами, свести их к нулю, однако остается проблема с незгруженными крытыми вагонами.

**Заместитель председателя Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко** отметил, что ситуация на казахстанско-китайской границе очень сложная и болезненная для отечественных экспортеров, в том числе для транспортных компаний. Трудности пересечения границы связаны с пандемией Covid-19, ограничениям по передвижению внутри Китая, в том числе по СУАР.

*«По Достыку мы выходим на предельные объемы»,* – отметил он, подчекнув, что максимально допустимый объем передаваемых поездов по станции равен 18 парам, при этом перенаправление части грузов на станцию Алтынкөл проблему также решит.

По словам представителя Союза, для разрешения сложившейся

ситуации необходимы политические контакты на самом высоком уровне.

*«Кроме того, еще до пандемии китайская сторона неоднократно настаивала на усилении контейнеризации, что позволит унифицировать подвижной состав, грузовые операции. Сегодня КНР активно занимается вопросами контейнеризации, в Казахстане же пока эта сфера на низком уровне»,* – сказал Ю. Лавриненко.

И это несмотря на то, что еще в августе 2020 года в ходе заседания рабочей группы по экспорту грузов в Китай, прошедшего по поручению премьер-министра Республики Казахстан, министр индустрии и инфраструктурного развития РК Бейбут Атамкулов велел компаниям-экспортерам ускорить работу по контейнеризации.

В настоящее время по инициативе Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» создана

рабочая группа по разработке Программы контейнеризации, решается вопрос принятия Дорожной карты для стимулирования работы в этом направлении.

*«В перспективе переход на контейнеры позволит решить проблему перехода через пункты пропуска на казахстанско-китайской границе, из 14 пар принимаемых китайской стороной в сутки, 12 – контейнерные составы»,* – информировал Ю. Лавриненко.

По словам К. Кобесова, Китай беспрепятственно принимает грузы в контейнерах. Так, несколько отечественных компаний перегрузили зерно из крытых вагонов в контейнеры и благополучно отправили его в КНР.

**Председатель Национальной ассоциации экспортеров «KazGrain» Зейнолла Абдуманатов** подчеркнул, что возврат непринятых вагонов

нецелесообразен, так как это повлечет дополнительные расходы для бизнеса.

*«Сейчас под угрозой срыва посевная, многие компании взяли у крестьянских хозяйств зерно под реализацию, надеясь рассчитаться после поставок в Китай, это зерно стоит на путях, с крестьянами не рассчитались, и им не на что сеять»,* – сетует З. Абдуманатов.

*«После китайского Нового года ситуация на станции Алашанькоу немного улучшилась, открыта новая разгрузочная площадка, позволяющая разгрузить одновременно три зерновоза, – говорит М. Вейбо. – Тем не менее скорость разгрузки вагонов меня не устраивает. Если раньше на обработку одного состава уходило 2-3 дня, сейчас доходит до 2-3 недель».*

Как сообщил **управляющий директор – директор Департамента логистики и перевозок НПП «Атамекен» Мурат Амрин**, Национальная палата неоднократно обращалась в Правительство о необходимости проведения переговоров на уровне глав правительств, поскольку на уровне министерств вопрос приема казахстанских грузов китайской стороной

## «Переход на контейнеры позволит решить проблему перехода через пункты пропуска на казахстанско-китайской границе»

**Генеральный директор ООО «Technology Development CO» Максим Цзян Вейбо** сообщил, что ситуация на границе действительно сложная. Компания занимается импортом зерна в Китай и также не исключает возможности поставки сельхозпродукции в КНР в контейнерах.

По мнению **руководителя ТОО «Шыңғар Транс» Айдоса Досумбекова**, переход на контейнеры повлечет увеличение стоимости конечной сельскохозяйственной продукции, так как грузоподъемность вагона составляет 68 тонн, контейнера – 20-24 тонн.

не решается. По его мнению, ограничения со стороны китайских властей сохранятся до конца весны.

*«Если по железной дороге есть какое-то движение, то ситуация с автомобильными перевозками является критичной, из пяти пунктов пропуска работает только три, через которые пропускается»*

**Deputy Chairman of the Union of Transport Workers of Kazakhstan «KAZLOGISTICS» Yuri Lavrinenko** noted that the situation on the Kazakh-Chinese border is very difficult and painful for domestic exporters, including transport companies. Border crossing difficulties are associated with the Covid-19 pandemic, restrictions on movement within China, including in the XUAR.

*“In addition, even before the pandemic, the Chinese side has repeatedly insisted on strengthening containerization, which will unify rolling stock and cargo operations. Today, the PRC is actively involved in containerization issues, while in Kazakhstan this area is still at a low level,”* said Y. Lavrinenko.

And this despite the fact that back in August 2020, during a meeting of the working group on the export of goods to China, held on behalf of the Prime Minister of the Republic

## «The transition to containers will help solve the problem of crossing checkpoints on the Kazakh-Chinese border»

*“We are reaching the maximum volumes along Dostyk,”* he noted, pointing out that the maximum allowable volume of trains transmitted through the station is 18 pairs, while redirecting part of the cargo to Altynkol station will also solve the problem.

According to the representative of the Union, political contacts at the highest level are necessary to resolve the current situation.

of Kazakhstan, Minister of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan Beibut Atamkulov ordered exporting companies to accelerate the work on containerization.

At present, on the initiative of the Union of Transport Workers of Kazakhstan «KAZLOGISTICS», a working group has been created to develop a Containerization Program, the issue of adopting a Roadmap to stimulate work in this direction is being resolved.

*“In the future, the transition to containers will help solve the problem of crossing checkpoints on the Kazakh-Chinese border, out of 14 pairs received by the Chinese side per day, 12 are container trains,”* said Y. Lavrinenko.

According to K. Kobesov, China freely accepts cargo in containers. For example, several domestic companies reloaded grain from covered wagons into containers and sent it to the PRC which were accepted without delay.

The **chairman of the National Association of Exporters «KazGrain» Zeinolla Abdumanapov** emphasized that the return of the unaccepted wagons is inexpedient, as this will entail additional costs for the business.

*“Now the sowing campaign is under threat, many companies have taken grain from peasant farms for sale, hoping to pay off after deliveries to China, this grain is on the way, the peasants have not paid off, and they have nothing to sow,”* complains Z. Abdumanapov.

**General Director of Technology Development CO LLC Maxim Jiang Weibo** said that the situation at the

border is really difficult. The company is engaged in the import of grain to China and also does not exclude the possibility of supplying agricultural products to China in containers.

*“After the Chinese New Year, the situation at Alashankou station improved a little, a new unloading area was opened, which allows unloading three grain carriers at the same time,”* M. Weibo says. – *“Nevertheless, the speed of unloading the wagons does not suit me. If earlier it took 2–3 days to process one composition, now it takes up to 2–3 weeks”.*

According to the **head of Shyngar Trans LLP, Aidos Dosumbekov**, the transition to containers will lead to an increase in the cost of the final agricultural products, since the carrying capacity of a wagon is 68 tons, a container - 20-24 tons.

**Murat Amrin, Managing Director - Director of the Department of Logistics and Transportation of Atameken NPP**, said that the National Chamber has repeatedly appealed to the Government about the need for negotiations at the level of heads of government, since the issue of accepting Kazakh goods by the Chinese side is not resolved at the level of ministries. In his opinion, restrictions

всего 30 машин ежедневно, бывают случаи, когда автомобили вообще не пропускаются», – заявил М. Амрин.

**Заместитель генерального директора АО «Транко» Сергей Анашкин** также считает, что проблемы на казахстанско-китайской границе необходимо решать на межгосударственном уровне, спрос на экспорт и торговлю по текущим контрактам компаний-экспортеров сегодня превышает логистические возможности по доставке грузов в Китай и Юго-Восточную Азию. Причем, ограничения касаются так называемой «мягкой инфраструктуры» – предоставления специализированных государственных услуг, в том числе регуляторного воздействия.

Еще одной темой, обсуждаемой в ходе экспертного форума, стало введение конвенционного запрета на

чужой парк с 15 декабря 2020 года. По словам К. Кобесова, по состоянию на 1 декабря прошлого года наличие чужих вагонов в Казахстане составляло 48 тыс. единиц, что в два раза превысило показатель 2019 года. Засилье порожних иностранных вагонов связано с тем, что соседние страны зачастую используют казахстанские железнодорожные пути для отстоя из-за дешевой платы за простой.

В результате введения запрета на ввоз иностранного подвижного состава резко сократился парк брошенных поездов, улучшилось их движение, увеличилось количество передачи казахстанских поездов на границе с Китаем, увеличилось использование отечественного парка вагонов.

Аналогичные запреты принимались и другими железнодорожными администрациями стран СНГ, в

том числе и союзными странами в рамках ЕАЭС. Так, для сравнения, в 2020 году РФ ввела 50 конвенций о запрете чужого парка, 28 из которых коснулись казахстанских компаний.

Когда ситуация на границе нормализуется, не берется предсказать сегодня никто. Этот кризис выявил несколько проблемных моментов в работе казахстанского транспорта. Во-первых, станция Достык уже достигла пика своей пропускной способности. Во-вторых, Казахстану необходимо заняться контейнеризацией грузов, которые сейчас беспрепятственно проходят через границу с Китаем. Без поддержки государства, включающей разработку стимулирующей тарифной политики, налоговых преференций, льготного кредитования, серьезных сдвигов в этом направлении достичь не удастся.

on the part of the Chinese authorities will continue until the end of spring.

*“The railway situation, until recently, has been positive but the situation of road transport is dire, out of five checkpoints, only three work, through which only 30 cars are passed every day, there are cases when cars are not allowed at all,”* said M. Amrin.

**Deputy General Director of Tranco JSC Sergey Anashkin** also believes that the problems on the Kazakh-Chinese border must be solved at the bilateral state level, the demand for export and trade under the current contracts of exporting companies today exceeds the logistics capabilities for the delivery of goods to China and Southeast Asia. Moreover, the restrictions relate to the so-called «soft infrastructure» – the provision of specialized public services, including regulatory impact.

Another topic discussed during the expert forum was the introduction of a regulatory ban on foreign rail cars from December 15, 2020. According to K. Kobesov, as of December 1 of last year, the presence of foreign cars in Kazakhstan was 48 thousand units, which is twice as much as in 2019. The dominance of empty foreign wagons is due

to the fact that neighboring countries often use Kazakhstani railways for storing because of cheap downtime fees.

As a result of the introduction of a ban on the import of foreign rolling stock, the park of abandoned trains has sharply decreased, their movement has improved, the number of transfers of Kazakh trains on the border with China has increased, and the use of the domestic car fleet has increased.

Similar bans were adopted by other railway administrations of the CIS countries, including signatory countries within the EAEU. So, for comparison, in 2020, the Russian Federation introduced 50 regulatory ban on foreign rail cars and their owners, 28 of which concerned Kazakhstani companies.

When the situation on the border returns to normal, no one can predict today. This crisis revealed several problematic points in the work of Kazakhstan's transport. First, Dostyk station has already reached the peak of its capacity. Secondly, Kazakhstan needs to deal with containerization of goods, which now freely pass through the border with China. Without government support, including the development of a stimulating tariff policy, tax preferences, preferential lending, serious improvements in this direction will not be possible.

古利苏姆 久谢恩把叶瓦

## 中国的边境局势： 摆脱危机的办法



中国当局对货物进口的限制，导致边境的运输停滞。自去年9月以来，数以百计用箱车装载食品的列车被遗弃在通往边境的铁轨上。接下来，第九届 «中国铁道：障碍与机遇» 马加爵专家论坛的与会者表示，相信这种情况需要国家最高层的干预。

**TLK媒体传播公司然纳 伊辛加里纳的论坛主持人**，据论坛主持人讲，装载货物通过哈萨克斯坦-中国边境口岸多斯特克-阿拉山口的问题是过去4-5个月的热门话题。向中国的商品供应急剧增加带来了许多问题。

哈铁路责任公司设法提高了哈萨克斯坦火车的吞吐量，并提高了边境的卸货速度。在多斯特克站方向上的货物供应。

据哈铁路责任公司-**货物运输有限责任公司副总经理卡纳特-科贝索夫**报告，在边境仍然存在困难。自3月1日起，哈萨克斯坦对出口和过境货物实行强制禁止装运。预计3月份，弃车数量将有所减少。大麦、油料等易腐货物装在有盖货车上，仍然是一个尖锐的问题。在接受货车方面，中方最大的问题是箱车的通关速度。

科贝索夫说：»中方对我们置之不理，没有采取任何措施改善局势，虽然12月以来举行了多次双边会议和旅行，与乌鲁木齐铁路签署了一项议定书，根据该议定书，中方坚决表态要履行所有国际义务»。

根据哈中铁路双方的协议，多斯特克站和阿拉山口站的换乘列车每天至少要有18趟。截至2020年12月初，哈方每天交车7-8列，一个月内有可能增加到每天12列，主要是冶金类货物，但中方断然拒绝接受箱车。

同时，尽管哈方今年1-2月的增长幅度为10%-15%，但哈方还是无限制地接受来自中国的进口。

科贝索夫表示，计划在3月25日之前解决废弃列车的问题，使其归零，但问题仍然是未装载的箱车。

**哈萨克斯坦运输工人联盟 «KAZLOGISTICS» 副主席尤里-拉夫连科指出**，对于包括运输公司在内的国内出口商来说，哈中边境的情况是非常困难和痛苦的。过境难与科维德-19疫情、中国境内流动限制有关，包括新疆维吾尔自治区。

他说：»在多斯特克站，我们已经达到了极限运量。»他说，该站最大允许的调车量是18对，而将部分货物改道到阿尔丁科尔站能解决这个问题。

根据联盟代表的说法，为了解决目前的局势，必须进行最高级别的政治接触。

»此外，即使在疫情发生前，中方也多次坚持加强集装箱化，将装车和货物作业统一起来。拉夫连科说：»今天，中国正在积极和鼓励从事集装箱化，而哈萨克斯坦在这一领域仍处于较低水平»。

而尽管在2020年8月，工业和基础设施发展部部长别布特-阿塔姆库洛夫在代表总理召开的对华出口商品工作组会议上，命令出口企业加快集装箱化进程。

目前，在哈萨克斯坦运输工人联盟 «KAZLOGISTICS» 的倡议下，成立了一个工作组，以制定集装箱化方案，并正在解决通过路线图以促进这方面工作的问题。

»从长远来看，向集装箱过渡将解决哈中边境的口岸问题，在中方每天采取的14对，有12对-集装箱列车。»通知 拉夫里年科。

科贝索夫说，中国广泛接受集装箱货物。于是，国内多家企业将粮食从箱车转运到集装箱，并顺利发往中国。

**全国出口商协会 «KazGrain» 主席泽伊诺尔拉 阿布杜马纳波夫表示**，退回未被接受的货车是不切实际的，因为这将给企业带来额外的成本。

»现在在中断播种季节的威胁下，很多公司已经把农场的粮食拿去卖了，希望运到中国后再付款，这些粮食在轨道上，农民没有得到报酬，他们也没有什么可播种的，»阿卜杜莫纳波夫抱怨道。

**科技发展有限责任公司总经理蒋伟波表示**，边境的情况确实很困难。该公司向中国进口粮食，也不排除用集装箱向中国供应农产品的可能性。

»春节过后，阿拉山口站的情况稍有好转，新的卸货设施启用后，可以同时卸下三辆运粮车，微博说。但是，我对火车的卸货速度不满意。以前卸下一列火车需要2到3天，但现在可能需要2到3周。

**据Shyngar Trans公司负责人艾多萨多苏恩别科夫介绍**，由于货车的载重量为68

吨，而集装箱的载重量为20-24吨，因此对集装箱过渡的依赖将导致农产品成品成本增加。

**正如 «阿塔梅肯 «物流运输部常务理事--主任穆拉特-阿姆林报告的那样**，全国商会多次呼吁政府需要在政府首脑层面进行谈判，因为在部级层面上，货物跨境的问题还没有解决。在他看来，中国当局限制措施将一直持续到春季结束。

»如果铁路有一定的货量真在运行，公路运输的情况就很危急，5个检查站中只有3个检查站在工作，每天只有30辆车通过，有的情况下根本不允许车辆通行»，- 姆-阿姆林说。

**Tranco公司副总经理谢尔盖 阿纳什金也认为**，哈中边境的问题必须在国家间层面上解决，因为现在出口企业现有合同下的出口和贸易需求已经超过了向中国和东南亚运送货物的物流能力。此外，这些限制适用于所谓的 «软基础设施»，即提供专门的政府服务，包括监管影响。

专家论坛期间讨论的另一个话题是，从2020年12月15日起，对别人的船队实行强

制的禁令。据科贝索夫介绍，截至去年12月1日，外国汽车在哈萨克斯坦的存在量达4.8万辆，是2019年的两倍。外国铁路空车多的原因是，由于廉价的滞期费，周边国家经常使用哈萨克斯坦的铁路轨道进行滞期。

由于禁止进口外国机车车辆，废弃列车的车队急剧减少，其运量有所提高，哈萨克列车在中国边境调车的数量增加，国内轨道车队的使用量也有所增加。

独联体国家的其他铁路管理部门，包括东非联盟内的盟国，也采取了类似的禁令。因此，相比之下，在2020年，俄罗斯联邦出台了50个禁止他人车队的公约，其中28个公约影响了哈萨克公司。

今天，没有人能够预测边境局势何时会正常化。这场危机暴露了哈萨克斯坦交通工作中的几个问题。首先，多斯特克站已经达到了高峰容量。其次，哈萨克斯坦需要进行货物的集装箱化，让货物在与中国的边境上畅通无阻。如果没有国家的支持，包括制定刺激性的关税政策、税收优惠和优惠贷款，就不可能在这个方向上取得重大进展。



Даурен Молдахметов

## С прицелом на повышение логистического уровня Казахстана

Казахстан в силу своего географического положения на пересечении путей между Европой и Азией играет ключевую роль в ускорении европейско-азиатской интеграции. Для развития республики в качестве логистического и транспортного хаба между Китаем и Европой необходимо формировать логистическую культуру. Этой потребности отвечает запущенный проект Центра развития и обмена знаниями в области логистики (Communication and Transfer Centre Logistics – LogCentre) для установления стратегической связи между наукой, образованием и практикой.



