**ОБЪЕДИНЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ**

**«СОЮЗ ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И АССОЦИАЦИЙ «KAZLOGISTICS» (СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА)**

**ОТРАСЛЕВАЯ РАМКА КВАЛИФИКАЦИЙ**

**по направлению «Транспортная логистика»**

**г.Нур-Султан, 2019 год**

**Отраслевая рамка квалификаций**

**по направлению «Транспортная логистика»**

**1. Паспорт отраслевой рамки квалификаций**

**Введение**

Отрасль: Транспортная логистика в Республике Казахстан

Общие положения:

***Миссия транспортной логистики*** – организация доставки груза с сохранением его качества и количества в заданное время и место оптимальным способом по оптимальному маршруту с оптимальными затратами.

***Видение отрасли.*** В условиях глобализации будущее транспортной логистики неразрывно связано с внедрением современных информационно-коммуникационных технологий и автоматизацией, ведущих к обеспечению прозрачности всех процессов, в частности ценообразования, ожесточению конкурентной борьбы и снижению ставок, а также развитием сегмента экспертной контрактной логистики с крупными логистическими бюджетами.

***Цель ОРК «Транспортная логистика»*** – сформулировать структурированное описание уровней квалификаций, признаваемых в отрасли, требования к существующим квалификациям на основе Национальной рамки квалификаций (далее – НРК) с учетом перспектив, приоритетов развития экономики и стратегии развития транспортной отрасли, а также картировать профессии по уровням квалификаций с указанием межотраслевых компетенций и смежных видов занятий (квалификаций).

Согласно ст. 138-2 Трудового кодекса РК ОРК базируется на НРК (утверждена протоколом от 16 марта 2016 года Республиканской трехсторонней комиссией по социальному партнерству и регулированию социальных и трудовых отношений). НРК содержит восемь уровней квалификаций, что соответствует Европейской рамке квалификаций и уровням образования, определенным Законом Республики Казахстан от 27 июля 2007 года «Об образовании». Восемь рекомендуемых уровней описаны в НРК в форме результатов обучения.

ОРК уточняет требования НРК к компетенциям работников с учетом целей, задач, производственного цикла, видов услуг и роли в коллективном разделении труда в транспортной логистике.

ОРК «Транспортная логистика» разработана с учетом следующих принципов:

1. определение основного продукта в отрасли – оказание услуг по организации доставки грузов с использованием транспортных средств и инфраструктуры;
2. определение границ отрасли;
3. определение системы разделения труда;
4. определение в отрасли взаимосвязанных профессиональных групп и/или подгрупп, с учетом перспектив существования и изменчивости;
5. преемственность траекторий развития квалификации при переходе от низших уровней квалификации к высшим с учетом практического опыта;
6. применимость требований ОРК ко всем профессиональным группам и/или подгруппам;
7. соответствие иерархии уровней квалификации структуре разделения труда и системе образования Республики Казахстан;
8. описание уровней (подуровней) квалификации ОРК через параметры профессиональной деятельности и экономической целесообразности;
9. проведение функционального анализа отрасли путем составления функциональной карты отрасли;
10. ясность описания уровней квалификации для всех пользователей и удобство использования.

**Анализ отрасли**

Транспортная система играет важную роль в жизни независимого Казахстана. С одной стороны, это обусловлено огромной территорией (2725 тыс. км2), низкой плотностью населения (в среднем около 6 чел/км2), рассредоточенностью сырьевых и производственных ресурсов. В такой ситуации транспортно-коммуникационный комплекс (ТКК) обеспечивает территориальную целостность, единство экономического пространства.

Географическое расположение страны в центре Евразийского континента, вдали от основных рынков труда и капитала, приводит к неизбежному росту транспортной составляющей в экспортно-импортных операциях и, как следствие, к сдерживанию темпов интеграции в мировую экономическую систему. Вместе с тем геополитическое положение Казахстана между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии способно частично нивелировать эту ситуацию путем привлечения трансконтинентального транзита на территорию страны. Эффективные грузоперевозки и логистика могут выполнять важную роль в повышении конкурентоспособности и диверсификации экономики Казахстана, снижая затраты на импорт и экспорт, тем самым обеспечивая экономию за счет роста масштабов и повышения производительности.

Несмотря на снижение темпов экономического роста Казахстана, наблюдавшееся в 2011-2016 гг. в результате влияния внешних факторов (высокая волатильность мировых цен на нефть с достижением рекордно низких значений, падение мировых цен на металлы, снижение спроса на экспортную продукцию, главным образом, со стороны России и Китая и пр.) и внутренних вызовов (снижение объемов промышленного производства, корректировка обменного курса национальной валюты, влекущая рост внутренних цен) спрос на транспортные и складские услуги, а также на другие услуги, не связанные с внешней торговлей, остается достаточно стабильным. На сегодня в Республике Казахстан 7,7% ВВП и 7,2% всех рабочих мест можно отнести к сектору «Транспорт и складирование» (рисунки 1 и 2).

Рисунок 1 Структура Валового внутреннего продукта Республики Казахстан, 2010г.-9 месяцев 2018г. (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

Всего по республике в 2018 г. в экономике было занято 8 695,0 тыс.человек, в том числе в секторе «Транспорт и складирование» 624,7 тыс.чел. Из общей численности занятых по экономике 14,9% являлись неформально занятыми. В рассматриваемой отрасли из 624,7 тыс. чел. около 421,9 тыс. чел. являются наемными работниками, 202,8 тыс. чел. – самостоятельно занятыми.

На 1 января 2019 года в Казахстане было зарегистрировано 16568 юридических лиц сектора «Транспорт и складирование», 98,38% из которых относится к малым, 1,06% к средним и 0,57% к крупным предприятиям. К действующим юридическим лицам относится 10 521 предприятие, из которых 97,63% малые, 1,50% средние, 0,86% крупные.

Около 14,2% действующих предприятий имеют возраст до 1 года, 56,1% - от 1 до 9 лет, 29,7% - 10 и более лет (таблица 1).

Рисунок 2 Структура занятого населения по видам экономической деятельности, 2010-2018 гг. (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

В отрасли действует достаточно большое количество субъектов индивидуального предпринимательства - 86769 ед, что составляет более 7% от общего количества зарегистрированных ИП в стране. Для сравнения, доля действующих юридических лиц по сектору «Транспорт и складирование» составляет лишь 3,8% от общего количества предприятий в стране.

Значительная часть действующих предприятий зарегистрирована в городах Нур-Султан и Алматы – 43,5% от их общего количества, в то время как ИП более равномерно распределены по регионам Казахстан (таблицы 2 и 3).

Фактическая численность наемных работников в секторе «Транспорт и складирование» в 1 квартале 2019 г. составила 226,6 тыс. человек. Деятельность примерно 50,6% из них связана с работой сухопутного транспорта, 37,5% - со складским хозяйством и вспомогательной транспортной деятельностью, 8% - с почтовой и курьерской деятельностью (рисунок 3).

Рисунок 3 Распределение наемных работников в секторе «Транспорт и складирование» по видам деятельности (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

Таблица 1 - Возраст действующих юридических лиц по сектору «Транспорт и складирование»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего | Возраст, лет | | | | | | | | |
| до 1 | от 1 до 3 лет включительно | от 4 до 6 лет включительно | от 7 до 9 лет включительно | 10 | 11-15 l | 16-20 | 21-25 | свыше 25 |
| **Республика Казахстан** | **279 720** | **38 587** | **73 091** | **44 354** | **31 005** | **8 828** | **42 372** | **26 641** | **12 836** | **2 006** |
| Малые | 271 208 | 38 371 | **72 569** | **43 606** | **30 177** | 8 540 | 40 855 | 23 974 | 11 283 | 1 833 |
| Средние | 6 105 | 129 | **375** | **508** | **512** | 177 | 1 015 | 2 006 | 1 266 | 117 |
| Крупные | 2 407 | 87 | **147** | **240** | **316** | 111 | 502 | 661 | 287 | 56 |
| **Транспорт и складирование** | 10 521 | 1 496 | **2 759** | **1 989** | **1 150** | 340 | 1 611 | 796 | 314 | 66 |
| Малые | 10 272 | 1 494 | **2 740** | **1 960** | **1 118** | 332 | 1 544 | 735 | 284 | 65 |
| Средние | 158 | 2 | **13** | **21** | **20** | 4 | 46 | 40 | 12 | - |
| Крупные | 91 | - | **6** | **8** | **12** | 4 | 21 | 21 | 18 | 1 |

Источник: Комитет по статистике МНЭ РК, оперативные данные

Таблица 2 - Действующие юридические лица по сектору «Транспорт и складирование» по регионам Республики Казахстан

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего | Акмолинская область | Актюбинская область | Алматинская область | Атырауская область | Западно-Казахстанская область | Жамбылская область | Карагандинская область | Костанайская область | Кызылординская область | Мангистауская область | Павлодарская область | Северо-Казахстанская область | Туркестанская область | Восточно-Казахстанская область | г. Нур-Султан | г. Алматы | г. Шымкент |
| Транспорт и складирование | 10521 | 284 | 506 | 521 | 376 | 284 | 156 | 726 | 499 | 220 | 564 | 468 | 275 | 136 | 474 | 1 541 | 3 035 | 456 |
| Доля, в % | 100 | 2,7 | 4,8 | 5,0 | 3,6 | 2,7 | 1,5 | 6,9 | 4,7 | 2,1 | 5,4 | 4,4 | 2,6 | 1,3 | 4,5 | 14,6 | 28,8 | 4,3 |

Источник: Комитет по статистике МНЭ РК, оперативные данные

Таблица 3 - Зарегистрированные субъекты индивидуального предпринимательства по сектору «Транспорт и складирование» по регионам Республики Казахстан

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего | Акмолинская область | Актюбинская область | Алматинская область | Атырауская область | Западно-Казахстанская область | Жамбылская область | Карагандинская область | Костанайская область | Кызылординская область | Мангистауская область | Павлодарская область | Северо-Казахстанская область | Туркестанская область | Восточно-Казахстанская область | г. Нур-Султан | г. Алматы | г. Шымкент |
|  | в виде личного предпринимательства (ИП) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Транспорт и складирование | 86760 | 3807 | 4124 | 6181 | 5585 | 3444 | 2931 | 5636 | 6761 | 4729 | 4955 | 4436 | 2818 | 4472 | 9367 | 7175 | 7645 | 2694 |
| доля, в % | 100 | 4,4 | 4,8 | 7,1 | 6,4 | 4,0 | 3,4 | 6,5 | 7,8 | 5,5 | 5,7 | 5,1 | 3,2 | 5,2 | 10,8 | 8,3 | 8,8 | 3,1 |
|  | в виде совместного предпринимательства (ИПС) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Транспорт и складирование | 9 | - | - | 5 | - | - | - | 1 | - | 2 | - | - | 1 | - | - | - | - | - |
| доля, в % | 100 |  |  | 55,6 |  |  |  | 11,1 |  | 22,2 |  |  | 11,1 |  |  |  |  |  |

Источник: Комитет по статистике МНЭ РК, оперативные данные

Таблица 4 - Численность наемных работников в секторе «Транспорт и складирование» в 3 квартале 2019 г.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Списочная численность работников, тыс. человек | | | Фактическая численность работников, тыс. человек | | |
| за 3 квартал | в процентах к | | за 3 квартал | в процентах к | |
| предыдущему кварталу | соответствующему кварталу прошлого года | предыдущему кварталу | соответствующему кварталу прошлого года |
| **Транспорт и складирование** | **241,1** | **100,7** | **102,3** | **226,6** | **100,6** | **101,9** |
| ***Сухопутный транспорт и транспортирование по трубопроводам*** | ***119,4*** | ***103,0*** | ***104,2*** | ***114,7*** | ***103,0*** | ***104,0*** |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | 29,2 | 102,9 | 107,4 | 27,8 | 102,0 | 106,2 |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 40,2 | 100,9 | 104,8 | 38,3 | 100,9 | 104,7 |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 18,0 | 116,9 | 116,4 | 17,6 | 117,4 | 116,9 |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам | 16,6 | 99,6 | 94,2 | 16,0 | 100,3 | 94,3 |
| Транспортирование по трубопроводу | 15,4 | 98,2 | 96,7 | 15,0 | 98,5 | 97,0 |
| ***Водный транспорт*** | ***x*** | ***85,3*** | ***85,1*** | ***x*** | ***82,7*** | ***89,0*** |
| Морской и прибрежный пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный грузовой транспорт | x | 91,0 | 86,9 | x | 88,8 | 92,4 |
| Речной пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - |
| Речной грузовой транспорт | 0,2 | 68,9 | 78,7 | 0,2 | 65,2 | 77,9 |
| ***Воздушный транспорт*** | ***x*** | ***100,5*** | ***104,9*** | ***x*** | ***101,2*** | ***104,1*** |
| Воздушный пассажирский транспорт | 8,3 | 101,1 | 103,9 | 7,4 | 101,8 | 103,0 |
| Воздушный грузовой транспорт и транспортная космическая система | x | 84,0 | 1.6 есе | x | 84,0 | 1.6 есе |
| ***Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность*** | ***88,2*** | ***98,4*** | ***100,6*** | ***84,9*** | ***98,4*** | ***100,6*** |
| Складирование и хранение груза | 7,4 | 91,7 | 102,0 | 7,1 | 91,9 | 103,3 |
| Вспомогательные виды деятельности при транспортировке | 80,8 | 99,0 | 100,4 | 77,9 | 99,0 | 100,4 |
| ***Почтовая и курьерская деятельность*** | ***23,9*** | ***99,3*** | ***99,5*** | ***18,2*** | ***97,9*** | ***95,0*** |
| Почтовые услуги в соответствии с обязательствами по предоставлению услуг в зоне всеобщего охвата | 22,3 | 99,0 | 99,0 | 16,7 | 97,4 | 94,1 |
| Прочая почтовая и курьерская деятельность | 1,6 | 104,4 | 107,8 | 1,6 | 103,2 | 106,0 |

Условные обозначения: «-» явление отсутствует, «х» – данные конфиденциальны, «...» – данные отсутствуют.

Источник: Статистический сборник «Численность и заработная плата работников в Республике Казахстан», 3 квартал 2019 года

Из общего фонда оплаты труда наемных работников в 3 квартале 2019 года на сектор «Транспорт и складирование» пришлось 8% (148325,1 млн.тенге). В самом секторе около 31,5% фонда оплаты труда приходится на вспомогательные виды деятельности при транспортировке, по 15% на грузовой железнодорожный транспорт и транспортирование по трубопроводу, 9,8% на пассажирский междугородний железнодорожный транспорт, 7,3% на грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам, по 6% на прочий пассажирский сухопутный и воздушный транспорт.