Kazakhstan, due to its geographical position at the crossroads between Europe and Asia, plays a key role in accelerating European-Asian integration. For the development of the republic as a logistics and transport hub between China and Europe it is necessary to form a logistics culture. This need is met by the launched project of the Communication and Transfer Center Logistics – LogCentre which is established as a strategic link between science, education and practice.

## With an eye on improving Kazakhstan's Logistics level

Dauren Moldakhmetov

«LogCentre» будет предлагать услуги по обучению специалистов, проведению научных исследований и консалтингу для предприятий и организаций. Целью проекта является создание на базе «LogCentre» сильной сети логистических игроков в области науки, обучения и практики. О деятельности Центра мы попросили рассказать представителя «LogCentre» в Германии профессора Бурхарда Шееля.

**Господин Шеель, являясь связующим звеном между университетами, независимыми научно-исследовательскими организациями и предприятиями «LogCentre» должен внести свой вклад в развитие логистического уровня Казахстана. Расскажите, пожалуйста, о достигнутых за этот период результатах.**

– Коммуникационный и трансферный центр логистики «LogCentre» был создан совместно с Магдебургским университетом Отто фон Герике и НИИ Фраунгофер. С 2016 года «LogCentre» объединил университеты Казахстана и некоторые университеты из государств Центральной Азии, где готовят специалистов в области логистики. Также Центр сотрудничает с казахстанскими и зарубежными логистическими компаниями, общественными фондами. На протяжении последних 4 лет «LogCentre» организовал курсы повышения квалификации для ученых из университетов Казахстана и государств Центральной Азии, привлекая профессоров и бизнес-тренеров из Германии. Также для представителей логистических компаний совместно с Фондом Кюне был организован Workshop. Ежегодно нами проводится Казахстанско-Германский логистический форум, куда привлекаются известные ученые и исследователи вузов Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана и Германии, специализирующиеся в области логистики.

Особенностью проводимых «LogCentre» мероприятий является то, что привлекаются ведущие немецкие организации и институты, ученые и специалисты, что весьма важно для Казахстана, поскольку Германия по уровню развития логистической отрасли занимает лидирующее место в мире.

До сих пор «LogCentre» работал в основном с логистическими компаниями из Германии и Европы. Основное внимание уделялось таким направлениям, как «Ресурсосберегающее производство», «Интеллектуальная логистика в производстве и на транспорте» и «Имитация и моделирование логистических сетей». Контакты с компаниями и университетами в Казахстане очень обширны, но это пока не приносит плодов. Не удалось создать устойчивые кластеры, как в Германии. Основными причинами этого до сих пор были вопросы финансирования, а также возможность участия в проектах, финансируемых государством.



LogCentre will offer training, research and consulting services for businesses and organizations. The main goal of the project is to create a strong network of logistics players in the field of science, education and practice on the basis of LogCentre. We asked the representative of the LogCentre in Germany, Professor Burchard Scheel, to tell us about the Center's activities.

**The communication and transfer logistics centre «LogCentre» has been operating in Kazakhstan for a number of years. Please tell us about the results achieved during this period.**

– The communication and transfer logistics centre “LogCentre” was established together with the Magdeburg University of Otto von Guericke and the Fraunhofer Research Institute. Since 2016, LogCentre has brought together universities from Kazakhstan and some universities from Central Asian states where logistics specialists are trained. It also cooperates with Kazakhstani and foreign logistics companies and public foundations. Over the last 4 years, LogCentre has organised training courses for scientists from universities of Kazakhstan and Central Asian states, attracting professors and business trainers from Germany. Also a joint workshop was organised with the Kühne Foundation for representatives of logistics companies. The Kazakh-German Logistics Forum takes place annually, bringing together prominent academics and

**Успех основывается на трехкомпонентной системе и цели пилотного проекта «LogCentre» – последовательных исследованиях, преподавании/обучении и практике**

**The success is based on the three-pillar system and the aim of the pilot project «LogCentre»: consistent research, teaching/learning and practice**

❶ Помимо организации и проведения курсов, семинаров и форумов повышения квалификации, известно, что одной из функций «LogCentre» являются проекты в направлении науки. Какие научные проекты или труды вам удалось предложить или даже реализовать в Казахстане? Расскажите о них подробнее.

– Сегодня в «LogCentre» выполняется несколько проектов. Один из них – «Разработка магистерской программы, основанной на болонских принципах, по ресурсоэффективной производственной логистике». Целью проекта является подготовка и повышение квалификации менеджеров в области ресурсоэффективной производственной логистики в странах-партнерах, способных удовлетворять потребности национальных и международных компаний в создании производственной отрасли с устойчивыми и экологически чистыми методами производства. Координатором проекта является Магдебургский университет имени Отто фон Герике, партнерами проекта в Казахстане являются Казахстанско-Немецкий университет и Казахская академия транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева. Проект финансируется программой «Еразмус+». Мы видим здесь очень значительный эффект для обрабатывающей промышленности Казахстана. Новый курс обучения начался с 2018 года и предлагает помимо обучения в области транспорта и логистики еще одну основу для развития отрасли в Казахстане.

Кроме того, следует отметить, что техническое оснащение, включающее в себя программное и аппаратное обеспечение, а также возможности моделирования, в «LogCentre» очень хорошее. В инфраструктуре нашего Центра имеется Лаборатория для имитационного моделирования, Лаборатория для деловых игр по логистике, Учебная лаборатория SAP, База данных для методов в логистике, Лаборатория для испытаний техники RFID. Сейчас совместно с Техническим университетом Вильдау и Магдебургским университетом Отто фон Герике создается виртуальная лаборатория по логистике, концепция которой была представлена на Логистическом форуме 20 ноября 2020 года.

researchers from universities in Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan and Germany, specialising in logistics.

The peculiarity of the “LogCentre” events is that leading German organizations and institutes, scientists and specialists are involved, which is very important for Kazakhstan, as Germany is the world leader in logistics industry.

Until now, LogCentre has worked mainly with logistics companies from Germany and Europe. The main focus has been on “Resource Efficient Production”, “Intelligent Logistics in Production and Transport” and “Simulation and Modelling of Logistics Networks”. Contacts with companies and universities in Kazakhstan are very extensive, but this has not yet borne fruit. It has not been possible to create sustainable clusters as in Germany. The main reasons for this so far have been funding issues and the possibility of participating in state-funded projects.

❷ In addition to organizing and running seminars and continuing education programs, one of LogCentre’s functions is known to be projects in the direction of science. What scientific projects or works have you been able to propose/implement in Kazakhstan? Tell us about them in more detail.

– Several projects are currently underway at LogCentre. One of them is “Development of a Master’s programme based on the Bologna principles on resource-efficient production logistics”. The aim of the project is to train and develop managers in resource-efficient production logistics in partner countries to meet the needs of national and international companies in establishing a production industry with sustainable and environmentally friendly production methods. The project is coordinated by the Otto-von-Gericke Magdeburg University and the project partners in Kazakhstan are the Kazakh-German University and the Kazakh Academy of Transport and Communications named after M. Tynyshpayev. The project is funded by the Erasmus+ programme. We see a very significant effect for the manufacturing industry in Kazakhstan here. The new training course began in 2018 and offers, in addition to training in transport and transport logistics, another foundation for the development of the industry in Kazakhstan.

In addition, it should be noted that the technical facilities (software and hardware, including modelling capabilities) at LogCentres are very good. LogCentre’s infrastructure includes a simulation lab, a lab for business games in logistics, an SAP training lab, a database for methods in logistics, and a lab for testing RFID technology. A virtual logistics laboratory is

Второй проект – Cargobike Logistics in Almaty,

в рамках которого будет осуществлена пилотная реализация грузовой велосипедной линии между двумя зданиями Казахстанско-Немецкого университета, проведены семинары с соответствующими заинтересованными сторонами для демонстрации лучших практик из других городов, обсуждения возможностей и выявления проблем и потенциала города Алматы.


Резюмируя, следует отметить, что возможности сотрудничества в соответствии с двусторонними целями обладают большим потенциалом. Важно, чтобы логистика рассматривалась и воспринималась целостно, т.е. как один из важнейших факторов развития национальной экономики. Здесь мы видим конкретную необходимость действий для Казахстана.

❸ Как вы могли бы в целом оценить образовательную и научно-исследовательскую среду в сфере транспорта и логистики в Казахстане? Какие аспекты в этих областях требуют, по вашему мнению, внимания в первую очередь?

– Важной предпосылкой повышения эффективности логистики (LPI Всемирного банка) является логистическая компетенция. Как уже упоминалось, речь идет не только о транспортной логистике. Это требует комплексного подхода, в том числе и в сферах производства, сельского хозяйства, розничной/оптовой торговли и др. в купе с соответствующими научно-исследовательскими и учебными заведениями и государственным финансированием. Для достижения уровня развитых стран было бы целесообразно более интенсивно использовать такие платформы и сети, как «LogCentre».

Кроме того, в Казахстане наблюдается дефицит (также показанный в Глобальном инновационном индексе) в области сотрудничества между университетами и экономикой. Здесь имеется барьер и необходимо принятие соответствующих мер. В дополнение к университетскому образованию необходимо осуществлять прикладные исследования.

Эти предпосылки прочно закрепились в Германии, а также в Европе уже на протяжении многих лет и являются примером успешного сетевого взаимодействия, что нашло отражение в отчете Всемирного банка и в результатах соответствующих национальных экономик.

В конечном счете, успех основывается на трехкомпонентной системе и цели пилотного проекта «LogCentre» – последовательных исследованиях, преподавании/обучении и практике. Казахстан должен последовать этому примеру. 

currently being set up in cooperation with the Technical University of Wildau and the Otto von Guericke University of Magdeburg, the concept of which was presented at the Logistics Forum on 20 November 2020.

The second project is Cargobike Logistics in Almaty, which will pilot the implementation of a freight cycle line between the two DCU buildings (See below for freight transported) and hold workshops with relevant stakeholders to showcase best practices from other cities, discuss opportunities in Almaty, identify challenges and potentials of Almaty (SWOT), ...

To summarise, the opportunities for cooperation are, above all, as follows: Especially in line with bilateral objectives, there is still great potential. It is important that logistics should be seen and understood holistically, i.e. as one of the most important factors in the development of a national economy. Here we see a concrete need for action for Kazakhstan.

❹ How would you generally evaluate the educational and research environment in transport and logistics in Kazakhstan? Which aspects in these areas require, in your opinion, priority attention?

– An important prerequisite for improving logistics efficiency (World Bank LPI) is logistics competence. As already mentioned, it is not “only” about transport logistics. It requires a comprehensive approach (including manufacturing, agriculture, retail/wholesale) with relevant research and training institutions and public funding.

Therefore, in order to catch up with ‘developed countries’, it is more than appropriate that platforms and networks such as LogCentre are used more intensively...

In addition, Kazakhstan has a deficit (also shown in the Global Innovation Index) in the following areas in cooperation between universities and the economy. There is concrete here too. The need for action. In addition to university education, systems/activities need to be implemented in “applied research”.

These prerequisites have been firmly established in Germany as well as in Europe for many years and are examples of successful networking, as reflected in the World Bank report and the results of the respective national economies.

Ultimately, the success is based on the three-pillar system and the aim of the “pilot project”.

LogCentre: consistent research, teaching/learning and practice. Kazakhstan should follow suit.





Елена Василевская – руководитель проектов АНЭК, заместитель директора учебного центра

Yelena Vassilevskaya, Head of KFFA Projects, Deputy Director of Training Centre

## ПРИШЛО ВРЕМЯ НАВЕСТИ ПОРЯДОК

Много сказано о роли транспорта для экономики Казахстана. В связи с огромной территорией, удаленностью от открытых морей транспортный вопрос для Казахстана является одним из самых актуальных, наша страна входит в число наиболее грузоёмких экономик в мире.

Автомобильный транспорт имеет важное значение в транспортной системе страны, являясь наиболее распространенным и мобильным средством доставки грузов. На его долю приходится 80-85% от общего объема перевозок, в большей степени автотранспортом доставляются грузы по Казахстану и в импортном сообщении. По данным госстатистики в общем объеме международных перевозок грузов на долю автотранспорта приходится не более 2%. Однако, по мнению некоторых экспертов, эта доля может составлять до 20% и доход от них до 1% ВВП.

Отсутствие достоверной официальной статистики связано прежде всего с тем, что на рынке грузовых автоперевозок действует большое количество индивидуальных

## IT IS TIME TO PUT THINGS IN ORDER

Much has been said about the role of transport for the economy of Kazakhstan. Due to its vast territory, remoteness from the open seas, the transport remains a hot issue for Kazakhstan. The country is one of the most cargo-intensive economies in the world

The road transport is essential in the transport system of the country, being the most widespread and mobile means of delivery of goods. It accounts for 80-85% of the total volume of traffic, to a greater extent, goods are being delivered by road around the country and in import traffic. According to the national statistics the share of road transport is no more than 2%, in the total volume of international cargo transportation. However, according to some experts, the share makes up to 20% and its income up to 1% of GDP.

The lack of reliable official statistics is primarily due to the fact that a large number of individual entrepreneurs operate on the freight road transport



предпринимателей (более 60% грузового автопарка страны принадлежит частникам, см. рис. 1), которые, как правило, работают по патенту и не предоставляют отчетные данные об объемах выполненных работ и доходах.

Проблемы со сбором статистики значительно усложняют возможности мониторинга и анализа этого рынка, а также принятия своевременных эффективных мер по его регулированию.

В вопросах сбора достоверной статистики может быть полезен опыт Беларуси, где все автоперевозчики обязаны ежемесячно предоставлять информацию об объемах выполненных работ и доходах. Достаточно хорошо налажен сбор статистики и в России.

К сожалению, недостатками статистической информации проблемы на рынке автоперевозок не ограничиваются. Ассоциацией национальных экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК) было проведено исследование имеющихся проблем и путей их решения. Исследование проводилось за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS» на основе анализа различных источников информации, нормативной базы, опыта других стран и интервью участников рынка.

По результатам выполненного исследования сделаны следующие выводы:

Значительная часть перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении сегодня организуется через экспедиторов. При этом на рынке действует большое количество недобросовестных экспедиторов и перевозчиков. Имеют место частые случаи невыполнения обязательств по договору, приводящих к убыткам грузоотправителей, вызывает сложности в выполнении перевозки, что снижает привлекательность использования казахстанских маршрутов, ухудшает

market (more than 60% of the country's freight vehicle fleet belongs to private owners, see Fig. 1), who, as a rule, work under a patent and do not provide reporting data on the volume of work performed and income.

Problems with collecting statistics significantly complicate the ability to monitor and analyze this market, as well as take timely and effective measures to regulate it.

In matters related to collecting reliable statistics, the experience of Belarus can be useful, where all road carriers are obliged to provide on a monthly basis information on the volume of work performed and income. The collection of statistics is well established in Russia as well.

Unfortunately, the problems on the road transport market are not limited to the lack of statistical information. The Association of National Freight Forwarders of the Republic of Kazakhstan (KFFA) conducted a study of the existing problems and ways to resolve them. The research was carried out at the expense of targeted financing of the Corporate Fund «KAZLOGISTICS» based on an analysis of various sources of information, regulatory framework, experience of other countries and interviews with market actors.

Based on the results of the study, the following conclusions have been made:

Today a significant part of the carriage of goods by road in international traffic is being organized through freight forwarders. At the same time, a large number of unscrupulous forwarders and carriers are kept operating in the market. There are frequent

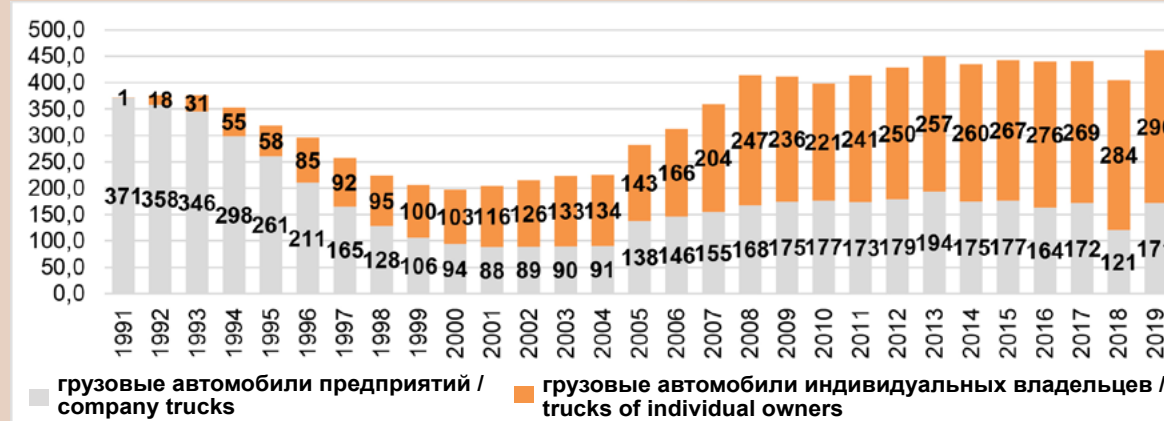


Рис. 1. Наличие грузовых автомобилей, тыс. единиц / Fig. 1. Availability of trucks, thousand units (www.stat.gov.kz)

репутацию и международные рейтинги страны, которые и так оставляют желать лучшего (см. рис. 2).

Учитывая высокие риски нарушений при осуществлении автоперевозок грузов, страховые компании страхуют грузы на крайне невыгодных условиях, включая в договор страхования значительную франшизу. Услуги по страхованию гражданско-правовой ответственности перевозчика или экспедитора, которые зачастую требуются при перевозках грузов в Европу или в Россию, страховые компании оказывать вообще не заинтересованы.

К сожалению, проблем при осуществлении международных автоперевозок грузов гораздо больше. Почему же в Казахстане сложилась такая ситуация?

Пожалуй, основной причиной этого являются недостатки нормативного регулирования деятельности как международных автоперевозчиков, так и экспедиторов.

Сегодня для выполнения международной перевозки грузов перевозчику требуется удостоверение о допуске к осуществлению международных автомобильных перевозок, получение которого максимально упрощено. Требуется только подать заявление и документы, подтверждающие наличие автотранспортного средства, и копию свидетельства о периодической проверке тахографа. Документов, подтверждающих профессионализм и репутацию перевозчика, не требуется. Допуск выдается бессрочно, процедур по его отзыву не предусмотрено.

cases of non-fulfillment of obligations under the contract, leading to losses for shippers, causing difficulties in performing transportation, which reduces the attractiveness of using Kazakhstan's routes, worsens the country's reputation and international ratings, which leave much to be desired (pls see Fig. 2).

Taking into account the high risks of violations in the implementation of road transportation of goods, insurance companies insure goods on extremely unfavorable terms, including a significant deductible in the insurance contract. Insurance companies are not at all interested in providing civil liability insurance services for a carrier or forwarder, which are often required when transporting goods to Europe or Russia.

Unfortunately, there are much more problems in the implementation of international road transport of goods. Why such situation has happened in Kazakhstan?

Perhaps the main reason for this is the regulatory deficiencies for the activities of both international road carriers and freight forwarders.

Today, in order to carry out international transportation of goods, a carrier requires a certificate of admission to the implementation of

Для сравнения, в России для получения такого допуска необходимо предоставить свидетельство профессиональной компетентности (пройти соответствующее обучение и сдать экзамен), подтвердить свое устойчивое финансовое положение, кроме того, допуск выдается только на 5 лет (для начинающих на 1 год). Аналогичные правила допуска к международным автоперевозкам грузов действуют и в Беларуси.

В странах Европейского союза еще более жесткие правила – требуется, так называемая, «транспортная лицензия», которая выдается на 10 лет. Для ее получения управляющие должны пройти специальное обучение и иметь опыт работы. Кроме

international road transport, the receipt of which is maximally simplified. It is only required to submit an application and documents confirming the presence of a vehicle, and a copy of the certificate of periodic inspection of the tachograph. Documents confirming the professionalism and reputation of the carrier are not required. The admission is issued indefinitely, there are no procedures for its withdrawal.

For comparison, in Russia, in order to obtain such admission, it is necessary to provide a certificate of professional competence (pass an appropriate

## « Значительная часть перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении сегодня организуется через экспедиторов »

того, компания должна подтвердить способность выполнять свои финансовые обязательства перед клиентами. Компания может быть досрочно лишена лицензии по ряду причин.

Имеется отставание и в вопросах регулирования экспедиторской деятельности. В настоящее время основой регулирования экспедиторской деятельности является Глава 35 «Транспортная экспедиция» Гражданского кодекса (Особенная часть), где раскрывается понятие «Договор транспортной экспедиции» (между экспедитором и клиентом), но ни одна из глав кодекса не регулирует взаимоотношения экспедитора и перевозчика, не раскрыта суть экспедиторских услуг и их перечень, не урегулированы другие аспекты деятельности экспедитора. Специального закона о регулировании экспедиторской деятельности на всех видах транспорта в Казахстане до сих пор не принято.

В отличие от Казахстана, например, в России и Беларуси действуют закон о транспортно-экспедиционной деятельности и ее правила.

Вопрос о необходимости принятия закона об экспедировании в Казахстане назрел давно, однако его разработка так и не начата.

Деятельность экспедиторов в Казахстане не лицензируется, также на нее не требуется каких-либо разрешений или сертификации. Для сравнения, в ряде стран Европы экспедиторская деятельность лицензируется (Бельгия, Польша, Португалия и Словакия), в Турции требуются специальные разрешения. В Испании и во Франции экспедиторы должны быть внесены в специальный реестр. В странах, где требуется лицензия или разрешение, необходимо подтверждение профессиональной компетенции, положительной репутации и финансовая гарантия.

training and an exam), confirm own stable financial position, in addition, admission is issued only for 5 years (for beginners for 1 year). Similar rules for admission to international road transport of goods are in force in Belarus.

In the countries of the European Union, even stricter rules are required, the so-called «transport license» is required, which is issued for 10 years. To obtain it, managers are required to undergo a special training and have work experience. In addition, the company must demonstrate its ability to meet its financial obligations to customers. The company may be revoked ahead of schedule for a number of reasons.

There is also a lag in the regulation of forwarding activities. Currently, the basis for the regulation of forwarding activities is the Chapter 35 «Freight Forwarding» of the Civil Code (Special Part), which discloses the concept of «Forwarding Agreement» (between a forwarder and a client), but none of the chapters of the Code regulates the relationship between a forwarder and a carrier, does not disclose the essence of forwarding services and their list, does not regulate other aspects of the forwarder's activities. A special law on the regulation of forwarding activities on all types of transport in Kazakhstan has not been adopted yet.

In contrast to Kazakhstan, for example, in Russia and Belarus there is a law on transport and forwarding activities and its rules. The issue of the need to adopt a law on forwarding in Kazakhstan is long overdue but its development has not started.

The activities of freight forwarders in Kazakhstan are not licensed, nor do they require any permits or certification. For comparison, in a number



Рис. 2. Рейтинг LPI за 2018 г. / Fig. 2. LPI rating for 2018 (<https://lpi.worldbank.org>)



Нельзя забывать, что в международной практике, кроме жестких мер нормативного регулирования, применяются и «мягкие меры», например, посредством саморегулируемых организаций (СРО). Саморегулирование в странах Европы имеет древнюю историю, профессиональные объединения ремесленников существовали еще в Древнем Риме в V в. до н.э.

СРО объединяют организации одного профиля; создают свои правила, стандарты и этические нормы, которые порой более строгие, чем законодательные (подтверждение соответствия, сертификация, аттестация, наличие договора вмененного страхования гражданско-правовой ответственности, наличие профессионально обученных сотрудников, необходимых основных и оборотных средств для выполнения услуг и т.д.); создают собственные механизмы досудебного урегулирования споров и т.д. В целях обеспечения страховой защиты своих членов в рамках СРО могут также создаваться так называемые гарантийные фонды, что позволяет значительно снизить стоимость услуг страхования для членов СРО.

Возможность создания СРО предусмотрена и казахстанским законодательством – действует Закон РК «О саморегулировании». Однако данный механизм пока не нашел применения в сфере экспедирования и международных автоперевозок грузов.

Необходимо отметить, что по некоторым видам деятельности в Казахстане членство в СРО обязательно, например, для юридических консультантов. Данный механизм можно было бы применить и для многочисленных ИП, оказывающих услуги международных перевозок грузов автотранспортом, включив такое требование в законодательство.

Еще одним инструментом по обеспечению выполнения обязательств со стороны экспедитора в международной практике является Организация взаимного страхования (ОВС). В сфере транспорта крупнейшими в мире ОВС (клубами взаимного страхования) являются Through

of European countries, forwarding activities are licensed (Belgium, Poland, Portugal and Slovakia), in Turkey special permits are required. In Spain and France, forwarders must be registered in a special register. In countries where a license or permit is required, proof of professional competence, a positive reputation and a financial guarantee are required.

We must not forget that in international practice, “soft measures” are also applied apart of strict regulatory measures, for example, through self-regulatory organizations (SROs). Self-regulation in European countries has an ancient history; professional associations of artisans existed in ancient Rome in the Vth century BC.

SROs unite organizations of the same profile; create their own rules, standards and ethical norms, which are sometimes stricter than legislative ones (confirmation of compliance, certification, attestation, the existence of an imputed civil liability insurance contract, the availability of professionally trained employees, the necessary fixed and circulating assets to perform services, etc.); create their own mechanisms for pre-trial settlement of disputes, etc. In order to provide insurance protection for its members, the so-called guarantee funds can also be created within the SRO, which can significantly reduce the cost of insurance services for SRO members.

The possibility of creating an SRO is also provided for by Kazakh legislation - the Law of the Republic of Kazakhstan «On Self-Regulation» is in force. However, this mechanism has not yet found application in the field of forwarding and international road transport of goods.

It should be noted that for some types of activities in Kazakhstan, membership in an SRO is mandatory, for example, for legal consultants. This mechanism could be applied to numerous individual entrepreneurs providing services of international transportation of goods by road, including such a requirement in the legislation.

Another instrument to ensure the fulfillment of obligations on the part of the forwarder in international practice is the Mutual Insurance Organization (MIO). In the transport sector, the world's largest MIOs (mutual insurance clubs) are Through Transport Mutual Insurance Association Ltd (TT Club) and Tokio Marine Kiln, Lloyd.

Mutual insurance in Kazakhstan is regulated by the Law of the Republic of Kazakhstan «On

Transport Mutual Insurance Association Ltd (TT Club) и Tokio Marine Kiln, Lloyd.

Взаимное страхование в Казахстане регулируется Законом РК «О взаимном страховании». Однако ОВС в сфере транспорта не развиваются, потому что количество членов ОВС должно быть не менее двухсот пятидесяти; ОВС не вправе осуществлять страхование гражданско-правовой ответственности. В отличие от казахстанского законодательства в российском таких ограничений нет.

Обобщая вышесказанное, можно отметить, что в настоящее время в Казахстане на рынке международных автоперевозок грузов имеется значительное количество

Mutual Insurance». However, the MIO in the field of transport is not developing because the number of MIO members must be at least two hundred and fifty; OVS is not entitled to carry out civil liability insurance. Unlike Kazakhstan's legislation, there are no such restrictions in Russian legislation.

Summarizing the above, it can be noted that currently in Kazakhstan in the market of international road transportation of goods there is a significant number of problems leading to shadow income and dishonesty of participants. The existing regulatory framework is not aimed at ensuring the quality of services. «Soft mechanisms» have not

## Today a significant part of the carriage of goods by road in international traffic is being organized through freight forwarders

проблем, ведущих к теневым доходам и недобросовестности участников. Существующее нормативное регулирование не направлено на обеспечение качества услуг. «Мягкие механизмы» пока не развиваются. Все это ведет к удорожанию стоимости автоперевозок грузов, к их ненадежности и непредсказуемости.

Учитывая «транспортную зависимость» казахстанской экономики, а также активные интеграционные процессы, отсутствие внимания к решению имеющихся проблем на рынке автоперевозок и экспедирования могут привести к необратимым последствиям.

В первую очередь необходимо:

- Разработать механизм по сбору достоверной статистики;
- Ужесточить требования к получению и использованию допуска к международным автоперевозкам грузов с учетом профессиональной компетенции, репутации и платежеспособности автоперевозчиков;
- Принять Закон о транспортно-экспедиторской деятельности, где определить: требования к договору транспортной экспедиции; понятие «экспедиторские документы»; перечень экспедиторских услуг и требования к их выполнению; основание и предел ответственности экспедитора;
- Возможно, также ввести требования об обязательной сертификации услуг автоперевозчиков и экспедиторов или требования об их обязательном членстве в СРО.

Конечно, все предложенные меры требуют детального анализа и широкого обсуждения. Пришло время транспортному сообществу разработать совместный план действий по совершенствованию рынка международных автоперевозок грузов, определить этапы и сроки его реализации.

developed yet. All this leads to an increase in the cost of road transportation of goods, to their unreliability and unpredictability.

Given the «transport dependence» of the Kazakhstan's economy, as well as active integration processes, lack of attention to solving existing problems in the road transport and forwarding market can lead to irreversible consequences.

First of all, it is required to:

- Develop a mechanism for collecting reliable statistics;
- Tighten requirements for obtaining and using admission to international road transport of goods based on the professional competence, reputation and solvency of road carriers;
- Adopt the Law on Freight Forwarding Activity, where to define: requirements for the contract of freight forwarding; the concept of «forwarding documents»; list of forwarding services and requirements for their implementation; the basis and limit of the freight forwarder's liability;
- It is also possible to introduce requirements for mandatory certification of services of road carriers and forwarders or requirements for their mandatory membership in SROs.

Of course, all proposed measures require detailed analysis and broad discussion.

The time has come for the transport community to develop a joint action plan to improve the market for international road transport of goods, determine the stages and terms of its implementation.



Гульсум Дюсембаева

## Логистика электронной торговли: как стать ближе к клиенту?

<54

Современные решения, кардинально изменившие качество сервиса для потребителя, а также перспективные тенденции, которые будут определять в ближайшие годы работу логистических компаний в сфере e-commerce продаж, обсудили участники сессии «Лучшая практика организации логистики при развитии e-commerce продаж» в ходе 24-го Московского международного логистического форума.

### Е-commerce теряет клиентов

Интернет-торговля и логистика – вещи неразрывно связанные. Однако, по мнению экспертов, именно из-за последней сфера e-commerce теряет своих клиентов.

В своем выступлении **управляющий сетью СЗФО, СТА «Петрович» Равшан Ширяев** отметил, что пандемия стала катализатором онлайн продаж. Вместе с тем логистика стала одним из слабых звеньев e-commerce.

«МВФ прогнозирует падение ВВП, офлайн продажи просели у всех игроков, крупному ритей-

лу пришлось наращивать свои мощности, а доля интернет-торговли, напротив, резко возросла. В этой ситуации в выигрыше оказались компании, которые активно вкладывали в развитие инфраструктуры e-commerce», – считает Р. Ширяев.

По его словам, в онлайн продажи пришло большое количество новых покупателей – до 10 млн, увеличилась частотность покупок, растут экспресс-поставки. В 2020 году все игроки электронной коммерции пережили взрывной рост заказов. Однако в 2021 году не все

компании выдержат масштабирование своей инфраструктуры.

«Увеличились квант-поставки, уменьшился квант заказа, снизился трафик офлайн, выросли онлайн-продажи, возросли пиковые нагрузки, транзакции на склад, увеличилась пикировая нагрузка на сбор заказов. Переход покупателей из офлайн магазинов в онлайн повлиял на то, что объемы заказов уменьшились, что вызвало рост нагрузки на логистику. К такому повороту событий логистика многих компаний оказалась не готовой», – поясняет спикер.

Таким образом, из-за невозможности быстро масштабироваться логистика стала одним из слабых звеньев интернет-торговли и ключевых факторов потери клиентов.