Рисунок 4 Распределение фонда заработной платы по видам деятельности в 3 квартале 2019 года (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника в секторе «Транспорт и складирование» превышает средний показатель по отраслям экономики - 218 197 тенге против 168 489 тенге. Самая высокая и одна из самых низких заработных плат начисляются в отрасли водного транспорта (морской и прибрежный грузовой транспорт - 761 927 тенге, речной грузовой транспорт - 141 747 тенге). Зарплаты ниже средней начисляются в сферах, связанных с почтовой и курьерской деятельностью (124 783 тенге), складированием и хранением груза (133 569 тенге).

Таблица 5 - Среднемесячная заработная плата и индекс реальной заработной платы в 3 квартале 2019 года

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника, тенге | | | Индекс реальной заработной платы | |
| за 3 квартал | в процентах к | | в процентах к | |
| предыдущему кварталу | соответствующему кварталу прошлого года | предыдущему кварталу | соответствующему кварталу прошлого года |
| В среднем по отраслям экономики | 168 489 | 95,7 | 110,5 | 94,2 | 105,2 |
| Транспорт и складирование | 218 197 | 97,5 | 105,9 | 96,0 | 100,9 |
| Сухопутный транспорт и транспортирование по трубопроводам | 233 719 | 98,7 | 101,7 | 97,1 | 96,9 |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | 173 416 | 101,1 | 102,6 | 99,5 | 97,7 |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 198 840 | 99,9 | 107,4 | 98,3 | 102,3 |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 178 105 | 103,6 | 128,4 | 102,0 | 122,3 |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам | 225 520 | 104,2 | 91,8 | 102,6 | 87,4 |
| Транспортирование по трубопроводу | 509 348 | 95,4 | 99,8 | 93,9 | 95,0 |
| Водный транспорт | 636 110 | 83,0 | 112,9 | 81,7 | 107,5 |
| Морской и прибрежный пассажирский транспорт | - | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный грузовой транспорт | 761 927 | 77,7 | 108,1 | 76,5 | 103,0 |
| Речной пассажирский транспорт | - | - | - | - | - |
| Речной грузовой транспорт | 141 747 | 94,4 |  | 92,9 |  |
| Воздушный транспорт | 416 748 | 85,2 | 118,3 | 83,9 | 112,7 |
| Воздушный пассажирский транспорт | 422 270 | 85,4 | 119,2 | 84,1 | 113,5 |
| Воздушный грузовой транспорт и транспортная космическая система | 234 224 | 69,6 | 95,1 | 68,5 | 90,6 |
| Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность | 194 213 | 97,5 | 108,0 | 96,0 | 102,9 |
| Складирование и хранение груза | 133 569 | 94,7 | 123,1 | 93,2 | 117,2 |
| Вспомогательные виды деятельности при транспортировке | 199 718 | 97,5 | 107,3 | 96,0 | 102,2 |
| Почтовая и курьерская деятельность | 124 783 | 108,9 | 116,4 | 107,2 | 110,9 |
| Почтовые услуги в соответствии с обязательствами по предоставлению услуг в зоне всеобщего охвата | 122 333 | 111,5 | 118,4 | 109,7 | 112,8 |
| Прочая почтовая и курьерская деятельность | 150 918 | 88,6 | 98,5 | 87,2 | 93,8 |

Источник: Статистический сборник «Численность и заработная плата работников в Республике Казахстан», 3 квартал 2019 года

Рисунок 5 Среднемесячная заработная плата по видам деятельности в секторе «Транспорт и складирование» в 3 квартале 2019 года (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

В разрезе регионов Казахстана самая высокая среднемесячная номинальная заработная плата в секторе «Транспорт и складирование» начисляется в Атырауской области - 304,9 тыс.тенге, в г. Нур-Султан - 253,3 тыс.тенге и г.Алматы - 246,8 тыс.тенге. Среднемесячная номинальная заработная плата ниже средней по отраслям экономики в Акмолинской, Жамбылской, Костанайской, Восточно-Казахстанской областях.

Согласно данным Комитета по статистике ПК по обследованным профессиям и должностям самую высокую среднемесячную номинальную заработную плату в 2019 г. имели руководители и рабочие на воздушном транспорте, руководители в секторе грузового железнодорожного транспорта.

Таблица 6 - Среднемесячная заработная плата и численность наемных работников в секторе «Транспорт и складирование» в 3 квартале 2019 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего | г. Нур-Султан | г. Алматы | г. Шымкент | Акмолинская область | Актюбинская область | Алматинская область | Атырауская область | Западно-Казахстанская область | Жамбылская область | Карагандинская область | Костанайская область | Кызылординская область | Мангистауская область | Павлодарская область | Северо-Казахстанская область | Туркестанская область | Восточно-Казахстанская область |
| Cписочная численность работников, тыс. человек | 241,1 | 27 | 37,1 | 12,2 | 10,7 | 18,6 | 8,1 | 15,1 | 5,7 | 11 | 23,2 | 11,2 | 9,4 | 12,7 | 14 | 8,5 | 1 | 15,6 |
| Фактическая численность работников, тыс. человек | 226,6 | 25,2 | 34,8 | 11,4 | 9,9 | 17,5 | 7,5 | 14,3 | 5,3 | 10,3 | 22,1 | 10,3 | 8,9 | 12,2 | 13,2 | x | x | 14,6 |
| Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника, тыс.тенге | 218,2 | 253,3 | 246,8 | 215,7 | 152,2 | 203,9 | 175,2 | 304,9 | 196,5 | 162,9 | 183,6 | 160,6 | 207,2 | 376,6 | 176,5 | 193,2 | 176,6 | 159,1 |

Источник: Статистический сборник «Численность и заработная плата работников в Республике Казахстан», 3 квартал 2019 года

Таблица 7 - Среднемесячная номинальная заработная плата работников по группам занятий (по обследованным профессиям и должностям) в 2019 году, тенге

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | руководители и государственные служащие | специалисты-профессионалы | специалисты-техники и иной вспомогательный профессиональный персонал | служащие в области администрирования | работники сферы услуг и продаж | рабочие промышленности, строительства, транспорта и других родственных занятий | операторы производственного оборудования, сборщики и водители | неквалифицированные рабочие |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | 289 348 | 161 122 | 150 387 | 178 453 | 146 155 | 135 719 | 148 266 | 96 747 |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 406 000 | 242 429 | 243 030 | 165 765 | 131 180 | 154 511 | 138 002 | 114 075 |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 183 288 | 130 307 | 120 316 | 134 313 | 124 062 | 106 687 | 156 775 | 125 767 |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом | 209 836 | 252 296 | 184 513 | - | 123 414 | 183 831 | 235 785 | - |
| Воздушный транспорт | 620 000 | 880 678 | 203 568 | 140 057 | 251 621 | 526 508 | 126 250 | 100 250 |
| Почтовая и курьерская деятельность | 89 013 | 366 561 | 128 200 | 86 094 | 105 146 | - | - | 103 755 |

Источник: Статистический бюллетень «Заработная плата работников по профессиям (должностям) в отдельных видах экономической деятельности Республики Казахстан», 2019 г.

Таблица 8 - Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника по видам экономической деятельности, профессиям и должностям, тенге

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Руководитель организации | Руководители специализированных (производственно-эксплутационных) подразделений (служб) | Специалисты-техники по компьютерным сетям и системам | Инженер по охране труда и технике безопасности | Экономист (общий профиль) | Агент по снабжению | Юрисконсульт (средней квалификации) | Бухгалтер (средней квалификации) | Секретарь (общий профиль) | Охранник | Водитель автомобиля | Подсобный рабочий | Уборщик производственных и служебных помещений |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | 542 817 | 244 171 | 157 285 | 150 545 | 191 744 | 143 625 | 171 890 | 190 885 | 107 100 | 66 753 | 118 138 | 85 620 | 65 477 |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 706 702 | 305 474 | 196 867 | 198 672 | 206 350 | 170 986 | 263 833 | 190 267 | 133 520 | 79 518 | 137 137 | 117 786 | 65 759 |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 356 653 | 214 578 | 141 829 | 139 431 | 152 641 | 137 155 | 155 994 | 116 781 | 90 421 | 61 764 | 119 602 | 84 063 | 73 490 |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом | 543 822 | 362 924 | 133 994 | 225 768 | 211 888 | 139 782 | 156 827 | 164 065 | 105 323 | 57 638 | 166 722 | 77 875 | 70 714 |
| Воздушный транспорт | 1 424 306 | 773 519 | 418 418 | 237 750 | 270 825 | 264 915 | 245 161 | 255 219 | 149 604 | 75 576 | 113 189 | 108 266 | 88 163 |
| Почтовая и курьерская деятельность | 605 524 | 232 171 | 227 235 | 120 982 | 168 636 | 162 367 | 261 993 | 122 959 | 119 367 | 94 400 | 129 358 | 78 599 | 86 862 |

Источник: Статистический бюллетень «Заработная плата работников по профессиям (должностям) в отдельных видах экономической деятельности Республики Казахстан», 2019 г.

Списочная численность работников крупных и средних предприятий сектора «Транспорт и складирование» за 2019 год составила 223 035 человек. В таблице ниже приведены данные Комитета по статистике МНЭ РК относительно числа вакантных рабочих мест и ожидаемой потребности в работниках на крупных и средних предприятиях сектора «Транспорт и складирование» по состоянию на ноябрь 2019 г. Вакантные рабочие места – свободные рабочие места, освободившиеся в связи с увольнением работников, а также вновь созданные рабочие места. Ожидаемая потребность в работниках на отчетный период – предполагаемое дополнительное количество персонала (работников), необходимое на отчетный период к уже имеющейся численности работников и вакантным рабочим местам.

Как видно из данных таблицы, общее количество вакантных мест по сектору «Транспорт и складирование» составило на ноябрь 2019 года 3999 ед. Самое большое количество вакансий наблюдается в г. Нур-Султан (21,4%), Карагандинской и Павлодарской областях (около 12%). Половина вакансий открыта в сфере сухопутного транспорта, 34,4 % - в сфере вспомогательной деятельности при транспортировке.

Ожидаемая потребность в работниках составляет 604 чел. Более половины такой потребности сформировано в городах республиканского значения. В отрасли имеется потребность (в порядке убывания) в операторах производственного оборудования, сборщиках и водителях, рабочих, служащих в области администрирования, специалистах-профессионалах, специалистах-техниках и ином вспомогательном профессиональном персонале, неквалифицированных рабочих.

В таблице 11 приводятся данные о списочной численности работников, числе вакантных рабочих мест, ожидаемой потребности в работниках по некоторым профессиональным группам занятий на крупных и средних предприятиях всех отраслей экономики Республики Казахстан по состоянию на ноябрь 2019 г. Как следует из этих данных, имеется потребность в водителях и операторах подвижного оборудования, рабочих по металлообработке, рабочих по электрике, специалистах-техниках, инженерах, служащих по работе с клиентами, а также в управляющих кадрах.

Таблица 9 - Списочная численность работников, число вакантных рабочих мест и ожидаемая потребность в работниках на крупных и средних предприятиях сектора «Транспорт и складирование» по состоянию на ноябрь 2019 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Списочная численность работников, человек | Число вакантных рабочих мест | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Всего | г.Нур-Султан | г.Алматы | г.Шымкент | Акмолинская область | Актюбинская область | Алматинская область | Атырауская область | Западно-Казахстанская область | Жамбылская область | Карагандинская область | Костанайская область | Кызылординская область | Мангистауская область | Павлодарская область | Северо-Казахстанская область | Туркестанская область | Восточно-Казахстанская область |
| **Транспорт и складирование** | 223 035 | 3 999 | 854 | 268 | 70 | 199 | 127 | 254 | 146 | 266 | 141 | 515 | 20 | 67 | 180 | 507 | 44 | 56 | 285 |
| ***Сухопутный транспорт и транспортирование по трубопроводам*** | 113 102 | 2 014 | 484 | 94 | x | x | 87 | x | 99 | x | - | x | 2 | x | 25 | 263 | x | 56 | 99 |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | 28 253 | 570 | 101 | x | - | - | - | x | - | x | - | 164 | - | x | - | 146 | - | - | - |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 38 223 | 416 | 75 | - | x | x | 76 | - | x | x | - | 60 | - | - | - | - | x | - | 59 |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 15 011 | 756 | x | x | - | x | - | - | x | x | - | 247 | - | - | - | 117 | - | - | - |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам | 15 966 | 149 | x | - | - | - | - | - | x | - | - | x | - | - | - | - | - | 56 | 40 |
| Транспортирование по трубопроводу | 15 649 | 123 | - | - | - | - | 11 | - | 48 | 37 | - | - | 2 | - | 25 | - | - | - | - |
| ***Водный транспорт*** | 1 181 | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный грузовой транспорт | 842 | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Речной пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Речной грузовой транспорт | 339 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ***Воздушный транспорт*** | 8 225 | 76 | x | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный пассажирский транспорт | x | 76 | x | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный грузовой транспорт и транспортная космическая система | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ***Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность*** | 77 216 | 1 398 | x | x | 40 | 148 | x | 213 | 14 | x | 124 | x | - | x | 49 | 215 | - | - | 124 |
| Складирование и хранение груза | 6 548 | 21 | x | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Вспомогательные виды деятельности при транспортировке | 70 668 | 1 377 | 253 | 44 | 40 | x | x | 213 | 14 | x | 124 | x | - | x | 49 | 215 | - | - | 124 |
| ***Почтовая и курьерская деятельность*** | 23 311 | x | 87 | 67 | x | x | x | x | 33 | 45 | 17 | - | 18 | - | x | 29 | x | - | 62 |
| Почтовые услуги в соответствии с обязательствами по предоставлению услуг в зоне всеобщего охвата | 22 280 | x | 87 | x | x | x | x | x | 33 | 45 | 17 | - | 18 | - | x | 29 | x | - | 62 |
| Прочая почтовая и курьерская деятельность | 1 031 | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Источник: Статистический сборник «Численность и потребность в кадрах крупных и средних предприятий Республики Казахстан», 2019 г.

продолжение таблицы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Ожидаемая потребность в работниках | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Всего | г.Нур-Султан | г.Алматы | г.Шымкент | Акмолинская область | Актюбинская область | Алматинская область | Атырауская область | Западно-Казахстанская область | Жамбылская область | Карагандинская область | Костанайская область | Кызылординская область | Мангистауская область | Павлодарская область | Северо-Казахстанская область | Туркестанская область | Восточно-Казахстанская область |
| **Транспорт и складирование** | 604 | 99 | 170 | 59 | - | - | - | 62 | x | x | 91 | - | - | 111 | - | - | - | - |
| Сухопутный транспорт и транспортирование по трубопроводам | 218 | - | x | 3 | - | - | - | 16 | x | - | 91 | - | - | - | - | - | - | - |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 121 | - | x | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - | - | - | - |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 64 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 64 | - | - | - | - | - | - | - |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам | 17 | - | - | 3 | - | - | - | - | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - |
| Транспортирование по трубопроводу | 16 | - | - | - | - | - | - | 16 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Водный транспорт | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный грузовой транспорт | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Речной пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Речной грузовой транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный транспорт | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный пассажирский транспорт | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный грузовой транспорт и транспортная космическая система | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность | 175 | 99 | 36 | x | - | - | - | x | - | x | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Складирование и хранение груза | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Вспомогательные виды деятельности при транспортировке | x | 99 | x | x | - | - | - | x | - | x | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Почтовая и курьерская деятельность | 113 | - | x | x | - | - | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Почтовые услуги в соответствии с обязательствами по предоставлению услуг в зоне всеобщего охвата | x | - | x | x | - | - | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Прочая почтовая и курьерская деятельность | x | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Источник: Статистический сборник «Численность и потребность в кадрах крупных и средних предприятий Республики Казахстан», 2019 г.