По словам выступающего, компании e-commerce активно осваивают рекламные и маркетинговые бюджеты, проводят оптимизацию, приводят клиентов, они совершают покупки, но когда в дело вступает логистика, здесь происходит разочарование, а именно – низкий уровень сервиса.

«Это происходит потому, что нужно переосмыслить основное правило логистики: нужный товар необходимого качества в необходимом количестве в нужное время в нужном месте нужному потребителю с нужным уровнем затрат», – говорит Р. Ширяев.

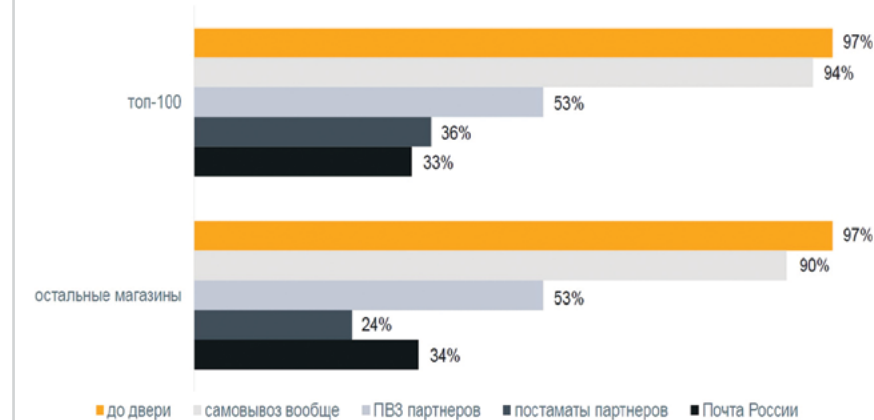
По его словам, изменилась модель покупательского поведения – розничный покупатель стал более требователен, предъявляет более серьезные запросы к продавцу товара.

«Ожидания клиента не всегда совпадают с реальностью – на картинке он видит одно, в реальности – совсем другое. Клиент не хочет ждать, он хочет получить товар в конкретный промежуток времени. Логистика на выходе пытается воспитать клиента – диктовать клиенту, когда им выгодно, по их мнению, привезти товар заказчику, потому что это не эффективно с точки зрения компании. Это ошибочный путь, путь в никуда, поскольку клиент – хозяин положения», – считает Р. Ширяев.

### right time — в нужное время



### Распространенность каналов доставки у интернет-магазинов



Так, среднее время доставки товара по городу Москва составляет 3-7 дней, в Санкт-Петербурге – 3-9 дней. Для повышения эффективности доставки, по мнению спикера, необходимо развивать многоформатные модели – постаматы, пункты выдачи заказа и т.д. При этом неумение планировать пиковые нагрузки, нехватка курьеров, перегрузка пунктов выдачи заказа, а также неумение обрабатывать отзывы являются вызовами современной логистики.

«В 2021 году участникам рынка будет сложнее поддерживать свою экономическую эффективность, учитывая макроэкономические изменения, а также снижение покупательской способности населения. Необходимо сосредоточиться на персонализированных коммуникациях с клиентом и важно помнить: «если вы не привяжете вашего клиента к себе, его привяжет ваш конкурент», – резюмировал Р. Ширяев.

## За автоматизацией будущее

О таком новом на российском рынке логистики явлении, как фулфилмент, рассказал директор по автоматизации компании «Ориентир» Анар Дамиров.

Fulfilment («выполнение, исполнение») – комплекс операций с момента оформления заказа покупателем и до момента получения им покупки. Как бизнес-услуга фулфилмент наиболее востребован интернет-магазинами и часто передается на аутсорсинг фулфилмент-центрам.

«По сути фулфилмент – это новый формат складских решений на рынке. Это больше производство, чем склад, фабрика, количество сотрудников которой исчисляется тысячами. Уникальные характеристики фулфилмент-центров заключаются в хранении в объеме (хранение товаров в высоту), скорости, обработке


большого количества заказов в очень сжатые сроки, сезонности, высоких среднесуточных пиков», – отметил А. Дамиров.

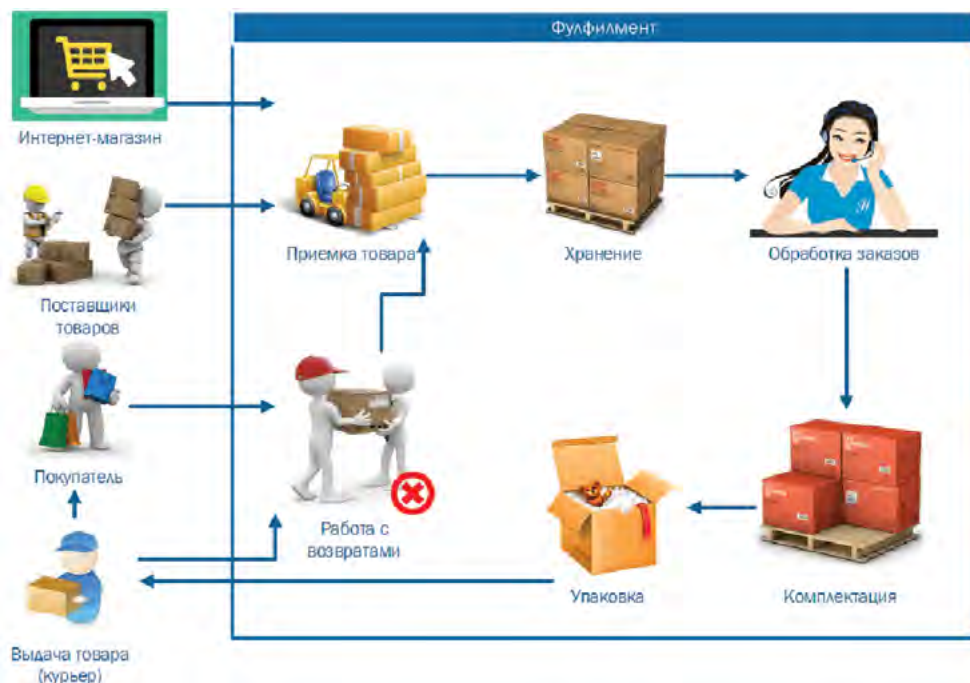
По его словам, кризис показал, что всегда есть точки роста для складской логистики. В прошлом году годовой объем спроса на склады стал рекордным за всю историю. Взрывной рост e-commerce – это то, что мы наблюдали в 2020 году. Если раньше ежегодный прирост интернет-торговли составлял 10-20% в год, то в прошлом году этот показатель вырос на 50%.

«При этом стоимость складского персонала выросла примерно на 15-20%. Учитывая, что эта опция составляет 70-80% от всех расходов, компании ищут пути повышения эффективности деятельности, и автоматизация – один из них. За автоматизацией будущее склад-

ской логистики. Она повышает эффективность труда сотрудников», – уверен А. Дамиров.

Как отметил спикер, новый тренд в складской логистике – это объекты под заказ, удельный вес которых в прошлом году составил 50%, в текущем году – 74%. Для создания фулфилмент-центра крайне важна транспортная доступность, локация, доступ как минимум к 2-3 федеральным трассам, развязки, большой размер земельного участка, автономная инфраструктура.

Таким образом, логистика как важная составляющая онлайн-продаж играет одну из ключевых ролей в развитии интернет-торговли, а создание соответствующей инфраструктуры e-commerce является задачей номер один на ближайшее время. 



# futuroad expo

## ASTANA

licensed by  
Messe Frankfurt Exhibition GmbH



Бесплатный билет

# 15 – 17 апреля 2021

Международный Выставочный Центр "EXPO",  
г. Нур-Султан, Казахстан

## Центрально-азиатская выставка коммерческого транспорта и дорожно-строительной техники

В одно время и на одной площадке с выставкой Automechanika Astana  
[www.automechanika.kz](http://www.automechanika.kz)



ЗАБРОНИРУЙТЕ СТЕНД!

[WWW.FUTUROAD.KZ](http://WWW.FUTUROAD.KZ)

Организатор:



Соорганизатор:



При поддержке:





Гульсум Дюсембаева

## Логистика в современных условиях: новые тренды и перспективные направления

Для любого производства очень важна постоянная оптимизация производственных и логистических процессов, поддержание постоянного баланса между потребностями и поставками. При этом логистика позволяет не только добиться преимущества перед конкурентами, но и значительно увеличить прибыль за счет снижения затрат, связанных с сокращением издержек. Опыт оптимизации транспортно-логистического обеспечения компаний делились участники одноименной сессии в ходе состоявшегося в середине февраля 24-го Московского международного логистического форума.

### Главная цель – клиентоориентированная логистика

Начальник управления по стратегическому развитию одного из крупнейших российских производителей металлопродукции для ведущих энергетических, транспортных и промышленных компаний «Объединенная металлургическая компания» Максим Шапочка поделился опытом того, как

логистическая компания создает конкурентные преимущества компаниям-производителям.

По его мнению, для компаний промышленного сектора большим вызовом является сервис, а сервис – это логистика, коммуникации, общение с клиентами.

Основные тренды связаны с изменением самих рынков, игроков – кто-то уходит навсегда, кто-то приходит, укрупняет свой бизнес, покупая дополнительные активы. Меняется и покупательская способность клиентов.

«Клиенты отдают предпочтение логистическим компаниям, которые способны обеспечить ритмичность в цепях поставок в противовес огромным закупкам. Клиентоориентированность становится краеугольным камнем в логистике», – считает М. Шапочка.

Вместе с тем текущие тренды создают не только вызовы, но и новые возможности. Компания может вырасти за счет сервисных и логистических решений, добиться успеха и лояльности со стороны клиентов, укрепить позиции на рынке.

Эксперт выделяет шесть принципов клиентоцентричности, среди которых ориентация

на клиента, мышление, направленное на поиск решений, ориентация на консультирование, клиентские интерфейсы и решения, бизнес-процессы и организационные связи и метрики.

Клиентоцентричность при этом, по его словам, это не только разработка продукции под желания клиента, а процесс совместного планирования, прогнозирования, обеспечения достоверной информации о местонахождении груза в режиме онлайн.

«Несколько лет назад в промышленном бизнесе данная услуга не была востребована, однако текущие тренды говорят об обратном – клиент хочет знать, где его товар, когда он будет у него. Клиент готов стать не просто заказчиком, а партнером в логистике, который задает правильные ноты для совершенствования твоего бизнеса», – говорит М. Шапочка.

При этом коллаборация с клиентом, ориентация на потребности заказчика позволяет высокоэффективно вести бизнес. Так, новые вызовы и реакция клиентов позволили кардинальным образом в течение прошлого года изменить собственную логистическую сеть компании.

«Были открыты дистрибуционные склады по всей территории России для того, чтобы обеспечить клиентов своевременной, качественной и быстрой доставкой. Инвестировано много средств на IT-решения, связанные с уведомлением и прогнозированием. И как итог – благодарность клиентов, их лояльность, готовность развиваться вместе», – говорит представитель компании «ОМК».

Немаловажным также является маркировка товаров, которая позволяет в один клик считать через терминал товар и принять его на баланс, ускоряя тем самым отгрузку товаров.

Какие же вызовы существуют в логистике? По мнению спикера, они разделяются на внутренние и внешние. Клиент не хочет вывозить товар со склада, не хочет заниматься логистикой.

«Дополнительная потребность – электронный документооборот. Тренды цифровой экономики свидетельствуют, что бумажные документы

уходят, в ближайшие годы изживут себя. Готовность логистики в обеспечении наших клиентов своевременным качественным электронным документооборотом – отдельный приоритет», – говорит М. Шапочка.

По его словам, программа доверительной приемки, совместное планирование поставок, интеграция бизнес-процессов клиента, обмен данными и опытом, коллаборация – все это позволяет стратегически развивать оба бизнеса.

При этом, как отметил М. Шапочка, качественное исполнение обязательств перед клиентом зависит от синергии каждого участника процесса – от продавца, заключившего сделку, до водителя машины, доставляющего товар.

«Не надо бояться инвестировать, любые практические решения для клиентов будут отражаться на продажах – такой философии придерживаются в компании ОМК», – заключил спикер.

### Планирование поможет избежать сбоев

О том, как снизить стоимость доставки грузов при мультимодальных перевозках, рассказал директор по 3PL логистической компании «FESCO» Александр Пьянков.



По его словам, введение локдаунов в Европе и США привело к повышению стоимости фрахтовых индексов на различных маршрутах – как через Дальний Восток, так и через Европу. Тарифы

выросли многократно, стоимость перевозки контейнера из Юго-Восточной Азии до Москвы, где находится до 40% потребителей всей импортируемой продукции, повысилась до \$10 тыс. Доля импорта из Юго-Восточной Азии в Россию доходит до 60% в общем объеме завозимой продукции.

«Импорт из Китая в США кратно рос в последние годы и в конце 2020 года достиг 50%.

США – один из крупнейших потребителей различной продукции. Доступность контейнеров на рынке между тем снизилась, тому есть несколько причин – рост потребления в странах первого эшелона и агрессивные действия китайских лизинговых компаний по росту ставок», – поясняет А. Пьянков.

Ставка фрахта Шанхай – Роттердам составляет порядка \$8 тыс. со сроком доставки 30-40 дней транзитного времени, фидерная доставка до Санкт-Петербурга, затем до Москвы. Вся часть данного маршрута является долларовой и соответственно при тех или иных колебаниях курса иностранной валюты влияет на конечную стоимость доставки. Транзитное время через Дальний Восток составляет до 25-30 дней, долларовая часть составляет 20%, остальные 80% – это рублевая составляющая железнодорожного тарифа.

Если раньше средняя стоимость доставки 40-футового контейнера на маршрутах составляла \$2,5-3 тыс., то сейчас она составляет порядка \$10 тыс.

«Учитывая ситуацию на рынке, сейчас планировать поставки необходимо не как раньше – за 7-10 дней, а за 2-2,5 месяца вперед. Компании ВЭД должны учитывать это и поменять внутреннее планирование, в противном случае велика возможность сбоев бизнес-процессов. В ноябре этот тренд был еще не всем понятен, но уже сейчас многие крупные клиенты готовы менять свои логистические схемы и маршруты», – отметил А. Пьянков.

### Будущее за электромобилями

Достаточно интересным было выступление **Лианы Лукашук, руководителя подразделения обеспечения доставки «ИКЕА Россия»**,

об опыте перехода на электромобили в транспортно-логистическом обеспечении ритейла, оптимизации логистики с точки зрения экологии.

2020 год стал переломным в Европейском союзе, впервые производство

## Новые реалии, в которых приходится работать логистическим компаниям, несут не только новые вызовы, но и новые возможности в построении цепей поставок товаров

электроэнергии из возобновляемых источников энергии превысило традиционные виды топлива. По мере того, как электроэнергия становится «чистой», развивается производство электромобилей. При этом Москва по темпам перевода общественного транспорта на электромобили занимает первое место в Европе.

«Если ничего не делать, то к 2030 году в крупных мегаполисах выбросы автомобильного транспорта составят более 80% всех загрязнений окружающей среды», – считает Л. Лукашук.

По ее словам, около 500 коммерческих автомобилей ежедневно выходят в рейсы с грузами «ИКЕА», большая часть из них – доставка для покупателей, сектор, который динамично развивается сейчас. Также Л. Лукашук добавила, что объем продаж из офлайн-магазинов перемещается в онлайн торговлю.

В 2020 году компания осуществила более 2 млн. доставок по территории РФ, пророст составил 64%. Компания приняла стратегию устойчивого развития «ИКЕА», включающую три блока:

- миллионам покупателей компания помогает жить более здоровой и экологичной жизнью,
- как сделать бизнес более экологичным с заботой о климате и использованием экономики замкнутого цикла,
- распространение справедливого отношения и равных возможностей, это благотворительные проекты.

На сегодняшний день в Шанхае доставка товаров осуществляется 100% электротранспортом. В 19 странах мира, включая Россию, «ИКЕА» осуществляет доставку грузов электротранспортом.

По словам представителя компании, с учетом неразрывной связи развития инфраструктуры с

использованием электромобилей до конца года «ИКЕА» планирует построить 43 зарядных станции на парковках для покупателей.

Компания подтвердила пробег на электромобиле, разработанном компанией «ГАЗ», более 200 км на одной зарядке. При этом наблюдаются технические сложности при низких температурах – снижается емкость батареи при минус 15 градусах.

«Однако это не останавливает компанию в процессе перехода на электротранспорт, поскольку технологии в этой отрасли развиваются стремительно. Если несколько лет назад пробеги коммерческого транспорта до 200 км казались чем-то нереальным, сейчас это состоявшийся тренд», – считает Л. Лукашук.

**Начальник управления развития продаж, ГК «СТТ», эксклюзивный дистрибьютор «ГАЗ» Наталья Плетникова** сообщила,

что мировой парк электромобилей на начало 2021 года составляет более 3,5 млн авто. С 2015 года этот парк вырос в 6 раз, за этот срок парк в России вырос в 20 раз и на 1 января 2021 года составил 10 тыс. автомобилей.



По оценкам экспертов, каждый четвертый автомобиль в 2030 году будет электрическим, к 2040 году – каждый третий. Если автомобильная

отрасль вернется на докризисный уровень к 2025 году, для электромобилей этот год обещает стать прорывным. В 2009 году компания «ГАЗ» создала первый электромобиль – «Газель бизнес». Первая модель развивала скорость до 80 км в час, имела запас хода на 80 км.

«В новой модели предусмотрен электроподогрев батареи, который встроен в автомобиль, срок эксплуатации двигателя – 10 лет. Электромобиль меньше издает шума и вибрации, более дружелюбен к городской среде, в нем не существует коробки передач – механической или автоматической, что ведет к снижению утомляемости водителей», – рассказала Н. Плетникова.

Самым главным преимуществом электромобиля является стоимость километра пробега, которая в 2 раза ниже, чем на автомобиле с газовой установкой.

Организация транспортно-логистического обеспечения компаний в современных условиях основывается на улучшении сервиса, клиентоориентированности, сотрудничестве с клиентом, коллаборации на всех этапах доставки грузов, планировании и прогнозировании логистических маршрутов, цифровизации логистики, переходе на экологически чистые способы доставки грузов.

Новые реалии, в которых приходится работать логистическим компаниям, несут не только новые вызовы, но и новые возможности в построении цепей поставок товаров, уверены участники форума.



Гульсум Дюсембаева

# Стимулируя свободную конкуренцию

**Дерегулирование услуг судозахода танкеров при экспорте нефти и нефтепродуктов в Казахстане открывает новые возможности для морской транспортной отрасли страны. Помимо установления в портах гибкого тарифа с учетом уровня спроса и предложений на нефтяном рынке, это расширяет возможности морских перевозчиков в конкуренции с иностранными судами.**

&lt;62

Из перечня регулируемых услуг Комитета по регулированию естественных монополий РК исключены услуги за заход судна в морской порт для перевалки нефти и нефтепродуктов по трубопроводам в/из танкеров с последующим выходом из порта (судозаход) в целях экспорта за пределы Казахстана.

По информации АО «НК «Актауский морской торговый порт» и Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, порт Актау планирует дифференцировать тарифы и ввести практику разделения платы для национального морского перевозчика, судов под казахстанским флагом и судов под иностранным флагом.

Подобная практика применяется и в других странах. Так, например, в российском морском порту Махачкала ставки портовых сборов устанавливаются для российских судов в



63&gt;

загранплавании и иностранных судов, а также для российских судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов. При этом иностранные суда, осуществляющие каботажные рейсы, уплачивают портовые сборы по ставкам, установленным для иностранных судов в заграничном плавании.

Согласно приказу Министерства экономики РФ, государственная принадлежность судна и предоставляемый ему статус при взимании сборов определяется флагом, под которым оно плавает, независимо от того, в чьей собственности или пользовании находится.

В преискуранте азербайджанского порта Баку портовые сборы также разделены по принадлежности судов к флагам: азербайджанский и иностранный флаг.


Дерегулирование услуг судозахода танкеров позволит устанавливать гибкие тарифы в

зависимости от конъюнктуры рынка нефти, переваливаемой через порт Актау.

С учетом того, что в последние годы объемы перевалки нефти через порт Актау значительно снизились, сократилось количество услуг за заход судна в морской порт. Это, в свою очередь, отрицательно отразилось на доходах морского порта. Так, если в 2009 году они составляли 11 млн тонн нефти в год, то в 2017 году – 1,4 млн тонн, в 2018 году – 2 млн тонн, в 2019 году – 2,1 млн тонн.

**Порт Актау планирует дифференцировать тарифы и ввести практику разделения платы для национального морского перевозчика, судов под казахстанским флагом и судов под иностранным флагом**

Кроме того, дерегулирование услуг судозахода танкеров позволит предоставить преференции национальному перевозчику – ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» и даст возможность компании конкурировать с иностранными судами.

Дерегулирование услуг в отрасли направлено на стимулирование развития конкуренции, улучшение качества оказания услуг и самое важное – снижение стоимости услуг. По мнению экспертов, более гибкое ценообразование может способствовать наращиванию объемов перевозимых «Казмортрансфлот» грузов и перевалки в порту Актау, что в результате увеличит поступление налогов в бюджет. Соответственно увеличение доходов позволит национальному морскому перевозчику инвестировать в развитие флота, а порту Актау проводить работу по модернизации, что в итоге приведет к созданию дополнительных рабочих мест. 



## Ерлан Абсатов: Транспорт – основа успешной экономики и социальной сферы государства

Гульсум Дюсембаева



Традиционно начало года – время подведения итогов года ушедшего. Несомненно, последствия пандемии еще будут ощущаться в ближайшие годы. С какими результатами закончила 2020 год транспортная отрасль – об этом беседа с генеральным директором Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» **Ерланом Абсатовым**.

As is customary, beginning of the year is a period of summing-up for past year. Undoubtedly, consequences of pandemic will still become noticeable in the years ahead. The impact and the outcomes of the transport sector in 2020 – this will be discussed with the General Director of the “KAZLOGISTICS” Union of Kazakhstan transport workers **Yerlan Absatov**.

● Ерлан Сембекович, по итогам 2020 года транспортная отрасль просела на 20%. Отрасль признана наиболее пострадавшей от пандемии Covid-19. Какие подотрасли наиболее пострадали от пандемии?

– Да, действительно, по итогам 2020 года, прошедшего под знаком пандемии Covid-19 и девальвации 2019 года, падение внутреннего валового продукта в Казахстане составило 2,6%, при этом ВВП транспортной отрасли снизился на 17,2%. Это достаточно большой показатель.

● Yerlan Sembekovich, summarizing the results of 2020, transport sector has shrunk by 20%. The sector is recognized as the most affected from the Covid-19 pandemic. Which subsectors are most affected by the pandemic?

– Yes, actually according to results of 2020, a year affected by Covid-19 and extending from 2019, a depression of gross domestic product in Kazakhstan reduced by 2.6%, GDP of transport sector has decreased by 17.2%. This is a fairly considerable indicator.

## Yerlan Absatov: Transport is a foundation of prosperous economy and social sphere of nation

Gulsum Dyussembayeva

Ключевые показатели отрасли выглядят следующим образом. Объем перевозок всеми видами транспорта в 2020 году снизился на 6,6%. Грузооборот сократился на 4% по сравнению с предыдущим годом, пассажиров перевезено меньше на 65%, пассажирооборот сократился на 63%.

В транспортной отрасли наиболее пострадали международные и межобластные автомобильные пассажирские перевозки, деятельность которых была прекращена с марта 2020 года и возобновилась лишь частично. Значительный урон нанесен авиакомпаниям. В связи с тем, что полеты были запрещены, пассажиропоток сократился, это привело к снижению доходов аэропортов на 70%.

● Ситуация на автомобильном пункте пропуска на казахстанско-китайской границе «Нур жолы» была в центре внимания в течение прошлого года. Там скопилось большое количество автотранспорта. Удалось решить эту ситуацию?

– Благодаря усилиям Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» было привлечено внимание государственных органов к этой проблеме, создана правительственная комиссия и оперативный штаб.

В результате на пункте пропуска «Нур жолы» внедрена электронная очередь, все автотранспортные средства были передислоцированы на стоянку Сухого порта «Хоргос». Пробки на границе, растянувшиеся до 56 километров, удалось ликвидировать.

● Карантинные меры со стороны Китая также привели к скоплению железнодорожных вагонов на пограничном переходе Достык – Алашанькоу. Как здесь складывается ситуация сейчас? И какие меры планируется предпринять в будущем?

– Из-за карантинных мер, принятых властями КНР в ноябре прошлого года, на границе скопились почти 4 тыс. вагонов с продовольственными грузами. Сейчас здесь наблюдается положительная динамика, китайская сторона увеличила разгрузку казахстанских вагонов на станции Алашанькоу. Государственные органы регулярно проводят переговоры с китайской стороной по поводу приема и разгрузки уже отправленных казахстанскими предпринимателями грузов.

В целом надо отметить, что для повышения транзитных возможностей планируется модернизация железнодорожного узла Достык – Актогай – Мойынты. На текущий год стоит план по увеличению транзитных контейнерных перевозок до 1 млн. ДФЭ. Кроме того, в

The key indicators of sector are as follows. The volume of traffic by all types of transport in 2020 has decreased by 6,6%. The cargo turnover has reduced by 4% in comparison with the previous year, passenger carriage has decreased by 65%, passenger turnover has decreased by 63%.

The international and interregional highway passenger traffic which activities has been terminated since March, 2020 and resumed only partially have been most affected in the transport industry. The significant damage was inflicted to airline companies. Because of the fact that the flights were prohibited, passenger traffic has decreased, this has resulted in decline in income of airports by 70%.

● The situation at the motor car checkpoint in the Kazakhstani-Chinese border “Nur zholy” has been in the highlight over the past year. A large amount of motor transport was accumulated there. Was it possible to solve this situation?

– With the intervention efforts by “KAZLOGISTICS” Union of Kazakhstan transport workers, attention of government agencies was informed to this problem, a government commission and crisis response unit have been established.

As a result, a queuing system was implemented at the checkpoint “Nur zholy”, all motor vehicles have been relocated to parking area of “Khorghos” dry port. The traffic congestion at the border spreading out for 56 kilometers has been resolved.

● Quarantine activities on the part of China have also resulted in congestion of rail-road cars at the border-crossing point Dostyk – Alashankou. How is the situation here now? And what measures are planned to be taken in the future?

– In consequence of quarantine measures adopted by the government of PRC in November of previous year, almost 4 thousand of railroad cars with food cargo have accumulated at the border. Now there is an improvement here, the Chinese party has increased the unloading of Kazakhstani railroad cars at the Alashankou station. The government agencies regularly hold negotiations with the Chinese party regarding acceptance and loading of cargo already sent by the Kazakhstani entrepreneurs.

In general, it should be noted that the modernization of Dostyk – Aktogai – Moiynty rail junction is planned for enhancement of transit capability. The plan for increase of transit container carriage up to 1 million

железнодорожной отрасли на **2021** год запланировано начало строительства высокоскоростной дороги Ташкент – Туркестан.

**Кризис – это еще и новые возможности. Уменьшение автоперевозок привело к увеличению грузовых железнодорожных перевозок. Как вы прокомментируете этот тренд?**

– В условиях пандемии наиболее устойчивыми и надежными оказались железнодорожные перевозки. В результате обеспечен рост объемов грузовых железнодорожных перевозок на **1,3%** в сравнении с **2019** годом.

Несмотря на серьезные объективные трудности, железнодорожная отрасль к тому же уверенно наращивает объемы транзитных грузовых перевозок, особенно контейнерных. Сейчас в структуре доходов национального перевозчика поступления от транзита составляют более трети от общего объема.

Удалось добиться положительного тренда транзитных перевозок контейнерных грузов и закрепиться на этом стратегически важном направлении. Их объем на маршруте Китай – Европа – Китай вырос почти на **60%**. Общий объем транзитных контейнерных перевозок в **2020** году составил **876 тыс.** ДФЭ, что на **36%** больше показателей предыдущего года.

**Как вы уже отметили, авиационная отрасль несет огромные убытки из-за снижения пассажиропотока. Как планируется поддержать отрасль?**

– Международные авиарейсы возобновлены только на **10%**, а внутренний рынок авиаперевозок, восстановившийся всего на **85%**, регрессирует перед лицом новых всплесков инфекции и ограничений на поездки.

Это привело к резкому падению всех показателей аэропортов, существенному уменьшению количества обслуживаемых рейсов, а также сокращению объемов перевозимых пассажиров и грузов. Доходы упали, а аэропорты несут большую финансовую нагрузку по кредитным, налоговым и другим обязательствам.

Аэропорты предприняли все вынужденные меры по снижению расходов: сокращен фонд оплаты труда и текущие закупки более чем на **50%**, а также полностью исключены капитальные затраты, законсервированы неиспользуемые объекты инфраструктуры и спецтехника, привлекаются транзитные и грузовые рейсы.

TEU is established for the current year. Moreover, commencement of construction of the Tashkent-Turkestan high-speed road is planned in the railroad industry in **2021**.

**Crisis is also new opportunities. The decrease in motor transportation has resulted in increase in cargo railway traffic. How would you comment on this trend?**

– The rail transportation have appeared to be the most stable and reliable under the conditions of pandemic. As a result, volume of freight rail transportation has grown **1.3%** in comparison with **2019**.

Despite the truly serious difficulties, a railroad industry therewith steadily increases the volume of transit freight traffic, especially container carriage. Now, income from transit in the structure of earnings of the national carrier is in excess of more than one third of the total volume.

We were able to achieve a positive trend of transit traffic for containerized freight and hold strong positions in this vitally important direction. Its volume on China – Europe – China route has increased for more than **60%**. The total volume of transit container traffic in **2020** was equal to **876 thousand** TEU, that is by **36%** more than previous year indicator.

**As you have already noted before, aviation industry is suffering steep losses due to decrease in passenger traffic. Are there any plans to support the industry?**

– The international flights are resumed by **10%** only, and the domestic market of air carriage recovered by **85%** of the pre COVID-19 levels.

This has resulted in steep downfall of all indicators of airports, significant reduction of the number of serviced flights as well as shrinking in volume of transportable passengers and cargo. The revenues have declined, and the airports bear the high financial burden for interest payments on loans, tax and other commitments.

The airports have undertaken all mandatory measures for cost cutting: payroll budget and current procurements were reduced by more than **50%**, and capital expenditures are completely excluded, unused infrastructural facilities and special machines are preserved, transit and cargo flights are reviewed and adjusted.

The following measures are accepted for support of aviation industry by the Decree of the Government of

Для поддержки авиационной отрасли Постановлением Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2020 года № 224 на период с 1 апреля 2020 года до 1 октября 2020 года приняты следующие меры:

- установлен поправочный коэффициент «0» к ставкам социального налога, индивидуального подоходного налога, удерживаемого у источника выплаты, обязательных пенсионных взносов, социальных отчислений, взносов и отчислений на обязательное социальное медицинское страхование;
- внесен запрет на начисление штрафов и пени, перенос сроков выплат сумм основного долга и вознаграждения по всем займам субъектов гражданской авиации без последующего начисления вознаграждения на проблемные платежи;
- банками второго уровня предоставлена отсрочка по займам на **2-3** месяца;
- на период с 1 апреля 2020 года до 1 октября 2020 года снижена ставка по налогу на имущество для аэропортов в городах Нур-Сұлтан и Алматы от **1,5%** до **0,1%** по аналогии с механизмом, действующим в отношении других аэропортов РК, также установлен поправочный коэффициент «0».

Однако эти меры недостаточны для вывода отрасли из кризиса. Они в основном были направлены на поддержку малого и среднего бизнеса, а аэропорты, как субъекты крупного бизнеса, не попали в перечень предприятий, на которые был нацелен основной пакет мер господдержки. В результате они получили только освобождение от налога на имущество и землю на 2-3 квартал 2020 года.

Так, в отдельных аэропортах уже есть факты сокращения работников и задержки по выплатам заработной платы, приостановлен закуп и текущий ремонт техники и объектов, что негативно сказывается на безопасности полетов. Существует реальная угроза оттока высококвалифицированного персонала.

Кроме того, аэропорты несут дополнительную нагрузку по обеспечению карантинных норм, на которые отсутствует механизм возмещения затрат. Приостановление начисления платы за аренду для малого и среднего бизнеса в аэропортах квазигосударственного сектора также негативно сказывается на финансовых показателях.

**Как складывается ситуация в морском и речном транспорте. Проблемы и перспективы?**

– По итогам **2020** года произошло снижение грузопотока на морском транспорте. Снизилась общая перевалка грузов в морских портах. Так, если общий объем перевалки грузов в морских портах в **2019** году составлял **5,92 млн** тонн, то в **2020** году – **5,28 млн** тонн, снижение на **10,8%**.

the Republic of Kazakhstan dated April 20, 2020 No. 224 for the period from April 01, 2020 to October 01, 2020:

- correction factor «0» is set for the rates of social tax, individual income tax withheld at the source of payment, mandatory pension contributions, social security contributions, contributions and allowances for compulsory social medical insurance;
- prohibition on penalty and fines charging, deferral of deadline for payment of principal and interests amounts for all loans of civil aviation entities is applied without the subsequent accrual of interests to troubled payments;
- second-tier banks granted the delay for loans of **2-3** months;
- for the period from April 01, 2020 to October 01, 2020, property tax rate for airports in Nur-Sultan and Almaty cities has been reduced from **1.5%** to **0.1%** similar to the mechanism applicable to other airports in the RK, correction factor «0» is established as well.