Таблица 10 - Ожидаемая потребность в работниках на крупных и средних предприятиях сектора «Транспорт и складирование» по основным группам занятий по состоянию на ноябрь 2019 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Ожидаемая потребность в работниках по основным группам занятий | | | | | | | | | |
|  | Всего | Руководители и государственные служащие | Специалисты-профессионалы | Специалисты-техники и иной вспомогательный профессиональный персонал | Служащие в области администрирования | Работники сферы услуг и продаж | Фермеры и рабочие сельского и лесного хозяйства, рыбоводства и рыболовства | Рабочие промышленности, строительства, транспорта и других родственных занятий | Операторы производственного оборудования, сборщики и водители | Неквалифицированные рабочие |
| **Транспорт и складирование** | 604 | x | 87 | 57 | 94 | x | - | 107 | 150 | 31 |
| Сухопутный транспорт и транспортирование по трубопроводам | 218 | x | x | 11 | 14 | - | - | 79 | 69 | 27 |
| Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Грузовой железнодорожный транспорт | 121 | x | x | 11 | x | - | - | 67 | 5 | x |
| Прочий пассажирский сухопутный транспорт | 64 | - | - | - | - |  |  |  |  |  |
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам | 17 | - | - | - | x | - | - | x | 47 | x |
| Транспортирование по трубопроводу | 16 | x | x | - | - | - | - | x | x | - |
| Водный транспорт | x | - | x | x | - | - | - | - | x | - |
| Морской и прибрежный пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Морской и прибрежный грузовой транспорт | x | - | x | x | - | - | - | - | x | - |
| Речной пассажирский транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Речной грузовой транспорт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный транспорт | x | - | x | x | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный пассажирский транспорт | x | - | x | x | - | - | - | - | - | - |
| Воздушный грузовой транспорт и транспортная космическая система | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность | 175 | x | 18 | 9 | 76 | x | - | 28 | x | 4 |
| Складирование и хранение груза | x | - | x | - | - | - | - | - | x | - |
| Вспомогательные виды деятельности при транспортировке | x | x | x | 9 | 76 | x | - | 28 | x | 4 |
| Почтовая и курьерская деятельность | 113 | 17 | 35 | 10 | 4 | 41 | - | - | 6 | - |
| Почтовые услуги в соответствии с обязательствами по предоставлению услуг в зоне всеобщего охвата | x | 17 | x | 10 | x | 41 | - | - | x | - |
| Прочая почтовая и курьерская деятельность | x | - | x | - | x | - | - | - | x | - |

Источник: Статистический сборник «Численность и потребность в кадрах крупных и средних предприятий Республики Казахстан», 2019 г.

Таблица 11 - Списочная численность работников, число вакантных рабочих мест, ожидаемая потребность в работниках на отчетный период по профессиональным группам занятий на крупных и средних предприятиях Республики Казахстан по состоянию на ноябрь 2019 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Списочная численность работников, человек | Число вакантных рабочих мест, человек | Ожидаемая потребность в работниках, человек |
| *Руководители (первые и функциональные) в корпоративном секторе* |  |  |  |
| Первые руководители учреждений, организаций и предприятий | 13 397 | 68 | 19 |
| Функциональные руководители (управляющие) по финансово-экономической и административной деятельности | 19 657 | 121 | 24 |
| Функциональные руководители (управляющие) по сбыту, маркетингу, развитию и обслуживанию | 9 204 | 100 | 21 |
| *Руководители (управляющие) специализированных подразделений в корпоративном секторе в сфере производства и специализированных сервисных услуг* |  |  |  |
| Руководители (управляющие) специализированных производственных, добывающих, строительных, снабженческих и транспортных подразделений | 48 486 | 407 | 92 |
| *Специалисты-профессионалы в области техники, исключая инженеров-электротехников* |  |  |  |
| Инженеры-механики | 10 039 | 133 | 37 |
| Специалисты-профессионалы в области техники, исключая инженеров-электротехников, н.в.д.г. | 10 399 | 303 | 13 |
| *Инженеры-электротехники* |  |  |  |
| Инженеры-электрики | 13 221 | 153 | 34 |
| Инженеры-электроники | 3 126 | 55 | 18 |
| *Специалисты-профессионалы в области управления воздушным и морским транспортом* | *1 943* | *131* | *24* |
| Судовые капитаны и специалисты-профессионалы родственных занятий | 701 | 81 | x |
| Пилоты самолетов и специалисты-профессионалы родственных занятий | 1 242 | 50 | x |
| *Специалисты-профессионалы в сфере бизнеса и администрирования* |  |  |  |
| Специалисты-профессионалы по связям с общественностью, сбыту и маркетингу продукции и услуг | 18 228 | 205 | 98 |
| *Специалисты-техники и иной вспомогательный профессиональный персонал* |  |  |  |
| Помощники инженеров | 3 811 | 36 | 7 |
| Техники-механики | 8 447 | 84 | x |
| Техники-электрики | 9 364 | 142 | 31 |
| Техники-электроники | 927 | 33 | x |
| Техники и диспетчера сухопутного, воздушного, морского и водного транспорта | 4 622 | 85 | x |
| *Вспомогательный профессиональный персонал по экономической и административной деятельности* |  |  |  |
| Вспомогательный профессиональный персонал по закупкам и продажам товаров | 11 182 | 142 | 46 |
| Агенты по коммерческим услугам | 6 757 | 81 | 28 |
| *Служащие в области администрирования* |  |  |  |
| Служащие по работе с клиентами | 18 891 | 405 | 176 |
| Служащие в сфере обработки числовой информации и учета материальных ценностей | 17 141 | 161 | 17 |
| Другие служащие в области администрирования | 20 868 | 143 | x |
| *Работники сферы индивидуальных услуг* |  |  |  |
| Работники в сфере туризма и общественного транспорта | 4 923 | 67 | - |
| Почтальоны, курьеры и другие работники родственных занятий | 11 906 | 229 | 33 |
| *Работники служб, осуществляющих охрану граждан и собственности* |  |  |  |
| Охранники | 72 043 | 948 | 305 |
| Работники служб, осуществляющих охрану граждан и собственности, н.в.д.г. | 7 621 | 97 | 6 |
| *Рабочие по металлообработке, обслуживанию оборудования и родственных занятий, кроме электриков* |  |  |  |
| Супервайзеры (бригадиры) над рабочими по металлообработке, обслуживанию оборудования и родственных занятий, кроме электриков | 3 358 | 16 | 16 |
| Формовщики, сварщики, вальцовщики и рабочие родственных связей | 34 607 | 639 | 576 |
| Кузнецы, инструментальщики, полировщики и рабочие родственных занятий | 6 220 | 102 | 40 |
| Слесари и ремонтники | 79 248 | 1 331 | 187 |
| *Рабочие по электрике, электронике и телекоммуникациям* |  |  |  |
| Супервайзеры (бригадиры) над рабочими по электрике, электронике и телекоммуникациям | 1 744 | 10 | 5 |
| Рабочие по электрике | 56 718 | 911 | 219 |
| Рабочие по электронике и телекоммуникациям (ИКТ) | 11 714 | 130 | 4 |
| *Водители и операторы подвижного оборудования* | *197 063* | *2 326* | *783* |
| Супервайзеры (бригадиры) над водителями и операторами подвижного оборудования | 2 120 | 14 | x |
| Машинисты локомотивов и рабочие родственных занятий | 32 140 | 367 | 70 |
| Водители мотоциклов и автомобилей | 45 012 | 294 | 64 |
| Водители грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов | 74 681 | 1 219 | 402 |
| Водители подвижного оборудования | 42 152 | 367 | 193 |
| Члены палубных команд судов и рабочие родственных занятий | 958 | 65 | x |
| *Неквалифицированные рабочие, занятые на транспорте, в хранении и связи* | *22 257* | *331* | *131* |

Источник: Статистический сборник «Численность и потребность в кадрах крупных и средних предприятий Республики Казахстан», 2019 г.

Министерством труда и социальной защиты населения РК в июне 2019 года был представлен перечень 100 востребованных сервисных и индустриальных профессий. Отбор был произведен с учетом приоритетов стратегических, государственных и отраслевых программ развития, выделения из Национального классификатора занятий индустриальных и сервисных профессий, результатов прогноза потребности в кадрах до 2025 года Минтруда, а также анализа порядка 700 анкет работодателей, опрошенных совместными усилиями Министерства образования и науки РК, НПП "Атамекен" и учебных заведений. В указанный перечень попали такие профессии, встречающиеся в транспортной отрасли, как производственные инженеры-технологи и их помощники, инженеры-механики и их помощники, инженеры-электрики и инженеры-энергетики, специалисты-профессионалы по логистике, агенты по таможенной очистке и сопровождению грузов и товаров, операторы кранов, подъемников, автопогрузчиков и прочего подъемного оборудования, авто (мото-) слесари и ремонтники, электромеханики, операторы бойлеров, паровых машин и котельных установок, сборщики электронного оборудования, супервайзеры (бригадиры) над рабочими по металлообработке, слесарями и ремонтниками по обслуживанию оборудования, слесари и ремонтники подвижного состава, операторы, слесари и ремонтники беспилотных авиационных систем, слесари и ремонтники летательных аппаратов, электрики, техники-электрики, монтажники, монтеры, слесари и ремонтники электронного оборудования, супервайзеры (бригадиры) над сборщиками и испытателями механических, электрических и электронных изделий, техники-механики.

*Совершенствование навыков и компетенции*

Подготовка кадров в области логистики осуществляется в рамках специальности «Логистика» (по отраслям), обучение ведется на базе 43 вузов.[[1]](#footnote-1)

По специальности «Логистика» (по отраслям) и «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта» контингент обучающихся составляет 8 335 чел. из них по госзаказу 866:

* в бакалавриате 8 110 чел., из них по госзаказу 795 чел., на платной основе 7 315 чел.,
* в магистратуре 210 чел., из них по госзаказу 56 чел., на платной основе 154 чел.,
* в докторантуре 15 чел., обучается по госзаказу.

Количество выпусков в 2017 году в бакалавриате составляет 1 982 чел., в магистратуре 132 чел., в докторантуре 3 чел.

Учебно-методическим объединением по специальности «Логистика» выступает Казахская академия транспорта и коммуникаций имени М.Тынышпаева (приказ МОН РК от 16.06.2008 года № 353).

В таблице ниже приведены данные распределения учащихся по специальностям ТиПО, послесреднего образования, встречающимся в отрасли, на 2017/2018 учебный год. Из отраслевых специальностей ТиПО, послесреднего образования наибольшей популярностью пользуется специальность 1201000 Техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация автомобильного транспорта. В 2018 году выпуск по ней было принято на обучение более 10 тыс. человек. Популярностью пользуются и специальности, связанные со слесарным и токарным делом, а также специальность 1108000 Эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава железных дорог (по видам). Большая часть учащихся обучается по государственному образовательному заказу. Подготовка учащихся ведется на базе колледжей.

Таблица 12 – Распределение учащихся по специальностям ТиПО, послесреднего образования в 2017/2018 учебном году, человек

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование специальности | Прием учащихся | | Численность учащихся | | Выпуск учащихся | |
| всего | из них женщин | всего | из них женщин | всего | из них женщин |
| 1103000 Судостроение и техническое обслуживание судовых машин и механизмов | 45 | - | 188 | 5 | 35 | 2 |
| 1104000 Электрорадиомонтаж морской техники | - | - | 48 | 1 | 29 | 2 |
| 1105000 Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт городского электротранспорта (по отраслям) | 50 | - | 166 | 2 | 65 | - |
| 1106000 Производство подвижного состава железных дорог (по видам) | 29 | - | 108 | 2 | 58 | 8 |
| 1107000 Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования (по отраслям) | 131 | 5 | 397 | 16 | 220 | 3 |
| 1108000 Эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава железных дорог (по видам) | 2 067 | 144 | 6 837 | 427 | 2 245 | 137 |
| 1109000 Токарное дело и металлообработка (по видам) | 1 350 | 74 | 2 817 | 101 | 941 | 37 |
| 1110000 Грузоподъемные машины и транспортеры | 25 | 5 | 119 | 7 | 24 | - |
| 1114000 Сварочное дело (по видам) | 5 366 | 139 | 13 265 | 197 | 3 778 | 63 |
| 1201000 Техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация автомобильного транспорта | 10 016 | 244 | 25 578 | 418 | 7 050 | 183 |
| 1202000 Организация перевозок и управление движением на транспорте (по отраслям) | 856 | 272 | 3 143 | 978 | 850 | 241 |
| 1203000 Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте | 2 399 | 788 | 9 044 | 2 946 | 2 840 | 1 032 |
| 1204000 Эксплуатация водного транспорта (по профилю) | 89 | 6 | 206 | 18 | 70 | 5 |
| 1205000 Управление движением и эксплуатация воздушного транспорта | 269 | 1 | 603 | 12 | 119 | 8 |
| 1206000 Организация дорожного движения | 489 | 128 | 1 296 | 357 | 293 | 75 |
| 1303000 Автоматика, телемеханика и управление движением на железнодорожном транспорте | 837 | 190 | 3 249 | 868 | 1 207 | 329 |
| 1306000 Связь, радиоэлектроника и телекоммуникации (по видам) | 1 958 | 706 | 5 690 | 1 974 | 2 596 | 908 |
| 1307000 Эксплуатация линейных сооружений электросвязи и проводного вещания | 320 | 43 | 875 | 136 | 348 | 69 |
| 1308000 Эксплуатация автоматизированных систем связи | 8 | 1 | 53 | 5 | 21 | 4 |
| 1310000 Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования (по видам транспорта) | 189 | 14 | 795 | 83 | 136 | 22 |

Источник: Статистический сборник «Техническое и профессиональное, послесреднее образование в Республике Казахстан», 2018 год

Транспортный сектор вносит весомый вклад в развитие экономики Казахстана. По данным Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК доходы от перевозок грузов составили в 2018 г. 2 269,6 млрд тенге (рисунок 6), при этом самая большая доля приходилась на перевозки трубопроводным транспортом (58,9%) и по железной дороге (34%). В 2010 г. ситуация была иной, большую часть доходов в отрасли приносил железнодорожный транспорт (54,5%).