However, these actions are inadequate for withdrawal of industry from the crisis. Primarily, they were aimed at supporting small and medium-sized businesses, and the airports, as large business entities, have been not included to the list of enterprises covered by the main set of state support measures. As a result, they have received only exemption from property and land tax for 2-3 quarter of 2020.

Thus, in particular airports there are already retrenchments of the personnel and delays in payment of wages, procurement and maintenance of equipment and facilities has been suspended, that has a detrimental effect on flight safety. There is a real genuine threat of well-qualified personnel loss.

Furthermore, airports carry additional burden for ensuring quarantine regulations for which there is no cost recovery scheme. The temporary suspension of lease payments charging for small and medium-sized enterprises at airports in the quasi-public sector also have a negative impact on financial indicators.

**How the situation is developing in marine and inland water transport? What are the problems and prospects?**

– According to results of **2020**, a lowering of freight traffic in maritime transport has taken place. The total cargo transshipment in maritime ports has decreased. Thus, if the total volume of cargo transshipment in maritime ports in **2019** has amounted to **5,92 mln** tons, then in **2020** – **5,28 mln** tons, decreasing by **10.8%**.

Между тем, в 2020 году по маршруту Транскаспийского международного транспортного маршрута с порта Актау до порта Баку перевезено 12 434 контейнеров в ДФЭ, в 2019 году было перевезено 5 864 контейнеров (8 382 ДФЭ), то есть перевозка в прошедшем году увеличилась на 32,6%. В 2021 году планируется дальнейшее увеличение контейнерных грузов, а также в целом транзита.

Если рассматривать перспективы развития перевозок через отечественные морские порты, стоит задача переориентировать грузы казахстанских экспортеров, идущие пока через порт Новороссийск. Для этого необходимо продолжить работу по повышению привлекательности новых направлений, модернизировать существующую береговую инфраструктуру, развивать новые направления в каспийском регионе, наращивать казахстанский торговый флот.

Что касается речного транспорта, то объемы перевозок здесь в 2019 году составили 1,4 млн тонн, в том числе на трансграничной реке Иртыш в межгосударственном сообщении с Российской Федерацией порядка 548,0 тыс. тонн. В 2020 году объем перевозок грузов по всем внутренним водным путям составил порядка 1,44 млн тонн, в том числе 233 тыс. тонн составили перевозки в направлении России. Иными словами, общий объем перевозки остался неизменным, но в направлении России произошло уменьшение на 57,5%.

Вступление в силу Соглашения о судоходстве позволит повысить транзитный потенциал портов Актау и Курык по маршруту ТМТМ. Документ также позволит в ближайшее время увеличить объем перевозимых грузов по внутренним водным путям России до портов Черного и Средиземного морей, тем самым будет способствовать дальнейшему развитию экономики нашей страны.

Поскольку только казахстанские компании будут иметь возможность упрощенного порядка прохода по внутренним водным путям Российской Федерации, в настоящее время прикаспийские страны, не являющиеся членами ЕАЭС, проявляют заинтересованность в задействовании казахстанских перевозчиков для перевозки грузов из портов на Каспии до портов на Черном море.

С вступлением в силу Соглашения казахстанские суда получают возможность осуществлять проход по рекам Иртыш и Обь вплоть до залива Обская губа в Карском море.

Для вступления в силу Соглашения о судоходстве в рамках ЕАЭС остается дождаться завершения

Upon that, 12 434 containers in TEU were transported on route of the Transcaspien international traffic route from Aktau port to Baku port in 2020, 5 864 containers (8 382 TEU) were carried in 2019, that is, the carriage in the past year has increased by 32.6%. The further increase in container freight as well as transit in general is projected in 2021.

Considering the prospects for the development of carriage through domestic maritime ports, a task is to reorient the freight of Kazakhstani exporters, currently going through the port of Novorossiysk. For this end, it is necessary to undertake further work for enhancement of new trends attractiveness, upgrade the existing coastal infrastructure, develop new directions in the Caspian region, strengthen the Kazakhstani mercantile marine.

Concerning the inland water transport, volumes of traffic here have been amounted to 1.4 mln. tons in 2019, in particular, at the trans-border Irtysh river in the multinational communication with the Russian Federation about 548 thousand tons. In 2020, volume of cargo carriage by all inland waterways was amounted to 1,44 mln tons roughly, in particular, carriage toward Russia has been amounted to 233 thousand tons. In other words, total volume of shipments has remained unchanged, but towards Russia a decrease has happened by 57.5%.

The coming of Shipping treaty into force will enable to increase the transit potential of Aktau and Kuryk ports along the TMTM route. The document will also enable in the near future increasing the volume of goods transported along the inland waterways of Russia to the ports of the Black Sea and Mediterranean Sea, therewith it will hold particular promise for further progress of our country economy.

Since only the Kazakhstani companies will have an opportunity for the simplified procedure for passage on the inland waterways of the Russian Federation, currently the Caspian countries not being the members of EEU, show interest in the engagement of Kazakhstani carriers for carriage of goods from the ports in the Caspian Sea to the ports in the Black Sea.

With coming of Treaty into force, Kazakhstani water crafts will have an opportunity to perform an entrance along the rivers Irtysh and Ob down to the Gulf of Ob in the Kara Sea.

For coming into force of the Shipping treaty within the EEU, it remains to wait for completion by all EEU countries of internal government processes, Republic of

всеми странами ЕАЭС внутренних государственных процедур, осталась Республика Беларусь. К 2025 году прогнозируется довести объемы речных перевозок до 1,5 млн тонн.

Актуальными темами также остаются вопросы развития человеческого капитала и разработки профессиональных стандартов. Как ведется работа в этих направлениях?

– Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» с 2017 года активно занимается решением вопросов создания национальной системы квалификаций и ее элементов – отраслевых рамок квалификаций и профессиональных стандартов в области транспорта.

В течение трех лет Союз являлся разработчиком пяти отраслевых рамок квалификаций и 98 профессиональных стандартов по направлению «Логистика и перевозки»: «Автотранспорт», «Железнодорожный транспорт», «Авиатранспорт (гражданская авиация)», «Транспортная логистика», «Водный транспорт».

На основе проведенного анализа отраслей и разработанных ранее отраслевых рамок квалификаций, Союз выявил, что по направлению «Логистика и перевозки» всего 141 ПС, из них в настоящий момент разработано 98 ПС. Для текущего удовлетворения потребностей рынка требуется разработать еще 43 профстандарта или 30%.

В связи с чем в настоящий момент прорабатывается вопрос финансирования этой работы с НПП «Атамекен» и отраслевым министерством МИИР РК.

Известно, что Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» активно принимает участие в работе по внесению изменений в нормативно-правовую базу в части логистики. Какая работа была проведена в данном направлении при участии Союза в 2020 году?

– В ушедшем году на постоянной основе проводился мониторинг дел на рынке транспортно-логистических услуг, проведена перезагрузка холодовой цепочки поставок и улучшение логистики, выполнена огромная работа по программе контейнеризации РК, мультимодальному перевозочному документу, исследованию DOMESTIC LPI – 2020, по внесению изменений в Государственную программу «Цифровой Казахстан».

Положительно решены вопросы по улучшению финансовой устойчивости АО «НК «Актауский

Belarus is the last. By 2025, it is expected to bring the volume of river traffic to 1,5 mln tons.

The issues of human capital development and working out of occupational standards also continue to be topical issues. How the work is carried out in these areas?

– Since 2017, “KAZLOGISTICS” Union of Kazakhstan transport workers has been actively involved in solving the issues of establishing national qualifications system and its elements – sectoral qualification frameworks and occupational standards in the area of carriage.

For three years, Union has been a development contractor of five sectoral qualification frameworks and 98 occupational standards in the area of “Logistics and carriage”: “Motor transport”, “Railroad transport”, “Air carriage (civil aviation)”, “Shipping logistics”, “Waterborne transport”.

On the basis of completed analysis of sectors and previously developed sectoral qualification frameworks, the Union has revealed that in the direction “Logistics and carriage” there are only 141 OS, of which 98 OS have been developed for now. For the current satisfaction of market demands, it is required to develop further more 43 occupational standards or 30%.

For this reason, issue of financial backing for this work is currently being worked out with the National Chamber of Entrepreneurs “Atameken” and the sectoral Ministry - MIID of the RK.

It is known that the “KAZLOGISTICS” Union of Kazakhstan transport workers is actively engaged in work for introduction of amendments to legal and regulatory framework in part of logistics. What activities have been performed in this direction with the participation of the Union in 2020?

– In the past year, monitoring of affairs in the market of transport and logistics services was performed on a on-going basis, rebooting and improvement of logistics have been performed, enormous work for the program of containerization of the RK, multimodal carriage document, study of DOMESTIC LPI – 2020, for making amendments to Government program “Digital Kazakhstan” Government program was conducted.

The financial feasibility of NC “Aktau Sea Commercial Port” JSC are completed favorably, particularly, zero rate of VAT was applied to railroad tariffs in relation to export cargo transferred through

морской торговый порт», а именно применена нулевая ставка НДС к железнодорожным тарифам в отношении экспортных грузов, переваливаемых через сухогрузные причалы порта Актау, исключены из перечня регулируемых услуг по трубопроводам в/из танкера/танкеров с последующим выходом из порта при экспорте нефти и нефтепродуктов.

Как уже и было отмечено, в 2020 году Казахстан ратифицировал Соглашение о судоходстве в рамках ЕАЭС. Также в прошлом году по инициативе Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» начата разработка Программы контейнеризации.

#### 🗣️ Расскажите об этом, пожалуйста, подробнее.

– Подкомитет по транспортной логистике, Союз «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ», логистические компании в течение прошлого года провели значительную совместную работу по обсуждению перспектив и мер по контейнеризации грузовых перевозок в Казахстане.

Сейчас уровень контейнеризации крайне мал – всего **2,1%**. Чтобы его увеличить, необходима реальная программа действий.

Была создана рабочая группа, выявляются и обсуждаются проблемы, необходимые меры и решения, определены и проводится мониторинг четырех пилотных проектов – организация полного цикла перевозки в контейнерах: цветных металлов «Казахмыс» – АО «Транко», зерна – ТОО «Audacia Express», черных металлов – ТОО «Исткомтранс», цветных металлов «Казцинк» – Arthur D. Little, ТОО «Kaz-Z Rail Logistics».

Начат проект по использованию порта Актау в качестве сток-хаба центральноазиатского региона.

Если мы хотим существенно продвинуться в процессе контейнеризации, нужна новая стимулирующая методика формирования тарифов, предоставление возможных преференций по налогам, кредитам и т.д.

#### 🗣️ На что будет нацелена работа Союза в 2021 году и в перспективе?

– Планируется продолжение работы по разработке проекта Программы контейнеризации Республики Казахстан, мультимодального электронного документа, содействие в решении проблем в агро-, пром- и ритейл логистике, утверждение и мониторинг Дорожной карты по развитию объектов «Мягкой инфраструктуры», проведение анализа ТАЦ и СВХ, проведения форума совместно с международной организацией «Global

dry cargo berths of Aktau port, excluded from the list of regulated services for pipeline to / from tanker / tankers with subsequent departing from the port during the export of crude oil and petroleum products.

As previously noted, in 2020 Kazakhstan has ratified a Shipping treaty within the EEU. Further, development of the Program of containerization commenced in 2019 on the initiative of the “KAZLOGISTICS” Union of Kazakhstan transport workers.

#### 🗣️ Please can you tell more about this.

– Subcommittee for shipping logistics, “KAZLOGISTICS” Union, NC “KTZ” JSC, logistics companies over the past year have performed the significant collaborative work for discussion of prospects and measures for containerization of freight traffic in Kazakhstan.

Now the level of containerization is negligible – only **2.1%**. In order to increase it, strong actions are required.

The working group was established where problems, necessary measures and solutions are identified and discussed, four pilot projects are determined and monitored – organization of the full cycle of transportation in containers: non-ferrous metal “Kazakhmys” – Tranko JSC, grain – Audacia Express LLP, ferrous metal – Eastcomtrans LLP, non-ferrous metal “Kazinc” – Arthur D. Little, Kaz-Z Rail Logistics LLP.

The project to use the port of Aktau as an inventory hub for the Central Asian region has commenced.

If we want to make decisive progress in the containerization process, then we need new incentive methods for setting tariffs, provision of possible preferences for taxes, loans, etc.

#### 🗣️ What the Union activity are planned in 2021 and over the longer term?

– We plan to continue work for development of draft Program of Containerization of the Republic of Kazakhstan, multimodal electronic document, assistance in settlement of problems in agricultural-, industrial- and retail logistics, approval and monitoring of the Road Map for development of “Soft infrastructure” facilities, carrying out of TLC and TSW analysis, holding of forum jointly with the “Global Cold Chain Alliance” international organization regarding cold supply chain and holding of “Market of transport and logistics” forum.

Cold Chain Alliance» по вопросам холодовой цепочки поставок и проведение форума «Рынок транспорта и логистики».

Кроме того, в 2021 году Союз планирует провести работу по содействию вступлению в силу в установленном порядке Соглашения о судоходстве в рамках ЕАЭС, ускорению принятия НПА, предусмотренных Соглашением о судоходстве. Также оказать содействие в мерах по использованию казахстанского флота для транспортировки грузов в иранские порты и решению вопроса о неприменении санкций США в отношении казахстанских компаний, создать в порту Актау контейнерный хаб. Кроме того, в 2021 году Союз примет участие в совершенствовании государственной системы подготовки кадров для торгового флота, а именно, по включению Казахстана в «белый список» Международной морской организации и соответствия всем требованиям Международной Конвенции. Мы также планируем ускорить разработку и принятие Концепции развития внутреннего водного транспорта Казахстана.

Вся эта работа нацелена на совершенствование законодательно-нормативной базы в области водного транспорта, дальнейшее повышение конкурентоспособности отечественного торгового флота и морских портов, а также субъектов рынка, представляющих внутренний водный транспорт Казахстана, развитие транзитного потенциала Казахстана, расширение традиционной номенклатуры грузов и технологий перевозки, увеличение объемов перевозок на водном транспорте страны.

В 2021 году планируется поддержать авиационные предприятия и проработать меры господдержки отечественных авиапредприятий в части снижения и освобождения от ряда налогов, предоставления государственных субсидий и льготных займов, обеспечения бесперебойных поставок авиакеросина, упрощения процедур госзакупок, создания условий для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов, внедрения информационных систем и цифровизации, а также многое другое.

В завершение хочу отметить важность стабильной работы транспорта, являющегося основой успешной экономики и социальной сферы государства.

#### 🗣️ Благодарю Вас, Ерлан Сембекович, за интервью! Успехов во всех ваших начинаниях!

Moreover, in 2021 the Union plans to take actions for promoting coming legislation in accordance with established procedure of Shipping treaty within the EEU, acceleration of adoption of the legislative acts stipulated by the Shipping treaty. And also to provide assistance in measures for use of Kazakhstani fleet for conveyance of cargo to the Iranian ports and settlement of question concerning non-application of USA sanctions in relation to Kazakhstani companies, establish a container hub in Aktau port. Further, in 2021 the Union will take part in improvement of national system of personnel training mercantile marine, specifically, for inclusion of Kazakhstan to “white list” of the International Maritime Organization and compliance with all requirements of International Convention. We also plan to speed up the development and adoption of Concept for development of inland water-borne transport of Kazakhstan.

All this activity is focused on improvement of legislative and regulatory framework in the area of waterborne transport, further improvement of competitive ability of the national merchant shipping and maritime ports as well as market entities representing the inland water-borne transport of Kazakhstan, development of transit potential of Kazakhstan, expansion of conventional freight nomenclature and technology of carriage, increase in volume of carriage in waterborne traffic of the country.

In 2021, it is planned to support the air entities and work out the measures for state support of domestic air enterprises in a part of reduction and exemption from the range of taxes, provision of states subsidies and concessionary loans, ensuring the uninterrupted supply of kerosene-type jet fuel, simplification of public procurement procedures, arrangement of conditions for aerial vehicles fleet renewal, modernization and development of surface facilities of airports, implementation of information system and digitalization, and many other things.

In conclusion I would like to note the importance of a reliable transport being a basis for prosperous economy and social well-being of the nation.

#### 🗣️ Thank you, Yerlan Sembekovich, for interview! Good luck to all your endeavors!

# 叶兰·阿巴索夫 (Yerlan Absatov) : 运输是国家成功的经济和社会福利的 基础



&lt;72

年初是总结过去一年的结果的时间。毫无疑问，大流行的后果将持续影响未来的几年。运输业在2020年结束时取得了什么成果-这是与哈萨克斯坦“KAZLOGISTICS”耶鲁·阿布萨托夫 (Yerlan Absatov) 运输工人联盟总干事的对话。

耶兰·森贝科维奇 (Yerlan Sembekovich)，到2020年底，运输业下跌了20%。该行业被公认为受Covid-19大流行影响最大的行业，还有哪些子行业首当其冲？

是的，在2020年底，在Covid-19大流行和2019年经济低迷下，哈萨克斯坦的国内生产总值下降了2.6%，而运输业的GDP却下降了增长了17.2%。这是一个相当大的数字。

关键经济和产业指标如下。到2020年，所有运输方式的交通量下降6.6%。货运周转量比上年下降了4%，运输的旅客减少了65%，旅客周转量下降了63%。

在运输业中，国际和区域间公路客运受到的影响最大，其活动于2020年3月终止，仅部

分恢复。航空公司遭受重大损失。由于禁止飞行的事实，客运量减少，这导致机场收入减少了70%。

在过去的一年中，哈萨克斯坦与中国边境的Nur Zholy汽车检查站的局势备受关注。那里聚集了许多车辆无法通关。您设法解决了这种情况吗？

由于哈萨克斯坦运输工人工会“KAZLOGISTICS”的努力，引起了国家机构对这一问题的注意，并成立了一个政府委员会和一个业务总部。

后来，在Nur Zholy检查站引入了一个电子队列系统，所有车辆都被转移到了Khorgos陆港停车场。这项措施消除了边境长达56公里的交通堵塞。

中国的检疫措施也导致多斯蒂克-阿拉山口过境点的铁路车辆拥堵。现在这里的局势如何发展？未来计划采取什么措施？

由于去年11月中国当局采取了检疫措施，边境地区已积聚了近4000辆载有粮食供应的货车。现在这里有一个良好的发展，中方增加了在阿拉山口车站对哈萨克斯坦货车的卸货。国家机构定期与中方就哈萨克斯坦企业家已经寄出的货物的接收和卸载进行谈判。

长远来说，我们也有提高铁路运力的计划，譬如Dostyk-Aktogay-Moiynty铁路枢纽进行现代化改造，以提高运输能力。今年，有计划将过境集装箱运输量增加到100万标准箱。此外，在铁路行业中，计划于2021年开始建设塔什干-土耳其斯坦高速公路。

危机也产生新的机会。公路运输的减少导致货运铁路运输的增加。您如何看待这一趋势？

在大流行的情况下，铁路运输被证明是最稳定和可靠的。事实证明，铁路货运量比2019年增长了1.3%。

铁路虽然面临诸多严重的问题，行业还是在稳步增加过境货运量，尤其是集装箱运输量。现在，在国家铁路收入的结构中，过境收入占总数的三分之一以上。

集装箱货物过境运输拥有良好的发展态势，哈萨克斯坦必须在这一具有战略意义的重要方向上立足。他们在中国-欧洲-中国航线上的货运量增长了近60%。2020年，中转集装箱运输总量达到87.6万标准箱，比上年增长36%。

请您介绍政府在这些困难条件下为国际公路和公共汽车运输公司的业务提供支持的措施

现在有220多家汽车企业和36个汽车站破产，有4000多人失业。彼得罗巴甫洛夫斯克 (Petropavlovsk) 的汽车站最近被出售。原因是900万坚戈的债务。

考虑到全国范围内的距离，决定恢复区域间运输300公里的距离并不能解决汽车企业的问题。

同时，在禁止汽车企业活动的背景下，旅客的流动没有停止。实际上，整个客运量都属于不规范的业务。

所有这些导致了非法生意的兴旺。定期缴税的企业被剥夺了工作和补充国库的机会，非法营业者反而蓬勃发展。

自大流行开始以来，成千上万辆非法承运人的公共汽车和出租车在不遵守任何卫生安全标准或确保道路安全的情况下载客。因此，守法企业家被人为地挤出了现有的运输市场。

另一个问题是卡车的=损耗，这是该行业长期存在的问题之一。考虑到车队的严重贬值程度和缺乏国内生产，我们认为有必要免除国际客运经营者的使用费和3至7年的巴士初次注册费，直至2023年，届时希望可以达到预期的国际货运量。不幸的是，2020年5月20日第307号政府法令“关于批准到2020年底恢复经济增长的全面计划”并未包括国际，城际和地区间的运输。

没有政府的支持，合法的公路运输公司将无法生存。

海上和内河运输的情况如何发展，又有哪些问题和前景？

到2020年底，海上运输的货运量有所减少。海港货物的总转运减少了。因此，2019年海港货物转运总量为592万吨，2020年为528万吨，一年之内锐减10.8%。

同时，在2020年，沿从阿克套港到巴库港的国际运输路线的跨里海 (Trans-Caspian) 路线运输了12 434个TEU集装箱，到2019年，运输了5 864个集装箱 (8382 TEU)，过去一年的运输量增长了32%，6%。计划在2021年进一步增加集装箱货物以及总体运输。

73&gt;

如果我们考虑通过国内港口发展运输的前景，任务是调整仍在通过新罗西斯克港口运输的哈萨克斯坦出口商的货物的方向。为此，有必要继续努力，以增加新方向的吸引力，使现有沿海基础设施现代化，在里海地区发展新方向，并建立哈萨克商船队。

至于内河运输，2019年这里的运输量为140万吨，其中包括与俄罗斯联邦进行州际运输的跨界额尔齐斯河上的约54.08万吨。到2020年，所有内陆水路的货运量约为144万吨，其中包括23.3万吨向俄罗斯方向的运输。换句话说，运输总量保持不变，但在俄罗斯的方向上下降了57.5%。

《运输协定》的生效将增加TMTM路线上Aktau和Kuryk港口的过境潜力。该文件还将使在不久的将来增加沿俄罗斯内陆水道运往黑海和地中海港口的货物数量，从而有助于我国经济的进一步发展。

由于只有哈萨克公司才有机会简化通过俄罗斯联邦内陆水道的程序，因此，目前不是EAEU成员的里海国家对使用哈萨克运输工具从里海港口运输货物到黑海的港口表现出了浓厚的兴趣。

随着该协定的生效，哈萨克斯坦的船只将能够沿着额尔齐斯河和鄂毕河航行，直到卡拉海的鄂毕湾。

为了使《EAEU航运协定》生效，还有待所有EAEU国家完成内部国家程序，白俄罗斯共和国仍然存在。预计到2025年，河流运输量将达到150万吨。

人力资本发展和专业水准的发展问题仍然是热门话题。这些领域的工作情况如何？

自2017年以来，哈萨克斯坦运输工人联合会“KAZLOGISTICS”一直积极参与解决建立国家资格体系及其要素 - 行业资格框架和运输领域专业标准的问题。

三年来，联盟一直是物流与运输领域的五个行业资格框架和98个专业标准的开发者：汽车运输，铁路运输，航空运输（民航），运输物流，水上运输。

根据对行业和先前制定的部门资格框架的分析，联盟透露“物流与运输”领域只有141个专业水准，目前已开发了98个专业水准。为了满足当前的市场需求，还需要制定另外43个专业标准或30%。

在这方面，目前正在与国家工商联合会“Atameken”和工业和基础设施发展部的部门筹集这项工作的资金。

还请给我们介绍一下运输工人联盟在青年政策领域的活动。

青年政策是联盟活动的重点之一。因此，在2020年10月底，“KAZLOGISTICS”在阿拉木图举行第七届运输工人青年论坛，主题为：“多式联运供应链中的创新和技术”。

由于隔离，它以在线和离线格式进行。物流领域的国际专家首次参加了该论坛。座谈会期间包括一场创业比赛，为交通大学的同学们提供了新知。

这个论坛对学生来说非常重要，它使他们能够测试自己的技能和知识，从物流专家那里获得“第一手资料”，将自己沉浸在专业的环境中。毫无疑问，这项工作将在运输工人联盟的活动中继续下去。

众所周知，哈萨克斯坦运输工人联合会“KAZLOGISTICS”积极参与了有关物流方面的法规和法律框架修正案的工作。在运输工人联盟2020年的参与下，朝着这个方向开展了哪些工作？

在过去的一年中，对运输和物流服务市场进行了持续监控，重新启动了冷供应链，改善了物流，对哈萨克斯坦共和国的多式联运集装箱化计划进行了大量工作运输文件DOMESTIC LPI-2020研究报告，参与修改国家计划“数字哈萨克斯坦”。

改善了股份公司“NC”阿克套商业海港的财务稳定性的问题得到了积极解决，即通过对阿克套港口的干货泊位处理的出口货物的铁路关税适用零增值税税率，但未列入清单。在出口石油和石油产品时，通过往返于油轮的油管的管制服务，以及随后从港口驶出的出口。

如前所述，哈萨克斯坦于2020年批准了EAEU内的《运输协定》。同样，去年，在哈萨克斯坦运输工人工会“KAZLOGISTICS”的倡议下，开始了集装箱计划的开发。

请您告诉我们更多有关此的信息。

过去一年，运输物流小组委员会，“KAZLOGISTICS”联盟，“NC”KTZ”JSC，物流公司开展了重要的联合工作，讨论了哈萨克斯坦货运集装箱化的前景和措施。

现在，集装箱化水平非常低 - 仅2.1%。为了提高它，需要一个真正的行动计划。

我们建立了一个工作组，确定并讨论了问题，必要的措施和解决方案，确定并监控了四个试点项目 - 组织集装箱运输的全周期：有色金属Kazakhmys-Tranco JSC，谷物-Audacia Express LLP，黑金属-LLP“Eastcomtrans”，有色金属“Kazinc” - Arthur D. Little, LLP“Kaz-Z铁路物流”。

我们也启动了一个项目，以使用阿克套港作为中亚地区的库存枢纽。

如果我们想在集装箱化过程中取得重大进展，我们需要设定关税，提供税收，贷款等可能的优惠。提供一种全新的刺激配套来指引产业的发展。

运输工人联盟在2021年及未来的工作目标是什么？

我们计划继续开展工作，以制定哈萨克斯坦共和国集装箱计划方案草案，多式联运

电子文件，协助解决农业，工业和零售物流中的问题，批准和监测“软基础设施”发展路线图设施，仓储物流中心和临时仓库的分析，与国际组织“全球冷链联盟”共同举办关于冷供应链的论坛，并举办“运输和物流市场”论坛。

此外，欧盟计划在2021年按照既定程序，促进《EAEU航运协议》的生效，并加快采用《航运协议》所规定的法规性法律。还提供协助措施，以使用哈萨克斯坦船队向伊朗港口运送货物，并解决美国对哈萨克斯坦公司不施加制裁的问题，在阿克套（Aktau）港口建立集装箱枢纽。此外，到2021年，联盟将参与改善国家商船队培训系统，即将哈萨克斯坦纳入国际海事组织的“白名单”，并遵守《国际公约》的所有要求。我们还计划加快哈萨克斯坦内陆水运发展概念的发展和采用。

所有这些工作旨在改善水运领域的立法和监管框架，进一步提高国内商人船队和海港以及代表哈萨克斯坦内陆水运的市场实体的竞争力，开发哈萨克斯坦的过境潜力，扩大了传统的货物和运输技术范围，增加了该国水上运输的运输量。

计划在2021年为航空企业提供支持，并制定国家对国内航空公司的支持措施，以减少和免征多种税款，提供政府补贴和软贷款，确保飞机燃油供应不中断，简化公共采购程序，创造条件来更新飞机机队，现代化和开发设施，机场的地面基础设施，信息系统的实施和数字化等等。

最后，我想指出交通运输稳定运行的重要性，这是国家成功的经济和社会福利的基础。

感谢Erlan Sembekovich的采访！祝您一切顺利！

Гульсум Дюсембаева

## АВТОБУСНЫЙ КОЛЛАПС: ЧТО ЖДЕТ МЕЖОБЛАСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ?

2020 год стал серьезным испытанием на прочность для всей экономики Казахстана и транспортной отрасли в том числе. По оценкам экспертов, отрасль просела на 20%. Снизились объемы перевозок всеми видами транспорта, сократился пассажирооборот. При этом деятельность автопредприятий и автовокзалов в сфере межобластных и международных перевозок до сих пор практически не возобновлена.

В республике более 220 автопредприятий и 36 автовокзалов (автостанций) практически доведены до банкротства, более 4 тысяч человек остались без работы. Первый тревожный звонок уже прозвучал – в начале февраля текущего года автовокзал Петропавловска выставлен на продажу. Причина – долги в 9 млн. тенге.

По мнению специалистов отрасли, решение о возобновлении межобластных перевозок на расстоянии 300 километров не решит проблем автопредприятий, учитывая расстояния внутри страны.

### «Теневики» заняли рынок

На фоне запрета деятельности автопредприятий перемещение пассажиров не прекращалось. Для решения своих насущных проблем людям необходима свобода перемещения, поэтому весь пассажиропоток ушел в «теневой бизнес».

«Все это привело к расцвету нелегального бизнеса. Предприятия, которые исправно платили налоги, были лишены возможности работать и пополнять казну, а нелегалы «процветают», – говорит генеральный директор Союза автотранспортников Казахстана Сабит Аманбаев.

С начала пандемии тысячи автобусов и такси нелегальных перевозчиков возят пассажиров без соблюдения каких-либо норм санитарной безопасности, без обеспечения

безопасности дорожного движения. Таким образом, законопослушные предприниматели оказались искусственно вытеснены из действующего рынка перевозок.

Всё это происходит, несмотря на то, что в настоящее время межобластные и международные перевозки соответствуют требованиям Приложений 12 и 15 постановления Главного государственного санитарного врача РК №43 от 26.06.2020 года.

### Без поддержки не выжить

НПП «Атамекен», отраслевыми ассоциациями и Главным санитарным врачом был согласован регламент работы автобусов и автовокзалов. Работу автовокзалов инспектировала комиссия во главе с вице-премьером Ералы Тугжановым.

Однако решения о полном возобновлении межобластных и международных автобусных перевозок еще не принято. Эксперты утверждают, что сейчас без помощи государства автопредприятия и автовокзалам просто не выжить.

Так, по их мнению, пандемия лишь усугубила проблемы, которые существовали в отрасли давно. Учитывая критическую степень износа парка и отсутствие отечественного производства, необходимо освобождение операторов международных пассажирских перевозок от утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию автобусов от 3 до 7 лет по аналогии с международными грузовыми перевозками сроком до 2023 года с целью усиления конкурентоспособности национального перевозчика.

Международные (междугородные, межобластные) перевозки, к сожалению, не попали в список постановления Правительства №307 от 20.05.2020 г. «Об утверждении Комплексного плана по восстановлению экономического роста до конца 2020 года».

«Особо волнует отсутствие добросовестной конкуренции вследствие засилья нелегальных перевозчиков. Официально перевозки остановлены, но фактически пассажиры массово перевозятся до границы беспрерывно, причём без соблюдения санитарных норм, дезинфекции салонов», – возмущается С. Аманбаев.

При желании местных исполнительных органов и органов транспортной инспекции искоренить нелегальные перевозки не составит труда, – убеждены в Союзе автотранспортников Казахстана.

По словам С. Аманбаева, сейчас при их попустительстве нелегальный бизнес процветает. К примеру, вокруг автовокзала «Сайран» в Алматы они не скрываются, как и в любом другом месте. Непонятна логика местных властей, которые должны ратовать за развитие легального бизнеса и пополнение доходов бюджета.

Как отметил заместитель председателя Союза Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко, в течение года компании, ассоциации, Союз транспортников, НПП «Атамекен» постоянно мониторили, готовили и обсуждали с компетентными органами условия и меры по снятию излишних ограничений, защите добросовестных и ответственных перевозчиков, возможные меры поддержки и т.д.

«Работа эта продолжается, потому что в компаниях и отрасли остаются актуальными задачи по выживанию, особенно у пассажирских автобусных перевозчиков. Нужны системные меры по восстановлению конкурентоспособности отечественных компаний, удержанию своих позиций. Важно найти возможности финансовой поддержки для восстановления и развития отрасли», – подчеркнул Ю. Лавриненко.

Все это важно для транспортных компаний, отрасли и экономики в целом, потому что запас прочности в транспортном комплексе – это основа стабильности всего хозяйственного и социального комплекса страны.

Пока вопрос автомобильных пассажирских перевозок остается нерешенным, на кону стоят судьбы более двух сотен автопредприятий и автовокзалов по всей стране, более 4 тысяч семей автотранспортников, оставшихся без средств к существованию.