Рисунок 6 Доходы от перевозки грузов предприятиями транспорта в Республике Казахстан, 2010-2018 гг. (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

Грузоперевозки в Казахстане осуществляются, преимущественно, наземными видами транспорта (рисунок 7). Так, за 2018 г. всеми видами транспорта было перевезено 4,1 млрд. т различных грузов, из которых 83,4% пришлось на автомобильный, 6,8% - на трубопроводный, 9,7% - на железнодорожный транспорт.

Доля автомобильного транспорта очень высока по сравнению с другими видами транспорта, так как сюда включен значительный объем внутренних перевозок[[2]](#footnote-2). Объем международных автомобильных перевозок грузов (в импортном и экспортном направлении) в 2018 году составил лишь 4 089,8 тыс. тонн[[3]](#footnote-3), в том числе 2,5 млн. тонн в импортном направлении, 1,6 млн. тонн – в экспортном.

Рисунок 7 Объем перевозок грузов в Республике Казахстан,

2010-2018 гг. (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

В грузообороте доминируют железнодорожные перевозки (рисунок 8), их доля достигает 47%. На железнодорожном транспорте средняя дальность перевозок составила в 2018 году 712 км, в то время как на автомобильном транспорте лишь 50 км. Это лишний раз подтверждает, что железные дороги практически не имеют конкуренции при осуществлении крупных объёмов перевозок массовых грузов на большие расстояния. В структуре отправления преобладают уголь, строительные грузы, руды и металлы (рисунок 9). В составе экспортных железнодорожных перевозок преобладают грузы Северного и Западного Казахстана. Импорт по территории республики распределяется более равномерно.

Основными грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом в экспортном сообщении, являются уголь, руды, сырая нефть и нефтепродукты, зерновые и мукомольно-крупяная продукция. Следует отметить, что до распада СССР доля таких грузов была значительно ниже за счет значительных экспортных перевозок строительных грузов, химических удобрений и других промышленных и потребительских товаров. Структура импорта более разнообразна, здесь большую роль занимают строительные материалы, ТНП, нефтепродукты, металлы и изделия из них, продукция сельского хозяйства, древесина и пр.

Рисунок 8 Грузооборот по видам транспорта в Республике Казахстан, 2010-2018гг. (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

Рисунок 9 Структура отправления грузов по железной дороге, 2017 г. (Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК)

Транзитные перевозки исторически являются важной составляющей перевозочной работы казахстанских железных дорог, что обусловлено центральным положением республики на перекрестке евроазиатских путей сообщений.

По данным АО «НК «КТЖ» в 2017 г. объем транзитных железнодорожных перевозок составил около 16 млн. тонн, увеличившись к уровню 2016 г. на 23%. При этом объем транзита в контейнерах составил 347,5 тыс.ДФЭ, из которого 58% проследовало по направлению Китай/Азия-Европа-Китай/Азия.

Таблица 13 - Объем транзитных перевозок по железной дороге

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **1 полугодие 2018г.** |
| Объем транзитных контейнерных грузов, тыс. ДФЭ | 209,5 | 244,9 | 347,5 | 206,4 |
| из них: |  |  |  |  |
| по направлению Китай/Азия-Европа-Китай/Азия | 47,4 | 104,6 | 201,2 | 108,8 |
| Общий объем транзитных грузов по территории Республики Казахстан, млн. тонн | 14,0 | 13,0 | 16,0 | 8,8 |
| *\* По данным АО "НК "Қазақстан темір жолы".* | | | | |

В начале апреля 2018 года было создано АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (далее - ОТЛК ЕРА) в результате реорганизации АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», которое было основано 13 ноября 2014 г.[[4]](#footnote-4) ОТЛК ЕРА является правопреемником АО «ОТЛК» в части операционной деятельности. ОТЛК ЕРА сегодня предоставляет комплекс транспортно-логистических услуг по перевозке контейнеров в составе регулярных контейнерных поездов по маршруту Достык/Алтынколь – Брест/Брузги/Свислочь/Калининград. Главная цель ОТЛК ЕРА – увеличение объема транзитных контейнерных перевозок на железнодорожной инфраструктуре стран ЕАЭС. По информации компании в 2018 году по евразийским маршрутам было перевезено 370 тыс. контейнеров, доля сервиса ОТЛК ЕРА – 76%. Объем транзитных перевозок сервиса ОТЛК ЕРА в сообщении Китай – Европа – Китай в 2018 году вырос по сравнению с 2017 годом на 60% и составил 280,5 тыс.ДФЭ. Компания планирует к 2025 году перевозить через коридор Китай-Европа 1 млн ДФЭ в год.[[5]](#footnote-5) По итогам прошедшего года ОТЛК ЕРА заняла третью строчку в подготовленном исследовательским агентством INFOLine Logistic рейтинге транспортно-логистических компаний России, работающих по модели «без активов».

ОТЛК ЕРА по аналогии с существующими индексами у морских перевозчиков разработало первый железнодорожный индекс (ERAI U-East ERAI и ERAI U-West). Клиент может получить актуальную информацию о стоимости доставки контейнерных грузов в сообщении Китай – Европа – Китай в режиме реального времени на сайте www.index1520.com.

Важным результатом деятельности ОТЛК ЕРА можно назвать улучшение балансировки грузоотправлений через снижение доли вагонов, идущих порожними в обратном направлении. По информации компании в конце второго полугодия 2018 года коэффициент обратной загрузки был близок к 100% против традиционных 50%. ОТЛК ЕРА также согласовала с железнодорожными администрациями Казахстана, России и Беларуси новый стандарт длины контейнерного поезда – с 57 до 84 условных вагонов[[6]](#footnote-6).

По сравнению с железнодорожным транзитом автодорожный транзит невелик. В 2018 году он составил 1,6 млн.тонн грузов (в 2015 г. 1,2 млн.тонн, в 2016 г. 1,3 млн.тонн).

В Республике Казахстан осуществляют деятельность 56 авиакомпании и эксплуатантов воздушных судов, из них 23 осуществляют коммерческие воздушные перевозки, 32 - эксплуатанты воздушных судов, выполняющие авиационные работы (авиационно-химические, лесопатрулирование, облет нефте-газопроводов и другие виды работ) и 1 - эксплуатант авиации общего назначения. Объемы грузовых перевозок воздушным транспортом невелики (в 2018г. 29,1 тыс.тонн, рисунок 7), прежде всего, по причине их высокой стоимости. Авиатранспорт используется для перевозки скоропортящихся продуктов, особо ценных грузов, а также почты.

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает три действующих морских порта - Актау, Курык и Баутино. Порт Актау[[7]](#footnote-7) задействован в перевалке грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет порядка 25%. В порту Курык в декабре 2016 года запущен первый пусковой комплекс паромного терминала. Через год в тестовом режиме запущен автомобильный пирс с гидротехническими сооружениями для осуществления судозахода автомобильного парома. Пропускная способность железнодорожно-паромного и автомобильного комплекса составляет более 7 млн. тонн в год. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

Таблица 14 - Погрузочно-разгрузочные работы, выполненные в морских портах Республики Казахстан, тыс. тонн

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Перегружено грузов - всего, | 5 898,0 | 5 464,6 | 4 508,7 | 5 163,5 |
| в том числе по портам: | | | | |
| Актау | 5 896,7 | 5 463,2 | 3 031,9 | 3 552,5 |
| Баутино | 1,3 | 1,4 | 1,0 | 1,0 |
| Курык | - | - | 1 475,8 | 1 610,0 |
| Из общего объема перегружено: | | | | |
| на экспорт | 5 239,8 | 4 432,0 | 3 387,5 | 3 830,3 |
| импорт | 605,7 | 1 032,6 | 1 121,2 | 1 321,4 |
| транзит | 52,5 | - | - | 11,8 |
| в том числе по видам грузов: | | | | |
| Сухогрузы, из них: | | | | |
| насыпные | 500,8 | 528,1 | 494,4 | 822,6 |
| генеральные грузы | 1 409,6 | 1 535,4 | 541,3 | 545,1 |
| паромные | 444,1 | 1 080,9 | 2 036,0 | 1 706,4 |
| Наливные грузы | 3 543,5 | 2 320,2 | 1 437,0 | 2 089,4 |

Источник: Комитет по статистике МНЭ РК, оперативные данные

Общий объем перевалки грузов через морские порты Казахстана составил в 2018 году около 5,2 млн.тонн. Основную номенклатуру грузов составляют нефть, металл, зерно, паромные и другие грузы. Объемы перевалки нефти через порт Актау постепенно снижаются, в то же время есть потребность в увеличении портовых мощностей по обработке сухих грузов.

Как видно из таблицы 15 в морских портах перевозочный процесс обеспечивают одновременно железнодорожный, трубопроводный, автомобильный и морской транспорт, что делает их крупными транспортными уздами и определяет необходимость развития логистических процессов.

Таблица 15 - Отправление грузов (прибывших с моря) / доставка грузов (для отправления морем) в морские порты различными видами транспорта, тыс.тонн

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2015 | | | 2016 | | | 2017 | | | 2018 | | |
| Актау | Баутино | Курык | Актау | Баутино | Курык | Актау | Баутино | Курык | Актау | Баутино | Курык |
| **Отправление грузов из морских портов (прибывших с моря)** | | | | | | | | | | | | |
| Всего | 597,9 | - | - | 1 031,2 | - | - | 529,6 | - | 593,0 | 382,4 | - | 939,0 |
| в том числе на |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожный транспорт | 9,2 | - | - | 12,5 | - | - | 71,5 | - | 593,0 | 16,7 | - | 869,0 |
| трубопроводный транспорт | - | - | - |  | - | - | - | - | - | - | - | - |
| автомобильный транспорт | 588,7 | - | - | 1 018,7 | - | - | 458,1 | - | - | 365,7 | - | 70,0 |
| **Доставка грузов в морские порта (для отправления по морю)** | | | | | | | | | | | | |
| Всего | 5 246,3 | 1,3 | - | 4 432,0 | 1,5 | - | 2 502,3 | 1,0 | 883,0 | 3 159,3 | 1,0 | 671,0 |
| в том числе с |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожного транспорта | 1 543,6 | - | - | 1 776,6 | - | - | 1 109,5 | - | 883,0 | 1 014,4 | - | 662,0 |
| трубопроводного транспорта | 3 521,3 | - | - | 2 277,6 | - | - | 1 277,3 | - | - | 2 089,4 | - | - |
| автомобильного транспорта | 181,4 | 1,3 | - | 377,8 | 1,5 | - | 115,6 | 1,0 | - | 55,5 | 1,0 | 9,0 |
| **Доставка грузов в морские порта (транзит)** | | | | | | | | | | | | |
| Всего | 52,5 | - | - | - | - |  | - | - | - | 11,8 | - | 157,3 |
| в том числе по |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожному транспорту | 4,0 | - | - | - | - |  | - | - | - | 11,8 | - | 157,3 |
| трубопроводному транспорту | - | - | - | - | - |  | - | - | - | - | - | - |
| автомобильному транспорту | 48,5 | - | - | - | - |  | - | - | - | - | - | - |

Источник: Комитет по статистике МНЭ РК, оперативные данные

Активное развитие портовой инфраструктуры в Каспийском регионе наблюдается в последние годы. Вместе с тем эксперты отмечают сохранение ряда проблем, в том числе отсутствие в припортовых узлах единой информационной среды, с помощью которой можно было бы заблаговременно планировать синхронное взаимодействие смежных видов транспорта и других участников транспортировки грузов.

Объем перевозок грузов отечественным морским транспортом составляет 2-3 млн. тонн в год.

Таблица 16 – Динамика перевозки грузов отечественным морским транспортом РК (тыс. тонн)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **2015 г.** | **2016 г.** | **2017 г.** | **% к 2016 г.** | **10 мес. 2018 г.** | **10 мес. 2019 г.** |
| **Всего** | **2 888** | **3082** | **2640** | **116** | **2 036** | **2 707** |
| Актау-Баку (*нефть*) | 915 | 28 | 263 | в 10 раз | 234 | 0 |
| Актау-Махачкала (*нефть*) | 1 108 | 1611 | 653 | 246 | 511 | 1617 |
| Актау-Амирабад (*сухие грузы*) | 171 | 220 | 140 | 157 | 56,3 | 226,7 |
| Туркменбаши - Баку/Махачкала (*нефть*) | 694 | 1064 | 137 | в 7 раз | 130 | 0 |
| Махачкала-Баку (*нефть*) | - | 159 | 1447 | в 10 раз | 1105 | 863 |

Источник: Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 декабря 2016 года № 887 Об утверждении Стратегического плана Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан на 2017 - 2021 годы

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне доля флота Казахстана составляет 5%. Флот включает 8 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн и 4 сухогрузных судов. Порядка 70% из общего объема нефти, переваливаемой через порт Актау, транспортируется отечественными танкерами. Весь объем сухих грузов перевозился иностранными судоходными компаниями.

Речной транспорт в Казахстане не имеет широкого распространения, не является приоритетным в транспортной политике и занимает небольшую долю в структуре транспортных услуг. Основная причина - ограниченность сферы его деятельности по территориальному признаку и сезонность работы.

На этапах становления транспортного комплекса республики роль речного транспорта, в основном, ограничивалась обслуживанием тяготеющих к водным магистралям регионов. Доля его в объеме перевозок грузов всеми видами транспорта в лучшие годы не превышала 1%. Перевозки грузов осуществлялись в Верхне-Иртышском, Уральском, Балхаш-Илийском бассейнах и по реке Есиль (Ишим) (пристань Петропавловск). При этом в 1991 году объем перевозок речным транспортом достиг 11,20 млн. тонн грузов, в том числе в Верхне-Иртышском бассейне 8,4 млн. тонн. В 2001 г. он составил лишь 0,49 млн. тонн, в 2017 г. - 1,6 млн. тонн. В 2018 году объем перевозок снизился до 1037,79 тыс тонн (62,9% к уровню 2017 года).

*Современное состояние транспортной инфраструктуры РК*

Существующая железнодорожная сеть Республики Казахстан представлена системой магистральных железнодорожных направлений, обеспечивающих пропуск основных грузо- и пассажиропотоков во внутриреспубликанском и межгосударственном сообщениях. Эти направления, в сочетании с соединительными линиями, связывающими центры экономической активности с сетью железных дорог и подходами к пограничным стыковым пунктам, обеспечивают потребности республики в перевозках.

Для республики характерна низкая плотность железнодорожной сети – менее 6 км на 1000 км2 территории, что по зарубежному опыту недостаточно для успешного социально-экономического развития страны. Однако в условиях Казахстана это обусловлено, прежде всего, обширной территорией страны и неравномерным размещением территориально-производственных комплексов и населения с концентрацией их преимущественно на севере, западе, востоке и юге республики с соответствующим развитием в этих регионах и железнодорожной сети. Это позволяет успешно решать задачу транспортного обслуживания основных центров экономической активности и населения, но при отсутствии необходимого количества соединительных и спрямляющих железнодорожных линий ведет к существенным перепробегам грузов в межобластном сообщении и снижает эффективность перевозок с соответствующим ростом транспортных расходов.