УДК 658.5.011

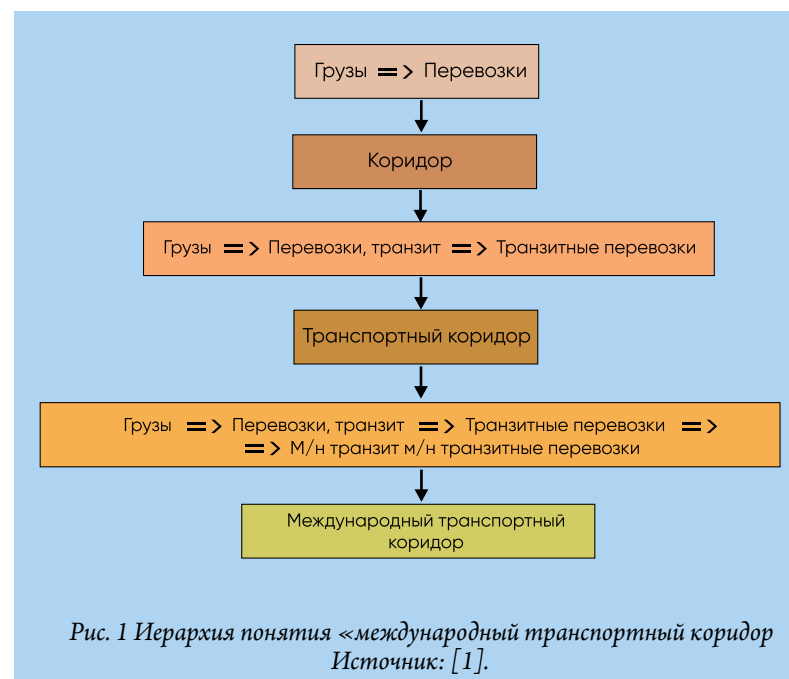
Маратумлы А. Магистрант Академия государственного управления при Президенте РК

78

## ПОНЯТИЕ И СТРУКТУРА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Решение практических вопросов формирования мирового транспортного пространства предполагает построение теоретико-методологической основы международных транзитных перевозок грузов, определение системы и структуры категориального аппарата исследования. Необходимо понять, что подразумевается под терминами «транзит», «международный транзит» и смысл других дефиниций, которые являются основными источниками для перевозок по транспортным коридорам (Рис. 1).

Понятие «**транзит**» определяется как перевозка грузов из одного пункта в другой через промежуточный пункт. Транспортный коридор представляет собой совокупность транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающий транспортировку грузов между различными странами. Таким образом,



транзит также является основой перевозок по транспортным коридорам.

Основанием для существования международного транспортного коридора (МТК) является **международный транзит**, поскольку представляет собой совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки грузов в международном сообщении, связывающем различные страны.

Анализ литературы на предмет определения понятия «международный транзит» показывает, что данный термин включает в себя ряд необходимых условий, а именно: места отправления и назначения товаров находятся за пределами государства, по территории которого проходит перемещение данных товаров; товары, перемещаемые при данном условии, имеют иностранное происхождение. Многие исследователи полагают, что международный транзит является катализатором экспорта услуг, а некоторые относят международный транзит товаров напрямую к экспорту транспортных услуг [2, с. 4].

Набор и качество услуг международного транзита зависят от уровня развития национальной логистической товаропроводящей сети, который в большей или меньшей степени позволяет получать дополнительные доходы и улучшать имидж страны как транзитного государства [3].

Совместное развитие международных и национальных транспортных коридоров оказывает влияние на промышленные, продовольственные, демографические аспекты, а также на военную и национальную безопасность страны, что может быть связано не только с глобализацией мировой экономики и перемещением предприятий из Европы в Азию, но и с необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания МТК [4].

Если рассматривать структуру международного транзита, то согласно установленным международным стандартам, он состоит из нескольких элементов:

- 1) обеспечить целостность перевозимых грузов (в том числе с использованием современных средств отслеживания – микрочипы, радиопередатчики и др.);
- 2) система гарантий между участниками транзитного процесса для обеспечения уплаты таможенных пошлин;
- 3) строгий учет документации по транзитным грузам.

**Международные транспортные коридоры** – это совокупность наиболее оснащенных магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и

грузов в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации, связывающем различные страны [1].

Конкуренция между различными видами транспорта породила сегментированные и неинтегрированные транспортные системы. Ранее каждый вид транспорта, особенно перевозчики, которые их эксплуатировали, стремились использовать свои преимущества с точки зрения стоимости, обслуживания, надежности и безопасности. Операторы стремились получить долю рынка и увеличить доход за счет увеличения линейной протяженности под их контролем. Все режимы воспринимали другие режимы как конкурентов и рассматривались с определенным уровнем подозрения и недоверия, часто из-за другого режима регулирования и правил конкуренции. Отсутствие интеграции между режимами усугублялось государственной политикой, которая часто не позволяла компаниям владеть фирмами в других режимах (США) или ставила режим под прямой контроль государственной монополии (как в Европе и Восточной Азии). В результате стал приветствоваться модализм, он начал развиваться из-за технических трудностей перевода грузов с одного вида транспорта на другой, что приводило к дополнительным затратам на терминале и задержкам, главным образом из-за необходимости замены грузовой единицы, что типично для массовых перевозок.

В наши дни транзит грузов по международным транспортным коридорам осуществляется несколькими видами транспорта. Доставка товаров одним видом транспорта не всегда представляется возможной. Один вид транспорта ограничен географией перевозок, другой – стоимостью, третий – сроками доставки, четвертый – гарантиями обеспечения сохранности перевозок, пятый – логистикой и т. п.

Проблемы рационализации перевозок можно решить путем четкой организации маршрутов следования груза и выбора видов транспорта, используя наиболее конкурентные черты каждого из них. Поэтому в практику стали внедрять смешанные перевозки [1].

**Смешанной (интермодальной) перевозкой** называется транспортировка грузовой партии от пункта отправления до пункта назначения, когда для процесса перемещения используется несколько видов транспорта.

Интермодальные перевозки в буквальном смысле относятся к обмену пассажирами или грузами между двумя видами транспорта, но этот термин стал более широко использоваться для грузовых и контейнерных перевозок в последовательности видов транспорта. В США термин «интермодальный» также используется для обозначения контейнерных железнодорожных перевозок.

79



Существует также термин «**мультимодальные перевозки**» – перемещение пассажиров или грузов из пункта отправления в пункт назначения с использованием нескольких видов транспорта с использованием одного билета (пассажиры) или контракта (фрагт). Технически это же самое, что и интермодальные перевозки, но представляет собой эволюцию, требующую более высокого уровня интеграции между задействованными участниками, такими как перевозчики и операторы терминалов.

**Трансмодальные перевозки** – это перемещение пассажиров или грузов в рамках одного вида транспорта. Хотя «чистая» трансмодальная транспортировка существует редко и часто требуется интермодальная операция (например, от корабля к причалу к судну), цель состоит в том, чтобы обеспечить непрерывность в рамках одной и той же модальной сети.

Интермодализм предполагает использование, по крайней мере, двух разных режимов в пути от пункта отправления до пункта назначения через интермодальную транспортную цепочку, что позволяет объединить несколько транспортных сетей. Интермодальность повышает экономические показатели транспортной цепочки за счет наиболее продуктивного использования различных видов транспорта. Таким образом, экономия на линейных перевозках по железной дороге может быть использована на большие расстояния, а эффективность грузовых автомобилей обеспечивает гибкую местную доставку и доставку. Ключевым моментом является то, что вся поездка рассматривается как единое целое, а не как серия этапов, каждый из которых отмечен отдельной операцией с отдельными наборами документации и расценками. Эта система построена вокруг следующих условий [5]:

#### 1. Характер и количество перевозимого груза.

Интермодальные перевозки обычно подходят для промежуточных и готовых товаров в единицах груза менее 25 тонн. Режим с наименьшей пропускной способностью обычно определяет интермодальную единицу нагрузки. Таким образом, интермодальные перевозки ограничиваются грузовой единицей грузового транспорта.

#### 2. Последовательность используемых видов транспорта.

Интермодальные перевозки организованы как последовательность видов транспорта, часто называемая цепочкой интермодальных перевозок. Доминирующими видами транспорта, поддерживающими интермодализм, являются автомобильный, железнодорожный, баржовый и морской. Воздушные перевозки обычно требуют интермодализма (грузовые перевозки) только на

«первых и последних милях» и не используются в сочетании с другими видами транспорта.

3. Исходный пункт и направления. Расстояния играют важную роль, поскольку, чем больше расстояние, тем больше вероятность использования интермодальной транспортной цепочки. Расстояния более 500 км (более одного дня в пути) обычно требуют интермодальных перевозок.

4. Стоимость груза. Подходит для промежуточных грузов. Грузы с низкой и высокой стоимостью обычно менее подходят для интермодальных перевозок. При отправке дорогостоящих грузов обычно используются самые прямые варианты (например, авиаперевозки), в то время как для доставки дешевых грузов обычно используются прямые перевозки и используются только один вид транспорта, например, железнодорожный или морской.

5. Частота отгрузок. Интермодализм хорошо работает, когда грузовые потоки должны быть непрерывными и в одинаковых количествах.

**Интермодальные перевозки** – это фактор, позволяющий объединить несколько транспортных сетей в более эффективные формы. Известны две альтернативы распределению грузов. Первый – это обычная унимодальная сеть «точка-точка», в которой пункты отправления (точки производства А, В и С) независимо связаны с пунктами назначения (точки потребления D, E и F). В этом случае используются два режима (автомобильный и железнодорожный). Каждое подключение обслуживается отдельным договором. Проблема касается порожних обратных рейсов на большие расстояния, особенно для грузовых автомобилей, и более низкого уровня использования грузовых и железнодорожных активов.

Для реализации интермодальных перевозок используется специальное оборудование.

Трансмодализм предполагает соединение разных сегментов одного и того же вида транспорта между отправной точкой и пунктом назначения. Он пытается согласовать разные модальные службы в одной сети. Нет конкретного термина, если трансмодализм осуществляется как единый или отдельный билет или контракт. Трансмодализм является обычным явлением для авиаперевозок, поскольку пассажир может легко забронировать билет между двумя пунктами, даже если он предполагает транзит через промежуточный аэропорт и использование отдельных перевозчиков.

Системы международных перевозок понимаются как интегрированные национальные транспортные

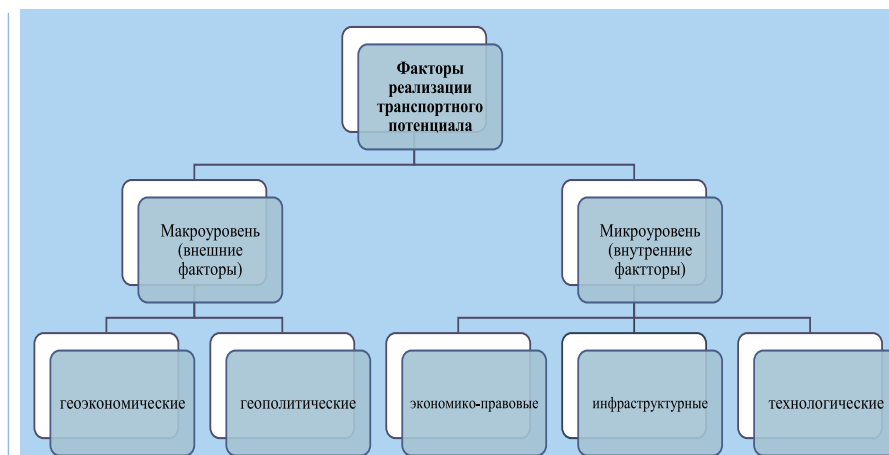


Рис. 2 Система факторов реализации транспортного потенциала страны.  
Источник: построено автором по [8].

системы или части этих систем, предназначенные для осуществления пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении на направления их наибольшей концентрации, сформированные на основе решений, принятых международными организациями по результатам работы конференций, встреч, работы межгосударственных советов, в том числе по транспорту, и закрепленных в виде соответствующих деклараций, договоров, отчетов и других нормативных актов [6].

Транзитный потенциал государства представляет собой возможности транспортно-логистической системы страны по обслуживанию международных транзитных потоков грузов и пассажиров, т.е. транспортных потоков, следующих из одного иностранного государства в другое по территории рассматриваемой страны без взимания таможенных пошлин, налогов и применения к объекту перевозки мер национальной государственной экономической политики [7].

Реализация транзитного потенциала конкретной страны зависит от внешних (экзогенно заданных) и внутренних (эндогенно заданных) факторов среды. На макроуровне выделяют геоэкономические и геополитические факторы, на микроуровне – экономико-правовые, инфраструктурные и технологические факторы (Рис 2).

В основе современного интермодализма лежат системы обработки и распределения данных, которые необходимы для обеспечения безопасного, надежного и рентабельного контроля грузовых перевозок, перевозимых несколькими видами транспорта. Сегодня международные транзитные перевозки грузов реализуются на основе электронного обмена данными, что изначально было задумано с целью помощи компаниям и государственным учреждениям (таможенная документация) справиться

со все более сложной глобальной транспортной системой. В настоящее время эта технология эволюционировала, и с переходом на цифровые технологии важная информация может совместно использоваться разными способами и пользователями.

Цифровизация международных перевозок грузов открывает новые возможности для всех видов транспорта, в том числе железнодорожного.

#### Список использованной литературы:

1. Кузнецова Е.М. Сущность и иерархия понятия «международный транспортный коридор» // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2009. – № 1. – С. 150-153.
2. Арсенов В. И. Перспективы интеграции российского транспорта в систему евроазиатских транспортных связей // Транспорт Российской Федерации. – 2007. – № 10. – С. 4-7.
3. Кудряшов Н.Г. Некоторые аспекты международного транзита товаров через территорию Республики Беларусь // Беларусь в современном мире : материалы XV Междунар. науч. конф., посвящ. 95-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 27 окт. 2016 г. – Минск, 2016. – С.285-286.
4. Рустамзаде М.Н., Фаттахов Р.В. Проблемы развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации // The problems of international transport corridors development on the territory of the Russian Federation // Interactive scienceZ/ Интерактивная наука. – 2017. – № 3 (13). – С. 165-167.
5. Rodrigue J-P. and Slack B. Intermodal Transportation and Containerization. – [https://transportgeography.org/?page\\_id=1768](https://transportgeography.org/?page_id=1768) (20.09.2020).
6. Baginova V. Zenkin I A, Ushakov D. Current trends in the formation of international transport systems // E3S Web of Conferences 175, 14014 (2020). – [https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2020/35/e3sconf\\_interagromash2020\\_14014.pdf](https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2020/35/e3sconf_interagromash2020_14014.pdf) (20.09.2020).
7. Ларин О.Н. Развитие транзитного потенциала автотранспортных систем регионов: монография. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 343 с.
8. Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. – 2012. – № 3. – С. 92-98.

ОРГАНИЗАТОР:

СПОНСОР  
КОФЕ-ПАУЗ:

МЕДИАПАРТНЕРЫ:



Международная конференция

# ShippingRu 2021

22 июня

Москва

[www.shippingru.ru](http://www.shippingru.ru)

+7 (958) 58-155-98

[info@viva-consult.ru](mailto:info@viva-consult.ru)

ОРГАНИЗАТОР:

СПОНСОР  
КОФЕ-ПАУЗ:

МЕДИАПАРТНЕРЫ:



Международная конференция

# RailRu 2021: вагоны и грузы

22 июня, Москва

[www.railwayru.ru](http://www.railwayru.ru)

+7(958)58-155-98

[info@viva-consult.ru](mailto:info@viva-consult.ru)

# ХII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «TechTrans Expo-2021»

Спецтехника. Транспорт.

5 – 7 Мая 2021г.

Ташкент, Узбекистан

**TECH  
TRANS  
EXPO**



## Основные разделы выставки «TechTrans Expo-2021»:

Дорожно-строительная техника.  
Дорожно-строительное, асфальто-  
и бетоносмесительное оборудование.  
Коммунальная техника и оборудование.  
Прицепная техника.  
Сельхоз техника.  
Коммерческий автотранспорт.  
Подъёмно-крановая техника и оборудование.  
Погрузо-разгрузочное и  
складское оборудование.  
Лизинг. Коммерческие услуги.  
Проектирование и строительство  
дорог, мостов и тоннелей.

Автомобили. Автобусы. Грузовой транспорт.  
Автомобильные прицепы.  
Автозапчасти.Комплектующие.  
Системы управления движением  
и пассажиропотоками.  
Системы распознавания  
транспортных средств.  
Светофоры, приборы подачи специальных  
световых и звуковых сигналов.  
Дорожное освещение.  
Системы навигации и мониторинга  
Общественный транспорт. Электротранспорт.  
Навигация и мониторинг. Дорожный сервис.

**Организатор:**  
**ООО «International Expo Group»**  
Узбекистан, Ташкент  
ул. А.Темура, 1076, оф.4с-01,02  
Тел./Факс: + 998 71 238 59 59  
E-mail: info@ieg.uz