Надо отметить, что в последние годы в стране многое делается для решения этой проблемы. Так, до недавнего времени, одним из существенных недостатков казахстанской сети железных дорог было большое количество тупиковых линий. За последние годы положение изменилось. На основе этих линий были построены важные в хозяйственном отношении спрямляющие железнодорожные магистрали, оптимизирующие межрегиональный обмен и способствующие вовлечению в хозяйственный оборот новых источников природных ресурсов.

С учетом реализованных и осуществляемых проектов строительства новых транспортных магистралей в ближайшей перспективе по своей структуре железнодорожная сеть республики способна обеспечить удовлетворительный уровень транспортного обслуживания межрегиональных и межгосударственных торгово-экономических связей республики.

Для железнодорожной сети РК на современном этапе характерна значительная протяженность однопутных линий (67 % сети). Это – серьезный недостаток, особенно для магистральных направлений, обеспечивающих основной объем грузовых и пассажирских перевозок во внутриреспубликанском и межгосударственном сообщениях. В условиях динамично растущей грузонапряженности сети многие участки однопутных линий работают на пределе своих возможностей – с использованием провозной способности на уровне 75 % и выше.

Республика предпринимает значительные усилия для исправления указанных структурных недостатков. В железнодорожной отрасли реализован проект по строительству вторых путей на участке Алматы – Шу, общей протяженностью 112,37 км и стоимостью проекта 38,1 млрд. тенге. Реализация проекта позволила увеличить пропускную способность участка с 17 до 68 пар поездов в сутки или с 66 тыс. тонн до 265 тыс. тонн груза или с 36 тыс. до 45 тыс. пассажиров в сутки с сокращением времени следования поездов в 1,5 раза.

Казахстан, как и другие страны Центральной Азии, располагает сравнительно развитой **сетью автомобильных дорог**, включенной в состав основных евроазиатских и региональных коридоров. Это создает определенные благоприятные предпосылки для развития суб- и межрегиональных международных перевозок. Протяженность автомобильных дорог общего пользования Республики Казахстан составляет 95,9 тыс. км. Из общей протяженности автодорог общего пользования 5,4 тыс. км. относятся к дорогам международного значения, 19 тыс. км - к дорогам республиканского значения, 71,5 тыс. км - к местной сети (таблица 17). По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования республики в основном сформирована. По итогам 2019 года 87% автомобильных дорог республиканского значения и 68% автомобильных дорог областного и районного значения находятся в хорошем и удовлетворительном состоянии.

Таблица 17 - Информация по протяженности автомобильных дорог общего пользования 3 кв. 2019 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Регион** | **международного значения, км** | | | | | **всего, км** | **республиканского значения, км** | | | | | | **всего, км** | **областного и районного значения, км** | | | | | | **всего, км** | **Итого** |
|
| **категория дороги** | | | | | **категория дороги** | | | | | | **категория дороги** | | | | | |
| **I** | **II** | **III** | **IV** | **V** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **V** | **без кат.** | **I-а** | **I-б** | **II** | **III** | **IV** | **V** |
| 3 | Акмолинская область | 110 | 267 | 92 |  |  | 469 | 467,9 | 93 | 1102 | 116 | 37 |  | 1815,9 | 0 | 0 | 0 | 1742 | 3549 | 335 | 5626 | 7910,9 |
| 4 | Актюбинская область | 32,2 | 335,2 | 316,3 |  |  | 683,7 | 9,5 | 122,5 | 1077,7 |  |  |  | 1209,7 | 0 | 0 | 0 | 38 | 3713 | 1114 | 4865 | 6758,4 |
| 5 | Алматинская область |  | 230 | 24 |  |  | 254 | 672 | 548,95 | 1162 | 148 |  | 27 | 2558,0 | 0 | 5 | 308 | 1138 | 3706 | 981 | 6138 | 8949,95 |
| 6 | Атырауская область |  |  |  |  |  | 0 | 7 | 10 | 909 | 63 | 1 |  | 990,0 | 0 | 0 | 0 | 404 | 600 | 1058 | 2062 | 3052 |
| 7 | ЗКО | 1 | 85 | 251 |  |  | 337 | 2 | 97 | 957 |  |  |  | 1056,0 | 0 | 0 | 2 | 1104 | 2566 | 1432 | 5104 | 6497 |
| 8 | Жамбылская область |  | 149 | 60 |  |  | 209 | 294,8 | 615,4 | 118 |  |  |  | 1028,2 | 0 | 0 | 366 | 1042 | 1921 | 529 | 3858 | 5095,2 |
| 9 | Карагандинская область | 106 | 9 | 522,6 |  |  | 637,6 | 35,6 | 103,5 | 1914,9 | 93,0 |  |  | 2147,0 | 0 | 0 | 21 | 1442 | 4541 | 67 | 6071 | 8855,6 |
| 10 | Костанайская область | 2,7 | 62,3 | 285 |  |  | 350 | 44 | 81,9 | 891 | 43 |  |  | 1059,9 | 0 | 0 | 63 | 2641 | 4000 | 1175 | 7879 | 9288,9 |
| 11 | Кызылординская область | 246 | 566 |  |  |  | 812 |  |  | 295 |  |  |  | 295,0 | 0 | 29 | 0 | 259 | 1424 | 626,5 | 2338,5 | 3445,5 |
| 12 | Мангистауская область |  |  |  |  |  | 0 | 68 | 326 | 393 | 233 |  | 4 | 1024,0 | 0 | 6 | 0 | 506 | 1051 | 97 | 1660 | 2684 |
| 13 | Туркестанская область | 227 |  | 23 |  |  | 250 | 227 | 46,8 | 238 | 104,4 |  |  | 616,2 | 0 | 11 | 98 | 718 | 3968 | 1109 | 5904 | 6770,2 |
| 14 | Павлодарская область | 14 | 265 | 88 |  |  | 367 | 76 | 408 | 812 |  |  |  | 1296,0 | 0 | 0 | 91 | 1032 | 2667 | 152 | 3942 | 5605 |
| 15 | СКО | 3 | 175 | 139 |  |  | 317 | 52 | 204 | 822 | 73 |  |  | 1151,0 | 0 | 0 | 0 | 1180 | 3975 | 2375 | 7530 | 8998 |
| 16 | ВКО | 9 | 232 | 468 |  |  | 709 |  | 327 | 1655 | 717 | 7 |  | 2706,0 | 0 | 0 | 0 | 521 | 6963 | 1063 | 8547 | 11962 |
| Итого | | 750,9 | 2375,5 | 2268,9 | 0 | 0 | 5395,3 | 1955,8 | 2984,1 | 12346,6 | 1590,4 | 45 | 31 | 18952,9 | 0 | 51 | 949 | 13767 | 44644 | 12113,5 | 71524,5 | 95872,65 |

Источник: Комитет автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК

В настоящее время и на перспективу международные перевозки осуществляются по шести основным автодорожным маршрутам:

Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы – Хоргос

Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск – Самара (входит в состав транзитного международного коридора «Западная Европа – Западный Китай»);

Алматы - Караганды - Астана - Петропавловск;

Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;

Омск - Павлодар - Семей - Майкапшагай;

Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург.

В период 2015-2019 годов на реализацию автодорожных проектов было выделено 1,5 трлн. тенге, в том числе, из Национального фонда 478 млрд. тенге. За счет выделенных средств велась реализация 24 проектов: Западная Европа – Западный Китай, Центр – Юг, Центр – Восток, Бейнеу – Актау, Алматы – Оскемен, Астана – Петропавловск, Актобе – Атырау-гр.РФ на Астрахань, Уральск – Каменка, Мерке-Бурылбайтал, Ушарал-Достык, Таскескен-Бахты и Осиновски перевал, Калбатау–Майкапшагай, Юго-Западный обход г.Астаны, Щучинск-Зеренде, Костанай-Денисовка, Бейнеу-Акжегит, Жетыбай-Жанаозен, Обход перевала Кордай, Узынагаш-Отар, Мерке-Бурылбайтал,Ушарал-Достык.

Существенную роль в цепочке поставок играет специализированная логистическая инфраструктура. Объекты логистической инфраструктуры являются центральным местом, где создается необходимая связь между операциями по перевозке грузов на дальние расстояния и региональными операциями. Грузовые партии:

* принимаются, расформировываются и проходят очистку для ввоза;
* принимаются, расформировываются и проходят очистку для вывоза;
* перегружаются на другой вид транспорта (например, с железнодорожного транспорта на автомобильный);
* размещаются для хранения на складе;
* подвергаются небольшому изменению, например, упаковка для поставки на местный рынок;
* погружаются в грузовые автомобили для местного или регионального распределения/дистрибуции;
* повторно формируются и отгружаются в отдаленный вспомогательный объект.

Наряду с улучшением цепочек поставок за пределами и внутри страны и диверсификацией экономики увеличивается экономическая важность объектов логистической инфраструктуры. В отличие от происхождения и назначения отдельных товаров, современная логистическая система ориентирована на центр или «веерообразную» структуру цепочек поставок. Эффективные объекты логистической инфраструктуры создают экономию за счет роста производства и содействуют консолидации операций транспортировки, c положительным воздействием на снижение издержек и задержек, а также повышения надежности.

В Казахстане функционируют 26 транспортно-логистических центров (ТЛЦ), созданных за период с 1998 по 2019 гг., мощностью от 10 до 1 тыс. тонн в год. Центры сосредоточены по городам и регионам: г. Астана – 6, г. Алматы - 1, западный регион - 8, северный - 1, восточный - 1, южный - 9. До конца 2022 г. планируется построить 14 ТЛЦ в регионах.

Основываясь на международной практике, современной экономике необходимы один или два гектара (метрический размер логистических центров или терминала) современных эффективных объектов логистической инфраструктуры на каждые 100 млн. долл.США от национального ВВП. Исходя только из количества площадей, Казахстан не так далек от этого стандарта. Однако, при сравнении, необходимо также учитывать эффективность и качество предоставления услуг. Важно различать услуги, предоставляемые терминалами (в основном, это транспортные операции) от услуг, предоставляемых логистическими центрами, которые, главным образом, являются кластерами складирования товаров/оказания сторонних услуг конкретным заказчикам.

*Справочно:*

*Типовые требования по обустройству и техническому оснащению транспортно-логистических центров (далее - Типовые требования) утверждены приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 мая 2015 года № 650, зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 июля 2015 года № 11694 и предназначены для учета при проектировании, строительстве (реконструкции) и обустройстве ТЛЦ, а также направлены на повышение уровня технического оснащения ТЛЦ, эффективности их функционирования и качества оказания транспортно-логистических услуг в Республике Казахстан.*

*11 января 2019 года в соответствии с протоколом Научно-технического совета Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан № 30-02/3 Типовые требования включены в Перечень нормативных правовых актов и нормативных технических документов в области архитектуры, градостроительства и строительства, действующих на территории Республики Казахстан (далее - Перечень).*

*В соответствии с п. 5 раздела 1 Типовых требований ТЛЦ необходимо создавать вблизи автомобильных дорог или аэропортов или морских и речных портов или железнодорожных станциях, с режимом работы в зависимости от интенсивности транспортного грузопотока. В следующих разделах документа содержатся требования по обустройству (по площади, дорожной коммуникационной системе, ширинам контрольных полос и т.д.), техническому оснащению ТЛЦ (касательно наличия подъездных дорог, автоматизированных систем, сертифицированного весевого оборудования и т.д.), а также к складским помещениям на территории ТЛЦ.*

Для развития логистического потенциала на востоке страны, на приграничной территории с Китаем на базе СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» в 2015 году завершено строительство «сухого порта» и инфраструктуры. Общая площадь сухого порта составляет 129 га, интегрирована с логистической (224,9 га) и индустриальной (224,4 га) зонами. В сухом порту предусмотрена возможность оказания клиентам полного перечня транспортно-логистических услуг по принципу «одного окна», в том числе таможенных и брокерских услуг, таких как: вагонные и контейнерные операции, перегрузка, терминальная обработка, дополнительные логистические сервисы, хранение и консолидация контейнеров и грузов на контейнерной площадке, хранение тарно-штучных грузов на склады временного хранения.

По итогам 2019 года в «сухом порту» было обработано 133,9 тыс. ДФЭ, что больше на 44,5% показателя 2018 года (92,65 тыс. ДФЭ).

В технологической увязке с двумя ж/д переходами на границе с Китаем и автомагистралью «Западная Европа-Западный Китай» сухой порт образовывает транспортно-логистический хаб, который позволит обеспечить эффективное распределение грузопотока из Китая в Европу, а также страны Центральной Азии, Турцию и страны Персидского залива.

В Казахстане, как и во всем мире, спрос на услуги внутренних, международных и транзитных грузоперевозок и услуги логистики складывается из структуры производства и потребления. Как правило, в контексте Казахстана выделяют четыре отдельные системы, обеспечивающие физическое распределение (транспортировку) товаров[[8]](#footnote-8). Связано это с характером экономической деятельности, в частности торговли (чья доля в ВВП составила 15,3% за 9 мес. 2018 г., что значительно выше уровня 2010 г., 13%), а также с географическим положением страны.

A. Цепочка поставок массовых грузов: топливо, металлы и сельскохозяйственная продукция (в основном, экспортные и внутренние грузы).

Самая распространенная цепочка поставок относится к экспорту таких товаров, как топливо и ненефтяные сырьевые товары. Топливо в основном транспортируются железнодорожным или трубопроводным транспортом в страны ЕС, в Китай, Швейцарию, Украину, Румынию и Россию. Что касается ненефтяных сырьевых товаров (уголь, железная руда и сталь), физическое распределение продукции берет начало в Карагандинской и Павлодарской областях и направляется в сторону Китая, России, стран ЕС, Турции или Ирана. Зерно перевозится, в основном, в Узбекистан, Иран, Кыргызскую Республику и Афганистан.

С учётом того, что такие товары обладают относительно низкой стоимостью, менее подвержены кражам в пути и, в большинстве случаев не являются скоропортящимися, перевозки таких грузов, как правило, осуществляются железнодорожным транспортом. Железнодорожный транспорт позволяет осуществлять относительно низкозатратные перевозки по сравнению с автомобильным транспортом. Тем не менее, из-за различий в ширине железнодорожной колеи при экспортировании товаров в Китай, цепочка поставок требует перевалки грузов или смены грузовой тележки на границе.

Достаточно высоки объемы перевозок сельскохозяйственной продукции. Казахстан является нетто-импортером продовольственной продукции (ежегодно в страну ввозится 3-4 млн.тонн продовольствия, в январе-феврале 2019 г. на долю продовольственных товаров пришлось 13,8% импорта). Кроме того, республика является страной транзита для региональной и глобальной торговли продуктами питания. Например, Кыргызстан в январе-декабре 2018г. экспортировал пищевых продуктов на 167,3 млн. долл. США, отсюда активно вывозятся в Казахстан, Россию, молоко и молокопродукты, овощи и фрукты (в 2019 г. на эти товары пришлось 7% всего экспорта). По информации Таджикского телеграфного агентства в прошлом году в республике было произведено около 212 тыс. тонн овощей, свыше 447,7 тыс. тонн фруктов и более 241,7 тыс. тонн винограда. Объем экспорта названной сельхозпродукции составил около 137 тыс. тонн на сумму свыше 16,3 млн. долл. США. Основными покупателями таджикских овощей и фруктов являются Афганистан, Россия, Казахстан и Кыргызстан. В 2019 г. Узбекистан увеличил экспорт плодоовощной продукции в натуральном выражении на 36,1 % до 1,23 млн. тонн. Наибольший объем ее экспорта пришелся на Казахстан, который увеличил ее закупки в натуральном выражении на 23,9 % до 584,7 тыс. тонн. Вторую позицию заняла Россия, увеличившая импорт на 44,2 % до 238,2 тыс. тонн. Замыкает тройку лидеров Кыргызстан – экспорт в эту страну возрос на 66,7 % до 88,2 тыс. тонн.

B. Цепочка поставок проектной логистики: оборудование (в основном импорт)

Цепочка поставок проектной логистики, которую в основном составляет импорт механизмов и транспортного оборудования, имеет решающее значение для развития производственного потенциала в Казахстане. Большая часть ввозимого оборудования поставляется на нефтегазовые предприятия в Каспийском регионе, которые специализируются на разведке, бурении и извлечении нефти на поверхность. Такие операции по разведке и добыче нефти требуют большого объема различных материалов: системы труб, буровое оборудование, специализированная техника, запасные части и т.д.

C. Цепочка поставок товаров смешанного характера: обработанная продукция и продукция химической отрасли (в основном импортные и внутренние грузы)

Вторая наиболее распространенная цепочка поставок включает в себя импорт обработанной продукции и продукции химической отрасли. Стоимость данных импортных товаров относительно высока (3-4 доллара США за кг и выше), сроки поставки таких товаров критичны, и зачастую они перевозятся автомобильным транспортом или в контейнерах по железной дороге.

Внутренние распределительные системы также составляют крупную долю в цепи поставок смешанных товаров, что также связано с тем фактом, что таможенное оформление может существенно искажать транспортные потоки. Участники внешнеэкономической деятельности принимают во внимание то, что, как правило, таможенными органами требуется присутствие импортируемых товаров в пункте оформления, а также требуется размещение данных товаров на складе временного хранения для возможного физического досмотра, при этом таможенные операции в разных пунктах могут существенно различаться (по скорости оформления, процедурам физического досмотра, администрированию таможенной стоимости, классификации товаров, неофициальным платежам и пр.). В этой связи, компании, импортирующие потребительские товары в Казахстан, как правило, доставляют товары до одного пункта таможенного оформления, расположенного вблизи головного офиса, а затем распределяют товары по территории Казахстана сразу после таможенного оформления.

D. Цепочка поставок смешанных товаров, перемещаемых транзитом: обработанная продукция. Наряду с товарами, традиционно перевозимыми казахстанскими железными дорогами в/из России и центрально-азиатские страны (лесоматериалы, нефтепродукты, сахар, овощи и фрукты, продовольственные товары), все больше товаров перемещается транзитом из/в Китай и Центральный Азию (потребительские товары, строительные материалы, удобрения, автомобильные запчасти и оборудование).

*Вспомогательные логистические услуги*

Роль фрахтовых услуг заключается в организации международной (или иногда внутренней) логистики в интересах отправителей и грузополучателей. Она включает в себя организацию транспортировки посредством железной дороги, авиа-, авто-, водного транспорта и деятельность таможенных представителей. Сектор делают ключевой вклад в цепочку поставки посредством связи с транспортными компаниями-партнерами за рубежом, что, в принципе, обеспечивает неразрывность цепочки поставок, и делает возможным отслеживание грузов при перевозке.

Роль таможенных представителей более специфичная, так как они уполномочены таможенными органами для заполнения таможенных и транзитных деклараций, и, в конечном счете, выполняют другие торговые процедуры, от имени клиента.

На практике, два этих вида деятельности очень сильно связаны между собой. Компании, которые однажды начали работу в качестве таможенных представителей, в конечном счете, могут начать предоставление фрахтовых услуг.

В общем, экспедиционные компании и таможенные представители склонны к сужению фокуса деятельности в сравнении с аналогичными компаниями в Европе, Восточной Азией или Америке, в которых экспедиционные компании, например, выполняют типичные услуги таможенных представителей и организацию транспортировки через несколько границ. При этом очень немногие компании пытаются позиционировать себя в качестве поставщиков комплексных услуг по материально-техническому обеспечению, и предлагают предоставление услуг по автоперевозке с использованием собственных грузовиков, экспедированию грузов всеми видами транспортных средств, а также услуги по складскому хранению и услуги таможенных представителей.

Таможней также регулируется другие виды деятельности согласно требованиям, изложенным в Таможенном кодексе: склады временного хранения, таможенные склады, свободные склады и таможенная перевозка по территории таможенного cоюза. Разрешение на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика и владельца склада принимается путем принятия решения о включении в соответствующий реестр

Таблица 18 – Таможенно-логистическая и складская инфраструктура на территории Республики Казахстан



Источник: Аналитический обзор «Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза», Москва 2018

Поскольку, согласно традиционным представлениям, объектом изучения логистики как науки являются материальные потоки (МП) и соответствующие им потоки финансов (ФП) и информации (ИП), а транспортная логистика занимается организацией доставки, как правило, выделяют две области деятельности транспортной логистики – транспортно-логистическую и терминально-складскую.

Однако, транспорт обеспечивает перевозки не только грузов, но и людей, пассажиров. Как следствие развития, усложнения систем общественного пассажирского транспорта все чаще в последние годы стали говорить о логистике пассажирских перевозок. Терминология в данной сфере продолжает формироваться. Ряд экспертов понимают под логистикой пассажирских перевозок комплексное планирование, управление и контролирование всех пассажирских потоков и обслуживающих их транспортных средств, логистических объектов и процессов транспортировки или перевозки в транспортных системах, а также связанных с ними информационных и финансовых потоков[[9]](#footnote-9). Нередко рассматривают логистику пассажирских перевозок в разрезе видов транспорта (логистика железнодорожных пассажирских перевозок, логистика автомобильных пассажирских перевозок и пр.) либо видов сообщения (в системе городских и пригородных перевозок, международная логистика).

Транспортная логистика

Транспортная и логистическая (грузовые перевозки) деятельность

Транспортная и логистическая (пассажирские перевозки) деятельность

Терминально-складская деятельность

Транспортная обработка грузов

Транспортно-экспедиционная деятельность

Таможенное оформление

Диспетчеризация транспорта

и пр.

Организация пассажирских перевозок

Оптимизация маршрутной сети

Диспетчеризация транспорта

Транспортное планирование

и пр.

Деятельность ТЛЦ

Деятельность сладов

Диспетчеризация склада, ТЛЦ

Рисунок 10 – Функциональная карта транспортной логистики

Содержание сгруппированных родственных, связанных технологически производственных процессов и профессий внутри каждой области составляют отдельные виды деятельности.

В июле 2019 года Всемирный Банк представил седьмой **Отчет Показателей эффективности логистики (LPI) и их индикаторы**.

LPI **оценивается по шести показателям –** эффективность таможенного и пограничного оформления; качество торговой и транспортной инфраструктуры; простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам; качество и компетентность логистических услуг; отслеживание прохождения грузов; своевременность доставки грузов. На их основе рассчитывается интегрированный показатель индекса LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге.

Периодичное исследование Всемирного Банка и, соответственно, издание его результатов оказывает существенное содействие странам в выстраивании их собственной транспортно-логистической политики и мотивирует к последовательным действиям и реформам на национальном уровне, направленным на улучшение показателя индекса LPI.

Сфера логистики быстро меняется, с точки зрения изменения природы спроса (например, электронная коммерция, безбумажные технологии), игроков (появление на рынке 4PL провайдеров), использования новейших, в том числе, цифровых технологий, появления новых рисков (кибербезопасность) и стратегических проблем. Специалисты и государства все чаще проявляют озабоченность воздействием на окружающую среду и устойчивостью цепи поставок.

Таблица 19 - Индекс эффективности логистики (LPI) в странах ЕАЭС за 2007–2018гг.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Страна** | **Интегральный показатель LPI (место страны)** | | | | | |
| **2007** | **2010** | **2012** | **2014** | **2016** | **2018** |
| Казахстан | 2,12 (133) | 2,83 (62) | 2,69 (86) | 2,70 (88) | 2,75 (77) | 2,81 (71) |
| Россия | 2,37 (99) | 2,61 (94) | 2,58 (95) | 2,69 (90) | 2,57 (99) | 2,76 (75) |
| Армения | 2,14 (131) | 2,52 (111) | 2,56 (100) | 2,67 (92) | 2,21 (141) | 2,61 (92) |
| Беларусь | 2,53 (74) | — | 2,61 (91) | 2,64 (99) | 2,40 (120) | 2,57 (103) |
| Кыргызстан | 2,35 (103) | 2,62 (91) | 2,35 (130) | 2,21 (149) | 2,16 (146) | 2,55 (108) |

Источник: Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2018

Показатели LPI государств-членов ЕАЭС в этом перечне стран не радуют, среди 160 участвующих стран они расположены в нижней части рейтинговой таблицы. И, несмотря на то, что Казахстан опережает своих партнеров по ЕАЭС, это не может успокаивать. За два года, прошедших с предыдущего исследования, Казахстан в рейтинге поднялся только на 6 позиций и пока не достиг показателя 2010 года – 62 места.

Всеми признается определенная субъективность исследований, полученных в результате опроса, а не на основе глубокого анализа конкретной информации по логистической отрасли страны. Вместе с тем, результаты рейтинга, безусловно, являются основанием к действию. Несмотря на достаточное внимание к логистической отрасли со стороны государства, профильных общественных объединений, уровень развития логистики остается сдерживающим фактором развития торговли. Однако, не все зависит только от усилий государственных органов, комитетов, ассоциаций, местных органов самоуправления. Кардинально ситуация в Казахстане не изменилась: контейнеризация перевозок пока не повлияла существенным образом на повышение показателя «эффективность таможенного и пограничного оформления»

Одним из сдерживающих факторов эффективного развития рынка логистических услуг является, например, слабое развитие внутренней логистики предприятий реального сектора экономики, прежде всего с государственной долей собственности. Есть много вопросов и к транспортно-логистическим предприятиям. Некоторые из них стремятся к получению быстрой прибыли и не уделяют должного внимания комплексности и качеству логистических услуг, не могут обеспечить безопасность и надежность цепи поставок. Рынок транспортно-экспедиционных услуг весьма разнороден, не все его участники заинтересованы в формировании положительного имиджа предприятия, а, следовательно, и страны при оказании соответствующих услуг нерезидентам Казахстана.

Неполное соответствие должному уровню компетентности современного специалиста транспортно-логистического сектора также является сдерживающим фактором по этому критерию, требующим скорейшего устранения.

Значительные улучшения, по мнению большинства опрошенных транспортников, были достигнуты по критерию «Эффективность процесса таможенного оформления», поэтому оценка поднялась на 0,75 балла. Позитивные изменения связаны во многом с постепенной стабилизацией взаимоотношений в рамках единых таможенных границ на территории ЕАЭС. Активно используются инструменты цифровизации в данном сегменте логистики, например, внедрение принципа «единого окна» в приграничных пунктах пропуска с консолидацией контрольных функций в компетенции таможни, а также внедрение новой информационной системы АСТАНА-1. При этом остаются пожелания по упрощению процедуры оформления транзита и сокращению времени простоя.

Больше всего негативных замечаний и критических оценок было дано участниками анкетирования по поводу качества инфраструктуры. Респонденты отметили, что технико-эксплуатационное состояние автодорожной сети не удовлетворяет современным транспортным нагрузкам, и более 50% из сети дорог общего пользования находятся в не­удовлетворительном состоянии. В связи с повышением транспортных нагрузок, темпы разрушения дорог опережают темпы строительства.

 Кроме того, по отзывам респондентов исследования LPI-2018 отмечена необходимость принятия мер по решению проблем и улучшению положения дел по следующим направлениям деятельности в транспортной логистике:

– обновление парка грузовых автотранспортных средств;

– развитие придорожного сервиса в соответствии с международными стандартами;

– отсутствие стратегии развития грузового автотранспорта на будущие годы, с учетом консолидации работы мелких перевозчиков в более крупные организации;

– вопрос недостатка парковочных мест в крупных городах;

– упрощение визового режима (как пример, переход на электронную визу и получение визы в пункте прибытия);

– стоимость и качество топлива, особенно в авиации;

– отсутствие помощи МСБ в толковании тех или иных международных норм в области перевозок;

– отсутствие или недоразвитость линий передачи данных и связи в отдаленных местах и станциях, в том числе сети интернет;

– переход от бумажных авто и железнодорожных накладных к электронным версиям;

– цифровизация всех возможных процессов в логистике.

 Другими словами, полученная в результате исследования информация сигнализирует о наличии определенных барьеров, препятствующих развитию транспортно-логистического комплекса страны, отмеченных более общими тенденциями в отчете Всемирного банка LPI-2018. Казахстанские транспортники согласны с мнением международных экспертов, что перед развивающимися экономиками стоит более широкий круг проблем в транспортной логистике, требующих своего решения. Эффективным инструментом в этой связи может стать принятие на государственном уровне программы развития транспортной логистики, на основе позитивного международного опыта.

*Формирование политики и институциональная структура*

В процесс формирования и реализации политики в сфере грузоперевозок и логистики в Казахстане задействованы различные государственные органы. Основным из них является Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК (МИИР РК). В частности, в его структуре находится Департамент развития транзита и транспортной логистики, его задачей является «разработка предложений по формированию основных направлений развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан, направленной для удовлетворения спроса потребностей экономики.»[[10]](#footnote-10).

МИИР РК также координирует деятельность других министерств, ведомств и органов местного управления в различных транспортных подсекторах. В сферу компетенции министерства также входит сотрудничество в области транспорта и коммуникаций на международном уровне. В число других министерств и ведомств входят такие органы, как Комитет государственных доходов Министерства финансов РК, Министерство национальной экономики Республики Казахстан, а также местные органы управления.

В качестве уполномоченного органа по разработке и реализации политики в области железнодорожного транспорта, МИИР РК контролирует деятельность АО «НК «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ). Единственным акционером АО «НК «ҚТЖ» является АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына», учредителем и единственным акционером которого является Правительство Республики Казахстан. С момента своего создания до 2011 года АО «НК «ҚТЖ» представляло собой железнодорожную компанию, предоставляющую услуги магистральной железнодорожной инфраструктуры, железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок. В соответствии с поручением Главы государства Н.А.Назарбаева на базе АО «НК «ҚТЖ» создан транспортно-логистический оператор, объединяющий сервисы и инфраструктуру всех видов транспорта.

Процесс взаимодействия с частным сектором (в частности, с операторами, экспедиторами) осуществляется через НПП «Атамекен», при котором создан Комитет транспорта, логистики и связи. В нем представлены союзы, ассоциации, предприятия и организации, работающие в транспортном и логистическом комплексе, а также в области связи Республики Казахстан.

Значительную роль играют и другие объединения, в частности Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» (Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций). Задачи Союза:

1. Взаимодействие с государственными органами по вопросам развития транспортно-логистической системы (ТЛС) и развития частно-государственного партнерства.
2. Участие в разработках законодательных и нормативно-правовых актов.
3. Поддержка членов KAZLOGISTICS в реализации проектов в сфере оказания транспортных услуг.
4. Развитие мультимодальных транспортных перевозок в регионе.
5. Содействие по внедрению инновации в области логистики.
6. Содействие в продвижении и интеграции ТЛС Казахстана в мировую транспортную систему.

*Целевые планы транспортного сектора Казахстана*

В целях реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 11 ноября 2014 года «Нұрлы жол - путь в будущее», а также пятого направления институциональных реформ Плана нации «100 конкретных шагов» разработана Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы, которая направлена на создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны «лучевым» способом. В рамках программы в транспортно-логистическом блоке реализуется:

11 автодорожных проектов, в том числе, Центр – Юг, Центр – Запад, Центр – Восток;

2 железнодорожных проекта: Боржакты – Ерсай, Алматы – Шу;

Строительство паромной переправы в п.Курык;

Реконструкция пассажирского терминала аэропрота г.Астаны;

«Сухой порт» на СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

В качестве шага № 65 Интеграция Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки был запущен проект по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор» по следующим 2 направлениям:

1. По направлению Китай-Казахстан-Россия-Европа коридор запущен и полностью функционирует:

Внедрен транспортно-логистический сервис с открытием железнодорожных регулярных контейнерных линий Китай-Европа-Китай на 15 международных маршрутах с основных точек консолидации грузопотоков Китая (Чэнду, Ухань, Чженджоу, Чунцин, Путиян, Урумчи, Хэфэй, Ланчжоу, Чендоу, Иву, Сиань, Сининг в Китае) и Европы (Дуйсбург, Кутно, Гамбург, Лодзь, Нюренберг, Ктока, Тилбург, Шатокай, Мадрид, Малашевич, Антверпен, Тересполь, Пардубице).

За 2019 год перевозки контейнеров по направлению Китай-Европа-Китай составили 310,8 контейнеров, что на 54,6% больше показателя аналогичного периода 2018 года (201,2 тыс. контейнеров)

Казахстанско-китайским терминалом в порту Ляньюньган за 2019 год обработано 277 тыс. контейнеров, что на 25% больше чем за аналогичный период 2018 года (221,7 тыс. контейнеров).

2. По направлению Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия коридор также запущен и полностью функционирует.

Создан Координационный комитет Транскаспийского международного транспортного маршрута, (утверждены предельно низкие сквозные ставки на перевозку контейнеров и грузов, в том числе и на морском участке между Казахстаном и Азербайджаном).

За 2019 год транзитные перевозки по маршруту ТМТМ выросли в 13 раз и составили 3,9 тыс. контейнеров (2018 год – 0,3 тыс. контейнеров).

Завершено строительство Сухого порта в СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», сданы все инфраструктурные проекты. За 2019 год обработано 133,9 тыс ДФЭ (267,8 тыс. ДФЭ по стандартам DP World), что на 44,5% больше чем за аналогичный период 2018 года (92,65 тыс ДФЭ - за 2017 год – 185,3 тыс. ДФЭ по стандартам DP World).

В настоящее время полноценно функционирует железнодорожный паромный и автомобильный переход многофункционального паромного комплекса в порту Курык.

С начала операционной деятельности через порт Курык перевалено порядка 3,1 млн. тонн грузов. (2019 год – 1,5 млн.тонн, 2018 год – 1,6 млн.тонн). В целом в настоящее время мощность морских портов составляет 26 млн. тонн в год.

Введенным в эксплуатацию в 2015 году транспортно-логистическим центром г. Астана. За 2019 год обработано более 617,7 тыс. тонн груза, в т.ч. 1 185 контейнеров, 3 295 вагонов и 2 327 авто.

Полностью функционирует ТЛЦ в г.Шымкент, включающий зону таможенного оформления. За 2019 год обработано более   
104,9 тыс. тонн груза, в т.ч. 341 контейнера, 837 вагонов и 1 542 авто.

*Описание новых технологий, международных тенденций, лучших отраслевых практик, стратегий развития отрасли*

*Тенденции*

Рынок производителей стремится сконцентрировать свои силы в выполнении профильных функций, что определяет развитие аутсорсинга в области логистики. Аутсорсинг позволяет:

* переложить ответственность по ряду вопросов на логистических провайдеров;
* снизить связанные с логистикой риски;
* не тратить время на решение огромного количества возникающих вопросов.

Соответственно изменяется и совершенствуется логистический сервис, который принято классифицировать по пяти уровням[[11]](#footnote-11):

1PL — First Рагtу Logistic. Инсорсинг или автономная логистика, когда компания-грузовладелец задействует свои внутренние ресурсы и самостоятельно выполняет логистические операции: планирование, хранение на своем складе, перевозка своим транспортом и прочее.

2PL — Second Рагtу Logistic. Частичный логистический аутсорсинг, когда компания-грузовладелец привлекает подрядчиков. Обычно это транспортные компании, которые выполняют ряд ограниченных функций и занимаются только транспортировкой груза в определенном регионе.

3PL — Third Party Logistics. Комплексный логистический аутсорсинг. Компания-грузовладелец передает на аутсорсинг логистические функции по упаковке, транспортировке, складскому хранению и отслеживанию грузов. Но планированием и управлением цепочек поставок занимается сам грузовладелец.

4PL — Fourth Party Logistics. Интегрированный логистический аутсорсинг. Компания-грузовладелец интегрирует в свою деятельность 4PL оператора, который берет на себя функции по обеспечению оптимизации закупок, логистических бизнес-процессов и планированию поставок, тем самым обеспечивая себе оптимизацию затрат и логистическую безопасность.

5PL — Fifth Party Logistics. Будущее логистики – виртуальная логистика. Формирование единого информационного пространства, в котором централизуется вся информация обо всех игроках логистического рынка.

Отмечается, что крупнейшие «старые» 3 PL и 4 PL провайдеры не заинтересованы в глобализации информационной среды, т. к. это способствует утрате ими своей исключительности.

На сегодня в Казахстане более развиты услуги в формате 2PL, и более редко - 3PL

Эксперты выделяют мегатренды, оказывающие влияние на транспорт и логистику: глобализация-глокализация, рост e-commerce, урбанизация и старение населения, облачные сервисы, интернет всего, BIG DATA, мобильность, искусственный интеллект, роботизация, 3D печать.

Например, на контейнерном терминале в Роттердаме используется дистанционное управление STS-кранами. Amazon.com использует роботы для подачи товаров со склада на участок комплектации отправок.

Если ранее 4PL эволюционировал из 3PL, то сегодня - через создание IT-решений.

5PL – новый уровень транспортного бизнеса: управление сетями цепей поставок, одновременное комплексное обслуживание цепей поставок множества 4PL-клиентов (как крупных, так и мелких). Основной инструмент бизнеса - мощная IT-система, способная оптимизировать и сопровождать миллионы логистических операций одновременно в режиме реального времени.

Определенное влияние на развитие рынка труда в отрасли оказывает и формирование ЕАЭС. В частности, ст. 98 Договора о Евразийском экономическом союзе (г. Астана, 29 мая 2014 года) гласит «Трудящийся государства-члена имеет право на занятие профессиональной деятельностью в соответствии со специальностью и квалификацией, указанных в документах об образовании, документах о присуждении ученой степени и (или) присвоении ученого звания, признаваемых в соответствии с настоящим Договором и законодательством государства трудоустройства.». Из буквы и духа данной статьи следует, что в государствах ЕАЭС должны применяться сопоставимые перечни занятий и системы квалификаций. В этом контексте интерес представляет видение рынка труда государств-партнеров по ЕАЭС. Так, согласно разработанному в Российской Федерации Атласу новых профессий к перспективным профессиям на ближайшие 15–20 лет относятся следующие:

1. Оператор кросс-логистики. Профессионал, в компетенции которого входят подбор оптимального способа доставки грузов и перемещения людей различными видами транспорта, контроль и отладка движения потоков через сеть разных видов транспорта, мониторинг проходимости транспортных узлов, перераспределение потоков транспортных сетей.
2. Оператор автоматизированных транспортных систем. Специалист, управляющий обслуживанием роботизированных транспортных сетей, конфигурацией компьютерных программ для роботизированных механизмов и транспортных средств. В первую очередь, речь идет о беспилотных автомобилях.
3. Архитектор интеллектуальных систем управления. Разрабатывает программное обеспечение для беспилотного транспорта и систем управления транспортными потоками, контролирует интеллектуальные системы управления.

В указанный перечень можно включить такую профессию, как Проектировщик интерфейсов беспилотных аппаратов - специалист по разработке интерфейсов и программного технологического пакета для управления беспилотными аппаратами, отвечает за программирование и работу систем обеспечения, навигации и безопасности беспилотных аппаратов (в Атласе профессия отнесена к Авиации). Возможно появление и профессии, связанной с созданием онлайн-сервисов для разработки и сопровождения персональных маршрутов (отнесена к области Туризма).

Основные и обеспечивающие процессы в транспортной логистике относятся к Секции H «Транспорт и складирование» Общего классификатора видов экономической деятельности Республики Казахстан (НК РК 03-2019), следующим разделам, группам, классам и подклассам:

Раздел 49 Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта

Группа 49.2 Деятельность грузового железнодорожного транспорта

Класс 49.20 Деятельность грузового железнодорожного транспорта

Подкласс 49.20.0 Деятельность грузового железнодорожного транспорта

Группа 49.4 Деятельность грузового автомобильного транспорта и предоставление услуг по переезду

Класс 49.41 Деятельность грузового автомобильного транспорта

Подкласс 49.41.0 Деятельность грузового автомобильного транспорта

Раздел 50 Деятельность водного транспорта

Группа 50.2 Деятельность морского и прибрежного грузового транспорта

Класс 50.20 Деятельность морского и прибрежного грузового транспорта

Подкласс 50.20.0 Деятельность морского и прибрежного грузового транспорта

Группа 50.4 Деятельность речного грузового транспорта

Класс 50.40 Деятельность речного грузового транспорта

Подкласс 50.40.1 Деятельность речного грузового транспорта, кроме лесосплава

Раздел 51 Деятельность воздушного транспорта

Группа 51.2 Деятельность воздушного грузового транспорта и космического транспорта

Класс 51.21 Деятельность грузового воздушного транспорта

Подклассы:

51.21.1 Деятельность грузового воздушного транспорта, подчиняющего расписанию

51.21.2 Деятельность грузового воздушного транспорта, не подчиняющего расписанию

Раздел 52 Складирование грузов и вспомогательная транспортная деятельность

Группа 52.1 Складирование и хранение грузов

Класс 52.10 Складирование и хранение грузов

Подклассы:

52.10.1 Складирование и хранение зерна

52.10.2 Складирование и хранение непродовольственных товаров, кроме зерна и нефти

52.10.3 Складирование и хранение продовольственных товаров, кроме овощей и фруктов

52.10.4 Хранение нефти

52.10.5 Складирование и хранение овощей и фруктов

Группа 52.2 Вспомогательная транспортная деятельность

Класс 52.21 Вспомогательная деятельность сухопутного транспорта

Подклассы:

52.21.3 Деятельность терминалов

52.21.9 Прочая вспомогательная деятельность сухопутного транспорта

Класс 52.24 Транспортная обработка грузов

Подкласс 52.24.0 Транспортная обработка грузов

Класс 52.29 Прочая вспомогательная транспортная деятельность

Подклассы:

52.29.1 Транспортно-экспедиционные услуги

52.29.9 Прочая транспортно-экспедиционная деятельность

Исходя из содержания видов экономической деятельности в логистике и классификации ОКЭД выделены следующие профессиональные группы – см. таблицу 20.

Таблица 20 – Профессиональные группы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Профессиональные группы** | **Профессиональные подгруппы** |
| 1 | Диспетчерская деятельность | Диспетчерское управление движением транспорта |
| Диспетчерское управление на складе |
| 2 | Управление и обслуживание транспортно-  логистического центра | Управление и обслуживание транспортно-логистического центра |
| 3 | Складирование и хранение грузов | Складирование и хранение грузов |
| 4 | Транспортная обработка грузов | Погрузка и разгрузка грузов или багажа пассажиров независимо от вида транспорта |
| Организация погрузочно-разгрузочных работ в порту |
| Погрузка и разгрузка судовых и других грузов |
| Транспортная обработка грузов на железнодорожном транспорте |
| 5 | Транспортно-экспедиционная деятельность | Транспортно-экспедиционные услуги |
| Транспортно-экспедиционные услуги на железнодорожном транспорте |
| Транспортно-экспедиционные услуги на автомобильном транспорте |
| Транспортно-экспедиционные услуги на водном транспорте |
| Транспортно-экспедиционные услуги на воздушном транспорте |
| 6 | Логистическая деятельность по перевозке грузов в цепи поставок | Логистическая деятельность по перевозке грузов в цепи поставок |
| Обслуживание холодовой цепи поставок |
| Логистика оптового бизнеса |
| 7 | Логистика пассажирских перевозок | Логистика пассажирских перевозок |
| 8 | Контейнерные перевозки | Контейнерные перевозки |
| 9 | Транспортная логистика почтовой связи | Транспортная логистика почтовой связи |
| 10 | Обучение | Обучение |
| 11 | Производственная логистика | Производственная логистика |
| 12 | Смежная деятельность | Оперирование движением вагонов (контейнеров) |

Источник: составлено разработчиками

**Термины и определения, применяемые в ОРК**

Отраслевые термины и определения:

Big Data (технология) – серия подходов, инструментов и методов обработки структурированных и неструктурированных данных огромных объемов и значительного многообразия;

грузы - имущество, принятое к перевозке в соответствии с требованиями, установленными Правилами перевозок грузов;

клиент (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь) - физическое или юридическое лицо, пользующееся транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиком, а при смешанных перевозках в соответствии с заключенным договором смешанных перевозок;

объекты транспортной инфраструктуры - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные, легкорельсовые, монорельсовые и внутренние водные пути, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы и станции, пункты обслуживания пассажиров, линии метрополитена, порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, транспортно-логистические центры, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, магистральный трубопровод, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудования;

телематика – область информатики, охватывающая сферу телекоммуникаций. ТМЦ (Товарно-материальные ценности) - это составная часть оборотных средств, обеспечивающая бесперебойную производственно-хозяйственную деятельность предприятия и включающая стоимость производственных запасов, остатков незавершенного производства и готовой продукции;

транспорт Республики Казахстан - зарегистрированный на территории Республики Казахстан железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской рельсовый, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт;

транспортная логистика - совокупность взаимосвязанных действий участников перевозочного процесса по планированию и управлению транспортировкой (перевозкой) грузов от грузоотправителя (производителя) до грузополучателя по оптимальному маршруту с использованием различных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного, воздушного), включающих мониторинг за движением грузов на каждом этапе транспортировки (перевозки);

транспортно-логистический центр - это объект транспортной инфраструктуры, включающий специально отведенный участок с расположенными на нем сооружениями, предназначенный для выполнения сопутствующих перевозке подготовительных, распределительных и заключительных технологических операций с грузами и транспортными средствами, в том числе осмотра, включая таможенные и пограничные операции;

транспортно-экспедиционное агентство - специализированная организация, основным видом деятельности которой является транспортно-экспедиционное обслуживание;

транспортный фактор – фактор, характеризующий учет транспортной составляющей в цене товара.

Термины и определения НСК:

вид трудовой деятельности – выделенный завершенный этап технологического процесса, объединяющий занятия (профессии/должности) в профессиональный стандарт;

знания – структурированные сведения предметной области, позволяющие человеку решать конкретные профессиональные задачи;

карта профессиональных квалификаций (КПК) – систематизированное отображение занятий (профессий/должностей) по уровням квалификации в отрасли (виде трудовой деятельности) с установленными между ними взаимосвязями, карта профессиональной квалификации является приложением к отраслевой рамке квалификаций;

квалификация – признание ценности освоенных знаний, умений и компетенций для рынка труда и дальнейшего образования и обучения, дающее право на осуществление трудовой деятельности;

компетенция – способность человека, непосредственно проявляемая в профессиональной деятельности и позволяющая применять знания и умения для выполнения трудовых функций;

Национальная система квалификаций (НСК) – целостный комплекс правовых и институциональных регуляторов спроса и предложения квалификаций, обеспечивающих взаимосвязь отраслей экономики, рынка труда и системы профессионального образования и обучения;

Национальный классификатор занятий (НКЗ) – систематизированный перечень занятий (профессий/должностей), который отражает наименования занятий (профессий/должностей), применяемых на территории Республики Казахстан, и классифицирует их по уровню и специализации навыков в соответствии с видом выполняемых работ;

Отраслевая рамка квалификаций (ОРК) – составная часть (подсистема) национальной системы квалификаций, представляющая собой рамочную структуру дифференцированных уровней квалификации, признаваемых в отрасли;

пользователь профессиональных стандартов – государственные органы, организации (предприятия), физические лица;

профессиональная задача (задача) – элемент трудовой функции, позволяющий декомпозировать функцию для выполнения единичных действий;

профессия – социально признаваемая и/или юридически фиксированная область возможного выполнения соответствующих трудовых функций, требующая владение комплексом знаний и умений, приобретаемых в результате специальной подготовки, подтверждаемых соответствующими документами об образовании и/или опыта работы;

трудовая функция (функция) – типичная работа (круг работ) в рамках этапа технологического процесса, состоящая из одной или нескольких профессиональных задач;

умения – компоненты действия (действий) человека, основанные на знании и правильном его использовании для решения конкретных профессиональных задач;

уровень квалификации – обобщенные требования к знаниям, умениям и широким компетенциям работников, дифференцируемые по параметрам сложности, нестандартности трудовых действий, ответственности и самостоятельности.

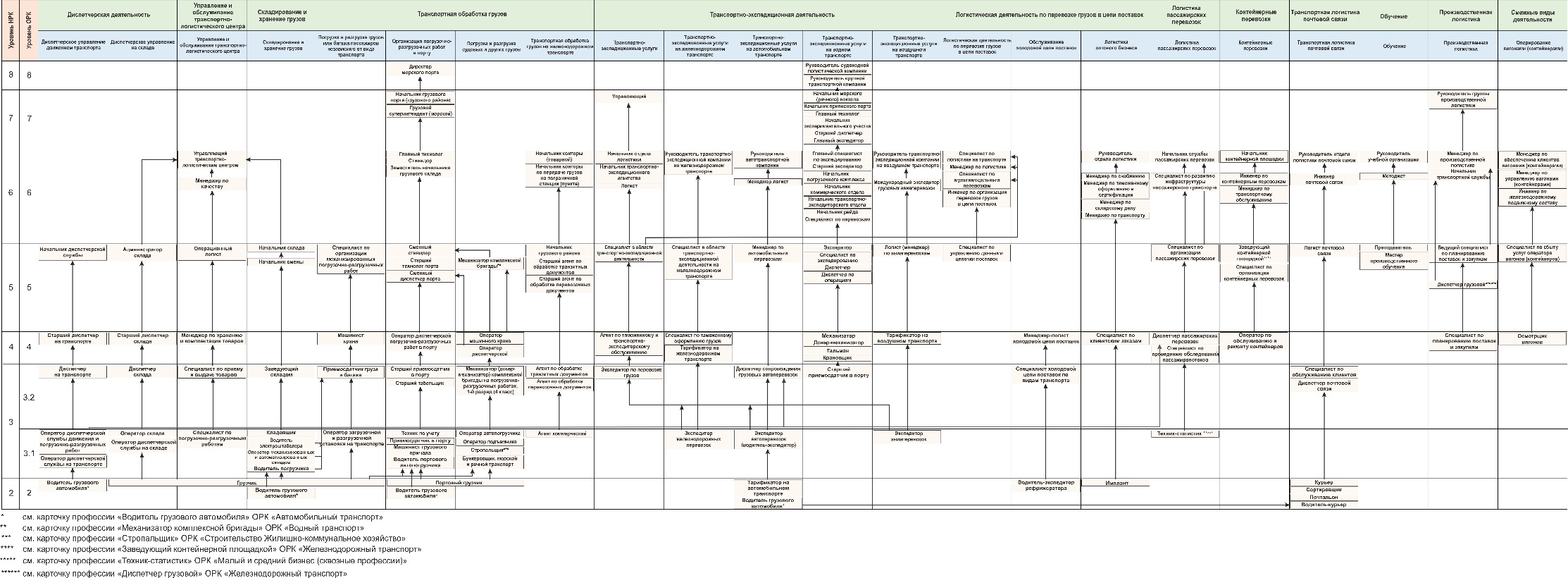
**Описание отраслевой рамки квалификаций**

**Уровни и дескрипторы ОРК**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Уровень НРК | Уровень ОРК | Знания | Умения и навыки | Личностные и профессиональные компетенции | Пути достижения квалификации соответствующего подуровня |
| 8 | 8 | Обладание широким спектром практических, инновационных и междисциплинарных знаний из различных функциональных областей для критического анализа, оценки и синтеза новых и сложных идей развития отрасли | Умение генерировать идеи, прогнозировать результаты инновационной деятельности осуществлять широкомасштабные изменения в профессиональной и социальной сфере, руководить сложными производственными и научными процессами; инициировать, разрабатывать и адаптировать, реализовывать проекты, ведущие к получению новых решений и практик; участвовать в устной или письменной форме в профессиональных дискуссиях. Самые продвинутые и специализированные навыки и умения, включая синтез и оценку, требуемые для решения критических проблем в профессиональной деятельности и позволяющие пересматривать и обновлять существующее знание или практику. Может способствовать на профессиональном уровне техническому, общественному и культурному прогрессу общества | Определение стратегии, управление процессами и деятельностью, принятие решений и ответственность на уровне институциональных структур. Способность к лидерству, автономности, анализу, оценке и реализации сложных инновационных идей в практической области. Компетентное общение в своей области профессиональной деятельности | Высшее профессиональное образование, магистратура, предпочтительно, но не обязательно, докторантура PhD, ученая степень доктора PhD, степень кандидата наук, доктора наук, значительный практический и значительный управленческий опыт работы |
| 7 | 7 | Концептуальные знания в области науки и профессиональной деятельности (в том числе инновационные и междисциплинарные), служащие основой для разработки новых методов и подходов к совершенствованию транспортной и  логистической деятельности. Создание новых знаний прикладного характера в определенной области | Умение организовывать и управлять деятельностью структурного подразделения или предприятия; самостоятельно определять цели профессиональной деятельности, выбирать и обосновывать методы и средства их достижения; определять, оценивать и предотвращать риски в конкретном виде профессиональной деятельности; решать проблемы технологического или методического характера, используя разнообразные, в том числе инновационные, подходы и методы, междисциплинарные знания | Высокая степень самостоятельности и ответственности за результат собственной деятельности и обучения, за деятельность подразделения или предприятия, обучение коллектива. Способность проявлять лидерство в незнакомых, сложных и непредсказуемых ситуациях в конкретном виде профессиональной деятельности, требующих решения проблем, предполагающих множество взаимосвязанных факторов. Способность определять стратегию, управлять процессами и деятельностью подразделения или предприятия. | Высшее профессиональное образование, предпочтительно, но не обязательно, магистратура, докторантура PhD, ученая степень доктора PhD, степень кандидата наук, доктора наук, значительный практический и управленческий опыт работы в транспортной или логистической отрасли |
|
|
| 6 | 6 | Углубленные теоретические и практические знания (в том числе, инновационные) в конкретном виде профессиональной деятельности. Самостоятельный поиск, анализ и оценка профессиональной информации | Умение организовывать и управлять деятельностью структурного подразделения (службы) или небольшого предприятия; решать проблемы технологического или методического характера, относящиеся к определенной области профессиональной деятельности, предполагающие выбор и многообразие способов решения; применять на практике теоретические знания в конкретной области; управлять и контролировать процессы трудовой деятельности в рамках стратегии, политики и целей предприятия; правильно и логично оформлять свои мысли в письменной и устной форме. Навык разработки, внедрения, контроля, оценки и коррекции компонентов технологического процесса | Способность осуществлять профессиональную деятельность с высокой степенью самостоятельности, проявлять лидерство в обычных ситуациях в конкретном виде профессиональной деятельности. В рамках определенной функциональной области деятельности может давать указания и ставить задачи подчиненным (группам), давать и получать от других участников логистического процесса информацию, необходимую для выполнения работ, документировать процессы и результаты выполнения работ, предоставлять информацию руководству. Способность к управлению и контролю процессов трудовой и учебной деятельности в рамках стратегии, политики и целей предприятия, к обсуждению проблем, аргументированию выводов и грамотному оперированию информацией | Высшее образование, бакалавриат, практический опыт работы в транспортной или логистической отрасли |
|
|
|
| 5 | 5 | Широкий диапазон теоретических и практических знаний, часто носящих специализированный характер в рамках определенной функциональной области деятельности. Самостоятельный поиск информации, необходимой для решения профессиональных задач | Умение решать практические задачи, предполагающие многообразие способов решения и их выбор; самостоятельно разрабатывать и выдвигать различные, в том числе альтернативные, варианты решения профессиональных проблем с применением теоретических и практических знаний; осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку и коррекцию деятельности | Способность к самостоятельной деятельности по решению практических задач, требующих анализа ситуации и ее изменений. Самостоятельное управление и контроль процессами трудовой и учебной деятельности в рамках стратегии, политики и целей предприятия. Способность к управлению небольшой группой людей, постановке задач, обсуждению проблемы и путей их решений. Аргументирование выводов и грамотное оперирование информацией | Техническое и профессиональное образование (специалист среднего звена) и практический опыт работы или высшее образование (бакалавриат) |
|
|
| 4 | 4 | Знания (практические и теоретические) в конкретном виде профессиональной деятельности для решения различных типов практических задач, требующих самостоятельной оценки трудовой ситуации, ее возможных изменений и последствий этих изменений | Навык решения типовых практических задач широкого спектра в предсказуемых условиях, требующих самостоятельного анализа рабочей ситуации и ее возможных изменений и последствий. Умение выбирать технологические пути осуществления деятельности; осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку и коррекцию деятельности | Деятельность под руководством с проявлением самостоятельности при решении практических задач, требующих анализа ситуации и ее возможных изменений. Руководство стандартной работой других с учетом значимых социальных и этических аспектов. Ответственность за собственное обучение и обучение других | Техническое и профессиональное образование (специалист среднего звена) и практический опыт работы и/или профессиональная подготовка по установленной программе |
|
| 3 | 3.2 | Базовые, общеобразовательные и практико-ориентированные профессиональные знания, полученные в процессе профессиональной подготовки и самостоятельно | Навык решения стандартных однотипных практических задач в обычных условиях. Умение выбирать способы действий из известных на основе знаний и практического опыта, корректировать деятельность с учетом полученных результатов | Деятельность под руководством с определенной долей самостоятельности исходя из поставленной задачи, в том числе связанная с управлением отдельными процессами | Техническое и профессиональное образование, практический опыт работы или общее среднее образование и профессиональная подготовка по установленной программе, практический опыт работы |
|
| 3.1 | Деятельность под руководством с проявлением самостоятельности при решении типовых практических задач | Техническое и профессиональное образование или общее среднее образование и практический опыт и/или профессиональная подготовка по установленной программе |
|
| 2 | 2 | Основные базовые знания, полученные в процессе профессиональной подготовки и самостоятельно | Умение выполнять простые практические задания; выбирать способ действий по заданному инструкциями алгоритму; корректировать действия в соответствии с условиями рабочей ситуации | Деятельность под руководством с элементами самостоятельности при выполнении знакомых заданий | Основное среднее образование, краткосрочное обучение (инструктаж) на рабочем месте и/или краткосрочные курсы |

Источник: составлено разработчиками

**Рекомендуемые названия должностей по подгруппам ОРК и уровням квалификации**



1. Информация взята с сайта МИИР РК по ссылке http://dep-tranzit.miid.gov.kz/ru/pages/informaciya-po-podgotovke-kadrov-v-oblasti-logistiki [↑](#footnote-ref-1)
2. Ряд экспертов высказывает серьезные сомнения в корректности методик органов статистики, которые применяются при расчете показателей деятельности автотранспорта [↑](#footnote-ref-2)
3. Источник - база данных таможенных органов, формируемая по стране отправления/назначения груза [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.utlc.com/about/> [↑](#footnote-ref-4)
5. 18 сентября. ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН. ОТЛК ERA планирует к 2025г увеличить ж/д перевозки через коридор Европа-Китай почти в 6 раз [↑](#footnote-ref-5)
6. https://inbusiness.kz/ru/news/obem-tranzitnyh-perevozok-iz-kitaya-v-evropu-demonstriruet-rost [↑](#footnote-ref-6)
7. <http://www.portaktau.kz/ru/>

   <http://portkuryk.kz/history/> [↑](#footnote-ref-7)
8. Совершенствование и дальнейшее развитие логистической системы в Республике Казахстан, Департамент устойчивого развития, Транспортный отдел (ECSTR), 2013г. [↑](#footnote-ref-8)
9. Вакуленко С.П., Копылова Е. В. Логистика пассажирских перевозок: особенности и основные понятия МИР ТРАНСПОРТА, том 13, № 3, С. 32-36 (2015) [↑](#footnote-ref-9)
10. Из Положения о Департаменте развития транзита и транспортной логистики Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК [↑](#footnote-ref-10)
11. https://www.lobanov-logist.ru/library/355/57650/ [↑](#footnote-ref-11)